

# Wachsende Stadt

**KLIMA  
SCHUTZ  
STADT**  
KIEL.100%



Dokumentation des Fachworkshops  
zum „Masterplan 100 % Klimaschutz“  
am 28. März 2017



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit



NATIONALE  
KLIMASCHUTZ  
INITIATIVE

## Erstellung des Masterplans 100 % Klimaschutz für die Landeshauptstadt Kiel

### Dokumentation des Workshops „Wachsende Stadt“

28.03.2017 (14:00-18:00 Uhr), Umweltschutzamt

#### Teilnehmende

Name	Vorname	Organisation
Alznauer	Timo	Stadtwerke Kiel AG
Ankum-Hoch	Tobias von	Tiefbauamt LH Kiel
Bender	Peter	Tiefbauamt LH Kiel
Bittner	Eyke	Tiefbauamt LH Kiel
Bohn	Rainer	Tiefbauamt LH Kiel
Bonow	Wiebke	Eigenbetrieb Beteiligungen LH Kiel
Gosmann	Florian	Stadtplanungsamt LH Kiel
Heydt	Andreas von der	Umweltschutzamt LH Kiel
Hubert	Niklas	Eigenbetrieb Beteiligungen LH Kiel
Hunold	Ulrike	BUND
Jacobsen	Peter	Umweltschutzamt LH Kiel
Kühl	Jana	NAH.SH
Kulgemeyer	Birgit	Amt für Bauordnung, Vermessung und Geoinformation
Kumkar	Fabian	Stadtplanungsamt LH Kiel
Langguth	Tobias	BUND
Muche	Anna	Umweltschutzamt LH Kiel
Oschmann	Lutz	Bündnis 90/Die Grünen
Rudow	Lydia	Bündnis 90/Die Grünen
Sause	Heinz	
Schulze-Feldmann	Georg	Eigenbetrieb Beteiligungen LH Kiel
Stüber	Thomas	Stadtplanungsamt LH Kiel
Zychski	Holger	FRANK ECOzwei GmbH
Jahn	Martin	SCS Hohmeyer Partner
Beer	Martin	SCS Hohmeyer Partner

#### Moderation

Martin Beer (SCS Hohmeyer | Partner)

#### Anlagen

Präsentationsfolien aus dem Workshop

## Inhaltsübersicht

1. Ausgangslage und Zielsetzung.....	2
2. Workshop-Tagesordnung .....	3
3. Grußworte und Einführung .....	4
4. Inputvortrag „Herausforderungen einer wachsenden Stadt“ .....	5
5. Inputvortrag „Wie erreichen wir das Ziel der CO <sub>2</sub> -Neutralität bis 2050?“ .....	6
6. Arbeitsgruppenphase .....	7
6.1. Ergebnisse der Arbeitsgruppe 1 (Effizienz und Suffizienz – neue Wohnformen und Gebäudekonzepte) .....	8
6.1.1. Nachverdichtung .....	8
6.1.2. Neue Wohnformen .....	9
6.1.3. Revitalisierung.....	9
6.2. Ergebnisse der Arbeitsgruppe 2 (Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt- und Verkehrsplanung) .....	10
6.2.1. Nachhaltige Mobilitätskonzepte im Rahmen von Neubauvorhaben .....	10
6.2.2. Pilotquartiere für nachhaltige Mobilität.....	12
6.3. Ergebnisse der Arbeitsgruppe 3 (Funktion und Entwicklung des urbanen Grüns) .....	15
7. Diskussion der möglichen Handlungsschritte zur Umsetzung des Stufenplans .....	17
8. Abschluss & Zusammenfassung .....	18

## 1. Ausgangslage und Zielsetzung

Der Workshop „Wachsende Stadt“ ist der zehnte aus einer Serie von insgesamt 14 Workshops zur Erstellung des „Masterplan 100 % Klimaschutz“ für die Landeshauptstadt Kiel. Die Zielsetzung des Projekts „Masterplan 100 % Klimaschutz“ umfasst in der Landeshauptstadt Kiel die Reduktion der Treibhausgasemissionen um 95 % sowie eine Endenergieeinsparung von 50 % bis zum Jahr 2050 im Verhältnis zum Jahr 1990. Das Ziel des Workshops ist es zu erörtern, mit welchen Instrumenten es gelingen kann, eine klimafreundliche Entwicklung von Quartieren und Bauvorhaben zu gestalten, die sozial, ökologisch und ökonomisch den Kriterien der Nachhaltigkeit entsprechen. Um die CO<sub>2</sub>-Neutralität bis zum Jahr 2050 erreichen zu können, ist es notwendig, dass das zukünftige Wachstum der Landeshauptstadt Kiel den Ansprüchen an eine energieeffiziente und klimafreundliche Stadt genügt. Für die Diskussion dieser Herausforderungen setzt sich der Kreis der Teilnehmenden aus Expertinnen und Experten aus den Bereichen Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanung und Energieversorgung sowie

Vertreter\*innen anderer am Projekt „Masterplan 100 % Klimaschutz“ beteiligten Organisationen zusammen.

## 2. Workshop-Tagesordnung

<b>14:00</b>	30 min	<b>Einführung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Projektvorstellung Masterplan 100 % Klimaschutz (Projektteam, Konzept und Projektstand)</li> <li>- Ziele und Ablauf des Workshops</li> </ul> <i>Anna Muche, Eyke Bittner; Landeshauptstadt Kiel</i>
<b>14:30</b>	45 min	<b>Input-Vortrag</b> Herausforderungen einer wachsenden Stadt <i>Prof. Dr. Brigitte Wotha, Büro für Stadt- und Regionalentwicklung</i>
<b>15:15</b>	30 min	<b>Wie erreichen wir das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2050?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prognosen für die Wachsende Stadt Kiel bis 2050</li> <li>- Stellschrauben und Handlungsfelder für ein klimafreundliches Wachstum</li> </ul> <i>Martin Beer, SCS Hohmeyer   Partner GmbH</i>
<b>15:45</b>	15 min	Pause
<b>16:00</b>	60 min	<b>Gemeinsame Ausarbeitung von Handlungsschritten (Gruppenarbeit)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Effizienz und Suffizienz – neue Wohnformen und Gebäudekonzepte</li> <li>- Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt- und Verkehrsplanung</li> <li>- Funktionen und Entwicklung des urbanen Grüns</li> </ul>
<b>17:00</b>	15 min	<b>Vorstellung der Gruppenergebnisse</b>
<b>17:15</b>	30 min	<b>Diskussion der möglichen Handlungsschritte zur Umsetzung des Stufenplans</b>
<b>17:45</b>	15 min	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>
<b>18:00</b>		<b>Ende der Veranstaltung</b>

### 3. Grußworte und Einführung

Zu Beginn der Veranstaltung begrüßt **Andreas von der Heydt** (Leiter des Umweltschutzamtes der Landeshauptstadt Kiel) die Teilnehmer zum Workshop. Er betont die Bedeutung des Projekts „Masterplan 100 % Klimaschutz“ vor dem Hintergrund der zukünftigen Entwicklung der Landeshauptstadt Kiel. Er zieht anhand der bisher erfolgten Arbeitsschritte der Erstellung des Masterplans ein vorläufiges Fazit: Die Status-Quo-Analyse umfasst die Aufgabe der Erstellung der Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz, deren Ergebnisse auf die verschiedenen Verbrauchssektoren der Stadt heruntergebrochen wurden. Dazu wurde auch eine Evaluierung der bestehenden Klimaschutzaktivitäten der Landeshauptstadt Kiel durchgeführt. In der Potenzialanalyse wurde nach der Systematik Energie-Bedarfsreduzierung, Energieeffizienz und Substitution fossiler Energieträger in den Sektoren nach Potentialen zur Reduzierung des Energieverbrauchs sowie der Treibhausgasemissionen gesucht und geprüft, wie der noch verbleibende Energieverbrauch erneuerbar erzeugt werden kann. Dabei werden auch die Aspekte einer wachsenden Stadt berücksichtigt. Darauf aufbauend werden Szenarien erstellt, die exemplarisch für die verschiedenen Wege stehen, auf denen das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität erreicht werden kann. Im Dialog mit allen Akteuren und Sektoren wird daraufhin im Rahmen der durchzuführenden Workshops diskutiert, wer welchen Beitrag zur Zielerreichung leisten kann und sollte. Auf diesen Erkenntnissen basiert dann der zu erstellende Maßnahmenplan, in dem es neben den weitestgehend bekannten Maßnahmen und deren Priorisierung v.a. auch darum gehen muss, welcher Akteur für welche Maßnahmen verantwortlich ist. Abschließend werden zur Vorbereitung der Umsetzungsphase Strategien für die effektive und umfassende Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen entwickelt. Mit dem heutigen Workshop werden themenübergreifend die bisherigen Ergebnisse um die Betrachtung der „wachsenden Stadt“ ergänzt.

Anschließend begrüßt **Peter Bender** (Leiter des Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Kiel) die Teilnehmenden und geht auf die Schnittstellen des Projekts „Masterplan Mobilität für die KielRegion“ mit dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ und auf die Herausforderungen einer wachsenden Stadt und Infrastruktur ein. Die gegenwärtig errichtete Infrastruktur (z.B. Straßen oder Fahrrad-Infrastruktur) wird noch für Jahrzehnte genutzt werden, sodass sie heute zwingend vorausschauend geplant werden muss. Ein Leitziel unter Mobilitätsgesichtspunkten ist u.a. die „Stadt der kurzen Wege“, was im ersten Moment im Widerspruch zur „wachsenden Stadt“ steht. Das Denken von Konzepten für die nachhaltige Mobilität im Quartier könnte die Lösung dafür sein, um die Themen ruhiger Verkehr, Elektromobilität oder autoarmes Wohnen erfolgreich fördern und voranbringen zu können.

Im Anschluss stellen **Anna Muche** und **Eyke Bittner** (Umweltschutzamt bzw. Tiefbauamt der Landeshauptstadt Kiel) den Anwesenden das Projekt „Masterplan 100 % Klimaschutz“ vor. Seit dem 01.07.2016 ermittelt das Projektteam, wo es in der Landeshauptstadt Kiel Potentiale zur Einsparung von Energie und Treibhausgasen gibt. Gemeinsam werden in persönlichen Gesprächen und Workshops mit Kielerinnen und Kielern, Akteuren aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Verwaltung kreative und innovative Ideen entwickelt, wie die ambitionierten Klimaschutzziele erreicht werden können. Als Ergebnis wird im Sommer 2017 der „Masterplan 100 % Klimaschutz“ vorliegen. Die darin enthaltenen Maßnahmen weisen den Weg zu einem klimaneutralen Kiel im Jahr 2050, die es im Anschluss umzusetzen gilt. Herr Bittner weist im Vortrag auf die große Resonanz hin, die die Workshops zur Erstellung des „Masterplan 100 % Klimaschutz“ bislang erfahren haben – sowohl von Seiten der Kielerinnen und Kieler als auch von Expertinnen und Experten der beteiligten Unternehmen und Organisationen.

**Martin Beer** (SCS Hohmeyer|Partner) begrüßt die Teilnehmer von Seiten des Auftragnehmers für die Erstellung des „Masterplans 100 % Klimaschutz“ und stellt die Agenda für den Workshop vor.

#### 4. Inputvortrag „Herausforderungen einer wachsenden Stadt“

*(Prof. Dr. Brigitte Wotha, Büro für Stadt- und Regionalentwicklung)*

**Frau Prof. Dr. Wotha** gibt einen Überblick über den Themenkomplex der „wachsenden Stadt“ und geht auf die Gründe für die Attraktivität städtischer Ballungsräume für u.a. für junge Menschen und Senior\*innen ein. Aus dieser Anziehungskraft auf Personen aus anderen Regionen resultieren neben einer gesteigerten Einwohnerzahl auch mehr Mobilität, mehr überbaute Flächen aber auch eine größere Vielfalt der Lebensstile der Stadt. Auch die Bevölkerungsstruktur der Städte wird sich verändern, so wird es z.B. mehr (insbesondere Single-) Haushalte geben.

Die Bevölkerungszunahme in seiner Gesamtheit ist jedoch deutlich zu differenzieren. In Kiel lagen z.B. die Zuzüge der Altersgruppe zwischen 18 und 30 Jahren (der sog. „Bildungswanderer“) deutlich über denen der Fortzüge aus der Landeshauptstadt. In den nächsten 20 Jahren wird nach der städtischen Bevölkerungsprognose besonders die Altersgruppe der 30-40-jährigen sowie der zugehörigen Kinderaltersgruppe (0-10 Jahre) sowie die Gruppe der über 60-jährigen stark steigen. Auch innerhalb der Stadt wird sich das Wachstum aufgrund vieler Faktoren auf die Stadtteile sehr unterschiedlich aufteilen. Darauf aufbauend erläutert Fr. Prof. Dr. Wotha anhand von Beispielen die Spannungsfelder, die daraus

resultieren und geht auf die Handlungsmöglichkeiten der Stadtplanung und Stadtentwicklung ein (z.B. zero:e-Park in Hannover-Wettbergen mit einem solaroptimierten B-Plan, Biotopflächenfaktor in Berlin, Nachbarschaftsansätze in Wien).

Die weiteren Inhalte des Inputvortrags sind der angehängten Präsentation zu entnehmen.

## 5. Inputvortrag „Wie erreichen wir das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2050?“

*(Martin Beer, SCS Hohmeyer | Partner GmbH)*

Im Anschluss an den Inputvortrag von Frau Prof. Dr. Wotha stellt **Martin Beer** als Verantwortlicher für die Erstellung des Konzepts „Masterplan 100 % Klimaschutz“ die Entwicklung der Kieler Energieverbräuche und der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Vergangenheit vor. Anschließend geht er auf das Bevölkerungswachstum und das Wachstum der Bruttowertschöpfung als Treiber für den zukünftigen Energieverbrauch in der Landeshauptstadt Kiel ein:

- Es wird für das Projekt „Masterplan 100 % Klimaschutz“ davon ausgegangen, dass bis zum Jahr 2050 in Kiel eine Bevölkerungszahl von 280.000 Personen erreicht wird.
- Es wird eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Bruttowertschöpfung im Bereich Gewerbe, Handel, Handwerk und Dienstleistungen in Höhe von 1,41 % prognostiziert. Für den Bereich Industrie liegt der prognostizierte Wert bei 0,5 % pro Jahr.

Im weiteren Vortrag geht Herr Beer am Beispiel des Wärmebedarfs im Bereich der privaten Haushalte in Kiel auf den enormen Einfluss ein, den die Entwicklung der durchschnittlichen Wohnfläche pro Person auf den zukünftigen Energieverbrauch und die bereitzustellende Wohnfläche hat. Derzeit wird davon ausgegangen, dass zukünftig die spezifische Wohnfläche je Haushalt konstant bleiben wird. Würde jedoch der Bundestrend zwischen den Jahren 2000 und 2014 für die Entwicklung der Wohnfläche pro Person für die zukünftige Entwicklung in der Landeshauptstadt Kiel angenommen, so würden die im Projekt „Masterplan 100 % Klimaschutz“ identifizierten Potentiale zur Reduzierung des Energieverbrauchs durch ein Wohnflächenwachstum wieder erheblich verringert.

Auch im Bereich der Mobilität sind durch das zukünftige Bevölkerungswachstum signifikante Auswirkungen auf die Anforderungen an die Kapazitäten Infrastruktur und Verkehrsmittel zu

erwarten. Unter Berücksichtigung der im Projekt „Masterplan 100 % Klimaschutz“ bereits erarbeiteten Zielsetzung für die Veränderung der Verkehrsmittelwahl vom motorisierten Individualverkehr (v.a. Pkw-Verkehr) hin zum Umweltverbund (Fuß-, Rad- und Öffentlicher Nahverkehr) und den Auswirkungen des Bevölkerungswachstums wird sich beispielsweise die Verkehrsleistung des öffentlichen Nahverkehrs auf dem Stadtverkehr bis zum Jahr 2050 gegenüber heute mehr als verdoppeln müssen.

Um den Herausforderungen der wachsenden Stadt mit einer zukunftsfähigen Entwicklung entgegentreten zu können, sollten die folgenden wesentlichen Stellschrauben und Handlungsfelder für ein klimafreundliches Wachstum der Landeshauptstadt Kiel berücksichtigt werden:

- Verbesserte Ausnutzung des bestehenden Wohnraums (z.B. Wohnberatung, Leerstandsaktivierung und -bewältigung, neue Wohnformen)
- Bedarfsgerechte Bestandsanpassung und Nachverdichtung (z.B. Revitalisierung von Einfamilienhausgebieten und neue Gebäudekonzepte)
- Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung (z.B. Förderung der Nahmobilität, siedlungsbezogenes Mobilitätsmanagement)
- Optimierung der leitungsgebundenen Wärmeversorgung (z.B. Steigerung der Anschlussdichte, Nutzung des Rücklaufs)
- Nahversorgung / Naherholung (z.B. Quartiersladen, Aufenthaltsqualität von Plätzen und Parks)
- Erhalt und Pflege von Grünflächen und Vegetation für urbane Lebensqualität

Die weiteren Inhalte sind der angehängten Präsentation zu entnehmen.

## 6. Arbeitsgruppenphase

Zu Beginn des zweiten Teils der Veranstaltung stellt Martin Beer den Teilnehmer\*innen die drei Arbeitsgruppen vor, die für die weitere Diskussion mit den Teilnehmer\*innen angeboten werden:

- 1) Effizienz und Suffizienz – neue Wohnformen und Gebäudekonzepte
- 2) Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt- und Verkehrsplanung
- 3) Funktion und Entwicklung des urbanen Grüns

In den Arbeitsgruppen wird anschließend für die Zeit von ca. 60 Minuten zu den o.g. Themen diskutiert. Im Anschluss werden die Ergebnisse im Plenum vorgestellt.

## 6.1. Ergebnisse der Arbeitsgruppe 1 (Effizienz und Suffizienz – neue Wohnformen und Gebäudekonzepte)

In der ersten Arbeitsgruppe wird im Teilnehmer\*innenkreis nach einer kurzen Vorstellungsrunde über konkrete Themen und v.a. Hindernisse gesprochen. Schwerpunkt ist dabei die Auseinandersetzung mit dem Thema Nachverdichtung, dessen Vor- und Nachteile intensiv diskutiert werden. Dabei ergeben sich immer wieder thematische Überschneidungen mit den Aspekten Revitalisierung, Entwicklung von Stadtteilen und neuen Wohnformen.

Neben den nachfolgend ausführlicher beschriebenen Themenbereichen wird allgemein gefordert, dass die Möglichkeiten der städtischen Einflussnahme durch die verschiedenen Instrumente (z.B. im Rahmen der Bauleitplanung bzw. Stadtentwicklung) in Zukunft stärker genutzt werden sollten, um eine signifikante Lenkungswirkung für nachhaltige Flächennutzung (effiziente Nutzung von Bauflächen, Stärkung neuer Wohnformen, Erhalt von Grünflächen etc.) auszuüben. Der „Masterplan 100 % Klimaschutz“ stellt nach Ansicht der Teilnehmenden dafür eine gute Argumentationsgrundlage dar.

### 6.1.1. Nachverdichtung

Als Beispiele für vergangene, geplante und anstehende Nachverdichtungen bzw. innerstädtische Neubauprojekte werden das Wohngebiet Prüne (in möglicher Verbindung mit dem Brauereiviertel), die alte Feuerwache und das inklusive Bauprojekt „Hof Hammer“ genannt. Als wesentliches Hindernis bei der Umsetzung von Nachverdichtungen wird die Schwierigkeit der Flächenakquise von Seiten der Stadtverwaltung genannt, die an die Freiwilligkeit der Flächeneigentümer gebunden ist. Finanzielle Anreize könnten die Akquise zwar erleichtern, sind aber nur begrenzt leistbar. Grundsätzlicher stellt sich die Frage der Abwägung zwischen Interessen des Gemeinwohls (nachhaltige Entwicklung/Bebauung von Flächen) im Sinne der gesamten Stadtbevölkerung und den berechtigten Interessen der Eigentümer\*innen. Angesprochen wird auch das Thema Flächeneffizienz in Bezug auf Vorschriften zur „Stapelung“ von bspw. Parkflächen in Tiefgaragen oder Parkhäusern, um dadurch freiwerdende Flächen anderweitig nutzen zu können. Es wird dazu aber kritisiert, dass sich Investoren derzeit häufig mit Kostenargumenten (erhöhter Aufwand für innovative Parkplatzlösungen) gegen Allgemeininteressen durchsetzen würden.

Gefordert wird von den Teilnehmenden, dass die Attraktivität von Mehrfamilienhäusern gegenüber den deutlich flächenintensiveren Einfamilienhäusern erhöht bzw. auch stärker kommuniziert werden sollte. Vorgeschlagen wird auch, Neubauprojekte in der Stadt nur noch mit Mehrfamilienhäusern durchzuführen, was jedoch die Gefahr birgt, dass flächenintensive

Einfamilienhausgebiete dann in die Randlagen außerhalb der Stadt ausweichen und dies in der Stadt für einen verstärkten Pendlerverkehr sorgt.

Eine flächensparende Verdichtung der Wohnräume könnte auch durch eine Förderung der Aufstockung von Geschossen oder des Ausbaus von Dachgeschossen vorangetrieben werden, was jedoch nach gestalterischen Gesichtspunkten kritisch bewertet werden kann. Einig sind sich die Teilnehmer in der Sinnhaftigkeit der Forderung, Nachverdichtungen nur auf bereits versiegelten Flächen zuzulassen, um nicht kostbare Grünflächen zu opfern.

### *6.1.2. Neue Wohnformen*

Eng mit dem Thema innerstädtischer Neubau und Nachverdichtung verknüpft ist das Thema „neue Wohnformen“ (im Sinne von gemeinschaftlichem und/oder Mehrgenerationen-Wohnen sowie nachhaltigen Gebäudequartieren). Als ein Beispiel wird das geplante Vorhaben „Alte Mu“ genannt, bei dem sich seit Jahren verschiedenste Initiativen bemühen, Arbeiten und Wohnen auf innovative Art und Weise zu verbinden. Es wird allerdings auch kritisiert, dass es von Seiten der Stadtverwaltung keine ausreichende aktive Unterstützung für das Projekt als „Experiment“ für neue Wohn- und Lebensformen gibt. Das Projekt steht nach Aussage einiger Teilnehmenden ständig in Konkurrenz zu privaten Investoren.

Es wird angeregt, solche innovativen, gemeinschaftlichen Wohnkonzepte durch die stärkere Gewichtung von ganzheitlichen Kriterien für die Vergabe von Bauprojekten zu fördern. Dabei könnten die Gemeinschaftsnutzung, alternative Verkehrsangebote sowie die Wohnqualität Kriterien für die Vergabe sein. Es sollte nicht nur der Preis entscheidend sein. Allgemeiner werden auch mehr modularisierte Bauweisen und flexible Bauformen gewünscht, mit deren Hilfe zukünftig flexibel auf andere Flächen- und Nutzungsansprüche einer wachsenden Stadt reagiert werden könnte.

### *6.1.3. Revitalisierung*

Als Beispiele für typische Einfamilienhausgebiete der 1950er- bis 1970er-Jahre, in denen eine Revitalisierung notwendig ist, werden die Stadtteile Friedrichsort, Russee und Schilksee genannt. Diese weisen einen hohen Altersdurchschnitt der Bewohner\*innen und häufig auch einen hohen Sanierungsbedarf auf. Diese Stadtgebiete sollten in ihrer Attraktivität gesteigert werden, indem nicht nur auf eine moderne bauliche und verkehrliche Infrastruktur geachtet wird, sondern auch soziale und kulturelle Angebote gestärkt werden. Auch könnte durch Werbung- und Imagekampagnen die öffentliche Wahrnehmung dieser Viertel gestärkt werden. Zum Thema verkehrliche Anbindung wird allerdings auch angemerkt, dass in diesen Vierteln häufig die

Wohndichte nicht hoch genug ist, um eine gute ÖPNV-Anbindung wirtschaftlich zu leisten. Dazu wiederum könnte mit zusätzlichen Nachverdichtungen Abhilfe geschaffen werden (siehe Abschnitt 6.1.1).

## **6.2. Ergebnisse der Arbeitsgruppe 2 (Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt- und Verkehrsplanung)**

Die Arbeitsgruppe, die sich mit den Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt- und Verkehrsplanung befasst, diskutiert im Rahmen der Arbeitsgruppenphase vor allem den Schwerpunkt der nachhaltigen Mobilität im Quartier. Es wird allerdings deutlich, dass nicht nur konkrete Maßnahmen des Mobilitätsmanagements und der verkehrlichen Infrastruktur zu einer nachhaltigen Mobilität im Quartier beitragen können, sondern auch die urbane Qualität der betrachteten Gebiete. Diese kann u.a. durch eine verstärkte Nutzungsmischung von Quartieren („Wohnen und Arbeiten“), durch attraktive Angebote der Nahversorgung oder durch die Berücksichtigung von Aufenthaltsqualität, Begegnungsräumen, Kulturangeboten und Freiräumen erreicht werden.

Zunächst wird in der Gruppe zum Thema nachhaltige Mobilitätskonzepte im Rahmen von Neubauvorhaben diskutiert. Im Anschluss daran erfolgt der Austausch zum Thema Pilotquartiere für nachhaltige Mobilität.

### *6.2.1. Nachhaltige Mobilitätskonzepte im Rahmen von Neubauvorhaben*

In der Arbeitsgruppe werden zunächst Maßnahmenideen für nachhaltige Mobilitätskonzepte im Rahmen von Neubauvorhaben zusammengetragen und diskutiert.

#### ***Ideen für nachhaltige Mobilitätskonzepte***

Eine sehr bedeutende Form der nachhaltigen Mobilität in Wohnquartieren ist das Radfahren. Zur Förderung des Radverkehrs können im Rahmen von Neubauvorhaben verschiedene Ansätze verfolgt werden, um den Bedürfnissen von Radfahrer\*innen im Alltag in Bezug auf Komfort und Sicherheit besser entgegenzukommen:

Von einer Teilnehmerin wird die Zugänglichkeit und die Nutzbarkeit von Aufzügen in Neubauten als wichtiger Aspekt vorgetragen. Viele Fahrradfahrer\*innen möchten ihre z.T. teuren Fahrräder gerne mit in die eigene Wohnung nehmen, um sie sicher und trocken unterzustellen. Auch die Besitzer\*innen von Lastenfahrrädern könnten profitieren, wenn die Aufzüge genug Raum für die Lastenfahrräder böten. In diesem Fall könnten die Fahrradfahrer\*innen die getätigten Einkäufe bequem bis vor die eigene Wohnungstür transportieren, ohne das ein Umpacken notwendig ist.

Als weiterhin entscheidend für die Förderung des Radverkehrs im Rahmen von Neubauvorhaben werden durch die Teilnehmer\*innen sichere und stadtbildverträgliche Fahrrad-Abstellanlagen genannt. Neubauvorhaben sollten mit einer ausreichenden Zahl – wenn möglich – überdachter Abstellanlagen ausgestattet werden, die ebenerdig zugänglich sind. Auf das äußere Erscheinungsbild und ein gestalterisches Einpassen der Anlagen in die umliegende Architektur und die umliegenden Grünanlagen ist zu achten.

Aus dem Kreis der Teilnehmer\*innen wird das Beispiel des „Cykelhuset“ in Malmö als Vorbild genannt – ein Neubauprojekt mit 55 Wohneinheiten, welches komplett auf die Bedürfnisse der modernen und urbanen Fahrradfahrer\*innen zugeschnitten ist. Das umfassende Angebot an Infrastruktur und einer auf Fahrräder zugeschnittenen Einrichtung reicht von extrabreiten Korridoren und Wohnungstüren, damit Einkäufe per Lastenfahrrad direkt zum Kühlschrank transportiert werden können, bis hin zu Wandhalterungen für Fahrräder sowie modernen und praktischen Abstellanlagen. Zudem stehen für die Mieter\*innen Ausleihmöglichkeiten für Fahrräder, eine Carsharing-Station und eine ÖPNV-Haltestelle in direkter Nähe zur Verfügung. Weitere Informationen zum „Cykelhuset“ können unter <http://www.ingenieur.de/Themen/Architektur/In-Malmoe-entstehen-Wohnungen-fuer-Fahrradfahrer> eingesehen werden.

Vor dem Hintergrund der bestehenden Anforderungen an die Schaffung von Pkw-Stellplätzen im Rahmen von Neubauvorhaben wird im Kreis der Teilnehmer\*innen die Option von Quartiersparkhäusern oder Quartiersgaragen diskutiert. Wenn für einzelne Quartiere mit größeren Neubauvorhaben nicht für jedes Gebäude einzeln Stellplätze geschaffen werden, sondern für mehrere Gebäude in Form eines Quartiersparkhauses, so können Synergieeffekte bei der projektübergreifenden Errichtung erzielt und der Weg der Mieter\*innen zum eigenen Auto verlängert werden, um andere Mobilitätsangebote im Verhältnis zum eigenen Pkw attraktiver zu machen. Ein weiterer Effekt dieses Ansatzes ist es, dass die Pkw auf weniger Fläche und weniger omnipräsent in der Nachbarschaft abgestellt werden, was wiederum Vorteile für die attraktive Gestaltung des Quartiers mit sich bringt.

In die Quartiersparkhäuser könnten dann unter Umständen auch gesicherte Fahrradabstellmöglichkeiten nach dem Vorbild des Kieler Umsteigers integriert werden. Dies ist dem Ziel von sicheren, leicht zugänglichen und stadtbildverträglichen Fahrrad-Abstellanlagen zuträglich. Ein weiterer Vorteil ist die Flexibilität derartiger Quartiersparkhäuser: Auch wenn derzeit noch ein Großteil der Fläche für Pkw-Stellplätze benötigt wird, kann bei einem Rückgang des Pkw-Bestands bei erfolgreicher Veränderung der Verkehrsmittelwahl durch diese und

weitere beschriebene Maßnahmen der Anteil der Stellplätze für Pkw reduziert und gleichzeitig die Anzahl der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder Lastenfahrräder erhöht werden.

### *Instrument zur Verankerung*

Im Anschluss an die Diskussion zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten im Rahmen von Neubauvorhaben wird nun in der Arbeitsgruppe diskutiert, wie die Bauträger und Investoren dazu motiviert werden können, derartige Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität in ihren Vorhaben umzusetzen.

Als wichtigstes Instrument hierfür wird von den Teilnehmer\*innen das Stellplatzverfahren gesehen. Derzeit wird durch die Landeshauptstadt Kiel für Neubauvorhaben je nach Art und ÖPNV-Anbindung des zu errichtenden Gebäudes eine festgelegte Anzahl von Stellplätzen je Wohneinheit gefordert. Wenn durch die Bauherr\*Innen Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität nachgewiesen werden können – in einigen Vorhaben wurden in Kiel bereits Carsharing-Stationen oder Pedelec--Lademöglichkeiten realisiert – so kann die Anforderung an die Anzahl der Stellplätze herabgesetzt werden.

Es ist denkbar – und dies wird von den Teilnehmer\*innen ausdrücklich begrüßt – dass zukünftig auch noch weitere Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität für die Reduzierung der geforderten Stellplatzzahl anerkannt werden, z.B. die Errichtung eines Fahrradhauses nach Vorbild des „Cykelhuset“ in Malmö. Von den Teilnehmer\*innen wird allerdings auch darauf hingewiesen, dass es von großer Bedeutung ist, dass die Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität auch glaubwürdig sind und tatsächlich dazu führen können, dass der Stellplatzbedarf reduziert wird, in dem eine Mehrheit der Bewohner\*innen kein eigenes Auto benötigt. Sollte dies nicht der Fall sein, so besteht die Gefahr, dass bei einer Reduzierung der geschaffenen Stellplatzzahl einige Bewohner\*innen im öffentlichen Raum parken müssen und so den bereits bestehenden Parkdruck in vielen Vierteln der Stadt noch verschärfen.

Im Rahmen des Projekts „Masterplan 100 % Klimaschutz“ wird eine Detailanalyse zu den Gestaltungsmöglichkeiten für nachhaltige Mobilitätskonzepte im Rahmen des Stellplatzverfahrens durchgeführt. Die Ergebnisse können dem Endbericht entnommen werden, der im Herbst 2017 öffentlich zugänglich gemacht werden wird.

### *6.2.2. Pilotquartiere für nachhaltige Mobilität*

Im zweiten Teil der Diskussion wird in der Arbeitsgruppe zu Pilotquartieren für nachhaltige Mobilität gearbeitet. Dabei wird zunächst darüber diskutiert, welches Verständnis die Teilnehmer\*innen vom Begriff eines Pilotquartiers haben.

### ***Verständnis von Pilotquartieren***

Im Kreis der Teilnehmer\*innen wird festgehalten, dass ein wesentliches Merkmal eines Pilotquartiers für die nachhaltige Mobilität ist, dass es die gesellschaftliche Entwicklung (z.B. die Tatsache, dass für Jugendliche ein Pkw kein notwendiges Statussymbol mehr ist) sowie die Entwicklung der Rahmenbedingungen für die lokale Mobilität (z.B. die angestrebte Veränderung der Verkehrsmittelwahl weg vom Motorisierten Individualverkehr hin zu mehr Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr) vorwegnimmt. Dies bedeutet in der Praxis, dass die hierfür notwendigen Rahmenbedingungen wie etwa eine attraktive ÖPNV-, Fuß- und Radwegeanbindung oder die Errichtung von Mobilitätsstationen als Informations- und Umsteigepunkte frühzeitig geschaffen werden müssen. Pilotquartiere können somit sichtbar machen, was sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten in der gesamten Stadt entwickeln soll. Dabei kann der Rahmen derartiger Pilotvorhaben von einer ganzheitlichen Umsetzung in größeren Quartieren (z.B. dem derzeit in der Entwicklung befindlichen Gebiet Holtenau-Ost) bis hin zu Einzelprojekten im Rahmen kleinerer Projekte der Nachverdichtung reichen.

In der Gruppe wird hervorgehoben, dass es entscheidend darauf ankommt, in welcher Lage (z.B. Innenstadt oder Peripherie) und für welche Zielgruppe (z.B. junge Familien oder Studierende) die Pilotvorhaben hauptsächlich entwickelt werden sollen. In der Gruppe wird formuliert, dass insbesondere an diejenigen Quartiere und Projekte in einer guten Lage ein besonders hoher Anspruch gerichtet werden sollte, weil die Rahmenbedingungen aufgrund von kürzeren Wegen optimaler sind als in der Peripherie.

### ***Anforderungen in Bezug auf die mobilitätsbezogene Infrastruktur***

Pilotquartiere für eine nachhaltige Mobilität sollen nach Einschätzung der Teilnehmer\*innen attraktive Rahmenbedingungen für das multimodale Mobilitätsverhalten ihrer Bewohner\*innen ohne eigenen Pkw zur Verfügung stellen. Hierfür sind die folgenden Elemente von zentraler Bedeutung:

- Mobilitätsstationen zur Information und zur Erleichterung des Umsteigens zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds und zur Erhöhung der Sichtbarkeit
- Eine attraktive Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel mit einer hohen Angebotstaktung
- Attraktive Fuß- und Radwegeinfrastruktur
- Carsharing-Station – wenn möglich mit E-Pkw
- Sichere und gut zugängliche Fahrrad-Abstellanlagen (siehe Abschnitt 6.2.1)
- Quartiersgaragen und -parkhäuser (siehe Abschnitt 6.2.1)

- Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität im Rahmen des Gebäudekonzepts von Neubauten für „autofreies“ oder „autoarmes“ Wohnen (siehe Abschnitt 6.2.1)

### ***Anforderungen an die urbane Qualität***

Neben den infrastrukturellen und baulichen Voraussetzungen werden durch die Teilnehmer\*innen noch weitere Anforderungen an Pilotquartiere für eine nachhaltige Mobilität identifiziert. Diese Anforderungen beziehen sich auf die urbane Qualität der Quartiere, die auf die Nahmobilität, die Nahversorgung und eine hohe Aufenthalts- und Versorgungsqualität ausgelegt sein sollten.

Um es einem großen Anteil der im Quartier lebenden Bevölkerung ermöglichen zu können, im Alltag ohne eigenes Auto und hauptsächlich mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes mobil zu sein, ist es von großer Bedeutung, dass die Infrastruktur für alltägliche Wege und alltägliche Besorgungen in der Nähe gut zugänglich ist. Gute Voraussetzungen für Pilotquartiere bestehen daher in Gebieten, die Kindertagesstätten und (Grund-)Schulen aufweisen. Um auch Wohnen und Arbeiten im gleichen Quartier zu ermöglichen, sollte zudem auf eine Nutzungsmischung aus Wohn- und Gewerbeflächen geachtet werden. Eine gute Nahversorgung mit Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf (Lebensmittel und Fachgeschäfte) sollte ebenfalls gewährleistet sein. Die Aufenthaltsqualität im Quartier kann durch grünteprägt und barrierefrei zugänglichen Freiraum gewährleistet werden. Darüber hinaus sind Freizeit-, Gesundheits- und Kulturangebote im Wohnumfeld des Quartiers sowie attraktive Treffpunkte und Nachbarschaftszentren zu berücksichtigen.

Alles zusammengenommen kann die urbane Qualität eines Stadtquartiers in erheblichem Maße dazu beitragen, dass die Bewohner\*innen bei insgesamt hoher Lebensqualität weniger Mobilität benötigen und somit zur Verkehrsvermeidung beitragen.

### ***Vorschläge für Pilotquartiere***

Im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten im laufenden Planungsprozess sollte nach Einschätzung der Teilnehmer\*innen das Gebiet Holtenau-Ost als potentielles Pilotquartier berücksichtigt werden. Das Vorhaben wird als einzigartige Chance gesehen, in großem Umfang einige vorbildhafte Maßnahmen und Rahmenbedingungen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität zu schaffen.

Allgemein gehen die Teilnehmer\*innen in der Diskussion darauf ein, dass gerade der Neubezug von Quartieren durch neue Bewohner\*innen im Rahmen von Neubauprojekten eine große Chance für die Etablierung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens ist. Durch einen Umzug ent-

steht i.d.R. ein Bruch in der alltäglichen Routine für die Bewohner\*innen. Das führt dazu, dass zunächst eine Phase der Eingewöhnung und Umorientierung stattfindet. Diese Phase der Offenheit gegenüber neuen Angeboten und Konzepten sollte genutzt werden, um klimafreundliches Mobilitätsverhalten und entsprechende Routinen zu erlernen und in der Alltagskultur des Quartiers zu verankern.

### **6.3. Ergebnisse der Arbeitsgruppe 3 (Funktion und Entwicklung des urbanen Grüns)**

Die dritte Arbeitsgruppe beginnt nach einer kurzen Vorstellungsrunde mit der Darstellung der verschiedenen klimarelevanten Funktionen urbanen Grüns durch das Grünflächenamt. Anschließend berichtet das Grünflächenamt, welche Strategien und Maßnahmen bislang verfolgt und umgesetzt wurden, um das urbane Grün auszubauen und zu stärken.

#### *6.3.1. Funktionen des urbanen Grüns*

Die vielfältigen klimarelevanten Funktionen des urbanen Grüns werden von Frau Hubert-Hertling vom Grünflächenamt anhand eines Schaubildes kurz vorgestellt. Dazu gehören rein physikalisch bedingte Funktionen wie

- Bindung von CO<sub>2</sub>,
- Produktion von O<sub>2</sub>,
- Verminderung der Reflexion,
- Steigerung der Verdunstung,
- Staubbindung und Luftfilterung,
- Frischluftschneisen,
- Windbremsung,
- Kühlung,
- Schatten,
- Verminderung und Verzögerung des Oberflächenabflusses und
- Steigerung der Versickerung

ebenso wie Funktionen, die sich durch das menschliche Leben und Wirtschaften in der Stadt ergeben, wie

- Wohlfühlfaktor,
- soziale Gerechtigkeit durch Grünversorgung,
- positiver Standortfaktor,

- Attraktivität arbeitsplatznaher Wohnstandorte,

und dadurch Vermeidung klimaschädlicher Mobilität und klimaschädlicher Planungen.

Daraufhin wird seitens einem Teilnehmer infrage, ob diese Funktionen im Zusammenhang mit dem „Masterplan 100% Klimaschutz“ überhaupt relevant seien, da sie nur sehr mittelbar und hauptsächlich lokalklimatisch sowie für die Klimafolgenanpassung von Bedeutung entfalten. Die Klimaschutzfunktion müsse quantifizierbar und projektrelevant seien.

Bei der CO<sub>2</sub>-Bindung und der Freisetzung von O<sub>2</sub> zeigen Berechnungen des Stadtförsters Herrn Bronnmann jedoch, dass die städtischen Wälder im Verhältnis zu der Gesamtemission der Stadt Kiel nur einen sehr geringen Beitrag zu Klimaschutz leisten können. Diese Zahlen und Berechnungen werden seitens des BUND hinterfragt. Aufgrund der Abwesenheit von Herrn Bronnmann kann dazu allerdings keine tiefergehende Detaildiskussion geführt werden.

### *6.3.2. Strategien und Maßnahmen*

Anschließend stellt Frau Hubert-Hertling die Strategien, auf die das Grünflächenamt bereits argumentativ zurückgreift, und Maßnahmen, die bereits verfolgt werden, vor:

- Erhöhung des Freiflächenversorgungsquotienten (gemäß Landschaftsplan) in Stadtteilen, in denen er derzeit noch unter dem Wert 1 liegt
- Versorgung von innerhalb eines 300-Meter-Radius nicht mit Grünflächen versorgter Wohngebiete
- Forderung nach einer „doppelten Innenentwicklung“ (d. h. neue Versiegelung muss mit neuem Grün einhergehen)
- Erarbeitung eines Konzeptes mit Zielvorgaben für das Kieler Stadtgrün
- Unterstützung von Entsiegelungs- sowie Dach- und Fassadenbegrünungsmaßnahmen
- Angestrebte Nutzung von baumschutzrechtlichen Ersatzgeldzahlungen für Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen
- Bewerbung um Fördermittel, die zum Ausbau des urbanen Grüns zur Verfügung stehen (aktuell: Programm „Zukunft Stadtgrün“ und „Nachhaltige Stadt - Stadt im Wandel“)
- Steigerung der Funktionsfähigkeit des urbanen Grüns durch stärkere Vernetzung, auch interkommunal (gemäß Freiräumlichem Leitbild Kiel und Umland und Förderrahmenplan) und zwischen öffentlichem und privatem Grün (z. B. durch Kleingarten-parks)
- Erhalt und Ausbau der sog. „Grünen Ringe“ gemäß „Freiräumlichen Leitbild Kiel und Umland“

- Verbesserte Erreichbarkeit des städtischen Grüns durch verbesserte Wegeerschließung, attraktivere Eingänge und ÖPNV-Anbindung
- Verbesserung der Qualität des urbanen Grüns durch angepasste und multifunktionale Flächenausgestaltung (Anlage von Extensivflächen, Bienenweiden etc.)
- Förderung der Klimaanpassung des Stadtgrüns (z. B. Pflanzung klimaresistenter Baumarten)
- Stärkung des Bewusstseins und Engagements für das Stadtgrün bei der Bevölkerung durch Bürgerbeteiligung, Wettbewerbe, Information oder direkte Unterstützung ehrenamtlicher Initiativen.

Vor allem die Möglichkeit der Fassadenbegrünung wird daraufhin diskutiert. Das Grünflächenamt bedauert, dass bisherige Projekte kaum nachgefragt wurden. Aufgrund der zweifachen Wirkung (Steigerung der Energieeffizienz von Gebäuden und Beeinflussung des lokalen Klimas) wird seitens der Teilnehmenden angeregt, noch einmal Ansätze für weitere Maßnahmen und Projekte zu suchen.

Ein weiterer Aspekt zur Förderung der Nutzung des urbanen Grüns ist die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV. Insbesondere der Falckensteiner Strand wird in diesem Zusammenhang genannt. Dies würde einer erhöhten Mobilität entgegenwirken. Auch für den nichtmotorisierten Individualverkehr spielen die Grünflächen als Wegeverbindungen eine zentrale Rolle. Attraktive Velorouten können zu einer Steigerung des Radverkehrs beitragen. Darüber hinaus trägt die Attraktivität wohnortnaher Freiflächen zur Vermeidung von zusätzlicher Mobilität bei.

Auch wenn die quantifizierbaren Klimaschutzeffekte des urbanen Grüns sehr gering ausfallen, bewerten die Teilnehmer die städtischen Grünflächen als wichtigen Aspekt des Klimaschutzes mit mittelbaren Auswirkungen. Das städtische Grün besitzt einen hohen Stellenwert in der Bevölkerung und wird sehr positiv wahrgenommen. Es bietet daher einen niedrighwelligen Ansatz, um Umwelt- und Klimaschutz bei Bevölkerungsgruppen zu verankern, die bisher noch nicht für diese Themen sensibilisiert werden konnten.

## **7. Diskussion der möglichen Handlungsschritte zur Umsetzung des Stufenplans**

Zum Abschluss der Veranstaltung werden im Kreise aller Teilnehmer\*innen erste Handlungsansätze und Strategien für die Umsetzung der in den Arbeitsgruppen diskutierten Maßnahmen erörtert.

An konkreten Maßnahmen wird angeregt, eine Clearingstelle oder eine zentrale Kontrollinstanz einzuführen, die Rückmeldung und Hinweise zur Erfüllung der festgelegten Klimaschutzziele in den städtischen Planungen und den damit verbundenen politischen Entscheidungen gibt. Daneben wird zur Fortführung des Dialogprozesses vorgeschlagen, regelmäßige Stammtische für interessierte Kieler\*innen und Fachexkursionen für Expert\*innen, Verwaltungsmitarbeiter\*innen und Kommunalpolitiker\*innen durchzuführen. Dazu wird angeregt, den lokalen Klimaschutz und die auf dem Workshop diskutierten Themenstellungen auch in den Ortsbeiräten regelmäßig auf die Agenda zu bringen und zu diskutieren.

Ein wesentlicher strategischer Punkt wird in der Notwendigkeit gesehen, eine klare Hierarchie der unterschiedlichen städtischen Ziele und Konzepte als eindeutige Empfehlung für das Handeln der Stadtverwaltung herbeizuführen. Um dies zu erreichen, müsse man sich politisch und verwaltungsintern einigen, welcher Stellenwert der Klimaschutz und die nachhaltige Stadtentwicklung in der Priorisierung bekommen sollen.

In puncto Marketing und Kommunikation wird angeregt, Botschafter\*innen und Vorbildprojekte zu identifizieren und diese als niedrigschwellige Best-Practice-Beispiele hervorzuheben. Dabei sollte beim Thema „wachsende Stadt“ das Wachstum nicht automatisch als negativ bewertet, sondern als Chance positiv besetzt werden, indem man statt mit Klimaschutzargumenten besser mit den Synergien und Vorteilen einer nachhaltigen Stadt für die Bürger\*innen argumentiert. Ein Teilnehmer regte an, den „Schwung“, der derzeit im Thema Klimaschutz in der Landeshauptstadt Kiel besteht, zu nutzen, um ggf. auch unpopulärere Maßnahmen zeitnah einfacher durchsetzen zu können.

Insgesamt wurde konstatiert, dass die Landeshauptstadt Kiel als Vorbild fungieren und dabei unter dem Motto „Neues Zeitalter – neue Maßstäbe“ entsprechend ambitioniert vorangehen sollte.

## **8. Abschluss & Zusammenfassung**

Martin Beer dankt im Namen von SCS Hohmeyer | Partner den Teilnehmer\*innen für ihr Kommen und ihre Mitarbeit in den Arbeitsgruppen. Die Ergebnisse werden in die Überarbeitung der Klimaschuttszenarien sowie die Ausarbeitung der Klimaschutzmaßnahmen im Projekt „Masterplan 100 % Klimaschutz“ einfließen. Mit den Ergebnissen des Workshops liegt eine Grundlage für die weitere Entwicklung der Klimaschutzstrategie für die Landeshauptstadt Kiel vor. Im Sinne einer sektorübergreifenden Gesamtbewertung werden die in den vorangegangenen Workshops erarbeiteten Szenarien zur Reduzierung des Energieverbrauchs

einer weiteren Bewertung vor dem Hintergrund der Aspekte einer wachsenden Stadt unterzogen.

# Metaplankarten der Arbeitsgruppe 1 (Effizienz und Suffizienz – neue Wohnformen und Gebäudekonzepte)



## Metaplankarten der Arbeitsgruppe 2 (Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt- und Verkehrsplanung)

**Nachhaltige Mobilitätskonzepte**

- Lastenaufzüge für Fahrräder + Barrierefreiheit
- Zugänglichkeit Wohnungen für Lastenräder
- Quartiersparkhäuser Vorbild Kieler Lustiges
- Stellplatz-Richtlinie → verbindlich sichern
- Beispiel Fahrradhaus Halmis
- Sichere und Stadtraumverträgliche Fahrrad-Abstellanlagen
- Flexible Angebote → Quartierparkhäuser
- Im Baugenehmigungsverfahren Mobilitätskonzept fordern
- Autofreies Wohnen Vorgeschiede
- Glaubwürdigkeit Mobilitätskonzepte

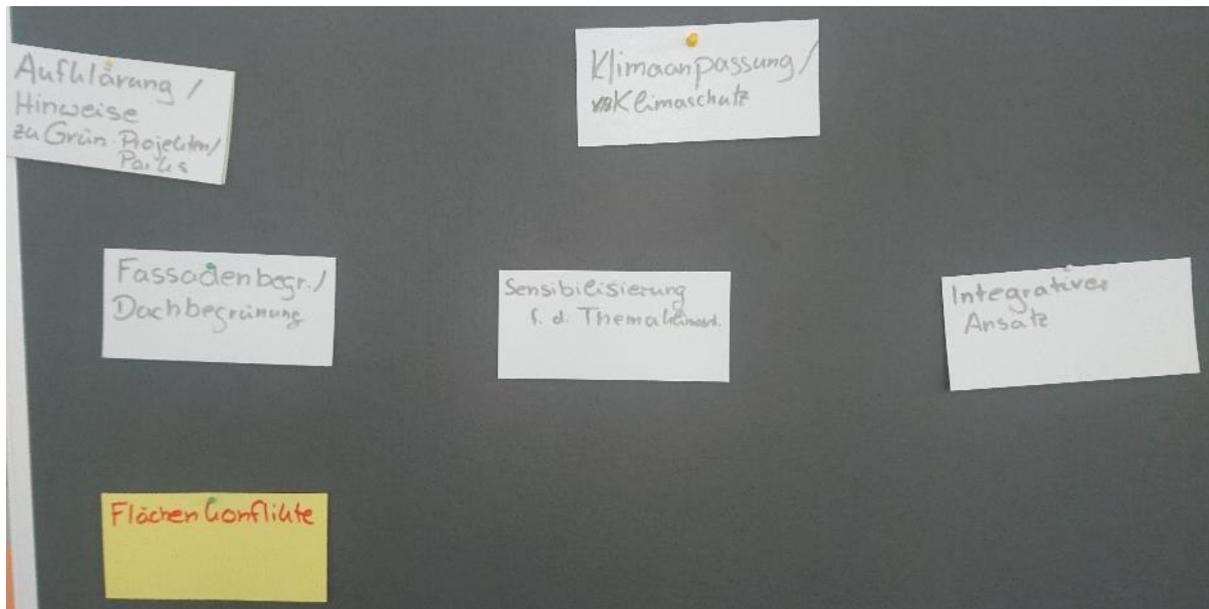
**Pilotquartiere nachhaltige Mobilität**

- Gesellschaftliche Entwicklung / Rahmenbedingungen vorweg nehmen
- Carsharing Mobilitätsstation ÖV-Anbindung
- MFG 5 Quartiersgaragen
- Einzelprojekte d. Nachverdichtung prüfen → Einzelangebote → frühzeitige Umsetzung
- Es kommt auf Lage und Zielgruppe an
- Rahmenbedingungsfrühzeitig schaffen
- Inklusion Naher-Mischnutzung sorgf. Mobilität vermeiden
- Infrastruktur z.B. Schulen in der Umgebung
- Hoher Anspruch an Quartiere/ Projekte in guter Lage
- Neubezug als Chance

**Klimaschutz-relevante Vorgaben Stadtplanung**

- Stellplatz-entlaste für Modellprojekte
- MFG 5 als einzigartige Chance

## Metaplankarten der Arbeitsgruppe 3 (Funktion und Entwicklung des urbanen Grüns)



## Metaplankarten der Diskussion zum Thema Umsetzungsstrategien

**Konkrete Maßnahmen**

- Clearingstelle, zentrale Kontrollinstanz für Einhaltung
- Fachexkursionen
- Klimaschutz-Stammtisch
- Projekt "Maßesplan 100% Klimaschutz"
- "Schwung" im Thema nutzen (v.a. f. unterstützende Maßnahmen)
- Neues Zeitalter → neue Maßstäbe!
- LM Kiel als Vorbild!

**Politisch/Strategisch**

- Ziele der Stadt/MP in Neubaugebieten nutzen (Management)
- alle Vorhaben überprüfen auf MP-Vorgaben
- Einigung auf Stellenwert von Klimaschutz in Stadtwahl.
- Klare Bekenntnis!
- Klare Hierarchie von Zielen → eindeutige Handlungsangabe!
- Wie neue Alltagsereignisse (Skiliftbau überleben)

**Marketing/Kommunikation**

- Botschafter & Vorbildprojekte identifizieren
- Best practice (wiederholbar) → Wunsch nach Ko-Benefits wecken!
- Wachstum ≠ schlecht! → qualitatives Wachstum
- Wachstum nicht als Widerspruch sondern Chance
- Wicht (nur) mit Argument Klimaschutz (ziele)! → Spargen & Vorteile für Bürger!
- Hocheffiziente Studentensolarmodule
- nachhaltige Baumstoffe

**Akteursanbindung**

- Thema Klimaschutz in Ortsbeiräten etablieren