



Klimabündnis Dortmund, c/o BUND Am Rombergpark 35, 44225 Dortmund

An die

Fraktionen

SPD, Bündnis90/Die Grünen, CDU, Linke+,  
FDP/Bürgerliste und DIE PARTEI  
im Rat der Stadt Dortmund

Klimabündnis Dortmund  
c/o BUND Dortmund  
z.Hd. Dr. Sabine Darschnik  
Am Rombergpark 35  
44225 Dortmund

[Sabine.darschnik@gmx.de](mailto:Sabine.darschnik@gmx.de)  
[Peter.Silberg@gmx.de](mailto:Peter.Silberg@gmx.de)

Datum

02.11.2021

## **Handlungsprogramm Klima-Luft 2030 der Stadt Dortmund Politische Rahmenvorgaben erforderlich**

Sehr geehrte Damen und Herren im Rat der Stadt Dortmund,

mit Freude hat das Klimabündnis Dortmund zur Kenntnis genommen, dass Mantel- und Beschlussvorlage zum Handlungsprogramm Klima-Luft 2030 nun vorliegen und in vielen wichtigen Handlungsfeldern Optionen vorgeschlagen werden, um dem Klimawandel in Dortmund konzentriert zu begegnen. Insbesondere auch die Berücksichtigung der Masterpläne zu den Themen „integrierte Klimaanpassung Dortmund (MiKaDo)“ und „Mobilität“ findet unsere Zustimmung. Allerdings wurde der Masterplan Mobilität nicht vor dem Hintergrund des Klimaschutzes aufgelegt und die Konkretisierung wichtiger Bestandteile steht derzeit noch aus. Um die erforderliche Vernetzung zum Handlungsprogramm Klima-Luft sicherzustellen, muss der Rat daher die Zielsetzung „Klimaneutralität“ auch in den Masterplan Mobilität bindend übernehmen.

Nach unserer Einschätzung sind die Inhalte des Handlungsprogramms für Dortmund durchaus ambitioniert. Das ist allerdings auch dringend nötig, damit sich die ohnehin vorhandene Umsetzungslücke in Dortmund nicht weiter vergrößert. Nun kann und muss also die Politik

geeignete Rahmenbedingungen dafür setzen, dass konkrete und wirksame Maßnahmen formuliert und umgesetzt werden. Oberstes Ziel muss es sein, jetzt die klimaschädlichen Emissionen zeitnah und effektiv zu reduzieren und zusätzlich den Folgen der Erderwärmung (Trockenheit, Hochwasser) gezielt vorzubeugen. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an unsere Stellungnahme vom 29. Juli 2021, in der wir gefordert hatten, dass die politischen Rahmenvorgaben in der Praxis

- konkrete Ziele für die verschiedenen Bereiche der Handlungsfelder ausweisen,
- Teil und Zwischenziele für einzelne Zeitabschnitte definieren,
- Maßnahmen festlegen, die sicherstellen, dass diese Ziele erreicht werden können,
- ein effektives Controlling einführen, damit die tatsächliche Entwicklung kontinuierlich überprüft wird und
- einer einschlägigen Stelle die Kompetenz zuweisen, eine potentielle Nachsteuerung vorzunehmen und umzusetzen.

Unsere große Sorge ist, dass es angesichts der Vielzahl der im Handlungsprogramm genannten Optionen bei den wohlklingenden Willenserklärungen bleiben könnte, und in der Praxis – wie in den vergangenen 10 Jahren – wenig passiert. Das muss jetzt anders werden! Auch für den Laien und damit für alle Bürger\*innen muss unmittelbar erkennbar werden, dass die Stadt es ernst meint mit dem Erreichen der Klimaziele. Ein Weg, diese anspruchsvolle und komplexe Aufgabe erfolgreich umzusetzen, könnte darin bestehen, auf die Unterstützung eines externen Büros zurückzugreifen. Dies könnte sofort beauftragt werden, eine Projektstruktur zu erarbeiten und die Projektsteuerung zu übernehmen (nach DIN 69901). Damit kann sich die Verwaltung gemeinsam mit der Politik auf die Projektleitung konzentrieren und notwendige Entscheidungen zeitnah herbeiführen.

Außerdem möchten wir erneut anmahnen, dass die Politik die Maßnahmen identifiziert, die höchsten Wirkungsgrad erwarten lassen und zu sichtbaren, leicht zu überprüfenden Ergebnissen führen. Diese sollten mit oberster Priorität und dem notwendigen Nachdruck unverzüglich realisiert werden. Die folgende Maßnahmenauswahl aus den Steckbriefen ermöglicht unserer Meinung nach einen Soforteinstieg in die Realisierung (detailliertere Ausführungen s. Anlagen).

### **Handlungsfeld Luft**

Die Emissionen aus der Verbrennung fossiler Energieträger für Heizung und Warmwasser sowie aus dem Straßenverkehr sind für die Luftverschmutzung entscheidend. Ihre Reduzierung durch die geplanten Maßnahmen in den Handlungsfeldern erneuerbare Energie & Energie-effizienz und Mobilität (siehe dort) dürfte die Luftqualität maßgeblich verbessern. Daneben ist es für gesunde Luft in der Stadt erforderlich

- die aktuellen Entlastungsflächen für den Luftaustausch zu sichern (siehe Programm MiKaDo) und weiteren Flächenverbrauch unbedingt zu unterbinden,

- weitere geeignete Flächen gezielt zu begrünen, um die Frisch- und Kaltluftzufuhr zu unterstützen,
- die Realisierung der geplanten Durchgrünungsinitiative in dicht bebauten und hochversiegelten Quartiersflächen unverzüglich zu beginnen.

### **Handlungsfeld Landwirtschaft und Ernährung**

- Durch ihre Nachfrage im Bereich der öffentlichen Beschaffung stellt die Stadt Dortmund eine wichtige Marktmacht dar, die genutzt werden muss, um die Produktion von gesunden, nachhaltigen Lebensmitteln zu fördern. Damit soll für regionale landwirtschaftliche Betriebe ein Anreiz zur Umstellung auf gesunde, saisonale und nachhaltige Lebensmittelprodukte entstehen.
- In Kitas und Schulen mit öffentlicher Außerhausversorgung muss der Anteil biologisch produzierter Lebensmittel schrittweise aber zügig erhöht werden. Fair gehandelte Produkte sind konsequent in die Beschaffung einzubeziehen (Fair-Trade-Town Dortmund).
- Daneben sollten diese Einrichtungen Klima-, Gesundheits- und Nachhaltigkeitsziele im Bereich der Bildung verfolgen und damit als Vorbilder für einen gesunden und klimaschonenden Ernährungsstil dienen (BNE).
- Die Lebensmittelabfälle in Kitas, Schulen sowie allen öffentlichen Einrichtungen müssen schrittweise reduziert werden (Kooperation mit Verbraucherzentrale).
- Zum Auf- und Ausbau von regionalen Biobetrieben sollte städtisches Ackerland in Zukunft nur längerfristig verpachtet werden mit einer Konditionierung zur Nachhaltigkeit.

### **Handlungsfeld nachhaltiges Bauen**

- Zwei derzeit in Planung befindliche Quartiere (westlich der Stahlwerkstraße, Bebauungsplan InnN 226; Hafenquartier an der Speicherstraße, Bebauungsplan InnN 246) sollten Modellprojekte für klimaneutrales Bauen werden, entsprechende Vorgaben sind in den Bebauungsplänen vorzusehen.
- Dem Fachkräftemangel sollte durch eine gezielte Ausbildungsoffensive für Handwerks-Berufe im Bereich der Gebäudesanierung, Wärmeversorgung und erneuerbaren Energien entgegengewirkt werden. Dafür sollte die Stadt die ortsansässigen Handwerksbetriebe organisatorisch und fördertechisch unterstützen, z.B. könnten im Rahmen der Kommunalen Arbeitsmarktstrategie spezielle Programme für geflüchtete junge Menschen aufgelegt werden, in denen Fachkräfteausbildung mit Spracherwerb und gesellschaftlicher Integration wirkungsvoll kombiniert werden.
- Parallel zum Aufbau des DLZE muss frühzeitig eine wirksame Beratungsinfrastruktur in den Bereichen Sanierung, erneuerbare Energien, Wärmeversorgung und finanzielle Förderung aufgebaut werden, um die Bauherr\*innen engagiert zu unterstützen und begleiten.
- Die Bedarfsermittlung und Aufstellung der Gebäudeleitlinien (Schritte 1 und 2 in NB1) müssen zügig erfolgen und spätestens Mitte 2022 abgeschlossen sein.

## **Handlungsfeld Erneuerbare Energie & Energieeffizienz**

- Es ist ein Sofortprogramm aufzulegen, um alle geeigneten städtischen Bestandsgebäude mit Solaranlagen zur Strom- und/oder Wärmeerzeugung auszustatten. Für Gewerbebetriebe und private Haushalte sind gezielte Anreize zu setzen, verfügbare Dachflächen schnellstmöglich nachzurüsten.
- Für Neubauten und Dachsanierungen müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die sicherstellen, dass Photovoltaik- und Solarthermie-Anlagen immer in die Planung einbezogen werden.
- Die CO<sub>2</sub>-Emissionen zur Wärmeversorgung aller Wohn- und Nichtwohngebäude sind schnell und effektiv zu reduzieren. Hierfür, ist - parallel zur Erstellung des Energienutzungsplanes - ein Anreizprogramm durch DEW21 aufzusetzen mit dem Ziel, die Wärmeversorgung aller Gebäude kurzfristig auf emissionsarme Technologien (Wärmepumpe, Nah- und Fernwärme aus emissionsfreien Wärmequellen) umzustellen.

## **Handlungsfeld Mobilität**

In Dortmund ist das Kfz das dominierende Verkehrsmittel, weil dem Auto sowohl im fließenden wie im ruhenden Verkehr übermäßig viel Platz eingeräumt wird. Hier muss dringend und zügig gegengesteuert werden und der Umweltverbund muss deutlich auf Kosten des Autoverkehrs gestärkt werden, zum Beispiel sollte(n)

- Autostraßenflächen teilweise dem Rad gewidmet werden (etwa Heiliger Weg),
- die Flächen für das Parken über ein Parkraumkonzept begrenzt werden,
- sämtliche (Auto-)Straßenbauprojekte (OW3a, Nordspange, B1-Tunnel) gestoppt werden,
- der Fußverkehr als Basismobilität gestärkt werden,
- das Radverkehrsnetz vorangebracht werden (Fertigstellung RS1, Routen aus den Bezirken in die Innenstadt),
- das Angebot des ÖPNV kurzfristig verbessert werden, etwa über Schnellbuslinien und Taktverdichtungen (U41, U42, U46) sowie durchgängige Fahrten mit zwei Stadtbahnwagen (sog. Doppeltraktion, insbesondere U47).

Nicht zuletzt halten wir es für erforderlich, dass die Stadtverwaltung alle in Planung befindlichen Vorhaben einer Ad-hoc-Überprüfung unter dem Klimavorbehalt unterzieht und dabei folgende Kernfragen beantwortet:

- Ist das geplante Vorhaben mit den Zielen des HP 2030 vereinbar?
- Orientiert sich die Planung hinreichend an dem Grundsatz der Klimaneutralität?
- Unterstützt die Planung ein weitgehend PKW-freies Nahmobilitätskonzept?

Sollte eine der Fragen mit „nein“ zu beantworten sein, ist das Vorhaben anzuhalten und die Planung unter Klimagesichtspunkten zu optimieren oder auszusetzen.

In diesem Zusammenhang möchten wir betonen, dass wir die Unterstützung städtischer Entscheidungen durch einen Klimabeirat für äußerst wertvoll halten. Nach dem vorliegenden Entwurf zur Geschäftsordnung scheint uns allerdings nicht sichergestellt, dass die wichtigsten klimarelevanten Themen, wie Gesundheit, Verkehr, Ernährung, Energie, Bauen oder Biodiversität, mit Sachverstand besetzt werden. Dies sollte bei der Auswahl der Mitglieder unbedingt im Vordergrund stehen. Daneben sollten die Sozialpartner (Gewerkschaften, Sozialverbände, Verbraucherberatung) geeignet beteiligt werden.

Der Stadt Dortmund liegt mit der Mantelvorlage zum Handlungsprogramm Klima-Luft 2030 ein detailliertes Konzept vor, wie der Klimaerwärmung in Dortmund begegnet werden kann. Das sollte jetzt Ansporn geben, die erforderlichen Maßnahmen durch konkrete politische Vorgaben mit Leben zu füllen.

Mit freundlichen Grüßen

Sabine Darschnik und Peter Silberg  
Klimabündnis Dortmund

Kontakt:     [Sabine.Darschnik@gmx.de](mailto:Sabine.Darschnik@gmx.de), mobil: 0160 9353477,  
                  [Peter.Silberg@gmx.de](mailto:Peter.Silberg@gmx.de); [Klimabuendnis-dortmund@posteo.de](mailto:Klimabuendnis-dortmund@posteo.de)

3 Anlagen:    Ernährung und Landwirtschaft  
                  Nachhaltiges Bauen  
                  Mobilität

## **Anhang 1: Anmerkungen zum Handlungsfeld Ernährung und Landwirtschaft**

Die Stadt Dortmund stellt durch ihre Nachfrage im Bereich der öffentlichen Beschaffung eine wichtige Marktmacht dar, die sich nutzen lässt, um die Produktion von gesunden, nachhaltigen Lebensmitteln zu fördern. So entsteht für regionale bäuerliche/landwirtschaftliche Betriebe ein Anreiz zur Umstellung auf gesunde, regionale/saisonale und nachhaltige Lebensmittel, insbesondere Gemüse und Obst (Hebelwirkung für regionalen Lebensmittelanbau durch städtische Beschaffung).

Besonders die Orte der öffentlichen Gemeinschaftsverpflegung z.B. in Kitas und Schulen müssen Vorbilder für gesunde, regionale/saisonale und klimaschonende Nahrungsmittel werden. Hier wird der Anteil für biologisch produzierte Lebensmittel schrittweise, aber rasch zu erhöhen sein. Fair gehandelte Produkte werden konsequent in die Beschaffung einbezogen (Fair-Trade-Town Dortmund).

Kitas und Schulen mit ihrer öffentlichen Außerhausversorgung haben einen prägenden Einfluss auf die Ernährungsstile von morgen. Sie sollten als Vorbilder Klima-, Gesundheits- und Nachhaltigkeitsstandards umsetzen (BNE).

Eine Reduzierung der Lebensmittelabfälle in Kitas, Schulen sowie allen öffentlichen Einrichtungen erfolgt schrittweise (Koop. m. Verbraucherzentrale).

Städtisches Ackerland wird nur noch unter Nachhaltigkeitskonditionierung und längerfristig verpachtet (zum Aufbau von Biobetrieben).

### **Erweiterung und Konkretisierung**

Um eine effektive und kontrollierbare Veränderung in der Ernährung zu organisieren, ist es wichtig, dass sich die Stadt klare und leicht überprüfbare Ziele setzt.

„Klima-, Biodiversitäts- und Gesundheitskrise erfordert einen entschiedenen Kurswechsel zu einer integrierten, Ressort-übergreifenden Ernährungsstrategie, in der die Gemeinschaftsverpflegung einen zentralen Platz einnehmen muss.“ (Dr. Wilfried Bommert, Geschäftsführer des Instituts für Welternährung). Die wirksamsten Maßnahmen, die die Stadt Dortmund ergreifen sollte, beziehen sich daher in erster Linie auf die öffentliche Gemeinschaftsverpflegung. Zum zweiten geht es um die Ernährungsbildung.

- (1) Der Rat der Stadt Dortmund beschließt, für die öffentliche Gemeinschaftsverpflegung zuerst in Kitas und Schulen in einer (Muster-)Ausschreibung des Beschaffungsamtes für den kommenden Vergabezeitraum einen gestaffelten Anstieg des Bio-Anteils der Lebensmittel von 15 Prozent auf 30 Prozent im ersten Vertragsjahr. Damit Caterer und andere Lieferanten sich auf die geänderten Handelsbeziehungen einstellen können wird erst ab dem 01.08.2024 eine Erhöhung auf 50 Prozent Bio-Anteil vorgesehen. Generell ist bei den geforderten Leistungen darauf zu achten, dass sie bei der ersten Maßnahme mit dem vereinbarten Festpreis zu erbringen sind. Mit der später erfolgenden zweiten Musterausschreibung ist bei einem Bio-Anteil von 50 Prozent von einem

- steigenden Festpreis auszugehen.
- (2) Der Bio-Anteil beim Kita- und Schulesen wird 2022 auf 15-30 % erhöht, ab 2025 gilt eine Erhöhung auf 50 % Bio, regional, saisonal, fair, weitgehend von kleineren und mittleren LW-Betrieben, mit einer Reduzierung von tierischen Eiweißen auf mind. 50 % bis 2030.
  - (3) In Kitas und Schulen werden ab 2023 Reis und Bananen ausschließlich und nachweislich aus Fairem Handel verarbeitet.
  - (4) Eine Reduzierung der Lebensmittelabfälle in Kitas, Schulen sowie allen öffentlichen Einrichtungen erfolgt in Schritten und erreicht mindestens 50 % bis 2030. Caterern werden ab 2023 nur noch Essen bezahlt, das sie tatsächlich ausgereicht haben.
  - (5) Zum Aufbau einer regionalen/saisonalen und nachhaltigen Landwirtschaft wird städtisches Ackerland ab 2023 nur noch unter Nachhaltigkeitskonditionierung und für mindestens 5 Jahre verpachtet.
  - (6) Die Quartiersmanagements der Stadt werden ab 2022 beginnend mit je einer /einem Gemüsegärtner:in und einer/einem Gesundheitsberater:in/Ernährungsberater:in besetzt, um die gärtnerische und gesundheitlich/ernährungsbezogenen Kompetenzen beim Anbau von Lebensmitteln und ihrer Verarbeitung im Quartier zu stärken und soziales Miteinander zu fördern.  
Jährlich werden mindestens zwei weitere Quartiersmanagements um diese beiden Stellentypen erweitert, bis in allen städtischen Quartieren fachliche Kompetenzen für LebensMittelPunkte vorhanden sind, um Kitas, Schulen und interessierte Bürger:innen zu unterstützen und die Ernährungsbildung zu verbreitern.  
Zusätzliche Funktionen der LebensMittelPunkte: Weitergabe von Lebensmitteln durch foodsharing, die Tafel, den Verkauf von regionalen Lebensmitteln (z.B. Urban Gardening, Kleingärten, Gemüsegärtnern) sowie Kochkurse mit internationalen Angeboten und gemeinschaftlichem Essen.
  - (7) Zur Koordination des komplexen Umstellungsprozesses im Bereich von Ernährung und Landwirtschaft in der wird eine administrative und koordinierende Struktur mit Personal und Entscheidungskompetenz in der Stadtverwaltung über Ressort Grenzen hinweg geschaffen Eine Kooperation mit der Zivilgesellschaft sowie mit Landwirtschaft sowie Handwerk und Regionalhandel unterstützt und berät (Ernährungsrat).

Es wird Zeit für einen politischen Wandel hin zu einer größeren Wertschätzung von Lebensmitteln und der Förderung von Ernährungsbildung sowie verantwortungsvoller Planungs- und Versorgungsstrukturen

## Anhang 2: Anmerkungen zum Handlungsfeld Nachhaltiges Bauen

### NB1 - Klimaneutraler Gebäudebestand kommunaler Gebäude und städtischer Töchter

Umsetzung: Schritte „1. Bedarfsermittlung (ca. 500 städtische Gebäude, ca. 16000 Wohnungen DOGEWO), 2. Definition der **Gebäudeleitlinien**, 3. **Gesamt-Umsetzungsplan** mit Meilensteinen und erforderlichen Investitionen“ sind nachvollziehbar.

- Vorschlag: Bedarfsermittlung und Aufstellung der Gebäudeleitlinien dürfen nicht zu lange dauern und müssen spätestens Mitte 2022 abgeschlossen sein. Die Bedarfsermittlung sollte auch eine Ad-hoc-Überprüfung bereits laufender Bauvorhaben umfassen.
- Vorschlag: Möglicherweise ist es sinnvoll, die Gebäudeleitlinien in die Dortmunder Immobilienstandards zu integrieren.
- Vorschlag: der Gesamt-Umsetzungsplan als Ergebnis der Bedarfsermittlung sollte ab 2023 in die langfristige Haushaltsplanung integriert werden.

Seit 2021 wird den Ratsgremien ein Immobilien-Management-Bericht vorgelegt, der umfassende Informationen zu immobilienbezogenen Haushaltsdaten, zu Bedarfsmeldungen und zu aktuellen Bauprojekten enthält (Protokoll Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften vom 17.06.2021). Dem Wunsch nach einer objektscharfen Darstellung der Maßnahmen will die Verwaltung nachkommen und die Inhalte digital zur Verfügung stellen. Bisherige Berichte können in das Vorhaben integriert werden.

- Vorschlag: Maßnahmen zur energetischen Modernisierung sollten Bestandteil des geplanten Informationsportals sein zusammen mit ihrem Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung. Darüber hinaus sollte es eine Schnittstelle des Portals für die Öffentlichkeit geben (unter Beachtung des Datenschutzes)

Akteure/Verantwortlichkeiten: Leitung durch Liegenschaftsamt, Immobilienmanagement.

Darunter ein großes Forum mit vielen Partnern zur laufenden Abstimmung der Strategie sowie für den Erfahrungsaustausch.

- Anmerkung: die Verantwortlichkeiten müssen noch detaillierter beschrieben werden. Wer setzt Prioritäten und entscheidet bei Konflikten?
- Vorschlag: wegen der zahlreichen Beteiligten und der weit gestreuten Fachkompetenz ist die Einrichtung einer **Fachdatenbank** zur Dokumentation mit Erfahrungsberichten, Kosten/Nutzen-Analysen und weiteren Daten anzustreben. Schnittstellen zu den beteiligten Expert\*innen (Fachberichte, Kostendaten) und zur Öffentlichkeit (gute Praxisbeispiele, Einsparvolumen) sollten bereitgestellt werden, natürlich auch hier unter Beachtung von Datenschutzaspekten (Personendaten, zuordenbare Kostendaten). Die fachliche Kompetenz von dosys ist einzubeziehen. Der Dokumentationsbedarf taucht auch bei anderen Handlungsfeldern und Maßnahmenpaketen auf. Eine Fachdatenbank kann insofern als Instrument zur Verknüpfung der Akteure der unterschiedlichen Handlungsfelder genutzt werden.

Maßnahme: Planung und Umsetzung von zehn klimaneutralen Gebäuden

- Kritik: Das klingt so, als wolle man zuerst mal 10 Vorhaben umsetzen, evaluieren und

dann weitersehen. Dafür reicht die Zeit aber nicht. 10 Pilotprojekte sind aber sinnvoll, um Erfahrungen ausführlich zu dokumentieren (siehe oben, Fachdatenbank) und sich intensiv darüber auszutauschen. Der Gesamt-Umsetzungsplan und die Gesamtstrategie müssen ohnehin im laufenden Prozess dauernd angepasst werden.

Maßnahme: Austauschprogramm für fossile Heizungsanlagen über Contracting-Maßnahmen z.B. mit der DEW21.

- Anmerkung: Das ist ein guter Vorschlag. Zu klären ist, ob die DEW21 als Monopolist alleiniges Zugriffsrecht haben soll. Das Preis-/Leistungsverhältnis muss auch stimmen. Vielleicht ist es sinnvoll, mehrere Contracts verschiedener Anbieter parallel anzustreben.

## **NB2 Initiative effiziente Gebäude (Neubau und Bestand)**

Umsetzung: Privatinvestitionen, wenige Einflussmöglichkeiten seitens der Stadt. Schwerpunkt: Setzen von Rahmenbedingungen. Bauberatung durch Experten, individuelle Sanierungsfahrpläne. Kampagnen. Sowohl Wohngebäude als auch Nichtwohngebäude (NWG). Zentrale Aufgabe: **Neuaufstellung dlze** als Expertendreh Scheibe und zum Monitoring mit 5 neuen Stellen. Eigene Beratungsarbeit, Netzwerkarbeit, Quartiersarbeit.

- Anmerkung: Es fehlen Angaben zur Ist-Situation. Wie viele Stellen gibt es derzeit im dlze? Für wie lange ist der Zeitraum der Umstellung geplant? Wie wird die Arbeitsfähigkeit des dlze während der Umstellungsphase sichergestellt?

Akteure/Verantwortlichkeiten: verantwortlich ist Umweltamt, dlze, Planungs-/BO-Amt. Partner: Handwerksbetriebe, Externe Bauexperten, Kommunikationsagenturen, Kammern und Verbände der Wirtschaft, Vertreter größerer Liegenschaften in Dortmund wie unter anderem BLB NRW, Universität, Technologiezentrum

- Anmerkung: Analog zu NB1 sollten die Verantwortlichkeiten noch detaillierter beschrieben werden.

Evaluation: THG-Ausstoß aller Wohngebäude in Dortmund liegt bei circa 1,15 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent (etwa 86 % der Emissionen der privaten Haushalte). "Realistische Annahme": 40 % (entspricht 458.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent). Nichtwohngebäude ca. 650.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Einsparpotenzial bis 2030 von 40 %, also 260.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalent

- Vorschlag: die Notwendigkeit der "kontinuierlichen Erfassung und Auswertung von Sanierungsmaßnahmen sowie eine Abschätzung der Einsparungen" wird im Handlungsprogramm erkannt. In diesem Zusammenhang wird auf die Einrichtung einer **Fachdatenbank zur Dokumentation** verwiesen (s.o.).

Maßnahmen: dlze: **allgemeine, interdisziplinäre Bauberatung**. Verweise auf weitere Beratungsangebote und Fördermöglichkeiten.

- Vorschlag: Eine allgemeine, interdisziplinäre Bauberatung ist ein kritischer Erfolgsfaktor des gesamten Handlungsfelds. Deshalb ist es erforderlich, frühzeitig - parallel zum Aufbau des DLZE - eine wirksame Beratungsinfrastruktur in den Bereichen Sanierung, erneuerbare Energien, Wärmeversorgung und finanzielle Förderung zu installieren. Die Organisation eines solchen Netzwerks mit kompetenten Berater\*innen aus

Bauwirtschaft, Handwerk oder der Verbraucherzentrale ist eine Aufgabe der Dortmunder Wirtschaftsförderung. (Siehe auch ÜB4).

- Vorschlag: Im Konzept wird eher vage angedeutet, wie eine Beratungsdienstleistung bei interessierten Bauherr\*innen zur erfolgreichen Investition führen soll. Eine detailliertere Ausarbeitung eines Konzepts für eine effektive Beratungsinfrastruktur im Nachgang zum Handlungsprogramm wäre sehr sinnvoll. Stichworte: aufsuchende Beratung, Case-Management (der/die Fallmanager\*in begleitet den/die Bauherr\*in während der gesamten Phase des Vorhabens und kümmert sich um Expertise aus den jeweiligen Teilgebieten)

Maßnahme: Einfluss der Stadt im Bauplanungsrecht: insbesondere neue Wohngebiete klimaneutral entwickeln und zu erschließen. Mit klimaneutralen B-Plänen, Festlegung Effizienzhaus 40-Standards, Dachbegrünung, PV-Pflicht, Ausrichtung der Gebäude).

Konsequente Nutzung städtebaulicher Verträge zwischen der Kommune und Investoren für Vereinbarungen zum Klimaschutz und klimaneutralen Lösungen anzustreben

- Vorschlag: Die Zielsetzung ist sehr positiv. Das aktuelle Verwaltungshandeln steht dazu aber noch im Gegensatz. Deshalb ist es sinnvoll, die als nächstes anstehenden Städtebauprojekte im Sinne des Handlungsprogramms weiter zu planen. Unter anderen sollte das sich in Planung befindliche neue Quartier westliche der Stahlwerkstraße (Bebauungsplan InnN 226) ein Modellprojekt für ein klimaneutrales Wohnquartier werden.
- Vorschlag: Ebenso soll das neu entstehende Hafenuartier an der Speicherstraße (BP InnN 246) als klimaneutrales Gewerbegebiet umgesetzt werden. Dort wurde bislang noch kein Energiekonzept vorgelegt.

Maßnahme: Quartiersarbeit mit meist externen Fachkräften. Aufbau von Quartiersmanagements und Quartierssanierungskonzepten (KfW-Programm 432).

- Anmerkung: Es ist nicht eindeutig dargestellt, was ist in diesem Zusammenhang unter einem Quartier zu verstehen ist (ein Stadtbezirk, ein Wohnblock). Pro Quartier wird ein Budget von ca. 120 T€ angesetzt. Für wie viele Quartiere ist ein Budget vorgesehen?

### **NB3 Nachhaltiges Bauen fördern**

Umsetzung: Themen ressourcenschonendes Bauen (erhebliches Einsparpotenzial), Fragen der Flächeneffizienz, der gesundheitlichen und sozialen Aspekte. Schritte: u.a. Festlegung städtischer Standards zum Nachhaltigen Bauen bzw. Anwendung BNB (Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen) für städtische Bauvorhaben.

- Vorschlag: Möglicherweise ist es sinnvoll, die städtischen Standards zum Nachhaltigen Bauen in die Dortmunder Immobilienstandards zu integrieren. S.a.o. (NB1)

Akteure/Verantwortlichkeiten: verantwortlich ist das Umweltamt, dlze, Planungs/BO-Amt, Wirtschaftsförderung. Partner: Planer\*innen, Handwerker\*innen, Baugewerbe, Unternehmensverbände, IHK, HWK, Vertreter\*innen größerer Liegenschaften in Dortmund (BLB NRW, Universität, Technologiezentrum).

- Anmerkung: Analog zu NB1 und NB2 sollten die Verantwortlichkeiten noch detaillierter

beschrieben werden. Wer setzt Prioritäten und entscheidet bei Konflikten? Es sollte auch Expertise aus dem Mieterverein und der Verbraucherzentrale eingebunden werden.

Maßnahme: Planung künftiger Wohngebiete: klimaneutral und nachhaltig. Über städtebauliche Verträge NB-Standards vorschreiben und schreiben und Zertifizierungen verpflichtend einsetzen.

- Vorschlag: das Bauen mit Holz wird erwähnt. Es gibt aber weitere Themenbereiche, wie Baustoffrecycling und Verlängerung von Nutzungsdauern, die im Handlungsprogramm nicht erwähnt werden. Es ist deshalb sinnvoll, Expertise zum ressourcenschonenden Bauen in der Projektgruppe des Handlungsfelds, aber auch im zukünftigen Klimabeirat zu akquirieren.

Maßnahme: Leuchtturmprojekte wie „Smart Rhino“.

- Hinweis: Leuchtturmprojekte sind positiv zu bewerten, dürfen aber keine Ausreden darstellen, dass bei anderen städtebaulichen Projekten nichts unternommen werden muss. Da sich die Realisierung von Smart Rhino noch in die Länge ziehen dürfte, ist es sinnvoller, zeitlich näher liegende Projekte in den Fokus zu nehmen (siehe NB2).

#### **NB4 Ausbau regenerativer Nahwärmenetze**

Umsetzung: Realisierung auf erneuerbaren Energien fußender Nahwärmenetze zur Versorgung von Quartieren, Gewerbeparks, Gebäudegruppen oder Schulzentren.

- Anmerkung: Derzeit baut die DEW21 das Wärmenetz in Dortmund aus. Laut dem Handlungsprogramm sollen aber "kommunaler Anbieter (DEW21) und private Investitionen in Wärmenetze" berücksichtigt werden. Wie wird mit der Konkurrenzsituation umgegangen, ist ein fairer Wettbewerb möglich?

Akteure/Verantwortlichkeit: Umweltamt verantwortlich. weitere Partner: dlze, DEW21 und weitere Energieversorgungsunternehmen. DOGEWO, Vertreter der kommunalen Töchter und Wohnungsbaugesellschaften. Organisation eines Koordinationskreises.

- Anmerkung: Analog zu NB1, NB2 und NB3 sollten die Verantwortlichkeiten noch detaillierter beschrieben werden. Wer setzt Prioritäten und entscheidet bei Konflikten? Warum soll die Koordinierungsstelle Klimaschutz gerade bei diesem Maßnahmenpaket moderieren und nicht bei anderen Paketen?

Evaluation: Keine eigene Potenzialbetrachtung.

- Anmerkung: Auch wenn das Maßnahmenpaket NB4 nicht in die CO<sub>2</sub>-Potenzialbetrachtung einbezogen werden soll, kann eine Fortschrittsmessung mit anderen Kennzahlen trotzdem sinnvoll sein.

Maßnahme: Beispiel für regenerative Nahwärmenetze: Projekt in Hacheney, das zukünftig den Zoo, das Berufsförderungswerk und den Botanischen Garten mit Wärme versorgen soll. (Bis wann?)

- Anmerkung: Gibt es noch weitere Projektvorhaben kleinerer Größenordnung? Sie könnten als Praxisbeispiel möglicherweise mehr Nachahmer finden.

### **Anhang 3: Anmerkungen zum Handlungsfeld Mobilität**

#### Vorbemerkung

Im Handlungsprogramm ist Mobilität nicht als eigenes Thema behandelt worden, es wurde auf den Masterplan Mobilität 2030 (MM2030) verwiesen. Das birgt mehrere Probleme.

- A. Der MM2030 ist zunächst ein Prozess, um den Verkehr und die Mobilität in Dortmund zukunftsfest und umweltverträglich zu gestalten. Klimaschutz ist ein wichtiges Ziel, aber nicht das einzige.
- B. Der Masterplanprozess benötigt viel Zeit, mehr, als zunächst eingeplant. Der Rat hat bislang die Ziele des MM2030 verabschiedet, außerdem drei eher kleinere, teils problem-, teils förderprogrammgetriebene Teilkonzepte (Elektromobilitätsstrategie EMoDo3, Luftreinhaltung, daraus resultierend: Nachhaltige Stadtmobilität).
- C. Aktuell verzögert sich die Verabschiedung von insgesamt drei Teilkonzepten/sechs Strategien des MM2030 (Radverkehr, Fußverkehr, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Ruhender Verkehr, Öffentlicher Raum) immer wieder; dabei sollten sie längst vom Rat verabschiedet sein.
- D. Ob diese sechs Strategien verabschiedet werden, ist noch entsprechend noch nicht sicher.
- E. Ob und wann die Strategien umgesetzt werden, ist derzeit völlig unklar – auch angesichts des bereits bestehenden, erheblichen Umsetzungsstaus im Mobilitätssektor. Zudem ist für viele Punkte jeweils die gesonderte Zustimmung seitens der Politik erforderlich.
- F. Zu wichtigen Themenfeldern gibt es im Masterplan Mobilität noch keinerlei Aussagen. Das betrifft insbesondere den ÖPNV, aber auch den Kfz- und den Wirtschaftsverkehr. Ein belastbarer Zeitplan liegt dazu nicht vor.
- G. Insofern ist es überraschend, dass CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale für den Verkehr angegeben werden. Das angegebene Ziel – 7 Prozent weniger Kfz-Fahrten – erscheint wenig ambitioniert. Zumal bereits im Zielkonzept des MM2030 das Ziel ausgegeben ist, dass der Anteil des MIV am Modal Split auf ein Drittel sinkt.

#### **Wichtige Maßnahmen im Mobilitätssektor für mehr Klimaschutz**

1. Das Auto ist das alles dominierende Verkehrsmittel in Dortmund (was sich insbesondere am Straßenrand zeigt). Jeder zweite Weg wird in Dortmund mit dem Auto zurückgelegt, daran hat sich seit Jahren nichts geändert. Zudem steigt die Zahl der Kfz im Stadtgebiet unaufhörlich seit Jahrzehnten. Im Vergleich zu Städten ähnlicher Größenordnung ist Dortmund deutlich autoorientierter. Und selbst im weltweiten Vergleich gilt Dortmund als besonders autofreundlich. Dem Auto wird viel zu viel Platz eingeräumt, dennoch ist zum

Beispiel Falschparken in Dortmund an der Tagesordnung und wird praktisch nicht geahndet – auf Kosten der umweltfreundlichen Fortbewegungsarten. Klimaschutz muss hier ansetzen. Das heißt: Umsetzung der Maßnahmen aus dem Teilkonzept Öffentlicher Raum & Ruhender Verkehr, insbesondere

- mehr Kontrollen
- strikte Ahndung des Falschparkens
- Umsetzung der Parkraumbewirtschaftungen
- höhere Gebühren für Anwohnerparkausweise
- weniger Straßenrandparken in der City, dafür mehr Grün und mehr Aufenthaltsqualität
- Parkgebühren erhöhen, dabei muss der Grundsatz gelten: Parken in Parkbauten muss preiswerter sein als am Straßenrand

Diese Maßnahmen verringern zweifelsfrei die Flächen, die bisher für das Parken genutzt werden. Hier muss über Alternativen nachgedacht werden, zum Beispiel Mehrfachnutzung vorhandener, teils auch privater Stellplätze.

## 2. Die Alternativen zum Auto müssen gestärkt werden

- Konsequenter und zügiger Ausbau der Radinfrastruktur – auch und vor allem zulasten des Kfz-Verkehrs. Hier ist schon viel zu viel Zeit verloren gegangen.
- Ausbau des ÖPNV:
  - i. Taktverdichtungen auf der U41, U42, U44
  - ii. Doppeltraktion bei der Stadtbahn als Standard
  - iii. zügige Verlängerung der U44 zur Westfalenhütte und möglichst weiter bis Kirchderne
  - iv. Verlängerung der U49 mindestens bis Preinstraße/Zillestraße
  - v. Verlängerung der U47 bis Aplerbeck Bf mit Option Aplerbeck Süd
  - vi. Anbindung der TU mit Schnellbussen nach Witten und Castrop/Waltrop, evtl. Wweitere Ziele für Schnellbusse (RUB?)
  - vii. Forderung nach einem besserem Regionalbahnverkehr, etwa RB52/Volmetalbahn und RB43 Emschertalbahn, jeweils mit 30-min-Takt

...
- Fußverkehr ist Basismobilität. Entsprechend muss Fußverkehr priorisiert werden, insbesondere gegenüber dem Kfz-Verkehr.
- Anbindung Smart Rhino mit öffentlichen Verkehrsmitteln muss zum Start der Bebauung dort gegeben sein. Konzentration auf machbare Stadtbahnanbindungen über die U43/44 sowie U47/Hafen. Eine direkte Anbindung an den Hbf ist unerlässlich, die Anbindung an die TU eher dritt- als zweitrangig. Verzicht auf die H-Bahn, deren technische Umsetzbarkeit zweifelhaft ist und die kaum ausreichende Kapazitäten für das zu erwartende Verkehrsaufkommen bieten kann. Für eine

möglichst kurze Übergangszeit könnten Busse fehlende Stadtbahnanbindungen ersetzen.

3. Kfz-Verkehr muss verlangsamt werden. Tempo 30 flächendeckend, soweit das rechtlich möglich ist (hier ergeben sich ggf. neue Spielräume).
4. Verzicht auf weiteren Autostraßen-Ausbau, etwa OW3a oder Nordspange. Auch kein weiterer Ausbau der B1. Wir brauchen keine Autobahn inmitten der Stadt.
5. Intermodaler Verkehr als Alternative zum Kfz muss gestärkt werden:
  - P+R am Stadtrand und im Umfeld ausbauen
  - Stadtweite Einrichtung von Mobilstationen
  - Starker Ausbau des Carsharings und Bikesharings
  - insbesondere fußverkehrsverträgliche Optimierung des E-Scooter-Sharings mit dem Ziel, diese Mikromobilität für letzte Meile in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu nutzen