



NEUSS 2035 KLIMANEUTRAL

NEUSS.DE

**Fortschreibung
des Integrierten
Klimaschutzkonzeptes
für die Stadt Neuss**

Fortschreibung des Integrierten Klimaschutz- konzeptes für die Stadt Neuss

STADT NEUSS

Der Bürgermeister

Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima

Bergheimer Straße 67a

41464 Neuss

Telefon: 02131-90-3301

Fax: 02131-90-3370

Email: klimaschutz@stadt.neuss.de

www.neuss.de

Neuss, Juni 2020

Das vorliegende Konzept ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche - auch auszugsweise
- Vervielfältigung und Weitergabe an Dritte ist nur mit ausdrücklicher Zustimmung der
Stadt Neuss gestattet.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----|
| Inhaltsverzeichnis..... | i |
| Abbildungsverzeichnis..... | ii |
| Tabellenverzeichnis..... | iii |
| Zusammenfassung der Ergebnisse | 1 |
| 1. Einführung – Mittendrin im Klimawandel..... | 3 |
| 1.1. Intention und Grundlagen..... | 5 |
| 1.2. Ausgangssituation: Energie- und CO ₂ -Bilanz 2014 – 2018..... | 7 |
| 2. Neusser Klimaschutzziele | 13 |
| 2.1. Verkehr | 15 |
| 2.2. Wirtschaft..... | 17 |
| 2.3. Kommunale Verwaltung | 19 |
| 2.4. Private Haushalte..... | 21 |
| 3. Maßnahmen | 23 |
| 3.1. Verkehr | 34 |
| 3.2. Wirtschaft..... | 64 |
| 3.3. Stadtkonzern..... | 70 |
| 3.4. Private Haushalte..... | 86 |
| 3.5. Öffentlichkeitsarbeit..... | 98 |
| 3.6. Kompensation | 103 |
| 3.7. Priorisierung..... | 104 |
| 4. Fortlaufende Prüfung und Evaluierung | 106 |
| 4.1. Prüfung der Gesamtbilanz..... | 106 |
| 4.2. Prüfung der Einzelmaßnahmen..... | 106 |
| 4.3. Erfolg des Verfahrens und Rückkopplung der Maßnahmen | 107 |
| 5. Der Weg zum Konzept | 109 |
| 5.1. Beteiligung der Öffentlichkeit..... | 110 |
| 5.2. Beteiligung der Fridays for Future-Bewegung | 112 |
| 5.3. Beteiligung des Stadtkonzerns Neuss und der Politik..... | 113 |
| 5.4. Experten-Hearing | 115 |
| Quellen- und Literaturverzeichnis | 117 |
| Abkürzungsverzeichnis..... | 118 |
| Glossar..... | 119 |
| Anhang..... | 120 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|-----|
| Abbildung 1: Neuss Lage im RKN (eigene Darstellung)..... | 3 |
| Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung in Neuss 1988–2018 (eigene Darstellung) | 4 |
| Abbildung 3: CO ₂ -Emissionen in Tonnen im Sektor private Haushalte (t CO ₂) (eigene Darstellung)..... | 11 |
| Abbildung 4: CO ₂ -Emissionen in Tonnen im Sektor Verkehr (t CO ₂) (eigene Darstellung): ... | 11 |
| Abbildung 5: CO ₂ -Emissionen in Tonnen im Sektor Wirtschaft (t CO ₂) (eigene Darstellung).12 | |
| Abbildung 6: CO ₂ -Emissionen in Tonnen im Sektor kommunale Verwaltung (t CO ₂) (eigene Darstellung)..... | 13 |
| Abbildung 7: Entwicklung der CO ₂ -Emissionen in t/EW in Neuss, Gesamtdarstellung (eigene Darstellung)..... | 14 |
| Abbildung 8: Entwicklung der CO ₂ -Emissionen in t/EW im Sektor „Verkehr“ in Neuss (eigene Darstellung)..... | 16 |
| Abbildung 9: Entwicklung der CO ₂ -Emissionen in t/EW im Sektor „Gewerbe, Handel, Dienstleistung“ in Neuss (eigene Darstellung) | 18 |
| Abbildung 10: Entwicklung der CO ₂ -Emissionen in t/EW im Sektor „Industrie“ in Neuss (eigene Darstellung) | 19 |
| Abbildung 11: Entwicklung der CO ₂ -Emissionen in t/EW im Sektor „kommunale Verwaltung“ in Neuss (eigene Darstellung) | 20 |
| Abbildung 12: Entwicklung der CO ₂ -Emissionen t/EW im Sektor „private Haushalte“ in Neuss (eigene Darstellung) | 22 |
| Abbildung 13: Organisatorischer Ablauf (eigene Darstellung)..... | 109 |
| Abbildung 14: Gruppenbild Veranstaltung „Klimaschutz in Neuss“ (eigenes Foto)..... | 110 |
| Abbildung 15: Ergebnisse aus dem Workshop Verkehrsplanung, ÖPNV, Kommunikation (eigenes Foto)..... | 111 |
| Abbildung 16: Webseite (eigenes Foto)..... | 111 |
| Abbildung 17: Klima-Camp (eigenes Foto)..... | 112 |

Tabellenverzeichnis

| | |
|---|-----|
| Tabelle 1: Top Ten-Maßnahmen | 2 |
| Tabelle 2: Flächennutzung in Neuss..... | 4 |
| Tabelle 3: Emissionsentwicklung in Neuss gesamt und nach Sektoren 2014 – 2018 (eigene Darstellung)..... | 10 |
| Tabelle 4: Emissionsquellen im Sektor „Verkehr“ | 15 |
| Tabelle 5: Emissionsquellen im Sektor „Wirtschaft“ | 17 |
| Tabelle 6: Emissionsquellen im Sektor „kommunale Verwaltung“ | 19 |
| Tabelle 7: Emissionsquellen im Sektor „private Haushalte“ | 21 |
| Tabelle 8: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe | 25 |
| Tabelle 9: Übersichtsliste Maßnahmen..... | 33 |
| Tabelle 10: Zehn priorisierte Maßnahmen | 105 |

Zusammenfassung der Ergebnisse

Im Zeitraum zwischen September 2019 und Juni 2020 hat die Stadt Neuss das Integrierte Klimaschutzkonzept für Neuss fortgeschrieben. Hintergrund dafür ist das am 27.09.2019 vom Rat der Stadt Neuss beschlossene Ziel der Klimaneutralität bis 2035. Zur Zielerreichung wurden für die vier Sektoren „Verkehr“, „Wirtschaft“, „Stadtkonzern“ und „private Haushalte“ Einzelziele formuliert. Schon damit wird deutlich, dass sich die Stadt Neuss sowohl für den sektorübergreifenden, als auch für einen partizipativen Ansatz bei der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes entschieden hat. Der partizipative Anteil besteht darin, dass diverse städtische Töchter, Neusser Unternehmen, NGOs und andere Institutionen, zahlreiche Bürgerinnen und Bürger sowie die Fridays-for-Future-Bewegung ihre Vorschläge, konkrete Maßnahmen und Ideen eingebracht haben. Mit diesen Akteuren wurden viele Maßnahmen diskutiert, die teilweise schon seit Jahren aus der klimafreundlichen Verkehrs- und Energiepolitik bekannt waren und jetzt im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes weiterentwickelt werden sollen.

Insgesamt wurden für das vorliegende Konzept und zur Erreichung der Einzelziele und des Gesamtziels der Klimaneutralität 49 Maßnahmen erarbeitet. Einige dieser Maßnahmen enthalten mehrere Untermaßnahmen. So konnte auf der einen Seite gewährleistet werden, dass einzelne Maßnahmen möglichst detailliert beschrieben werden konnten. Auf der anderen Seite wurden die Einzelmaßnahmen zum Teil für eine bessere Übersicht thematisch zusammengefasst.

Die „Top Ten“-Maßnahmen

Damit so schnell wie möglich mit der effektiven Umsetzung des Konzeptes begonnen werden kann, wurden zehn Maßnahmen prioritär ausgewählt. Dabei handelt es sich zum einen um die Maßnahmen, deren Gesamtwirkung (THG-Einsparpotential) am größten sind, das Nutzen/Kostenverhältnis möglichst optimal und ein kurzfristiger Beginn realistisch ist (siehe nächste Seite).

Das hier vorliegende Konzept wird durch eine CO₂-Bilanz jährlich überprüft. Für den Fall, dass die Stadt das Klimaziel oder die Sektorenziele verfehlt, werden neue Maßnahmen erarbeitet und in das Konzept aufgenommen.

| „Top Ten“-Maßnahme und Steckbrief-Nr. | CO ₂ -Reduktion gesamt | Kosten | Nutzen/ Kosten-Effekt | Umsetzungsbeginn | Umsetzungszeitraum |
|--|---|--|---|----------------------|------------------------|
| Ausbau Photovoltaik (Nr. 22 und Nr. 32) | 25.000 t/a | 37.000.000 € einmalig | Mittel | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Klimafreundliche Haushalte (Nr. 39 und Nr. 41) | 15.000 t/a plus initiiierende Maßnahmen | 132.408.000 € einmalig | Mittel | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Passivhausstandard bei zukünftigen Neubauten (Nr. 28) | Einsparung kann erst nach Abschluss der vorgeschlagenen Baumaßnahmen ermittelt werden | Hoch Pilotprojekte: 600.000 € | zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Konsequente Überwachung der Energieverbräuche im Stadtkonzern (Nr. 31) | Hoch | Hoch; 7.100.000 € zzgl. Smart-Metering-System Kosten | Mittel | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Verbesserung der Radinfrastruktur in Neuss und der Region (Nr. 1) | Hoch, initiiierende Maßnahmen | Hoch | Kann nur einzelfallbezogen beurteilt werden | 2020 | 2020-kontinuierlich |
| Klimafreundlicher MIV und Mobilitätsstationen (Nr. 9 und Nr. 13) | Hoch, initiiierende Maßnahmen | 500.000 €/a plus 250.000 €/ Mobilstation | Hoch | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Bürgerfreundliche Anpassung der ÖPNV-Preise (Nr. 16) | Hoch, initiiierende Maßnahmen | Ca. 2,4 Mio. € einmalig | Gering | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Unterstützung/ Kooperationen zu Klimaneutralität von Neusser Unternehmen (Nr. 20) | 20.000 t/a, plus initiiierende Maßnahmen | 174.000 €/a | Hoch | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Ausbau der Klimabildung (Nr. 48) | Gering, initiiierende Maßnahmen | 156.000 €/a | Gering | 2020 | 2020 bis 2035 |
| Öffentlichkeitsarbeit Umweltverbund (Nr. 5) | 15 t/a plus initiiierende Maßnahmen | 40.000 €/a | Hoch | Zweites Quartal 2020 | ab 2020 kontinuierlich |

Tabelle 1: Top Ten-Maßnahmen

1. Einführung – Mittendrin im Klimawandel

Der Klimawandel ist Realität. Das ist global zu spüren. Hitzewellen oder langanhaltende Dürreperioden, Überflutungen und Stürme und selbst die Ausbreitungen von Infektionskrankheiten oder Allergien haben weltweit verheerende Auswirkungen für die Menschen und die Natur. Und das sind nur einige wenige der Folgen, die auf den Klimawandel zurückzuführen sind. Fast wöchentlich ist in den Medien von neuen Katastrophen zu lesen, genauso wie von neuen Warnungen zahlreicher Klimaexperten auf der ganzen Welt. Von Klimanotfall, Kippelementen und Klimanotstand ist dort die Rede.

Auch in Neuss ist der Klimawandel angekommen. Insbesondere langanhaltende Hitzewellen machen den Menschen gesundheitlich zu schaffen. Die daraus resultierende Trockenheit hat z.T. extreme Folgen für die Pflanzenwelt und die Landwirtschaft. Durch niedrige Pegelstände am Rhein leidet beispielsweise auch die Wirtschaft. Ebenso ist es nach Starkregenereignissen bereits zu zahlreichen vollgelaufenen Kellern und Feuerwehreinsätzen gekommen. Neuss steckt also bereits mittendrin im Klimawandel.

Dieses lokale Auftreten des Klimawandels zeigt auch: Es ist wichtig, dass sich alle für den Klimaschutz einsetzen; die Fridays-for-Future-Bewegung macht es seit 2019 vor.

Um den Klimawandel aufzuhalten bzw. die Folgen des Klimawandels zumindest auf ein gerade noch hinnehmbares Maß zu reduzieren, ist das Einsparen von Treibhausgasen wie insbesondere CO₂, aber auch Methan oder Lachgas, das einzige Mittel der Wahl. Dieses Konzept soll dabei helfen, auf kommunaler Ebene in Neuss einen Beitrag zur Eindämmung der weltweiten Klimaerwärmung zu leisten.

Hintergrund: die Stadt Neuss

Die Stadt Neuss ist mit 159.802 Einwohnern (Stand 01.01.2020) auf einer Fläche von 99,52 km² eine Großstadt in Nordrhein-Westfalen. Die Bevölkerungsdichte beträgt demnach 1.606 EW/km² (Daten: Stadt Neuss). Neuss liegt am linken Niederrhein auf einer Niederterrasse, an der Mündung der Erft in den Rhein. Durch die Römer am Endpunkt einer ihrer Fernstraßen liegend, wurde Neuss ca. 16 v. Chr. gegründet und zählt dadurch zu den ältesten Städten Deutschlands. Als Deutschlands größte kreisangehörige Stadt gehört Neuss heute zum Rhein-Kreis Neuss und zum Regierungsbezirk Düsseldorf.

Im Jahr 1963 überschritt die Einwohnerzahl der Stadt Neuss die Grenze von 100.000, wodurch sie zur Großstadt wurde. Die Bevölkerungsentwicklung seit 1988 ist in Abb. 2 zu sehen (Daten: Stadt Neuss).

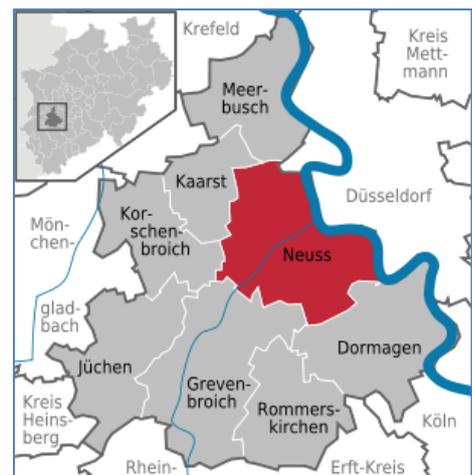


Abbildung 1: Neuss Lage im RKN (eigene Darstellung)

Der höchste Geländepunkt auf dem Neusser Stadtgebiet liegt bei 67,5m über NN in Neuss-Holzheim. Der tiefste Geländepunkt liegt bei 30 m über NN im Bereich der Hafeneinfahrt. Es ergibt sich eine mittlere Höhenlage von ca. 40m über NN (Daten: Stadt Neuss).

Knapp 41% der Neusser Siedlungsfläche sind durch Bebauung und Verkehrsflächen versiegelt. Insbesondere der Neusser Norden, innerhalb des Autobahn-rings der A57 bzw. der A46, weist einen sehr hohen Versiegelungsanteil auf. Dagegen sind der Neusser Süden und Südwesten eher ländlich geprägt und weisen einen weniger hohen Versiegelungsanteil auf. Hier überwiegen landwirtschaftliche Flächen, was auch den in Neuss sehr hohen Anteil von fast 40%, den die landwirtschaftliche Fläche an der Gesamtfläche in Neuss ausmacht, erklärt. Die für das Klima wichtigen Waldflächen machen in Neuss nur knapp 5% aus (Daten: Stadt Neuss).

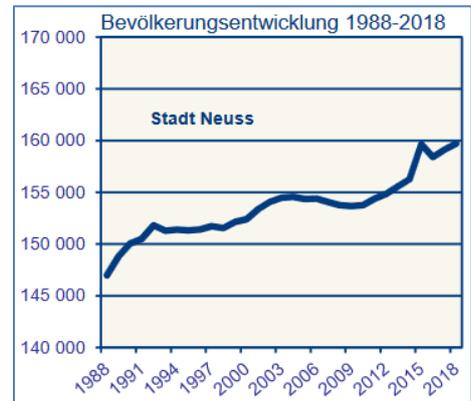


Abbildung 2: Bevölkerungsentwicklung in Neuss 1988–2018 (eigene Darstellung)

Klimatisch zeichnet sich Neuss durch eine Gunstlage aus, die von der Nordsee und vom Golfstrom beeinflusst wird. Die Winter sind schneearm und der Frühling setzt recht früh ein. Im Jahresdurchschnitt fällt ein Niederschlag von ca. 805 mm (Climate Data o.J.).

Neuss ist mit 72.395 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand: 30.06.2019) wesentlicher Arbeitgeber des Rhein-Kreis-Neuss (Daten: Stadt Neuss).

| | ha | % |
|---|-------|------|
| Fläche des Stadtgebietes insgesamt (Stand 2015) | 9.952 | 100 |
| Davon: | | |
| Landwirtschaftsfläche | 3.843 | 38,6 |
| Gebäudefläche und untergeordnete Freifläche | 2.782 | 28,0 |
| Verkehrsfläche | 1.293 | 13,0 |
| Erholungsfläche (unbebaut) | 744 | 7,5 |
| Waldfläche | 484 | 4,9 |
| Wasserfläche | 451 | 4,5 |
| Betriebsfläche (unbebaut) | 235 | 2,4 |
| Flächen anderer Nutzung | 119 | 1,2 |

Tabelle 2: Flächennutzung in Neuss

Die Gewerbesteuererträge der Stadt Neuss trugen im Jahr 2019 mit ca. 170 Mio. Euro zu mehr als einem Drittel der ordentlichen Erträge des städtischen Haushalts bei. Dies zeigt, welche hohe Bedeutung die hiesige Wirtschaft für die Quirinusstadt hat.

Die Neusser Wirtschaft wird geprägt von der Industrie am Neusser Hafen sowie dem verarbeitenden Gewerbe und Dienstleistungsgewerbe. Im Hafen dominieren Ölmühlen, Massengut- und der Containerumschlag. Weitere größere Gewerbegebiete bestehen im Hammfeld sowie im Taubental. In der Neusser Wirtschaft spielen die Eisen-, Aluminium- und Papierverarbeitung eine große Rolle. Auch die Lebensmit-

telindustrie ist hier vertreten. Ein zunehmend stärkeres Gewicht bekamen in den letzten Jahrzehnten die Bereiche Technologie, Logistik und Handel. Diese CO₂-intensiven wirtschaftlichen Grundlagen stellen die Stadt Neuss in Bezug auf den Klimaschutz und damit notwendige CO₂-Einsparungen vor große Herausforderungen. Der Sektor Wirtschaft wird unter 2.2 und 3.2 genauer ausgeführt (Daten: Stadt Neuss).

Der Wirtschaftsstandort Neuss hat eine gute Anbindung an den bedeutenden Wirtschaftswasserweg Rhein, an das Luftdrehkreuz Flughafen Düsseldorf International sowie die Bundesautobahnen A 46, A 52 und A 57. Des Weiteren liegt Neuss an der Bahnstrecke Mönchengladbach-Düsseldorf und an der linksniederrheinischen Strecke Nimwegen-Krefeld- Neuss-Köln. Regional gehört Neuss zum Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

Den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bedienen zahlreiche Buslinien, eine Stadtbahnlinie sowie eine Straßenbahnlinie. Neuss ist mit mehreren S-Bahn-Linien an das S-Bahn-Netz im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) angeschlossen. Außerdem führen noch einige Regionalverkehrslinien durch Neuss.

1.1. Intention und Grundlagen

Im Vergleich zu den Klimaveränderungen der Erdgeschichte ist die Geschwindigkeit, mit der der anthropogen verursachte globale Temperaturanstieg mit samt seinen Folgen fortschreitet, besonders hoch. Das zeigt deutlich, dass nicht so weitergemacht werden kann wie bisher. Es sind von nun an deutlich ambitioniertere Ziele, Maßnahmen und Anstrengungen nötig, um den Klimawandel noch aufzuhalten.

Leitbild und Maßstab für die Klimaschutzpolitik der Stadt Neuss ergeben sich aus der UN-Klimarahmenkonvention (insbesondere aus dem „Übereinkommen von Paris“) sowie nationalen Klimaminderungszielen. Im Dezember 2015 haben sich im Kontext der Pariser Klimakonferenz 195 Staaten dazu verpflichtet, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Darüber hinaus soll gemeinsam der Temperaturanstieg unter 1,5 °C gehalten werden. In der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts soll die Welt dann treibhausgasneutral werden (Umweltbundesamt 2018).

Auf nationaler Ebene hat in diesem Kontext die Bundesregierung im November 2016 den Klimaschutzplan 2050 verabschiedet. Deutschland ist damit eines der ersten Länder weltweit, welches die im Übereinkommen von Paris geforderte Klimaschutzlangfriststrategie erstellt und der UN vorgelegt hat. Das Mittelfristziel ist die Senkung der Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990. Langfristig soll Deutschland bis zum Jahr 2050 treibhausgasneutral werden (BMU 2017).

Im Dezember 2019 wurde das Klimaschutzgesetz verabschiedet. Durch das Klimaschutzgesetz besteht erstmalig ein verpflichtendes Regelwerk, damit Deutschland die

o.g. nationalen Klimaschutzziele einhält. Sollte sich abzeichnen, dass die Klimaschutzziele nicht eingehalten werden, werden auf nationaler Ebene umgehend Maßnahmen ergriffen, um entgegenzusteuern (BMU 2019).

Auf Landesebene gibt es mit dem „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen“ (Klimagesetz NRW) ebenfalls ein verpflichtendes Regelwerk. Das Gesetz wurde 2013 verabschiedet und legt die Klimaschutzziele sowie die Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Erarbeitung, Umsetzung, Überprüfung, Berichterstattung und Fortschreibung von Klimaschutzmaßnahmen in NRW fest. Langfristziel ist die Verringerung der Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 Prozent im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 (Recht.NRW 2020).

Die Stadt Neuss ist sich Ihrer Verantwortung im Klimaschutz bewusst. Am 28.03.2014 beschloss der Rat, dass die CO₂-Emissionen im Stadtgebiet Neuss im Zeitraum zwischen 2014 und 2030 um 25% verringert werden sollen. In diesem Kontext wurde am 18.12.2015 die Umsetzung des zuvor erstellten Klimaschutzkonzepts beschlossen. Mit dem Beitritt zum Klimabündnis im Jahr 2019 hat die Stadt Neuss sich freiwillig dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren.

Die Stadt Neuss geht noch einen Schritt weiter und möchte die bundesweiten Ziele der Klimaneutralität bis 2050 deutlich übertreffen, um eine Vorreiterrolle einzunehmen. Daher wurde am 27.09.2019 durch den Rat beschlossen, das bestehende Klimaschutzkonzept fortzuschreiben mit dem Ziel, dass die Stadt Neuss bereits bis zum Jahr 2035 klimaneutral werden soll.

Das neue Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Neuss soll in den Folgejahren stetig weiterentwickelt und überprüft wird. Insofern sind die im Nachfolgenden aufgeführten Maßnahmen noch nicht abschließend, aber sie sind die ersten Schritte auf dem Weg zur Klimaneutralität 2035. Die hier angegebenen und gemeinsam zwischen dem Stadtkonzern, den Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft und zahlreichen Initiativen und NGOs entwickelten Maßnahmen sind ein sehr ambitionierter und zielgerichteter Beginn einer noch langen Entwicklung. Abhängig von zahlreichen Faktoren, wie technischem und wissenschaftlichen Fortschritt oder politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen, können in Zukunft möglicherweise neue Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden, die aktuell so noch nicht erkennbar sind. Ebenso ist möglich, dass nach der Überprüfung und Bewertung umgesetzter Maßnahmen einige dieser heute neuen und innovativen Maßnahmen als doch nicht so zielbringend eingestuft und weiterentwickelt/verbessert oder gar aus dem Konzept gestrichen werden.

Mit dem vorliegenden neuen Integrierten Klimaschutzkonzept wird die strategische Grundlage geschaffen. Es beschreibt nicht nur Teilziele und Maßnahmen, sondern auch den kontinuierlichen Verbesserungsprozess zur Behandlung von Abweichungen und Änderung/ Entstehung weiterer Sektorenziele sowie der erforderlichen Maßnahmen.

Die Darstellung der Neusser Klimaschutzziele erfolgt in Kapitel 2 des Integrierten Klimaschutzkonzeptes.

Im Kapitel 3 sind die zu realisierenden Maßnahmen in einer Übersicht zusammengestellt und im Einzelnen mit ihren geplanten Wirkungen beschrieben (Steckbriefe).

Die Kontrolle durch Erhebung und Analyse der Emissionsdaten erfolgt im Kapitel 4 des Integrierten Klimaschutzkonzeptes. Ebenso wird die Vorbereitung der entsprechenden Beschlüsse zur ggf. notwendigen Änderung und Ergänzung von Sektorenzielen oder Maßnahmen beschrieben.

An dieser Stelle soll betont werden, dass ein so hoch gestecktes Ziel wie die Klimaneutralität 2035 am besten durch einen gesamtgesellschaftlichen Prozess und gemeinsame Arbeit erreicht werden kann. Die Stadt Neuss möchte eine Vorbildfunktion einnehmen und wird alles, was in ihrer Zuständigkeit liegt, in Bewegung setzen, um das Ziel zu erreichen. So möchte die Stadt Neuss auch zum Nachmachen animieren. Denn nur in Zusammenarbeit ist das Erreichen der Klimaneutralität schon im Jahr 2035 denkbar. Daher soll dieses Konzept zum Mitmachen und zum Umdenken anregen. Jede Neusser Bürgerin und jeder Neusser Bürger, jede Institution, NGO und jedes Unternehmen kann ihren/seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Dass den Neusser Bürgerinnen und Bürgern und auch den Unternehmen in Neuss das Thema Klimaschutz am Herzen liegt und sie es als eines der zentralsten unserer Zukunft ansehen, zeigen nicht nur die regelmäßigen Demonstrationen der Fridays for Future-Bewegung, bei denen schon lange nicht mehr nur Schülerinnen und Schüler teilnehmen. Auch die rege Teilnahme an den in Kapitel 5 beschriebenen Veranstaltungen und das Einbringen eigener Ideen und Maßnahmen während des Zeitraums der Erstellung dieses Konzeptes zeigen deutlich das Engagement, das in Neuss bereits im Klimaschutz vorhanden ist.

1.2. Ausgangssituation: Energie- und CO₂-Bilanz 2014 – 2018

Weltweit sind die CO₂-Emissionen sehr ungleich verteilt; während ein US-Amerikaner oder eine US-Amerikanerin durchschnittlich 16,24 Tonnen pro Jahr davon emittiert, beträgt der CO₂-Ausstoß eines Inders oder einer Inderin nur 1,84 Tonnen pro Jahr. In Deutschland liegen die pro Kopf CO₂-Emissionen bei 9,73 Tonnen pro Jahr (Stand 2017) (Our World in Data 2019).

Auch unterscheiden sich die CO₂-Emissionen von Kommune zu Kommune deutlich. Sie hängen vor allem von der lokalen, gewerblichen Struktur und der Art der Gewerbe- und Industriebetriebe ab. Schon alleine deshalb ist es unabdingbar, dass jede Kommune eine eigene Energie- und CO₂-Bilanz erstellt. Nur so können konkret für jede Kommune die Erfolge in der CO₂-Reduzierung kontrolliert und dementsprechend Maßnahmen ergriffen werden.

Mit der vorliegenden CO₂-Bilanz¹ für die Stadt Neuss werden der jeweilige Energieverbrauch sowie die CO₂-Emissionen in den verschiedenen Sektoren „Verkehr“, „private Haushalte“, „Wirtschaft“ und „kommunale Verwaltung“ dargestellt. Im Sektor „Wirtschaft“ sind die Untersektoren „Gewerbe, Handel und Dienstleistungen“ sowie „Industrie“ zusammengefasst. Die Ausgangs-CO₂-Bilanz 2014 bis 2018 orientiert sich zwar am Bilanzierungsstandard Kommunal (BISKO-Verfahren²), wurde aber nicht gänzlich nach diesem Standard erstellt, sondern auf Basis der Endenergie und umfasst lediglich die CO₂-Emissionen der städtischen Verwaltung. Die zukünftigen Bilanzierungen werden nach BISKO erstellt und werden alle relevanten städtischen Beteiligungen mit ihren eigenen CO₂-Emissionen abbilden. Unter Stadtkonzernen versteht man die städtische Verwaltung sowie alle relevanten städtischen Beteiligungen. Als relevante städtische Beteiligungen werden nur Beteiligungen mit mindestens 50% städtischem Anteil berücksichtigt und die, die als wesentliche Beteiligung im städtischen Haushalt konsolidiert werden.

Anhand der CO₂-Bilanz sollen die Bereiche sichtbar gemacht werden, in denen sich für die Stadt Neuss Handlungsbedarf ergibt (hoher Energieverbrauch und hohe CO₂-Emissionen).

Auf Basis von zentral bereit gestellten Daten des Landes NRW (EnergieAgentur.NRW/IT.NRW) wurde eine Startbilanz für das Jahr 1990 berechnet und mit den Verbrauchsdaten der städtischen Liegenschaften ergänzt. Dies betrifft die Energieverbräuche/Emissionen in allen Sektoren mit Ausnahme der „kommunalen Verwaltung“ (ohne Konzernbeteiligungen) sowie die Verteilung der Verbräuche im Energiemix aus fossilen Energieträgern und regenerativen Energie. Es liegen keine Angaben darüber vor, wie hoch der tatsächliche lokale Anteil regenerativer Energie ist. Die Berechnungen mit Ökostrom oder lokalen Händlermischen für die Bilanzierung auf kommunaler Ebene sind derzeit nicht empfehlenswert (siehe Anhang 4).

Die nun erhobenen Daten umfassen die Jahre 2014 bis 2018, wobei Datenlücken teilweise mit eigenen Berechnungen geschlossen wurden.

Die vorliegende CO₂-Bilanz für die Stadt Neuss ist auf Basis der vom Land NRW und dem Gebäudemanagement der Stadt Neuss zur Verfügung gestellten Daten erarbeitet worden. Für die Auswertung wurde das vom Land NRW dazu bereitgestellte Berechnungsprogramm EcospeedRegion genutzt sowie zur Erstellung dieses Berichtes der Musterbericht Kommunale CO₂-Bilanz in NRW der EnergieAgentur.NRW als Vorlage verwendet. Alle Graphiken wurden ebenfalls aus EcospeedRegion entnommen.

¹ Die Energie- und CO₂-Bilanzierung zum IKK berücksichtigt nach BISKO nur Energieverbräuche, welche durch die dort definierten fossilen und regenerativen Energieträger entstehen.

Natürliche THG-Emissionen bleiben ebenso wie sonstige anthropogene THG-Emissionen (nach DIN 14064) wie Landwirtschaft, Konsum und die sogenannte Energie unberücksichtigt.

Da der Energieverbrauch somit gänzlich auf Verbrennungsprozesse bzw. emissionsfreie Prozesse zurückgeführt werden kann, sind die bilanzierten Emissionen als CO₂-Emissionen definiert.

² Siehe Anhang 2

Der vorliegende Bericht gibt die aus dem Energieverbrauch in der Stadt Neuss resultierenden CO₂-Emissionen wieder. Die Bilanzierung erfolgte auf LCA-Basis (Lebenszyklusanalyse), d.h., dass allen Energieträgern, die durch sie verursachten CO₂-Emissionen inklusive der Vorketten zugewiesen werden.

Der Energieverbrauch bzw. die CO₂-Emissionen wurden für die Bereiche (Sektoren)

- Verkehr
- Wirtschaft
- Kommunale Verwaltung
- Private Haushalte

ausgewertet, an denen sich anschließend auch die Sektorenziele und die Maßnahmen dieses Klimaschutzkonzeptes orientieren.

Zentrale Ergebnisse der Bilanzierung

Die Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen in Neuss sind seit 2014 ansteigend (siehe auch Kapitel 1).

Die absoluten CO₂-Emissionen betragen im Basisjahr 2014 in der Stadt Neuss 1.696.207 Tonnen CO₂ und im Jahr 2018 (Bilanzjahr) 1.638.032 Tonnen CO₂. Damit ergibt sich im Vergleich zum Basisjahr 2014 ein Rückgang von 58.175 Tonnen CO₂ bzw. 3,43% (s. Tabelle.3).

Gemäß dem im Jahr 2014 vom Rat der Stadt Neuss beschlossenen Emissionsminderungsziel von 25% bis 2030 beträgt das lineare Einsparungsziel für die Laufzeit von 16 Jahren 1,56%. Für die Laufzeit von 4 Jahren (2015-2018) beträgt das Einsparungsziel auf das Basisjahr 2014 für das Bilanzjahr 2018 somit 6,25%.

Bei 1.696.207 Tonnen CO₂ im Jahr 2014 lag das Ziel für das Jahr 2018 damit bei einer Soll-Einsparung von 106.047 Tonnen CO₂ und einer Gesamtemission von 1.590.160 Tonnen CO₂. Mit 58.175 eingesparten Tonnen CO₂ konnte mehr als die Hälfte des Einsparziels (55%) erreicht werden.

Die relativen CO₂-Emissionen unter Berücksichtigung der Veränderungen der Einwohnerzahlen für die Stadt Neuss betragen ausgehend vom Basisjahr 2014 für das Bilanzjahr 2018 1.733.547 Tonnen CO₂.

CO₂-Emissionen pro Kopf

Entsprechend der Startbilanz 2014 hat die Stadt Neuss eine CO₂-Emission von 10,85 Tonnen CO₂/EW/Jahr. In der Endbilanz 2018 hat die Stadt Neuss eine CO₂-Emission von 10,26 Tonnen CO₂/EW/Jahr erreicht.

CO₂-Emissionen nach Sektoren

Den größten Energieverbrauch hat der Sektor „Wirtschaft“, gefolgt vom Sektor „private Haushalte“ und dem Sektor „Verkehr“. Den geringsten Energieverbrauch hat der Sektor „kommunale Verwaltung“.

Die CO₂-Emissionen in der Kommune teilen sich nach Sektoren wie folgt auf: „Industrie“ 36,6%, „private Haushalte“ 23,4%, „Verkehr“ 23,3%, „Gewerbe“ 15,6% sowie „kommunale Verwaltung“ 1,1 %.

| Sektor | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | Bilanzjahr 2018 |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------|
| Verkehr | 398.768 | 405.022 | 380.491 | 382.460 | 382.460 |
| Private Haushalte | 377.286 | 288.463 | 381.883 | 381.940 | 383.347 |
| Wirtschaft (Industrie und GHD) | 904.826 | 877.720 | 822.869 | 843.979 | 854.599 |
| Kommunale Verwaltung | 15.329 | 19.537 | 19.433 | 17.980 | 17.626 |
| Summe | 1.696.209 | 1.590.742 | 1.604.676 | 1.626.359 | 1.638.032 |

Tabelle 3: Emissionsentwicklung in Neuss gesamt und nach Sektoren 2014 – 2018 (eigene Darstellung)

Die CO₂ -Emissionen des Sektors „Verkehr“ betragen für das Jahr 2018 rund 398.768 Tonnen. Die CO₂-Emissionen sanken demnach zwischen 2014 und 2018 um 4,1% oder 16.308 Tonnen (s. Abb. 3). Auch wenn hier eine Minderung zu verzeichnen ist, lässt sich mit Blick auf das Ziel der Klimaneutralität feststellen, dass diese Minderung viel zu gering ist. Insbesondere der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Straßengüterverkehrs ist nahezu konstant geblieben und leistet damit einen enormen Beitrag zu den hohen CO₂-Emissionen. Hier besteht demnach Handlungsbedarf. Die CO₂-Emissionen und der Anteil des MIV und des Straßengüterverkehrs müssen viel stärker zugunsten des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV) gesenkt werden. Die Ziele im Sektor „Verkehr“ werden in Kapitel 2.1 beschrieben.

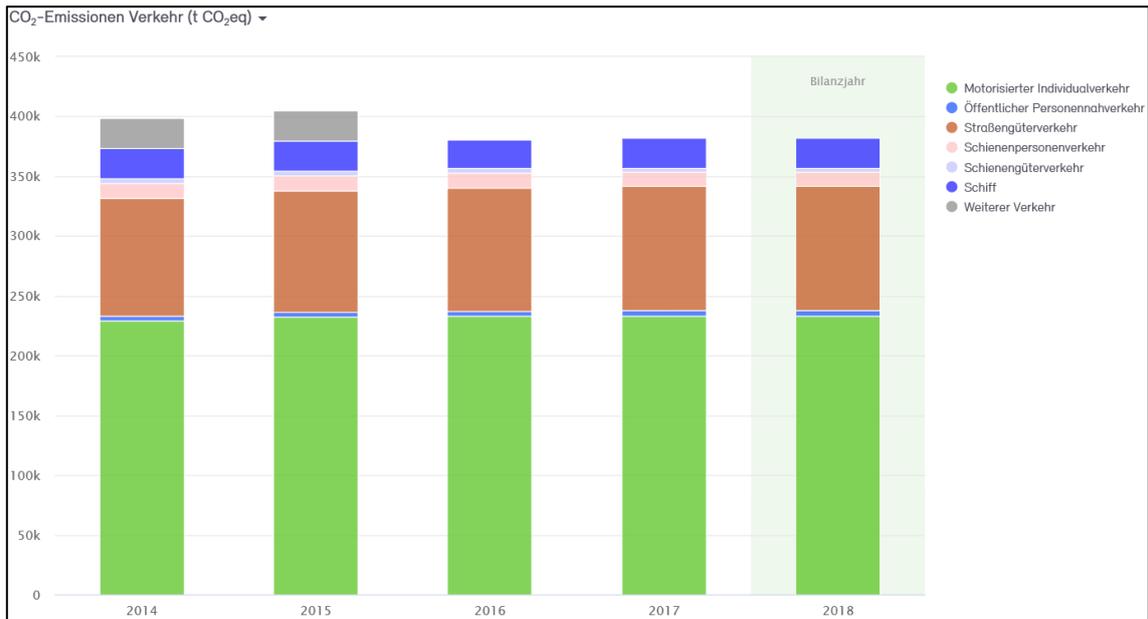


Abbildung 4: CO₂-Emissionen in Tonnen im Sektor Verkehr (t CO₂) (eigene Darstellung):

Die CO₂-Emissionen des Sektors „private Haushalte“ betragen für das Jahr 2018 rund 383.347 Tonnen. Die CO₂-Emissionen stiegen demnach zwischen 2014 und 2018 um 1,6% oder 6.061 Tonnen an (s. Abb. 4). Dies ist auf einen deutlichen Anstieg der CO₂-Emissionen aus der Gebäudebeheizung um über 5,8% zurückzuführen, der durch den Rückgang der CO₂-Emissionen aus dem Stromverbrauch um 4,5% nicht kompensiert wurde. Die Tatsache, dass die CO₂-Emissionen im Sektor „private Haushalte“ seit 2014 angestiegen sind, zeigt deutlich den Handlungsbedarf einer „Wärmewende“: die CO₂-Emissionen in diesem Sektor mit den zweithöchsten CO₂-Emissionen nach der „Wirtschaft“ sind ab jetzt deutlich zu verringern.

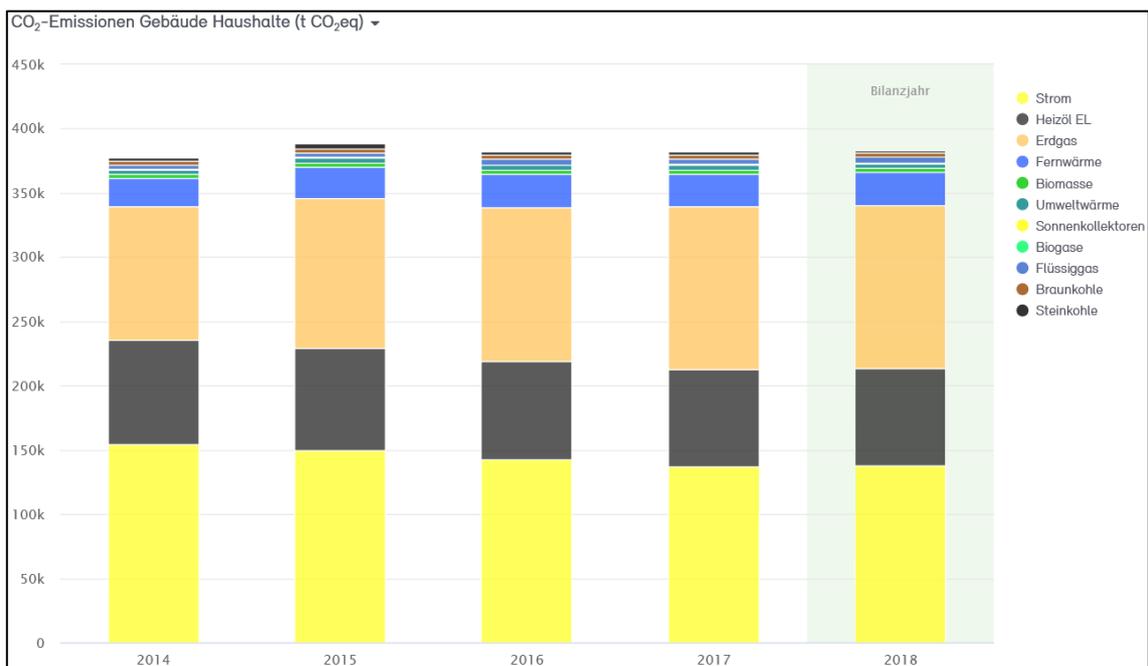


Abbildung 3: CO₂-Emissionen in Tonnen im Sektor private Haushalte (t CO₂) (eigene Darstellung)

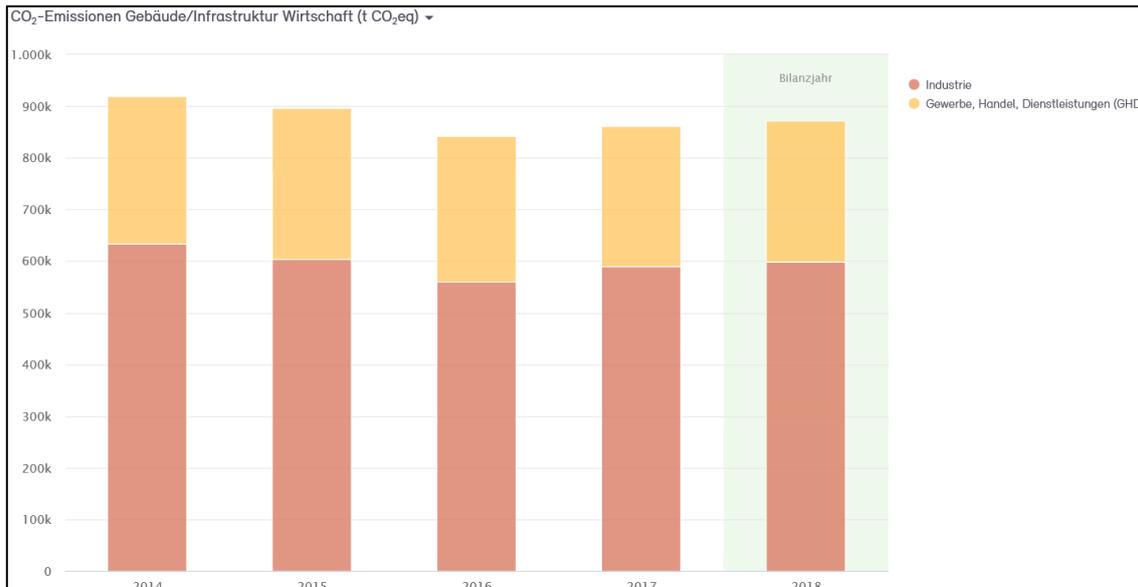


Abbildung 5: CO₂-Emissionen in Tonnen im Sektor Wirtschaft (t CO₂) (eigene Darstellung)

Der Sektor „Wirtschaft“ setzt sich zusammen aus den Teilsektoren „Industrie“ sowie „Gewerbe, Handel und Dienstleistungen (GHD)“. Die CO₂-Emissionen des Sektors „Wirtschaft“ betragen für das Jahr 2018 rund 854.599 Tonnen. Die CO₂-Emissionen sanken demnach zwischen 2014 und 2018 um 5,6% oder 50.227 Tonnen. Etwaige Schwankungen in der Entwicklung der CO₂-Emissionen zwischen den Jahren 2014 und 2018 ergeben sich durch die unterschiedlichen Wirtschaftslagen der einzelnen Jahre. Trotz der CO₂-Minderung müssen hier der nach wie vor enorme Energiekonsum und die hohen CO₂-Emissionen hervorgehoben werden (s. Abb. 5), aus der sich der Handlungsbedarf ergibt. Auch hier müssen deutlichere Anstrengungen unternommen werden und zwar in Zusammenarbeit mit den Betrieben und Unternehmen.

Die CO₂-Emissionen des Sektors „kommunale Verwaltung“ (aus dem Bereich Gebäude) stiegen zwischen 2014 und 2018 um 15% oder 2.297 Tonnen an (s. Abb. 6). Sowohl bedingt durch einen Mehrverbrauch von Heizenergie (Steigerung 22,1%) als auch von Strom (Steigerung 5,3%) stiegen die CO₂-Emission von 2014 auf 2015 um 27,4% an. Dieser Anstieg begründet sich aus einer im Jahr 2014 durch technischen Ausfall bedingten unvollständigen Datenlage. Zwar konnten die CO₂-Emissionen seit 2015 reduziert werden, dennoch zeigt der Anstieg zwischen den Jahren 2014 und 2018 auch im Sektor „kommunale Verwaltung“, insbesondere bei der Wärmewende, vermehrten Handlungsbedarf, um das Ziel der Klimaneutralität 2035 zu erreichen. Hier beabsichtigt die Stadt Neuss gegenüber Bürgerinnen, Bürgern und Unternehmen eine Vorbildfunktion einzunehmen, um die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

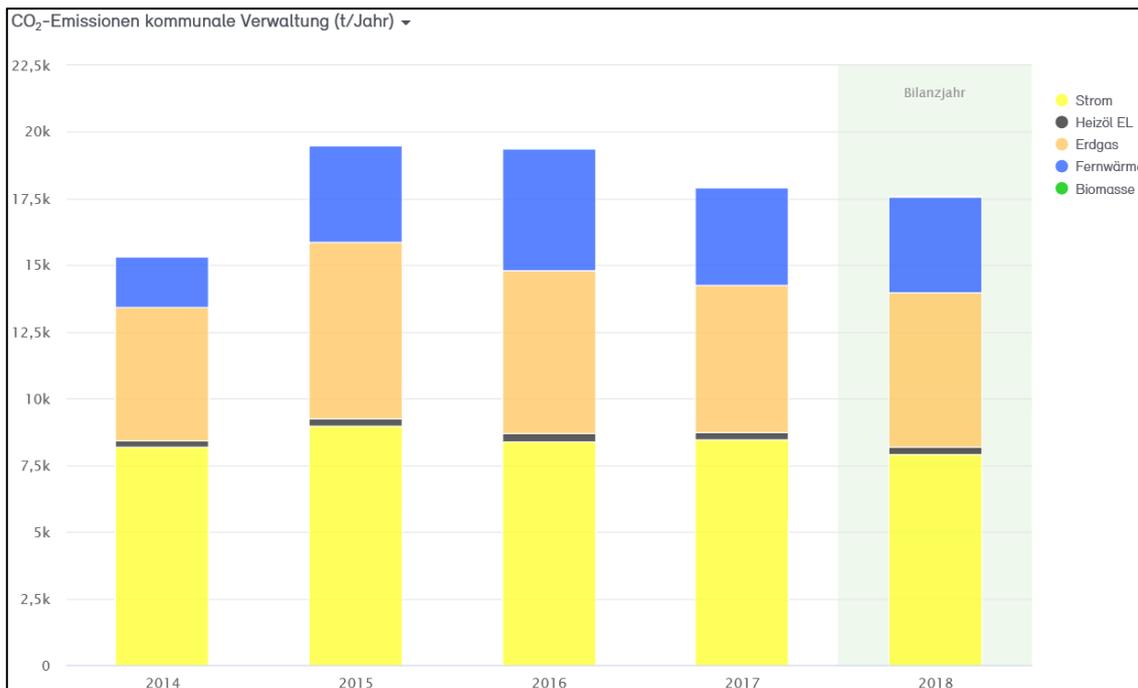


Abbildung 6: CO₂-Emissionen in Tonnen im Sektor kommunale Verwaltung (t CO₂) (eigene Darstellung)

2. Neusser Klimaschutzziele

Mit Beschluss des Rates der Stadt Neuss am 27.09.2019 steht das neue Klimaziel der Stadt Neuss fest: Klimaneutralität bis zum Jahr 2035; per Definition bedeutet dies die Reduzierung und Substituierung der jährlichen Emissionen aus (fossilen) Energieträgern auf maximal 1 Tonne CO₂/EW (Umweltbundesamt 2014). Um das zu erreichen ist eine Reduktion von ca. 100.000 Tonnen CO₂ pro Jahr notwendig. Alles was darüber hinaus ausgestoßen wird, muss durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden. Der Ausgleich kann über Einsparungen von Treibhausgasen an anderer Stelle oder durch Speicherung von CO₂ in sogenannten Kohlenstoffsinken durchgeführt werden.

Ausgehend von der Energie- und CO₂-Bilanz zum Berichtszeitraum 2014-2018 müssen sich die CO₂-Emissionen der Stadt gemäß nachstehender Darstellung bis zum Jahr 2035 reduzieren.

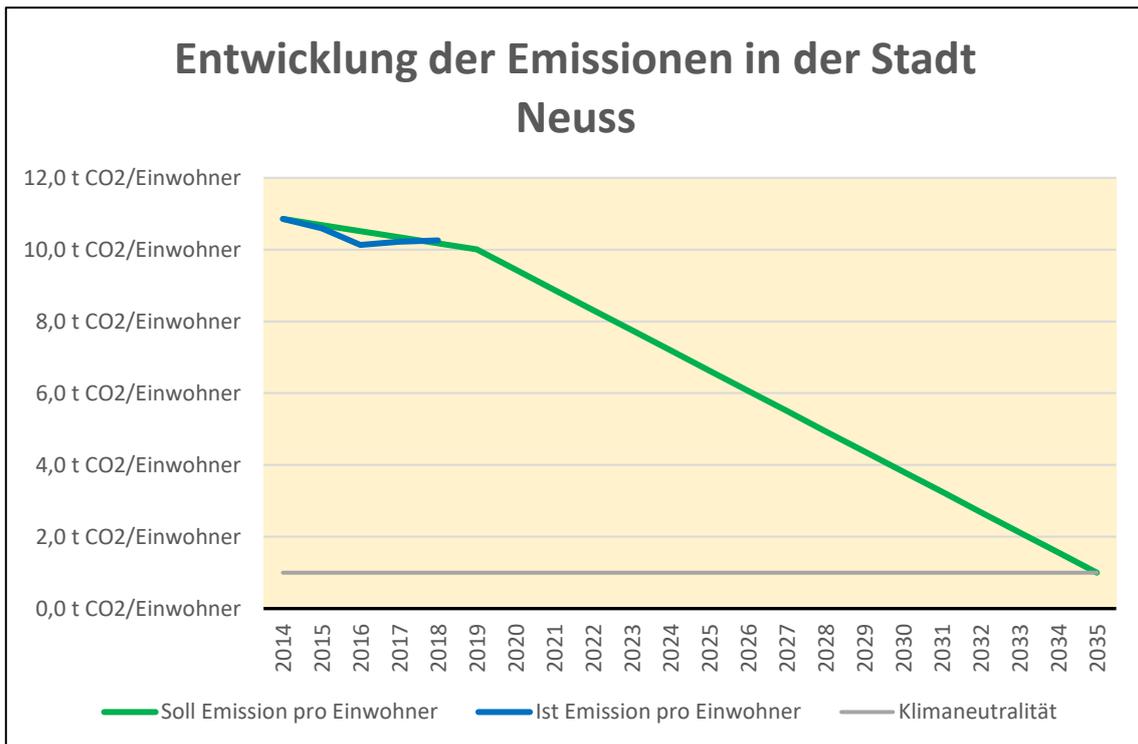


Abbildung 7: Entwicklung der CO₂-Emissionen in t/EW in Neuss, Gesamtdarstellung (eigene Darstellung)

Außerdem finden sich die strategischen Zielsetzungen zur Erreichung der Klimaneutralität im „Eckpunkte Papier der Verwaltung“ wieder, welches Bürgermeister Breuer in der Sondersitzung von Hauptausschuss und dem Ausschuss für Umwelt und Grünflächen vom 11.10.2019 vorgestellt hat. Um die anspruchsvolle Zielsetzung zur Senkung der CO₂-Emissionen bis hin zur vollständigen Klimaneutralität zu erreichen, sind erhebliche Anstrengungen der Stadt Neuss, ihrer Unternehmen sowie der Bürgerinnen und Bürger, der Wirtschaft und der gesamten Stadtgesellschaft insbesondere in den Handlungsfeldern „Mobilität“ und „Energie“ erforderlich. Besonders hohe Wirksamkeit erzielt im Bereich „Mobilität“ die Veränderung des Modal Splits und im Bereich „Energie“ die Aktivierung einer sehr viel breiteren Akteursebene von Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmenschaft und Gesellschaft. Dem Energiebereich, insbesondere dem der Wärme, wird das bei weitem größte Einsparpotenzial beigemessen.

Für die in den folgenden Unterkapiteln vorgestellten Sektorenziele lag wie bei der Ausgangs-CO₂-Bilanz 2014 bis 2018 die Endenergie und nicht das BSKO-Verfahren zugrunde. Demnach wird auch hier vom Sektor „kommunale Verwaltung“ gesprochen. Wie oben erwähnt, werden in Zukunft alle relevanten städtischen Beteiligungen Beachtung finden, sodass dann vom Sektor „Stadtkonzern“ gesprochen wird. Ebenso bezieht sich dieses Kapitel ausschließlich auf die CO₂-Emissionen und nicht die CO₂-Äquivalente (siehe Kapitel 1.2).

Die zukünftigen CO₂-Emissionen werden nach der sogenannten „Bilanzierungs-Systematik Kommunal“ (BSKO) nach Emittenten thematisch in den Sektoren „Verkehr“, „private Haushalte“, „Wirtschaft“ und „Stadtkonzern“ nach den Vorgaben der DIN 14064 erfasst und bilanziert (siehe Anhang 2). Aus diesem Grund werden auf den folgenden

Seiten die Grafiken der Einzelsektoren dargestellt. Alle Maßnahmen und ihre CO₂-Einsparungen sind entsprechend ihres Wirksamkeitszeitraums zu bilanzieren.

Mit dem vorliegenden neuen Integrierten Klimaschutzkonzept wird dazu die konzeptionelle Grundlage gelegt. Es beschreibt nicht nur Teilziele zu den einzelnen Sektoren und erste Maßnahmen, sondern auch den kontinuierlichen Verbesserungsprozess zur Entstehung weiterer Maßnahmen und der Behandlung von Abweichungen (siehe Kapitel 1.1). Das Erreichen jedes der Einzelziele soll dann in Summe die Klimaneutralität im Jahre 2035 ergeben.

Eine weitere Konkretisierung ergibt sich durch die Berücksichtigung der städtischen Bevölkerungsentwicklung und der wirtschaftlichen Entwicklung. Auch zur Herstellung einer Vergleichbarkeit auf kommunaler Ebene wird die städtische CO₂-Emission bezogen auf ihre Einwohnerzahl dargestellt. Dazu wird der Bevölkerungsstand von 159.708 Einwohnern aus dem Jahr 2018 (aus Energie- und CO₂-Bilanz der Jahre 2014-2018) zugrunde gelegt.

Die einzelnen Ziele dieser Sektoren werden im Folgenden vorgestellt.

2.1. Verkehr

Im Bilanzjahr 2018 (siehe Kapitel 1.2) lagen die CO₂-Emissionen im Sektor „Verkehr“ bei 382.460 Tonnen CO₂ bzw. bei 2,40 Tonnen/EW. Bei einer Reduktion der Gesamtemission von über 90% auf 1,00 Tonnen/EW bedeutet dies für den Sektor Verkehr eine Reduzierung (Bevölkerungsstand 2018) auf 37.290 Tonnen bzw. 0,23 Tonnen/EW. Die CO₂-Emissionen wurden im Jahr 2018 durch folgende Verkehrsarten verursacht:

| Emissionsquelle | CO ₂ -Emission in % |
|--|--------------------------------|
| Motorisierter Individualverkehr (MIV) (Pendler & Sonstige Besorgungen) | 60,75% |
| Straßengüterverkehr (Lastverkehr & Lieferverkehr) | 27,08% |
| Schiffsverkehr | 6,64% |
| Schienenpersonenverkehr | 3,51% |
| Öffentlicher Personennahverkehr ÖPNV (Bus & Str.-Bahn) | 1,10% |
| Schienengüterverkehr | 0,92% |
| Weiterer Verkehr (u.a. Flugverkehr) | 0,00% |
| Summe | 100% |

Tabelle 4: Emissionsquellen im Sektor „Verkehr“

Die Auflistung macht deutlich, dass der überwältigende Teil der CO₂-Emissionen im Sektor „Verkehr“ durch den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Straßengüterverkehr verursacht wird. Diese beiden Verkehrsarten machen alleine fast 90% der CO₂-Emissionen im Sektor „Verkehr“ aus.

Um die Klimaneutralität 2035 zu erreichen, ist es demnach insbesondere notwendig, im Sektor „Verkehr“ eine Minderung in den Bereichen MIV und StraÙengebundener G¼terverkehr zu erreichen. Die CO₂-Emissionen stammen hier aus der Verbrennung von Diesel- und Ottokraftstoffen³.

Um wiederum eine Verringerung der CO₂-Emissionen dieser beiden Verkehrsarten zu gew¾hrleisten, ist es erstens unabdingbar, den Anteil dieser Verkehrsarten im Neusser Stadtgebiet drastisch zu reduzieren. Zweitens m¼ssen gleichzeitig die Anteile der klimafreundlichen Verkehrsarten des Umweltverbundes, als der FuÙ- und Radverkehr sowie der ÖPNV, deutlich zunehmen. Drittens m¼ssen mehr emissionsfreie oder zumindest emissionsarme Antriebe auf die StraÙe.

Die zur Erreichung der Klimaneutralität erforderlichen Einsparungen (Bezug Jahr 2018) sind für den Sektor „Verkehr“ in Abbildung 8 dargestellt:

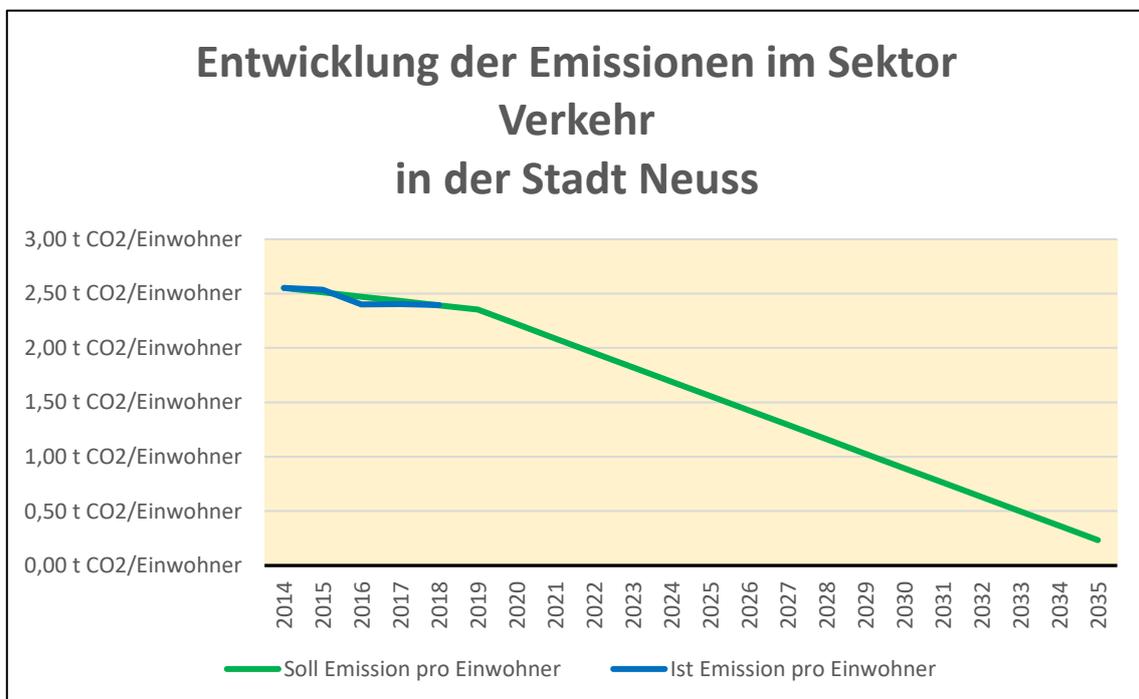


Abbildung 8: Entwicklung der CO₂-Emissionen in t/EW im Sektor „Verkehr“ in Neuss (eigene Darstellung)

Es ergeben sich zusammenfassend die folgenden Maßnahmenfelder für den Sektor Verkehr, um das Ziel der Klimaneutralität 2035 zu erreichen:

- den MIV mit Verbrennungsmotoren im Stadtgebiet reduzieren, nach Möglichkeit verhindern
- den Anteil des emissionsfreien MIV steigern
- den Anteil des Rad- und Fußverkehr steigern
- den Anteil des ÖPNV, insbesondere des emissionsfreien ÖPNV, steigern

³ Anmerkung: E-Fahrzeuge verursachen an anderer Stelle Emissionen (Fahrzeugproduktion und ggf. Strom aus nicht regenerativen Quellen)

- den Straßengüterverkehr auf dem Stadtgebiet reduzieren und weitgehend durch emissionsfreien/emissionsarmen Verkehr ersetzen
- die Schiffs-Emissionen auf reine Fahrleistungen auf dem Rhein und im Hafen reduzieren und im Hafen andere Energiequellen nutzen
- den Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene und dem Rhein erhöhen und auf der Straße reduzieren.

2.2. Wirtschaft

Der Sektor „Wirtschaft“ setzt sich zusammen aus den Untersektoren „Industrie“ und „Gewerbe, Handel und Dienstleistungen“ (GHD). Im Bilanzjahr 2018 (siehe Kapitel 1.2) lagen die CO₂-Emissionen im Untersektor „Industrie“ bei 599.067 Tonnen CO₂ bzw. bei 3,75 Tonnen/EW. Die CO₂-Emissionen im Untersektor „GHD“ lagen bei 255.532 Tonnen CO₂ bzw. bei 1,60 Tonnen/EW.

Im Bilanzjahr 2018 (siehe Kapitel 1.2) lagen die CO₂-Emissionen im gesamten Sektor „Wirtschaft“ demnach bei 854.599 Tonnen CO₂ bzw. bei 5,351 Tonnen/EW.

Bei einer Reduktion der Gesamtemission von über 90% auf 1,00 Tonnen/EW bedeutet dies für den Untersektor „Industrie“ eine Reduzierung (Bevölkerungsstand 2018) auf 58.409 Tonnen CO₂ bzw. 0,37 Tonnen/EW und für den Untersektor „GHD“ eine Reduzierung (Bevölkerungsstand 2018) auf 24.914 Tonnen CO₂ bzw. 0,16 Tonnen/EW.

Die CO₂-Emissionen wurden im Jahr 2018 überwiegend durch die Produktion und zum Teil durch den Gebäudebetrieb verursacht.

Die CO₂-Emissionen im Sektor „Wirtschaft“ zeigen deutlich, dass Veränderungen in diesem Sektor notwendig sind, um das ausgegebene Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. Da die CO₂-Emissionen überwiegend durch die Produktion verursacht werden, ist dies der erste Bereich, der energetisch optimiert werden muss. Da ferner mit Abstand die meisten CO₂-Emissionen durch den Strombezug entstehen, ist zum einen eine möglichst emissionsarme oder gar -freie Fremdenergieversorgung, insbesondere beim Strom, zu gewährleisten. Zum anderen ist ebenso eine emissionsarme oder -freie Eigenenergieversorgung, insbesondere beim Strom, entscheidend. Zu guter Letzt gehört die energetische Optimierung der gewerblichen Gebäude zu den Anforderungen, da auch durch den Gebäudebetrieb CO₂-Emissionen entstehen.

| Emissionsquelle | CO ₂ -Emission in % |
|-------------------|-----------------------------------|
| Strom | 51,04% |
| Erdgas | 23,35% |
| Steinkohle | 10,72% |
| Heizöl EL | 7,43% |
| Fernwärme | 4,05% |
| Braunkohle | 2,00% |
| Flüssiggas | 0,53% |
| Biogase | 0,50% |
| Biomasse | 0,19% |
| Abfall | 0,14% |
| Umweltwärme | 0,05% |
| Sonnenkollektoren | 0,00% |
| Summe | 100% |

Tabelle 5: Emissionsquellen im Sektor „Wirtschaft“

Es ergeben sich zusammenfassend die folgenden Maßnahmen für den Sektor „Wirtschaft“, um das Ziel der Klimaneutralität 2035 zu erreichen:

- alle Produktions- und Geschäftsprozesse energetisch optimieren
- alle gewerblichen Gebäude energetisch optimieren
- alle Unternehmen mit einer hohen, möglichst emissionsarmen/-freien Eigenenergieversorgung, insbesondere beim Strom, ausstatten
- alle Unternehmen mit einer möglichst emissionsarmen/-freien Fremdenergieversorgung, insbesondere beim Strom, ausstatten

Die zur Erreichung der Klimaneutralität erforderlichen Einsparungen (Bezug Jahr 2018) sind für die Untersektoren „GHD“ und „Industrie“ in den nachstehenden Diagrammen dargestellt:

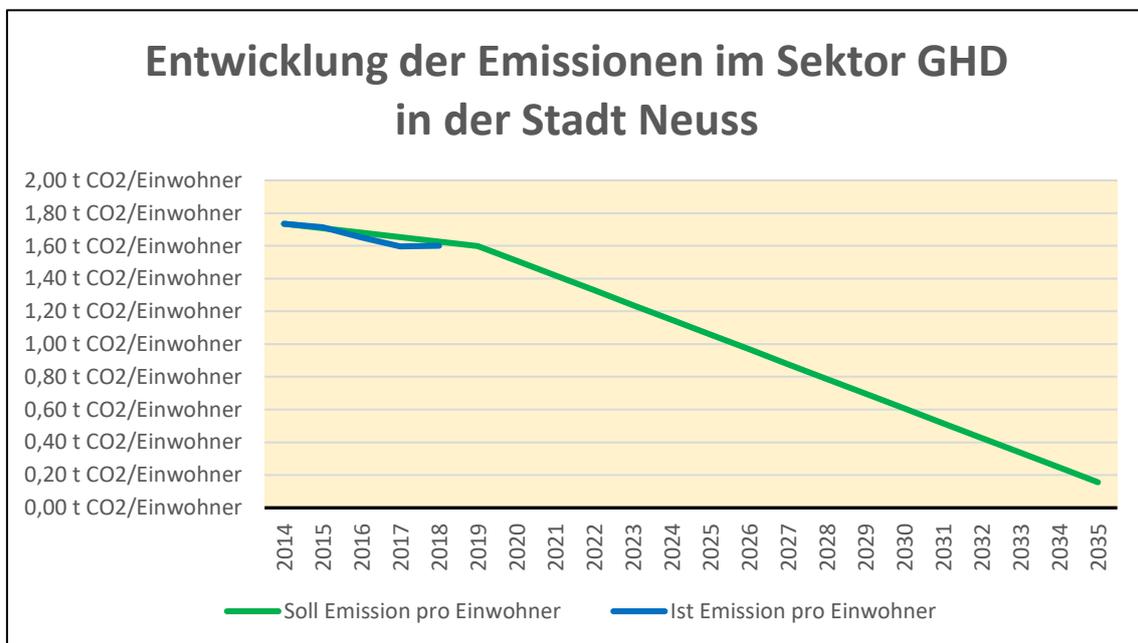


Abbildung 9: Entwicklung der CO₂-Emissionen in t/EW im Sektor „Gewerbe, Handel, Dienstleistung“ in Neuss (eigene Darstellung)

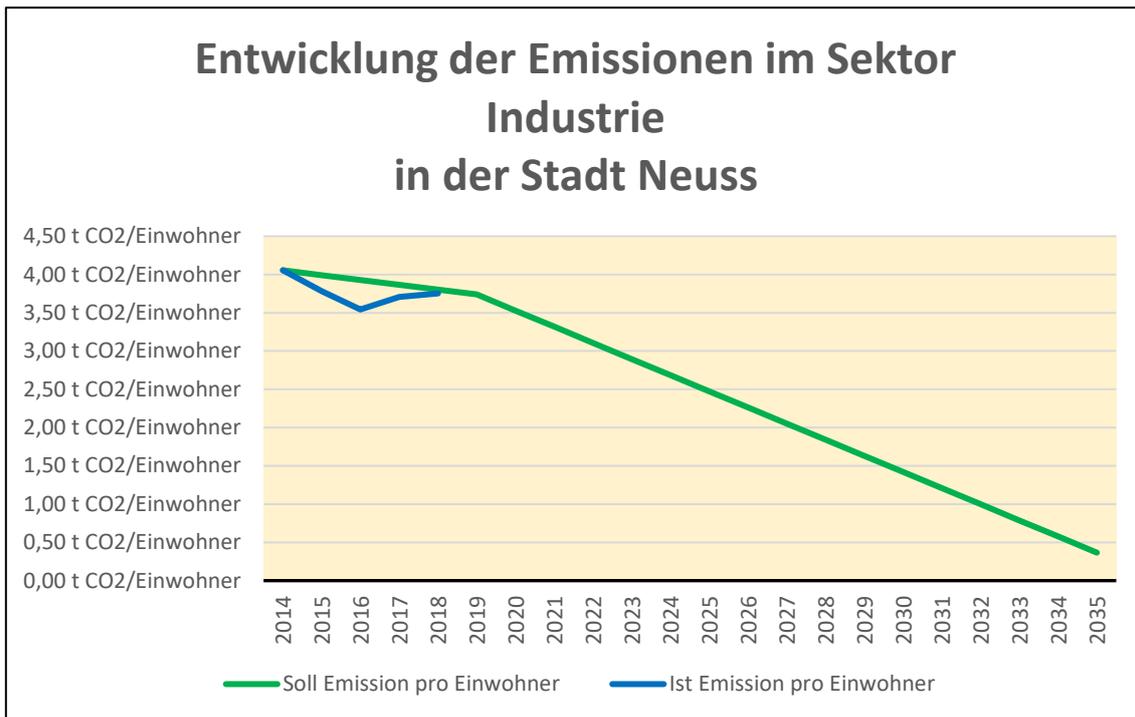


Abbildung 10: Entwicklung der CO₂-Emissionen in t/EW im Sektor „Industrie“ in Neuss (eigene Darstellung)

2.3. Kommunale Verwaltung

Im Bilanzjahr 2018 (siehe Kapitel 1.2) lagen die CO₂-Emissionen im Sektor „kommunale Verwaltung“ bei 17.626 Tonnen CO₂ bzw. bei 0,110 Tonnen/EW.

Bei einer Reduktion der Gesamtemission von über 90% auf 1,000 Tonnen/EW bedeutet dies für den Sektor „kommunale Verwaltung“ eine Reduzierung (Bevölkerungsstand 2018) auf 1.719 Tonnen bzw. 0,0108 Tonnen/EW.

Die CO₂-Emissionen wurden im Jahr 2018 überwiegend durch den Gebäudebetrieb und in geringem Umfang durch die Verwaltungstätigkeit verursacht. Die folgende Tabelle zeigt den Anteil der CO₂-Emissionen je nach Energiequelle:

| Energiequelle | CO ₂ -Emission in % |
|---------------|--------------------------------|
| Strom | 44,89% |
| Erdgas | 33,00% |
| Fernwärme | 20,34% |
| Heizöl EL | 1,58% |
| Biomasse | 0,19% |
| Summe | 100% |

Tabelle 6: Emissionsquellen im Sektor „kommunale Verwaltung“

Die Tatsache, dass der Großteil der CO₂-Emissionen der Stadtverwaltung durch den Gebäudebetrieb verursacht wird, macht deutlich, dass alle städtischen Liegenschaften energetisch optimiert/saniert werden müssen.

Die oben gezeigte Auflistung der Energiequellen zeigt, dass der größte Anteil der CO₂-Emissionen der „kommunalen Verwaltung“ durch die Nutzung von Strom verursacht wird. Strom ist für 45% der CO₂-Emissionen in diesem Sektor verantwortlich. Demnach wäre vonnöten, dass alle Verwaltungsgebäude mit einer hohen, mög-

lichst emissionsarmen oder -freien Eigenenergieversorgung, insbesondere beim Strom, ausgestattet werden. Ebenso ist natürlich wichtig, den Strom- und allgemein den Energieverbrauch zu reduzieren.

Es ergeben sich zusammenfassend die folgenden Anforderungen für den Sektor kommunale Verwaltung, um das Ziel der Klimaneutralität 2035 zu erreichen:

- Erhöhung der energetischen Standards vornehmen
- Optimierung des Flächenbedarfs der Verwaltung
- alle städtischen Liegenschaften energetisch optimieren
- alle Verluste durch ungenutzte Energie minimieren
- alle Verwaltungsgebäude mit einer möglichst emissionsarmen/-freien Eigenenergieversorgung, insbesondere beim Strom ausstatten
- alle Verwaltungsgebäude mit einer möglichst emissionsarmen/-freien Fremdenergieversorgung, insbesondere bei der Wärme ausstatten
- den prozessbedingten Energieeinsatz (IT) energetisch zu optimieren
- eine möglichst emissionsarme/-freie Nutzung der Verwaltungsprozesse durch den Bürger ermöglichen
- Etablierung einer CO₂-armen Flotte
- Stärkung des Homeoffice, um insbesondere die Fahrten zum Arbeitsplatz zu reduzieren.

Die zur Erreichung der Klimaneutralität erforderlichen Einsparungen (Bezug Jahr 2018) sind für den Sektor „kommunale Verwaltung“ in den nachstehenden Diagrammen dargestellt:

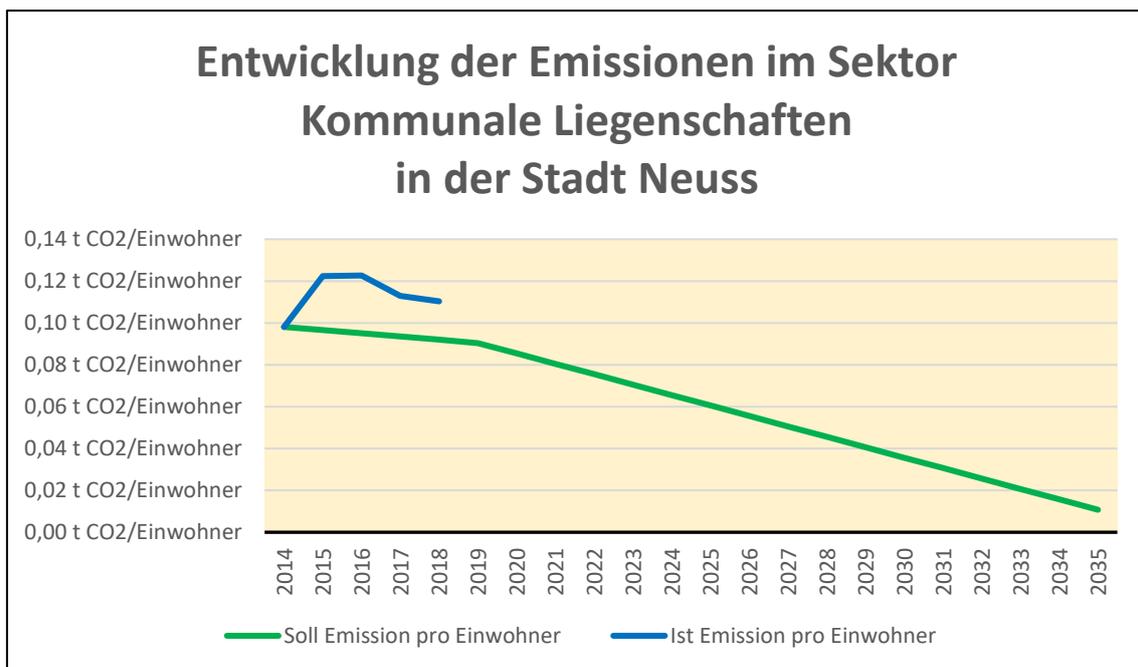


Abbildung 11: Entwicklung der CO₂-Emissionen in t/EW im Sektor „kommunale Verwaltung“ in Neuss (eigene Darstellung)

2.4. Private Haushalte

Im Bilanzjahr 2018 (siehe Kapitel 1.2) lagen die CO₂-Emissionen im Sektor „private Haushalte“ bei 383.347 Tonnen CO₂ bzw. bei 2,4 Tonnen/EW.

Bei einer Reduktion der Gesamtemission von über 90% auf 1,000 Tonnen/EW bedeutet dies für den Sektor „private Haushalte“ eine Reduzierung (Bevölkerungsstand 2018) auf 37.376 Tonnen CO₂ bzw. auf 0,23 Tonnen/EW.

Die Tabelle 7 zeigt die prozentualen Anteile der CO₂-Emissionen von Energieträgern.

Im Sektor „private Haushalte“ ist eine Minderung der CO₂-Emissionen zum Großteil für die Bereiche Strom und Wärme erforderlich. Erdgas und Heizöl machen mit insgesamt mehr als 50% der CO₂-Emissionen in diesem Sektor aus. Da im Sektor „private Haushalte“ die CO₂-Emissionen im Jahr 2018 überwiegend durch den Gebäudebetrieb verursacht wurden, ist es wichtig, energetische Sanierungen durchzuführen, um den Energiebedarf und damit die CO₂-Emissionen hier deutlich zu verringern.

Zum Teil werden die CO₂-Emissionen auch durch die Nutzung elektrischer Geräte verursacht. Strom ist für etwa 35% der CO₂-Emissionen von privaten Haushalten verantwortlich. Demnach ist zunächst der Strombedarf zu verringern. Dies kann z.B. durch hocheffiziente elektrische Geräte geschehen. Ebenso ist vonnöten, dass möglichst viele Wohngebäude mit einer hohen, möglichst emissionsarmen oder -freien Eigenenergieversorgung beim Strom ausgestattet werden. Als zweiter Schritt ist dann die möglichst emissionsarme oder -freie Fremdenergieversorgung für alle Wohngebäude zu gewährleisten.

Es ergeben sich zusammenfassend die folgenden Anforderungen für den Sektor „private Haushalte“, um das Ziel der Klimaneutralität 2035 zu erreichen:

- alle Wohngebäude durch bauliche und technische Maßnahmen energetisch optimieren
- alle Verluste durch ungenutzte Energie vermeiden

| Energiequelle | CO ₂ -Emission in % |
|-------------------------|--------------------------------|
| Strom | 35,91% |
| Erdgas | 33,09% |
| Heizöl | 19,88% |
| Fernwärme | 6,75% |
| Flüssiggas | 1,22% |
| Umweltwärme | 0,94% |
| Braunkohle ⁴ | 0,83% |
| Biomasse | 0,76% |
| Steinkohle ⁵ | 0,45% |
| Sonnenkollektoren | 0,09% |
| Biogase | 0,08% |
| Abfall | 0,00% |
| Summe | 100% |

Tabelle 7: Emissionsquellen im Sektor „private Haushalte“

⁴ nach Meldungen über die Feuerungsstätten in Neuss und nach statistischen Verfahren

⁵ nach Meldungen über die Feuerungsstätten in Neuss und nach statistischen Verfahren

- den Anteil von hocheffizienten elektrischen Geräten steigern
- alle Wohngebäude mit einer hohen, möglichst emissionsarmen/-freien Eigenenergieversorgung beim Strom ausstatten
- alle Wohngebäude mit einer möglichst emissionsarmen/-freien Fremdenergieversorgung ausstatten

Die zur Erreichung der Klimaneutralität erforderlichen Einsparungen (Bezug Jahr 2018) sind für den Sektor „private Haushalte“ in den nachstehenden Diagrammen dargestellt:

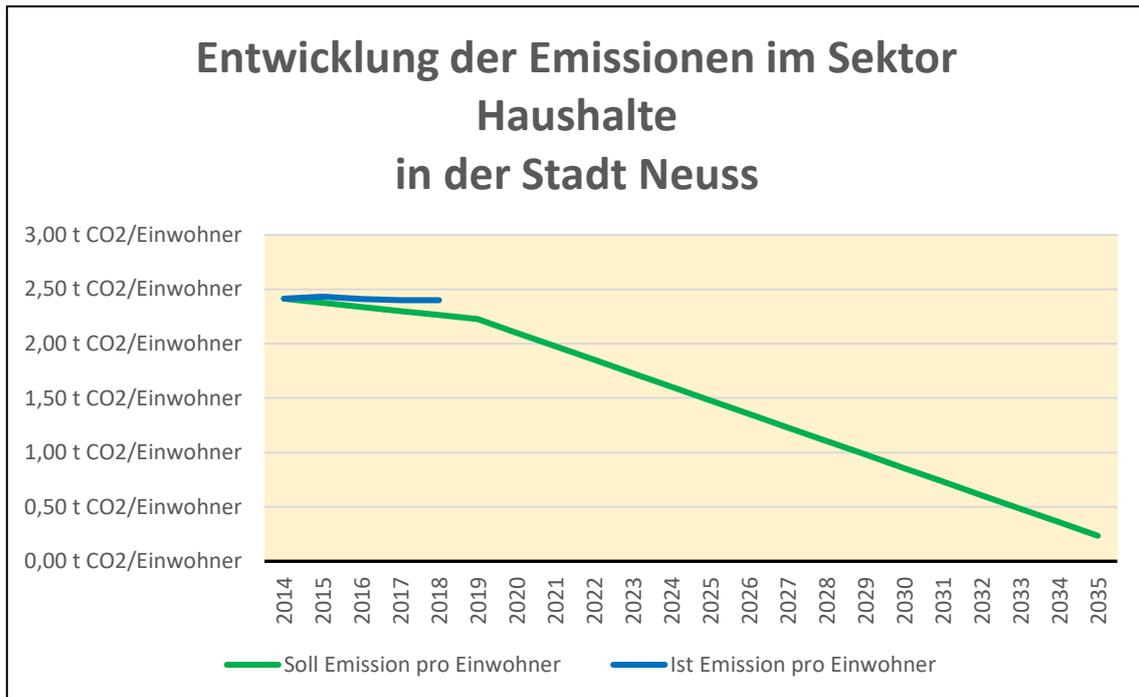


Abbildung 12: Entwicklung der CO₂-Emissionen t/EW im Sektor „private Haushalte“ in Neuss (eigene Darstellung)

3. Maßnahmen

Die im Laufe des Prozesses der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Neuss erarbeiteten Maßnahmen werden in diesem Kapitel aufgelistet und in Maßnahmensteckbriefen beschrieben. Angelehnt an die Sektoren der Bilanzierung (angelehnt an die BSKO) und der daraus entwickelten Zielformulierungen, wurden die Maßnahmen den Sektoren „Verkehr“, „private Haushalte“, „Wirtschaft“ und „Stadtkonzern“ zugeordnet. Der Sektor „Stadtkonzern“ umfasst alle relevanten städtischen Beteiligungen. Als relevante städtische Beteiligungen werden nur Beteiligungen mit mindestens 50% städtischem Anteil berücksichtigt und die, die als wesentliche Beteiligung im städtischen Haushaltskonsolidiert werden. Hier sind insbesondere folgende Einheiten zu nennen:

- Neusser Bauverein AG
- Stadtwerke Neuss GmbH (SWN Verkehr und Service AG, gc Wärmedienste GmbH, SWN Energie und Wasser GmbH)
- Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
- Stadthafen Neuss GmbH & Co. KG
- Infrastruktur Neuss AöR
- Abfall- und Wertstofflogistik Neuss GmbH
- Neuss Marketing GmbH & Co. KG
- City Parkhaus GmbH
- Neusser Bäder und Eisssporthalle GmbH
- Gebäudemanagement Stadt Neuss
- Tiefbaumanagement Stadt Neuss
- Liegenschaften und Vermessung Neuss
- Städtische Friedhöfe Neuss

Handlungsleitende Zielsetzung war die Erstellung eines praxisnahen Maßnahmenkatalogs. Dieser Katalog verfolgt die Prämisse, konkrete, klimarelevante und richtungsweisende Projekte für die gesamte Stadt Neuss zu formulieren. Sofern sich verschiedene Einzelaspekte eines Themenkomplexes sinnvoll zusammenfassen ließen (z.B. Thema „Radinfrastruktur“), wurden zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und des Managements in der Praxis mehrere Einzelmaßnahmen zu einer Gesamtmaßnahme zusammengefasst. Insgesamt sind 49 Maßnahmen in den Maßnahmenkatalog aufgenommen worden. 45 dieser Maßnahmen wurden den o.g. Sektoren zugeordnet, vier weitere sind ergänzend aufgenommen worden, um die Umsetzung des Konzeptes und damit verbunden die Erreichung der Klimaziele nachhaltig zu unterstützen. Dabei handelt es sich um drei Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sowie eine Maßnahme zur CO₂-Kompensation.

Alle Maßnahmensteckbriefe sind wie folgt aufgebaut:

| Kriterium | Beschreibung |
|---|---|
| Maßnahme | Genauer Titel der Maßnahme |
| Ziel | Was soll mit der Maßnahme erreicht werden? |
| Beschreibung | Detaillierte Beschreibung der genannten (Unter-) Maßnahme(n) |
| CO₂-Reduzierung Gesamtmaßnahme (Nutzen) | <p>Die CO₂-Reduzierung wird, sofern dies zu berechnen ist, in Tonnen pro Jahr angegeben. Die Werte wurden gerundet. Falls die Maßnahme aus Einzelmaßnahmen besteht, wird für die Gesamtmaßnahme die Summe der Einzelmaßnahmen errechnet und angegeben.</p> <p>Bei einigen Maßnahmen ist die genaue CO₂-Reduzierung nicht kalkulierbar. Es handelt sich jedoch um initiiierende Maßnahmen, die unentbehrlich zur Erreichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2035 sind.</p> <p>Außerdem werden die CO₂-Reduzierungen in den drei Kategorien „Hoch“, „Mittel“ und „Gering“ angegeben (siehe Anhang 1).</p> <p>Die Berechnung der CO₂-Reduzierung unterliegt dabei keinem generellen Algorithmus.</p> <p>Vielmehr ist für jede einzelne Einsparmaßnahme in der Planung ein spezifischer, individueller Ansatz zu finden und zu verifizieren, der geeignet ist die Wirkung der Maßnahme in Bezug auf ihre Einsparung von Emission zu beschreiben.</p> <p>Dazu ist zuerst das jeweilige „System“ mit seiner Ist-Emission zu erfassen, innerhalb dessen die Maßnahme wirksam sein soll. Dann sind die Soll-Emissionen des Systems unter den geplanten zukünftigen Bedingungen zu berechnen. Die zur Erstellung der Prognose erforderlichen maßnahmenspezifischen Annahmen sind zu treffen und zu beschreiben. Als Einsparung ist die danach ermittelte Differenz von Ist-Emission und Soll-Emissionen des Systems auszuweisen.</p> <p>Die Emissionen sind grundsätzlich aus dem Energieverbrauch des jeweiligen Systems zu berechnen. Bei der Ermittlung des Energieverbrauchs sind die Anzahl der Verbraucher, ihre Leistung und ihre Arbeitszeit im System zu berücksichtigen.</p> <p>Grundlage für die Berechnung sind statistisch erfasste Größen. Aus der Multiplikation mit Emissionsfaktoren kann dann der Ausstoß an CO₂ und anderen Treibhausgasen berechnet werden. Da für die Maßnahmen (im Gegensatz zur vorangegangenen Bilanzierung und Zielformulierung) nach dem BSKO-Standard neben CO₂ auch weitere Treibhausgase berücksichtigt werden, sind die folgenden Werte als CO₂-eq zu verstehen.</p> |
| Kosten der Gesamtmaßnahme | <p>Die Kosten der Gesamtmaßnahme werden pro Jahr oder insgesamt angegeben. Falls die Maßnahme aus Einzelmaßnahmen besteht, wird für die Gesamtmaßnahme die Summe der Einzelmaßnahmen errechnet und angegeben.</p> <p>Außerdem werden die Kosten in den drei Kategorien „Hoch“, „Mittel“ und „Gering“ angegeben (siehe Anhang 1).</p> |
| Nutzen/Kosten-Effekt | <p>Der Nutzen/Kosten-Effekt wird in den drei Kategorien „Hoch“, „Mittel“ und „Gering“ angegeben (siehe Anhang 1).</p> <p>Der Nutzen, der sich aus einer Maßnahme ergibt, bezieht sich in diesem Konzept ausschließlich auf die CO₂-Reduzierung, die durch eine Maßnahme bewirkt wird. Sofern keine konkreten CO₂-Werte errechnet werden konnten, bezieht sich der Nutzen auf die erwartete CO₂-Reduzierung.</p> <p>Eine Betrachtung der Wirtschaftlichkeit, also ob beispielsweise durch die Umsetzung einer Maßnahme langfristig auch Geld eingespart werden kann, wurde nicht vorgenommen. Zum einen gibt es zahlreiche Maßnahmen, bei denen eine solche Betrachtung nicht möglich ist (beispielsweise Maßnahmen, die eine Veränderung des Modal Split anstreben). Zum anderen wurde in diesem Integrierten Klimaschutzkonzept bewusst der Fokus auf die CO₂-Einsparung als wichtigsten Nutzen einer Maßnahme gelegt.</p> <p>Nichtsdestotrotz gibt es auch Maßnahmen, wie beispielsweise der Austausch einer Heizungsanlage, bei dem konkrete monetäre Einsparungen beziffert werden könnten. Im Rahmen des sich stetig weiterentwickelnden Konzeptes wird in diesen Fällen eine Betrachtung der Wirtschaftlichkeit zu den entsprechenden Maßnahmen angestrebt.</p> |

| | |
|--------------------------|---|
| Fristigkeit | Wann wird mit der Maßnahme begonnen? Kurzfristig: bis 3 Jahre Mittelfristig: 3 bis 5 Jahre Langfristig: mehr als 5 Jahre |
| Projektbeteiligte | Wer ist an der Umsetzung der Maßnahme beteiligt? |

Tabelle 8: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

Die 49 Maßnahmen wurden für einen besseren Überblick durchnummeriert.

Die Spalte „Quelle“ zeigt in der Tabelle 9 auf, von wem die Idee für diese Maßnahme stammt. Die Maßnahmen, die durch die Bürgerinnen und Bürger oder durch Unternehmen oder NGOs in den Veranstaltungen „Klimaschutz in Neuss“ und „Klima-Camp“ eingebracht wurden, sind dementsprechend gekennzeichnet. Die Abkürzung SWN steht für die Stadtwerke Neuss, die Abkürzung NDH steht für die Neuss Düsseldorfer Häfen (RC steht für RheinCargo) und die Abkürzung NBV steht für die Neusser Bauverein AG. Die Fristigkeit ist entsprechend der Tabelle 8 kategorisiert. Das Einsparpotenzial gesamt und der Kosten/Nutzen-Effekt ist hier übersichtshalber nur in groben Kategorien angegeben.

| Nr. | Sektor | Maßnahmentitel | Inhalte des Maßnahmensteckbriefs | Quelle | Fristigkeit | CO ₂ -Reduktion gesamt | Kosten | Nutzen/ Kosten |
|-----|---------|---|---|-------------------------|-----------------------|--|---|---|
| 1 | Verkehr | Verbesserung der Radinfrastruktur in Neuss und der Region | Radweg mit Brückenschlag nach Düsseldorf-Heerdt, Radschnellweg selbst planen und ausbauen, Freigabe Einbahnstraßen für Radgegenverkehr, Schaffung von sicheren Abstellanlagen, Einrichtung von geschwindigkeitsreduzierten Bereichen zur Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrer, Einrichtung von Fahrradzonen und -straßen, Protected Bike Lanes (PBL) | Stadt Neuss, Klima-Camp | Kurz- bis langfristig | Hoch; direkte Wirkung nicht kalkulierbar | Hoch, aber z.T. Bestandteil allgemeiner Straßenumbauten | Mittel |
| 2 | Verkehr | Ausbau Park & Ride Plätze im regionalen Kontext | Ausbau Park&Ride Plätze an Verknüpfungspunkten der Stadt zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split | Stadt Neuss | Langfristig | Zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | Noch zu definieren (Eigentum, Baurecht etc.) | Angabe zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich |
| 3 | Verkehr | Förderung lokal emissionsfreier Güterverkehre | Klimaschutzfreundliche Modelle der Nahlogistik mit E-Lastenrädern auf der „letzten Meile“ | Stadt Neuss | Langfristig | Gering | Mittel | Gering |
| 4 | Verkehr | Bike-Sharing in Neuss | Öffentlich verfügbare (E-) Fahrräder, auch Lastenräder | Stadt Neuss | Kurzfristig | Gering | Keine | Gering bis mittel |
| 5 | Verkehr | Öffentlichkeitsarbeit Umwelt-verbund | U.a. STADTRADELN, Jobradeln, RADar!, AGFS-Kampagne, Imagekampagnen zur Stärkung des ÖPNV | Stadt Neuss | Kurzfristig | Mittel | Gering | Hoch |
| 6 | Verkehr | Spritsparmodell | Umweltschonendes Fahren des ÖPNV | SWN | Kurzfristig | Gering | Mittel | Hoch, da eingesparte Spritkosten |
| 7 | Verkehr | Mobilitätsentwicklungskonzept | Erstellung eines Mobilitätsentwicklungskonzeptes mit einer systematischen Veränderung hin zum klimafreundlichen Modal Split | Stadt Neuss | Mittelfristig | Hoch, initiierte Maßnahme | Mittel | Hoch |

| Nr. | Sektor | Maßnahmentitel | Inhalte des Maßnahmensteckbriefs | Quelle | Fristigkeit | CO2-Reduktion gesamt | Kosten | Nutzen/ Kosten |
|-----|---------|---|---|--|-------------------------|--|--|----------------|
| 8 | Verkehr | Neuausrichtung der Park-situation (ruhender MIV) | Neuausrichtung der Parkgebührenstruktur im öffentlichen Raum einschl. Parkhäuser, Reduzierung Stellplatzangebot im öffentlichen Raum, Restriktivere Vergabe von Bewohnerparkausweisen, Erhöhung Gebühren Bewohnerparken, Reservierung von öffentlichen Parkplätzen für E-Fahrzeuge und Car-Sharing-Angebote | Stadt Neuss, Klima-Camp | Mittel- bis langfristig | Mittel | Gering; zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | Hoch |
| 9 | Verkehr | Ausbau der Ladeinfrastruktur und Förderung des klimafreundlichen MIV | Ausbau Elektro-Ladeinfrastruktur, Wasserstoffmobilität Region Düsseldorf-Wuppertal-Rhein-Kreis-Neuss | SWN | Mittel- bis langfristig | Hoch; direkte Wirkung nicht kalkulierbar | Mittel | Hoch |
| 10 | Verkehr | Leistungs- und Infrastrukturverbesserung des ÖPNV und SPNV | Optimierung und Ergänzung der Busliniennetzstruktur insb. zwischen den Stadtteilen, Schnellbuslinie Neuss-Düsseldorf, Erhöhung der Leistungen im ÖPNV um mind. 10% bis 2030, Ausbau des Straßennetzes, Erhöhung des Leistungsumfanges der S- und Regional-Bahnen sowie der Straßenbahnen-Taktung | Stadt Neuss, SWN, Klima-Camp, Klimaschutz in Neuss | Langfristig | Hoch | Hoch | Mittel |
| 11 | Verkehr | Ausbau des schienengebundenen Güterverkehrs | Erschließung neuer GI/GE-Gebiete mit schienengebundenem Güterverkehr, Schaffung neuer Zuführung des Hafens in das DB-Netz, Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur im Neusser Hafen (NDH) | Stadt Neuss | Langfristig | Hoch | Hoch | Mittel |
| 12 | Verkehr | Einrichtung „Wassertaxi“ | Prüfung/Einrichtung eines „Personenwassertaxis“ und eines „Güterwassertaxis“ im Neusser Hafen und Aktivierung Fährsysteme und Prüfung Wasserliniensystem auf dem Rhein (Prüfung Köln-Neuss-Düsseldorf) | Stadt Neuss | Langfristig | Gering | Nicht bezifferbar | Gering |

| Nr. | Sektor | Maßnahmentitel | Inhalte des Maßnahmensteckbriefs | Quelle | Fristigkeit | CO2-Reduktion gesamt | Kosten | Nutzen/ Kosten |
|-----|---------|---|---|---|------------------------------|--|------------------------|---|
| 13 | Verkehr | Ausbau multimodaler Mobilitätsstationen | Ausbau multimodaler Mobilstationen mit Verknüpfung ÖPNV und Angebot mit Car/Bike-Sharing | Stadt Neuss | Langfristig | Hoch, initiiere nde Maß- nahme | Hoch | Mittel |
| 14 | Verkehr | Förderung des klimafreundlichen ÖPNV | Umrüstung Flotten zu Elektro- und Hybrid-Flotten, Prüfung Schaffung E-Oberleitung | Stadt Neuss, SWN | Langfristig | Hoch | Hoch | Mittel |
| 15 | Verkehr | Neuausrichtung des Mobilitätsmanagements des Stadtkonzerns hin zur Klimaneutralität | Einführung einer Mitfahrbörse/Mitfahrportal in der Verwaltung, Etablierung Betriebsfuhrpark der Stadt Neuss mit Fahrrädern, Pedelecs, E-bikes, E-Fahrzeugen mit Option zum öffentlichen Car-Sharing | Stadt Neuss, Klima-Camp | Kurz- bis lang- fristig | Gering | Mittel | Gering |
| 16 | Verkehr | Bürgerfreundliche Anpassung der ÖPNV-Preise | VRR-weites oder regionales „365-Tage-Ticket“, Abschaffung der „Preisstufe B“/„Wabe 521“ zwischen Neuss und Düsseldorf, Einführung des „next-Ticket 2.0“, „Kombiticket ÖPNV“ für Kulturveranstaltungen der Stadt Neuss | Stadt Neuss, Kli- maschutz in Neuss, Klima- Camp | Kurz- bis lang- fristig | Mittel; direkte Wirkung nicht kalkulierbar | Hoch | Gering |
| 17 | Verkehr | Klimafreundliche Verkehrsführung | Optimierung der Schaltung von Ampelanlagen und/oder Wegfall von Ampelanlagen, Entwicklung von „PKW-armen“ Zonen im Innenstadtbereich | Stadt Neuss, Kli- maschutz in Neuss, Klima- Camp | Mittel- bis lang- fristig | Mittel, initiie- rende Maß- nahme | Nicht beziffer- bar | Angabe zum jetzi- gen Zeitpunkt nicht möglich |
| 18 | Verkehr | Schaffung klimafreundlicher Mobilität in den NDH | Flottenumstellung der 80 Dienstfahrzeuge NDH/RC auf E-Mobilität, Umstellung Rangierfahrzeuge Neuss auf E-Fahrzeuge | Stadt Neuss, NDH | Mittel- bis lang- fristig | Hoch | Hoch | Mittel |

| Nr. | Sektor | Maßnahmentitel | Inhalte des Maßnahmensteckbriefs | Quelle | Fristigkeit | CO ₂ -Reduktion gesamt | Kosten | Nutzen/ Kosten |
|-----|---------------------|--|--|---|----------------------|--------------------------------------|--------|----------------|
| 19 | Verkehr | Konsequente Digitalisierung in allen Bussen und Bahnen | WLAN in allen Bussen und Bahnen sowie an Haltestellen | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss | Mittelfristig | Gering, initiierte Maßnahme | Mittel | Gering |
| 20 | Wirtschaft | Unterstützung/ Kooperationen zu Klima-neutralität von Neusser Unternehmen | Veranstaltungen, Broschüre „Nachhaltiges Bauen“, Newsletter der Wirtschaftsförderung, Energienetze, Energiemanagementsysteme für Unternehmen, Effizienz katalog für Neusser Unternehmen, Fördermittelberatung, Kostenlose Teilnahme von Unternehmen an einem „Klimapakt“ mit der Möglichkeit einer ersten kostenlosen, örtlichen Energieberatung und Fördermittelberatung durch die Stadt, Neue(s) Klimaschutzteilkonzept(e) | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss | Kurz-bis langfristig | Hoch | Mittel | Hoch |
| 21 | Wirtschaft | Kommunales Investitions-kosten-Förderprogramm für Nicht-Wohngebäude | Kommunales Investition-Förderprogramm von 1.000.000 € zur Effizienzverbesserung von Nicht-Wohngebäuden (Industrie/GHD) | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss | Mittelfristig | Hoch | Mittel | Hoch |
| 22 | Wirtschaft | PV-Anlagen auf Bestands- und Neubauten in Gewerbegebieten | Förderprogramm, Kooperation mit SWN | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss, Klimacamp | Langfristig | Hoch | Hoch | Mittel |
| 23 | Stadtkonzern | Erzeugung regenerativer Energien in Neuss und der Region | Ausschöpfung der Potenziale der regenerativen Energieerzeugung auch im Zusammenhang RKN und Kommunen der Umgebung | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss, Klimacamp, SWN | Mittelfristig | Hoch | Hoch | Mittel |

| Nr. | Sektor | Maßnahmentitel | Inhalte des Maßnahmensteckbriefs | Quelle | Fristigkeit | CO ₂ -Reduktion gesamt | Kosten | Nutzen/ Kosten |
|-----|--------------|--|---|---|-------------|--|--|---|
| 24 | Stadtkonzern | Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED | Die vorhandene Straßenbeleuchtung wird kontinuierlich auf LED umgerüstet | Stadt Neuss, SWN | Langfristig | Gering | Mittel | Gering |
| 25 | Stadtkonzern | Erstellung eines Leitfadens zur klimaneutralen Beschaffung im Konzern Stadt Neuss | Verankerung im Handbuch der Verwaltung | Stadt Neuss | Kurzfristig | Mittel, initiiende Maßnahme | Zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | Angabe zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich |
| 26 | Stadtkonzern | Öffentlichkeitswirksame Energiesparmodelle an Neusser Schulen | 50/50 Modelle für Schulen, Energiesparmeister | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss, Klima-Camp | Kurzfristig | Mittel | Mittel | Mittel |
| 27 | Stadtkonzern | Umstellung des Heizenergiebezugs für alle städtischen Gebäude auf erneuerbare Energien | 15 Jahres-Programms zur Umstellung des Heizenergiebezugs (Wärmearbeit) der städtischen Liegenschaften auf regenerative Energien | Stadt Neuss | Langfristig | Zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | Mittel | Angabe zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich |
| 28 | Stadtkonzern | Passivhausstandard bei zukünftigen Neubauten | Passivhausstandard bei zukünftigen Neubauten | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss | Langfristig | Zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | Hoch | Angabe zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich |
| 29 | Stadtkonzern | Erhöhung des Anteils regionaler und saisonaler Lebensmittel sowie des Bio-Anteils | In der Rathauskantine, in Kitas, Ganztagschulen usw. | Stadt Neuss, Klima-Camp | Kurzfristig | Mittel, initiiende Maßnahme | Mittel | Mittel |

| Nr. | Sektor | Maßnahmentitel | Inhalte des Maßnahmensteckbriefs | Quelle | Fristigkeit | CO ₂ -Reduktion gesamt | Kosten | Nutzen/ Kosten |
|-----|--------------|---|--|--|------------------------|--|--|---|
| 30 | Stadtkonzern | Klimafreundlicher Strom im Hafen Neuss | Wechsel zu Öko-Strom ab 2021, Ausbau Eigenerzeugung | NDH | Kurzfristig | Hoch | Hoch | Mittel |
| 31 | Stadtkonzern | Konsequenterer Überwachung der Energie-verbräuche im Stadtkonzern | Aufbau Energiemanagement bei GMN, Einführung eines Smart-Metering-Systems, Installation einer Zentralen Leittechnik | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss | Kurz- bis Langfristig | Hoch | Hoch | Mittel |
| 32 | Stadtkonzern | Erzeugung regenerativer Energien auf städtischen Gebäuden | Ausbau PV auf städtischen Dachflächen | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss, Klimacamp | Langfristig | Hoch | Hoch | Mittel |
| 33 | Stadtkonzern | Energetische Sanierung aller Liegenschaften des Stadtkonzerns | 15 Jahres-Programms zur Sanierung aller eigenen Liegenschaften auf den 3-Liter-Haus-Standard | Stadt Neuss | Langfristig | Zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | Zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | Angabe zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich |
| 34 | Stadtkonzern | Veränderung des Energie-bewusstseins der Stadtverwaltung | Kampagne für energiebewusstes Verhalten in der Stadtverwaltung, Erstellung eines Leitfadens zur energieeffizienten Gebäudenutzung | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss, Klimacamp | Kurzfristig | Mittel | Gering | Hoch |
| 35 | Stadtkonzern | Umstellung Heizungsanlagen NDH | Umstellung Heizungsanlagen NDH ab 2021 | NDH | Mittelfristig | Gering | Mittel | Gering |
| 36 | Stadtkonzern | Schaffung einer energiesparenden Verwaltung | Energiesparende IT in der Verwaltung, Effizientere Nutzung der Büroflächen durch Digitalisierung, LED Beleuchtung in städtischen Gebäuden mit Bewegungsmeldern | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss, Klimacamp | Mittel-bis langfristig | Hoch, plus nicht bezifferbare Maßnahme | Zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | Angabe zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich |

| Nr. | Sektor | Maßnahmentitel | Inhalte des Maßnahmensteckbriefs | Quelle | Fristigkeit | CO ₂ -Reduktion gesamt | Kosten | Nutzen/ Kosten |
|-----|-------------------|---|--|--|--------------------------|--------------------------------------|-------------------|----------------|
| 37 | Private Haushalte | Klima freundliche Wärme-versorgung privater Haushalte | Kooperativer Ausbau der Fernwärmeversorgung an der Rheinschiene, Erschließung des ehemaligen Pierburggeländes mit Fernwärme, Blausteinsweg - Klimaschutzsiedlung Versorgung mit „kalter Nahwärme“ | Stadt Neuss, SWN, E+W | Mittel- bis lang-fristig | Hoch | Hoch | Mittel |
| 38 | Private Haushalte | Ausbau PV-Anlagen für Privatleute | PV Anlagen - Contracting für Privat und Gewerbe (pro Jahr 50 neue PV-Anlagen) | SWN, Klimaschutz in Neuss, Klima-Camp | Kurzfristig | Gering | Mittel | Gering |
| 39 | Private Haushalte | Energieberatung für Privat-haushalte | Förderung Thermographie-Untersuchung, Umfangreiches Beratungsprogramm zum Thema Energieeffizienz und energetische Sanierung, Energieberatung, Stromsparmcheck, Energieberatung, Vorbild Modell Innovation City | Stadt Neuss, NBV, Klimaschutz in Neuss, Klima-Camp | Kurzfristig | Hoch | Gering | Hoch |
| 40 | Private Haushalte | Konzepte zum klimaneutralen Bauen | Erhöhung der Anzahl von emissionsarmen / klimaneutralen Gebäuden durch nachhaltige Innenentwicklung und vertragliche Vereinbarungen | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss | Kurz- bis mittel-fristig | Hoch, initiierende Maßnahme | Projektspezifisch | Mittel |
| 41 | Private Haushalte | Aktivierung privater Gebäude-sanierung | Aktivierung privater Gebäudesanierung, Städtisches Förderprogramm zur energetischen Sanierung, Sanierung im Bestand bei Neusser Bauverein und GWG | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss | Mittel- bis lang-fristig | Hoch | Hoch | Mittel |
| 42 | Private Haushalte | Klimagipfel | Durchführung eines „Klimagipfels“ von Neusser Wohnungswirtschaft und Haus und Grund | Stadt Neuss | Kurzfristig | Mittel, initiierende Maßnahme | Gering | Hoch |
| 43 | Private Haushalte | Austausch alter Heiztechnik | Austausch aller Ölheizungen im Bestand der Neusser Bauverein AG, Ausbau klimaschonende Heiztechnik, Austausch von Gasfeuerstätten / Thermen | NBV/ SWN | Mittel- bis lang-fristig | Hoch | Hoch | Mittel |

| Nr. | Sektor | Maßnahmentitel | Inhalte des Maßnahmensteckbriefs | Quelle | Fristigkeit | CO ₂ -Reduktion gesamt | Kosten | Nutzen/ Kosten |
|-----|-----------------------|---|--|---|--------------------------|--------------------------------------|--------|----------------|
| 44 | Private Haushalte | Effizienz-verbesserung für Privat-haushalte | Förderprogramm zu Effizienzverbesserung für Privat-haushalte (mit Abwrackprämie), Ausgabe von 1000 elektronischen Universal-Heizkörperthermostaten an „Bedarfsempfänger“ in Neuss, von 5000 LED-Leuchtmitteln u.ä. | Stadt Neuss | Mittel- bis lang-fristig | Gering | Gering | Mittel |
| 45 | Private Haushalte | „ELCiN“ Forschungsprojekt | „ELCiN“ Electric City Neuss Forschungsprojekt | SWN | Kurzfristig | Gering, initiierende Maßnahme | Gering | Mittel |
| 46 | Öffentlichkeitsarbeit | Klimapakt | Engagement stadtgeseilschaftlicher Gruppen zur Maßnahmengenerierung, Begleitende Online-Plattform zum Klimapakt | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss, Klima-Camp | Kurzfristig | Hoch, initiierende Maßnahme | Gering | Hoch |
| 47 | Öffentlichkeitsarbeit | Öffentlichkeitsarbeit | „Klimafreundliche Familie“ (Mediale Begleitung einer Familie zum Thema Ernährung, Energiesparen, etc.), „Klima-Fasten“ (Fasten für Klimaschutz und Klimagerechtigkeit (z.B. Verzicht auf Auto, Handy, ...)), Bürgerschützen für das Klima (klimafreundliche Schützenfeste) | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss, Klima-Camp | Kurz- bis lang-fristig | Gering, initiierende Maßnahme | Gering | Mittel |
| 48 | Öffentlichkeitsarbeit | Ausbau der Klimabildung | Vorträge und Workshops zu Themen wie: Klimawandel, Energieeffizienz, Müllvermeidung etc. | Stadt Neuss, Klimaschutz in Neuss, Klima-Camp | Kurz- bis lang-fristig | Gering, initiierende Maßnahme | Mittel | Gering |
| 49 | Kompensation | Baumpflanzungen | Es sollen bis 2035 jährlich fast 1.000 Bäume gepflanzt werden. | Stadt Neuss | Kurzfristig | Gering | Mittel | Gering |

Tabelle 9: Übersichtsliste Maßnahmen

3.1. Verkehr

Mit einem Gesamtanteil der CO₂-Emissionen von 23,3%, ist der Verkehrssektor ein bedeutender Sektor zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2035. Ein großer Anteil der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor, etwa 60%, sind dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zuzuordnen. Der MIV stellt somit einen wichtigen Hebel für die Reduzierung der Emissionen im Sektor dar. Auch der Straßengüterverkehr, also der Last- und Lieferverkehr, trägt zu etwa 27% der Gesamtemissionen im Verkehrssektor bei.

Um die Klimaneutralität 2035 zu erreichen, ist es besonders wichtig, die Verbrennung von Diesel- und Ottokraftstoffen in diesen Bereichen zu reduzieren. Dies entspricht einer Reduzierung des Anteils von MIV und straßengebundenem Güterverkehr und einer Veränderung des Modal Splits (Verteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel) in Richtung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV.

Der Sektor „Verkehr“ hat in der Stadt Neuss sowohl bei der Stadtverwaltung als auch bei der Fridays for Future-Bewegung und den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Neuss einen hohen Stellenwert. Besonders wichtig sind die inhaltliche und organisatorische Vernetzung und Lenkung des Verkehrs innerhalb von Neuss sowie zur direkten Nachbarstadt Düsseldorf bzw. der Nachbarkommunen insgesamt. Das Anliegen vieler Bürgerinnen und Bürger in Neuss ist es, die ÖPNV-Angebote sowie den Rad- und Fußverkehr attraktiver zu gestalten. Das bedeutet, dass eine Ausweitung des Netzes und die Veränderung der Ticketbepreisung (insbesondere zwischen Neuss und Düsseldorf sowie für zahlreiche Pendlerinnen und Pendler) nötig ist.

Im Gesamtkontext eines Mobilitätskonzeptes wird sich auch die Parksituation insbesondere in der Innenstadt deutlich verändern. Mit dem Ziel, mehr Aufenthaltsqualität für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen, werden bisherige Flächen zum Parken im öffentlichen Raum überplant werden müssen. Der dadurch entstehende Platz könnte dann dem Fußgänger- und Radfahrverkehr dienen und Raum für neue Bäume und Grünflächen bieten. Das bisherige Parkraummanagement auf der Straße und in den Parkbauten muss in diesem Zusammenhang dann konzeptionell neu aufgestellt werden.

In den kommenden Jahren ist in Verbindung mit einem wachsenden Anteil von erneuerbaren Energien im Stromsektor von einem Technologiewechsel auf alternative Antriebskonzepte auszugehen. Dadurch kann auch langfristig von einem hohen Einsparpotenzial ausgegangen werden. Infrastrukturprojekte wie PendlerInnenparkplätze, (E-Bike-) Ladestationen oder Mobilstationen werden für einen einfachen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel sorgen.

| | | | | | | | | | | | |
|---|--|--|---|--|---|--------------------------|---|-------------------------|--|--|---|
| Titel Nr. 1 | Verbesserung der Radinfrastruktur in Neuss und der Region | | | | | | | | | | |
| Ziel | Erhöhung des Anteils des Radverkehrs am Modal-Split, Verringerung des Anteils des MIV am Modal-Split | | | | | | | | | | |
| Beschreibung | <p>Maßnahmen, um den Radverkehrsanteil zu steigern, werden seit Jahren konzipiert und kontinuierlich umgesetzt. Mit den in Bau befindlichen Maßnahmen Lückenschluss Kölner/Bonner Straße und dem Umbau der Bergheimer Straße werden kurzfristig zwei wichtige Projekte umgesetzt. Diese sind Teil einer verstärkten Fokussierung auf zentrale Radwegeachsen. Weitere bauliche Maßnahmen werden wichtige Achsen wie beispielsweise die Jülicher Landstraße, die Rheydter Straße, die Further Straße und weitere Abschnitte der Kölner/Bonner Straße sowie den Berghäuschensweg betreffen. Innerstädtisch sind z. B. Verbesserungen an der Hafestraße, der Erftstraße, An der Obererft zu nennen.</p> <p>Um den Anteil des Radverkehrs am Modal-Split in Neuss deutlich zu erhöhen sowie den Anteil des MIV am Modal-Split zu verringern und somit deutliche CO₂-Einsparungen erzielen zu können und außerdem dem Wunsch der Bevölkerung nachzugehen, hat die Stadt Neuss ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Radinfrastruktur in Neuss und der Region erarbeitet.</p> <p>Einige der Maßnahmen werden schon kontinuierlich durchgeführt und sollen weiter ausgebaut werden. So beispielsweise die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr oder die Errichtung von Fahrradabstellanlagen (z.B. Einschließmöglichkeit an der Radstation am Neusser HBF).</p> <p>Andere Maßnahmen umfassen intensive Neuerungen an der Radinfrastruktur, wie der Bau neuer Rad(schnell)-wege und beanspruchen demnach mehr Zeit. Aber auch hier möchte die Stadt vorangehen und den Neusser Teil eines überregionalen Radschnellweges mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW forcieren.</p> <p>Darüber hinaus sollen im Rahmen des Mobilitätsentwicklungskonzeptes weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, auch in Hinblick z.B. auf geschwindigkeitsreduzierte Bereiche bzw. Begegnungszonen, aber auch Fahrradstraßen, Verkehrssicherheit etc. entwickelt werden.</p> <p>Dieses Paket umfasst folgende Einzelmaßnahmen:</p> <table border="1" data-bbox="480 1265 1398 1637"> <tr> <td data-bbox="480 1265 933 1637" rowspan="4">Radweg mit Brückenschlag nach Düsseldorf-Heerdt (neue Hafenbrücke Neuss Düsseldorfer Häfen/Sperwerk)</td> <td data-bbox="933 1265 1398 1350">CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="933 1350 1398 1435">Kosten: Grobschätzung ohne Vorplanung: 2-3 Mio. €</td> </tr> <tr> <td data-bbox="933 1435 1398 1485">Fristigkeit: langfristig</td> </tr> <tr> <td data-bbox="933 1485 1398 1637">Projektbeteiligte: Neuss Düsseldorfer Häfen, Amt für Stadtplanung, Tiefbaumanagement Neuss, ggf. (planungsabhängig) Landeshauptstadt Düsseldorf</td> </tr> </table> <p>Die Stadt Neuss wird die Prüfung und Planung einer Hafenbrücke über den Erftkanal zwischen dem Hafen in Neuss und Düsseldorf-Heerdt mit einer breiten Fahrradspur vorantreiben. Dies ist Kontext der Infrastrukturplanungen der NDH zu synchronisieren.</p> <table border="1" data-bbox="480 1758 1398 2018"> <tr> <td data-bbox="480 1758 933 2018">Radschnellweg forcieren</td> <td data-bbox="933 1758 1398 1843">CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="480 1843 933 2018"></td> <td data-bbox="933 1843 1398 2018">Kosten: laut Kostenschätzung Machbarkeitsstudie >10 Mio. €; die größten Kostenpunkte und Prioritäten sind die Brücken, hier ist Straßen NRW Bauherr und in der Unterhaltung</td> </tr> </table> | | Radweg mit Brückenschlag nach Düsseldorf-Heerdt (neue Hafenbrücke Neuss Düsseldorfer Häfen/Sperwerk) | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | Kosten: Grobschätzung ohne Vorplanung: 2-3 Mio. € | Fristigkeit: langfristig | Projektbeteiligte: Neuss Düsseldorfer Häfen, Amt für Stadtplanung, Tiefbaumanagement Neuss, ggf. (planungsabhängig) Landeshauptstadt Düsseldorf | Radschnellweg forcieren | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | Kosten: laut Kostenschätzung Machbarkeitsstudie >10 Mio. €; die größten Kostenpunkte und Prioritäten sind die Brücken, hier ist Straßen NRW Bauherr und in der Unterhaltung |
| Radweg mit Brückenschlag nach Düsseldorf-Heerdt (neue Hafenbrücke Neuss Düsseldorfer Häfen/Sperwerk) | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | | | | | | | | | |
| | Kosten: Grobschätzung ohne Vorplanung: 2-3 Mio. € | | | | | | | | | | |
| | Fristigkeit: langfristig | | | | | | | | | | |
| | Projektbeteiligte: Neuss Düsseldorfer Häfen, Amt für Stadtplanung, Tiefbaumanagement Neuss, ggf. (planungsabhängig) Landeshauptstadt Düsseldorf | | | | | | | | | | |
| Radschnellweg forcieren | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | | | | | | | | | |
| | Kosten: laut Kostenschätzung Machbarkeitsstudie >10 Mio. €; die größten Kostenpunkte und Prioritäten sind die Brücken, hier ist Straßen NRW Bauherr und in der Unterhaltung | | | | | | | | | | |

| | | |
|--|---|---|
| | | Fristigkeit: langfristig |
| | | Projektbeteiligte: Straßen NRW, Tiefbaumanagement, Amt für Stadtplanung |
| | <p>Der überregionale Radschnellweg von Neuss über Düsseldorf nach Langenfeld soll in Teilen durch die Stadt Neuss selbst geplant und gebaut werden (Baulast Stadt Neuss westlich Schanzenstraße). Das Land NRW soll aufgefordert werden, den wichtigen außerörtlichen Abschnitt östlich der Schanzenstraße mit hoher Priorität weiterzuverfolgen. Im Zuge dessen soll eine Brücke über den Willi-Brandt-Ring und ein Radschnellweg entlang der Rennbahn bis zum Wendersplatz realisiert werden.</p> <p>Die größten Kostenpunkte und Prioritäten sind die Brücken, hier ist Straßen NRW Bauherr und in der Unterhaltung.</p> | |
| | Freigabe Einbahnstraßen für Radgegenverkehr | <p>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</p> <p>Kosten: ist im Einzelfall zu prüfen</p> <p>Fristigkeit: kurzfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Verkehrsangelegenheiten, Amt für Stadtplanung, Tiefbaumanagement</p> |
| | <p>Die wenigen, verbleibenden Einbahnstraßen, die noch nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, werden entsprechend für den Radgegenverkehr freigegeben werden, um das Radfahren in Neuss schneller zu machen.</p> | |
| | Einrichtung von Fahrradzonen und -straßen | <p>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</p> <p>Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar</p> <p>Fristigkeit: langfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Verkehrsangelegenheiten, Amt für Stadtplanung, Tiefbaumanagement</p> |
| | <p>In Neuss soll nach vorhergehender Prüfung das vorhandene Fahrradwegenetz zu Fahrradzonen und -straßen ausgebaut und weitere Fahrradzonen und -straßen errichtet werden. Diese sind zu unterscheiden zu herkömmlichen Radwegen, da sich eine Fahrradstraße auf die gesamte Fahrbahn bezieht und dem Radverkehr hier ein Vorrecht eingeräumt wird.</p> | |
| | Protected Bike Lanes (PBL) | <p>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</p> <p>Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar</p> <p>Fristigkeit: kurzfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Verkehrsangelegenheiten, Amt für Stadtplanung, Tiefbaumanagement</p> |
| | <p>Protected Bike Lanes sind physisch vom Rest des Verkehrs, insbesondere dem MIV, abgetrennte und dadurch für Radfahrer sicherer Radwege. Das vorhandene Fahrradwegenetz soll in Neuss nach vorhergehender Prüfung zu solchen PBL ausgebaut und weitere PBL errichtet werden.</p> | |

| | | |
|--|--|---|
| | Förderung von sicheren und qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: ca. 228.500 €/a |
| | | Fristigkeit: kurzfristig |
| | | Projektbeteiligte: Amt für Verkehrsangelegenheiten, Amt für Stadtplanung, Tiefbaumanagement |
| | In Neuss sollen mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden. Zum einen sollen jährlich 50 Fahrradbügel installiert werden. Zum anderen soll es nach vorhergehender Prüfung jährlich 50 neue abschließbare Fahrradboxen geben. Gleichzeitig soll eine Modernisierung des Bestandes erfolgen. | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme. Vgl. „Modellierung von CO ₂ -Reduktion im Verkehrssektor (Modal Shift)“. | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch, zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch | |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig | |
| Projektbeteiligte | Amt für Stadtplanung Amt für Verkehrsangelegenheiten Tiefbaumanagement Neuss Sozialamt (Radstation) Ggf. Landeshauptstadt Düsseldorf | |

| | |
|--|---|
| Titel Nr. 2 | Ausbau von Park & Ride Plätzen im regionalen Kontext |
| Ziel | Verringerung des Anteils des MIV am Modal-Split, Erhöhung des Anteils des ÖPNV |
| Beschreibung | <p>An wichtigen Haltestellen des SPNV (Schienengebundener Personennahverkehr), sollen neue Park & Ride Parkplätze entstehen. Neben bestehenden Park & Ride Parkplätzen, wie beispielsweise an den S-Bahn-Haltestellen der S11 in Norf oder Allerheiligen, sollen auch die neu angelegten bzw. modernisierten oder erweiterten Parkplätze insbesondere Pendlerinnen und Pendler, aber auch Besucherinnen und Besucher und die Bürgerinnen und Bürger in Neuss dazu bewegen, den Weg mit dem PKW zu verkürzen und auf klimafreundlichere Verkehrsmittel zurückzugreifen. So wird zum einen der CO₂-Ausstoß vermindert. Zum anderen verringert sich der Verkehr in der Innenstadt, es entstehen weniger Staus.</p> <p>Wenn gleichzeitig Parkplätze in der Innenstadt wegfallen sollen (siehe Maßnahme 8), bieten die Park & Ride Parkplätze eine gute Alternative.</p> <p>Es sollen bis 2035 neue Park & Ride Plätze entstehen oder die Kapazitäten an bestehenden P&R-Plätzen erweitert / modernisiert werden. Voraussetzung dafür ist eine optimale Anbindung an den ÖPNV/SPNV.</p> <p>Ein Sonderthema ist der Mobilitätsknotenpunkt Hauptbahnhof im Kontext des ISEK Bahnhofsumfeld bzw. der Entwicklung des Projektes Bauer und Schaurte-Gelände.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht angegeben werden |
| Fristigkeit | Langfristig |
| Projektbeteiligte | <p>VRR, Nachbarkommunen</p> <p>Amt für Stadtplanung</p> <p>Amt für Verkehrsangelegenheiten</p> <p>Tiefbaumanagement Neuss</p> |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 3 | Förderung lokal emissionsfreier Güterverkehre |
| Ziel | Verringerung des Lieferverkehrs in der Innenstadt |
| Beschreibung | <p>Der Lieferverkehr nimmt auch in Neuss stetig zu, insbesondere durch den wachsenden Onlinehandel begründet. Der Lieferverkehr verursacht auf der einen Seite direkte CO₂-Emissionen durch die Lieferfahrzeuge. Auf der anderen Seite werden die Straßen voller, es kommt zu Staus, wodurch wiederum auch indirekt CO₂-Emissionen entstehen können.</p> <p>Demnach sollen in Neuss klimaschutzfreundliche Modelle der Nahlogistik entwickelt werden, um den Lieferverkehr in Neuss, insbesondere in der Innenstadt, zu reduzieren. Die sogenannte letzte Meile, also das letzte Stück in der Lieferkette, wird besonders in den Blick genommen, um die Innenstadt zu entlasten.</p> <p>Mit einem sog. Micro-Hub – einem Verteilzentrum für Waren – am Rande der Innenstadt könnte der motorisierte Innenstadtlieferverkehr deutlich reduziert werden. Statt Transporter mit Verbrennungsmotor können z.B. E-Lastenfahräder oder Street-Scooter eingesetzt werden.</p> <p>Zunächst ist eine Konzeptstudie für die Städte Neuss, Krefeld und Mönchengladbach geplant. Sie soll aufzeigen, wie durch die Einrichtung von Zwischenstationen –den geplanten Micro-Hubs – die Einfahrt von großen Lkw und Transportern in die Innenstadt minimiert werden kann. Auf der letzten Meile wird dann alternativ zu Fuß, per E-Bike oder Street-Scooter zugestellt. Das Konzept soll eine Vorbildfunktion für andere Städte mit einer ähnlichen Größe einnehmen. Nach der Konzeptstudie soll der Micro-Hub umgesetzt werden und der Lieferverkehr in Zukunft klimafreundlicher vonstattengehen.</p> <p>Eine Entwicklung und die Nutzung des Micro-Hubs sind abhängig von dem (freiwilligen) Engagement der Logistikunternehmen. Es gibt derzeit keine Instrumente um z.B. für die sog. „letzte Meile“ den Logistik- und Paketdienstleistungsunternehmen die Anlieferung mit z.B. Lastenrädern vorzuschreiben.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Gering: 200 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: Ca. 180.000 € für die Konzepterstellung |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Gering |
| Fristigkeit | Langfristig |
| Projektbeteiligte | IHK Mittlerer Niederrhein Amt für Wirtschaftsförderung Amt für Stadtplanung |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 4 | Bike-Sharing in Neuss |
| Ziel | Verringerung des Anteils des MIV am Modal-Split, Erhöhung des Radverkehrsanteils |
| Beschreibung | <p>Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split und damit langfristig zur Verringerung des Anteils des MIV am Modal Split soll in Neuss ein Bike-Sharing Angebot etabliert werden.</p> <p>Bei einem solchen öffentlichen Fahrradverleihsystem, das in das in Vorbereitung befindliche Mobilitätskonzept eingebunden werden muss, stehen die Fahrräder an bestimmten öffentlich zugänglichen Stationen jeder Bürgerin und jedem Bürger nach einmaliger Anmeldung zur Verfügung. Im Gegensatz zu einem eigenen Fahrrad müssen sich die Nutzerin und der Nutzer nicht um die Wartung und das sichere Abstellen des Fahrrads kümmern. Des Weiteren wird so das Umsteigen zwischen dem ÖPNV und dem Fahrrad erleichtert.</p> <p>Neben „normalen“ Fahrrädern können auch E-Fahrräder und E-Lastenräder Teil eines solchen Bike-Sharing-Angebotes sein. Mit Lastenrädern können beispielsweise auch schwerere Einkäufe erledigt werden, sodass Wege mit dem Pkw vermieden werden können.</p> <p>Die Stadt Neuss wird prüfen, ob ein privater Anbieter eines Sharing-Angebotes für das Neusser Stadtgebiet mit einer nennenswerten Anzahl (ca. 200) an Rädern infrage kommt.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Gering: 50 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Keine, da über Anbieter finanziert |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Projektbeteiligte | <p>Sharing-Anbieter</p> <p>Stadtwerke Neuss</p> <p>Amt für Stadtplanung</p> <p>Amt für Verkehrsangelegenheiten</p> <p>Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima</p> |

| | | |
|---------------------|---|--|
| Titel Nr. 5 | Öffentlichkeitsarbeit Umweltverbund | |
| Ziel | Verringerung des Anteils des MIV am Modal-Split, Erhöhung des Anteils des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV am Modal Split | |
| Beschreibung | <p>Es ist bereits ein gewisses Umdenken in der Bevölkerung hin zu mehr Fahrradfreundlichkeit und zur vermehrten Nutzung des ÖPNV zu spüren. Dennoch ist eine aktive Bewerbung der klimafreundlichen Verkehre, also des sogenannten Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV), noch immer notwendig. Noch wird zu selten der Umweltverbund genutzt, beispielsweise für Strecken unter 5 km, auch wenn genau auf diesen Wegen diese Verkehrsmittel zum Teil schneller oder gleich schnell sind. Um die Bürgerinnen und Bürger in Neuss vermehrt dazu zu bewegen, das eigene Auto stehen zu lassen oder langfristig gar abzuschaffen, sind zahlreiche öffentlichkeitswirksame Aktionen und Veranstaltung, oftmals zum aktiven Mitmachen, geplant.</p> <p>Es sei an dieser Stelle betont, dass die unten aufgeführten Maßnahmen lediglich einen Anfang darstellen. Darüber hinaus sind noch zahlreiche andere Maßnahmen in den nächsten Jahren denkbar.</p> | |
| | STADTRADELN | <p>CO₂-Reduktion: temporäre Reduktion 10 t/a</p> <p>Kosten: 1.600 €/a</p> <p>Fristigkeit: kurzfristig/jährlich</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima</p> |
| | <p>STADTRADELN ist eine Kampagne des Netzwerks Klima-Bündnis. Das Ziel ist es, in Form eines Wettbewerbes, möglichst viele Kilometer mit dem Fahrrad zurückzulegen. Die Stadt Neuss nimmt seit 2017 jedes Jahr am STADTRADELN teil und konnte bisher jährlich die Vorjahreswerte übertreffen.</p> | |
| | Jobradeln | <p>CO₂-Reduktion: temporäre Reduktion 5 t/a</p> <p>Kosten: 500 €/a</p> <p>Fristigkeit: langfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Betriebliches Gesundheitsmanagement</p> |
| | <p>Jobradeln ist eine stadtkonzerninterne Aktion des betrieblichen Gesundheitsmanagements mit dem Ziel, die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zum Radfahren zu animieren.</p> | |
| | RADar! | <p>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</p> <p>Kosten: 150 €/a</p> <p>Fristigkeit: kurzfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima</p> |
| | <p>Die Meldeplattform RADar! ist ein onlinebasiertes Bürgerbeteiligungs- und Planungsinstrument des „Klima-Bündnis“. RADar! bietet Kommunalverwaltungen sowie Bürgerinnen und Bürgern Möglichkeiten, gemeinsam den Fahrradverkehr in der Kommune zu verbessern und CO₂ einzusparen.</p> | |
| | Öffentlichkeitskampagnen (hier: Miteinander im Straßenverkehr – Tanz der Straße) | <p>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</p> <p>Kosten: Erste/a: Keine</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | mit Förderung der AGFS (Aktionsgemeinschaft Fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte NRW) | Folge: je ca. 30.000 €/a Fristigkeit: kurzfristig Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Amt für Verkehrslenkung |
| | Die Stadt Neuss beteiligt sich an der grundsätzlichen Kampagne der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (AGFS). Darüber hinaus hat die Stadt Neuss eine eigenständige Kampagne zum Miteinander im Straßenverkehr im Sinne des § 1 der Straßenverkehrsordnung hinsichtlich einer gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer untereinander vorbereitet (mit Fördermitteln des Landes/AGFS). Diese Kampagne unter dem Motto „Tanz der Straße“ ist auf mehrere Jahre angelegt und kann in späteren Jahren durch neue thematische Ansätze weitergeführt werden. | |
| | Imagekampagnen zur Stärkung des ÖPNV | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme Kosten: nach Umfang und Dauer Fristigkeit: kurzfristig Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss |
| | Ebenso wird in Zukunft der ÖPNV als echte Alternative zum eigenen Auto vermehrt beworben. Eine Imagekampagne mit Plakataktionen, Internetauftritt, Presseartikeln u.ä. sind denkbar. | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Mittel: 15 t/a plus initiiierende Maßnahmen, bei denen eine mittlere CO ₂ -Einsparung erwartet wird | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Gering: mindestens 32.2250 €/a | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch | |
| Fristigkeit | Kurzfristig | |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss Betriebliches Gesundheitsmanagement Amt für Stadtplanung Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima Schulen | |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 6 | Spritsparmodell |
| Ziel | Schaffung von Anreizen zum Spritsparen im ÖPNV |
| Beschreibung | <p>Mit dem Spritsparmodell werden die Fahrerinnen und Fahrer im ÖPNV animiert, spritsparend zu fahren. Dafür wurde eine Software in allen Bussen installiert, die vor hohem Spritverbrauch warnt. Wenn die Fahrerinnen und Fahrer besonders spritsparend fahren, bekommen sie Bonuszahlungen, gleichzeitig verbrauchen die Stadtwerke Neuss weniger Kraftstoff und sparen so CO₂ und Geld ein.</p> <p>Das Verfahren ist bereits eingeführt, es können bis 5% der Spritkosten eingespart werden. Im Vergleichszeitraum von Januar bis Juni 2019 ergab sich gegenüber den ersten sechs Monaten in 2017 ein Kraftstoffrückgang von rund 40.000 Litern.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Gering: 200 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: 100.000 € einmalig Anschließend eingesparte Spritkosten +20.000 €/a |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 7 | Mobilitätsentwicklungskonzept |
| Ziel | Schaffung von Leitlinien, Programmen und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbands zur Reduzierung des Anteils des MIV am Modal Split (als wesentlicher Teilaspekt des Konzeptes) |
| Beschreibung | <p>Zielsetzung des Mobilitätsentwicklungskonzeptes ist es, Leitlinien, Programme und Maßnahmen für eine spürbare Stärkung der umwelt- und klimafreundlichen Verkehre (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) zu entwickeln und so zu einer deutlichen Reduzierung des MIV (Autos, LKW, Motorräder) beizutragen.</p> <p>Im Bereich des motorisierten Verkehrs müssen emissionsarme Antriebe unterstützt werden. In diesem Zusammenhang ist die Förderung der Elektromobilität hervorzuheben.</p> <p>Damit soll einerseits der bislang nur auf die City bezogene Prozess der „Urbanen Mobilität“ auf gesamtstädtischer Ebene fortgesetzt und auf der anderen Seite ein Beitrag der Mobilität zum Klimaziel der Stadt Neuss geleistet werden.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist es geboten, den Verkehrsentwicklungsplan und dessen Ziele entsprechend den zukünftigen Herausforderungen der Stadtentwicklung und Mobilität zu aktualisieren. Neben der verkehrsplanerischen Herangehensweise wird ein zweiter Schwerpunkt auf einer verfahrensbegleitenden Kommunikationsstrategie liegen. Im Zuge einer engen Bürgerbeteiligung sollen dabei auch verkehrsspezifische Stadtteilkonferenzen stattfinden.</p> <p>Das Konzept enthält konzeptionelle Vorgaben für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Straßennetz/Wegenetz bzw. Vorrangnetz für Radverkehr, ÖPNV, MIV - ÖPNV-Konzept - Maßnahmen der Stadtgestaltung/Verkehrsplanung („Shared Space“/ „Begegnungszonen“) <p>Im ersten Halbjahr 2020 soll die Vergabe an ein externes Verkehrs- und Stadtplanungsbüro inklusive eines begleitenden Büros für Kommunikation und (Konflikt-) Moderation erfolgen. Arbeitsphase 1-2 Jahre.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Gutachten liegt vor. vgl. „Modellierung von CO ₂ -Reduktion im Verkehrssektor (Modal Shift)“; nach der im gesamten Verkehrsbereich eine Reduzierung des jährlichen CO ₂ -Ausstoßes von 12.400 t realistisch erreichbar ist. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: ca. 150.000 € (externe Betreuung) plus MA für die Betreuung intern erforderlich. Hier nur externen Planungskosten aufgeführt, die weiterführenden Kosten ergeben sich aus den Maßnahmen. |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch (im Rahmen der weiterführenden Umsetzung) |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Projektbeteiligte | <p>Amt für Stadtplanung,</p> <p>Amt für Verkehrslenkung,</p> <p>Bauverwaltungsamt,</p> <p>Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima</p> <p>Stadtwerke Neuss</p> <p>Tiefbaumanagement</p> |

| | | |
|--|--|--|
| Titel Nr. 8 | Neuausrichtung der Parksituation (ruhender MIV) | |
| Ziel | Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verringerung des Anteils des MIV am Modal-Split, Reduzierung der Kraftfahrzeuge in der Stadt | |
| Beschreibung | Durch eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu Lasten von bislang als Kurzzeitparkplätze genutzten Flächen soll langfristig das Ziel erreicht werden, die Zahl der Kraftfahrzeuge in der Stadt zu reduzieren. Für die Wege in die Innenstadt sollen anstelle mit dem eigenen PKW andere Verkehrsmittel, wie ÖPNV oder Fahrrad gewählt werden. Das setzt auch eine Neuordnung der verbleibenden Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum in einem Konzept mit den bestehenden Parkbauten voraus. Mit der Reservierung von Parkraum zugunsten von E-Fahrzeugen soll der Umstieg auf die Elektromobilität gefördert werden. | |
| | Neuausrichtung der Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum einschließlich der bestehenden Parkhäuser | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| | | Fristigkeit: mittelfristig |
| | | Projektbeteiligte: Amt für Verkehrsangelegenheiten, City-Parkhaus GmbH |
| | Im Rahmen eines noch aufzustellenden Strategiekonzeptes sollen die Gebühren für das Parken im öffentlichen Raum konzeptionell mit den vorhandenen Parkbauten mit dem Ziel abgestimmt werden, die Nutzung der Parkhäuser deutlich zu attraktivieren und den Parkdruck auf der Straße dadurch deutlich zu verringern. Eine wesentliche Steuerungsmöglichkeit sind dabei die zu erhebenden Parkgebühren. | |
| | Verbesserung der Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes durch Reduzierung des Stellplatzangebotes | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | |
| | Fristigkeit: langfristig | |
| | Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung; Verkehrsangelegenheiten, Tiefbaumanagement | |
| Im öffentlichen Raum, mit dem Schwerpunkt der Innenstadt, sollen für die Pflanzung neuer Bäume, für neue Grünflächen, dem Aufstellen von Radbügeln oder anderen, sicheren Fahrradabstellanlagen oder Gemeinschaftsflächen mit höherer Aufenthaltsqualität für die Bürgerinnen und Bürger zu Lasten von bislang als Parkfläche genutzter Raum geschaffen werden. | | |
| Restriktivere Vergabe von Bewohnerparkausweisen | CO ₂ -Reduktion: 500 t/a | |
| | Kosten: 1.800 €/a (Gebührenwegfall) | |
| | Fristigkeit: langfristig | |
| | Projektbeteiligte: Amt für Verkehrsangelegenheiten | |
| Die Vergabepaxis für Bewohnerparkausweise soll geändert werden. Derzeit ist die Ausstellung eines Bewohnerparkausweises für jede Bewohnerin und jeden Bewohner der Innenstadt mit Erstwohnsitz möglich. Künftig soll – das war einmal Ursprungsentention des StVO-Anwohnerparkens - nur noch ein Ausweis pro Haushalt ausgestellt werden. Die Rechtskonformität mit den aktuellen StVO-Regelungen muss noch abschließend geprüft | | |

| | | |
|--|--|---|
| | werden. Bei derzeit rund 3.000 ausgestellten Ausweisen jährlich, entfallen schätzungsweise 20% auf Zweit- oder Drittfahrzeuge. | |
| | Erhöhung Gebühren Bewohnerparken | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: keine |
| | | Fristigkeit: langfristig |
| | | Projektbeteiligte: Amt für Verkehrsangelegenheiten |
| | <p>Bei der zu erwartenden Anpassung des Gebührenrahmens soll eine deutliche Erhöhung der Verwaltungsgebühren für die Ausstellung von Bewohnerparkausweisen von derzeit 30,00 € auf 100,00 € erfolgen.</p> <p>Derzeit lässt die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr nur eine Höchstgebühr von 30,70 € zu. Diese wird von der Stadt Neuss fast ausgeschöpft. Der Gegenwert einer solchen Parkberechtigung liegt aber um ein Vielfaches höher. Insoweit wird bundesweit derzeit die Diskussion geführt, dass der Gebührenrahmen deutlich (in Rede stehen Gebühren von bis zu 200,00 € jährlich) angehoben wird. Demnach sollen nach Anpassung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) (voraussichtlich ab 2021) auf Bundesebene die verwaltungsinternen Gebührenfestsetzungen geändert werden.</p> | |
| | Reservierung von öffentlichen Parkplätzen für E-Fahrzeuge und Car-Sharing-Angebote | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| | | Fristigkeit: langfristig |
| | | Projektbeteiligte: Projektbeteiligte: Amt für Verkehrsangelegenheiten, Amt für Stadtplanung; Stadtwerke Neuss |
| | „Reguläre“ öffentliche Parkplätze sollen für private E-Fahrzeuge reserviert werden. Gleichzeitig erfolgt die Flächenreservierung für Anbieter von (E-) Car-Sharing. | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Mittel: 500 t/a plus initiiierende Maßnahmen, bei denen eine mittlere CO ₂ -Einsparung erwartet wird | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Gering; zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel | |
| Fristigkeit | Mittel- bis langfristig | |
| Projektbeteiligte | Amt für Verkehrsangelegenheiten | |

| | | | | | | | | | |
|----------------------------------|--|----------------------------------|---|--|---|--|----------------------------|--|-------------------------------------|
| Titel Nr. 9 | Ausbau der Ladeinfrastruktur und Förderung des klimafreundlichen MIV | | | | | | | | |
| Ziel | Verringerung des CO ₂ -Ausstoßes durch den MIV | | | | | | | | |
| Beschreibung | <p>Grundsätzlich soll der Anteil des MIV am Modal Split in Neuss deutlich reduziert werden. Allerdings ist auch klar, dass der MIV nicht gänzlich aus Neuss verschwinden wird und kann. Daher soll der verbleibende MIV möglichst klimafreundlich gestaltet werden. Demnach sollen insbesondere alternative Antriebe gefördert werden.</p> <table border="1" data-bbox="480 504 1398 739"> <tr> <td data-bbox="480 504 933 589">Ausbau Elektro-Ladeinfrastruktur</td> <td data-bbox="933 504 1398 589">CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="480 589 933 638"></td> <td data-bbox="933 589 1398 638">Kosten: 500.000 €/a (Förderung möglich)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="480 638 933 687"></td> <td data-bbox="933 638 1398 687">Fristigkeit: mittelfristig</td> </tr> <tr> <td data-bbox="480 687 933 739"></td> <td data-bbox="933 687 1398 739">Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss</td> </tr> </table> <p>Nachfolgend werden insgesamt 3 Bereiche zur Kategorisierung des Elektro-Ladeinfrastrukturausbaus dargestellt:</p> <p>A) Privater und „halböffentlicher Raum“ B) Öffentlicher Raum C) Konzern Stadt</p> <p>A) Die Elektro-Ladeinfrastruktur soll deutlich ausgebaut werden (Linearer Wachstumsansatz 200 Ladepunkte pro Jahr im Stadtgebiet Neuss). Die Stadtwerke Neuss Energie & Wasser haben mit Stichtag zum 31.12.2019 100 Ladepunkte in Neuss installiert. Die Entscheidung über die Standorte ist vom Nutzungsgrad des jeweiligen Ladepunktes abhängig. Ferner unterscheidet man nach verschiedenen Kategorien der Zugänglichkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „öffentlich zugänglich“, heißt nicht unbedingt, dass sich der Ladepunkt auf städtischem Grund befindet, sondern, dass er rund um die Uhr zugänglich ist - „halböffentlich zugänglich“ heißt, dass der Zugang nur zu bestimmten Geschäftszeiten, wie es bei vielen Discountfilialen der Fall ist, verfügbar ist - „privat zugänglich“ heißt, dass der Ladepunkt nur autorisierten Nutzern zugeordnet ist. <p>Die von den Stadtwerken Neuss installierten Ladepunkte können den vorgenannten Kriterien zugeteilt werden. Damit sind öffentlich zugänglich 32 Ladepunkte, halb öffentlich zugänglich 8 Ladepunkte und rein privat zugänglich 83 Ladepunkte.</p> <p>Die Stadtwerke Neuss Energie und Wasser beabsichtigen ferner weitere 100 Ladepunkte im Jahr 2020 in Neuss zu platzieren, dazu erfolgt die vertriebliche Ansprache von Gewerbetreibenden, Privathaushalten, etc.</p> <p>Diese Ladepunkte bedienen kapazitiv auch den für Neuss zu erwartenden Anstieg von Elektrofahrzeugen. Die Anzahl der Ladepunkte erreicht dabei eine Überdeckung, denn ohne Lademöglichkeit ist die Kaufentscheidung für ein Elektrofahrzeug ein Hemmnis.</p> <p>B) Auch im öffentlichen Straßenraum soll die Ladeinfrastruktur sukzessive ausgebaut werden. Der Ausbaubereich lässt in drei Prioritätsstufen unterteilen. Die Prioritäten orientieren sich an den Bereichen, in denen die PKW-Besitzer aufgrund der baulichen Strukturen auf die öffentlichen Parkflächen im Straßenraum angewiesen sind. Der Innenstadtkern fällt in Kategorie 1, die angrenzenden Stadtteile (Weissenberg, Neusser Furth, Stadionviertel, Dreikönigenviertel, Meertal und Pomona) bilden Kategorie 2 und das übrige Stadtgebiet fällt in die dritte Priorisierungsstufe.</p> <p>Die Ortsmittelpunkte/ Stadtteilzentren werden ebenfalls in der Kategorie 2 untersucht. Hier sind Einzellösungen durch die Ersteller der Infrastruktur möglich, in Verbindung mit einer Rückkoppelung im Kontext des Projektes Ortsmittelpunkte Neusser Süden.</p> | Ausbau Elektro-Ladeinfrastruktur | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahme | | Kosten: 500.000 €/a (Förderung möglich) | | Fristigkeit: mittelfristig | | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss |
| Ausbau Elektro-Ladeinfrastruktur | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahme | | | | | | | | |
| | Kosten: 500.000 €/a (Förderung möglich) | | | | | | | | |
| | Fristigkeit: mittelfristig | | | | | | | | |
| | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|---------------|--|--------------------------|--|-------------------------------------|
| | <p>C) Als dritte Säule des Ladeinfrastrukturausbaus sollen in den nächsten Jahren etwa 100 Ladepunkte auf den Parkplätzen der Schulen oder Verwaltungseinrichtungen entstehen. Die Ladeinfrastruktur soll außerhalb der Schul- bzw. Geschäftszeiten als Lademöglichkeit für die umliegenden Anwohnerinnen und Anwohner freigegeben werden.</p> | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td>Wasserstoffmobilität Region Düsseldorf-Wuppertal-Rhein-Kreis-Neuss</td> <td>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Kosten: keine</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Fristigkeit: langfristig</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss</td> </tr> </table> | Wasserstoffmobilität Region Düsseldorf-Wuppertal-Rhein-Kreis-Neuss | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | Kosten: keine | | Fristigkeit: langfristig | | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss |
| Wasserstoffmobilität Region Düsseldorf-Wuppertal-Rhein-Kreis-Neuss | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | | | | | | | |
| | Kosten: keine | | | | | | | | |
| | Fristigkeit: langfristig | | | | | | | | |
| | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss | | | | | | | | |
| | Die Stadtwerke Neuss Energie & Wasser sind für die Betrachtung der Antriebstechnologie durch Wasserstoff der Initiative „Wasserstoffmobilität Region Düsseldorf-Wuppertal-Rhein-Kreis-Neuss im Rahmen des Wettbewerbsaufrufs Modellkommune/-region Wasserstoffmobilität NRW“ beigetreten. | | | | | | | | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahmen. Es wird eine hohe CO ₂ -Reduzierung erwartet. | | | | | | | | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: 500.000 €/a, Ergänzung zu B + C erforderlich | | | | | | | | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch | | | | | | | | |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig | | | | | | | | |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss, Stadt Neuss | | | | | | | | |

| | | |
|---------------------|---|--|
| Titel Nr. 10 | Leistungs- und Infrastrukturverbesserung des ÖPNV und SPNV | |
| Ziel | Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Modal Split und Verringerung des Anteils des MIV am Modal-Split | |
| Beschreibung | <p>Neben dem Anteil des Fuß- und Radverkehrs soll auch der Anteil des ÖPNV als Bestandteil des Umweltverbundes deutlich ausgebaut werden, um so eine Reduzierung des Anteils des MIV am Modal-Split zu gewährleisten.</p> <p>Dazu soll zum einen die Leistung des ÖPNV verbessert bzw. erhöht werden. Zum anderen sollen die Infrastruktur und die Linienwege ausgebaut werden. Um das zu erreichen sollen u.a. folgende Maßnahmen umgesetzt werden:</p> | |
| | Optimierung und Ergänzung der Buslinien- netzstruktur insb. zwischen den Stadtteilen | <p>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</p> <p>Kosten: ca. 2 Mio. €/a</p> <p>Fristigkeit: mittelfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Stadtwerke Neuss</p> |
| | Die Busliniennetzstruktur, insb. zwischen den Stadtteilen, soll optimiert und ergänzt werden. Das bedeutet z.B., dass mehr Linien zwischen den Stadtteilen etabliert werden sollen und dort vermehrt Busse die Stadtteile miteinander verbinden. Dies wird im Rahmen des Mobilitätsentwicklungskonzeptes überprüft und Konzepte (ggf. auch On-Demand) entwickelt. | |
| | ÖPNV Ausbau – Schnellbuslinie Neuss- Düsseldorf | <p>CO₂-Reduktion: 800 t/a</p> <p>Kosten: ca. 800.000 €/a</p> <p>Fristigkeit: kurzfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Stadtwerke Neuss, Stadt Düsseldorf, Rheinbahn</p> |
| | <p>Es wird eine Schnellbuslinie von Neuss-Reuschenberg über Weckhoven, Hoisten, Rosellerheide, Allerheiligen, Uedesheim nach Düsseldorf Universität/U-Bahn (1-Stunden-Takt, werktags) eingerichtet, zunächst als zweijähriger Test.</p> <p>Aufgrund des in der Bilanzierung zu berücksichtigenden Territorialprinzips, ist diese Maßnahme nur zum Teil anrechenbar.</p> | |
| | Erhöhung der Leistungen im ÖPNV um 10% bis 2029 | <p>CO₂-Reduktion: 3.600 t/a</p> <p>Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar</p> <p>Fristigkeit: langfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Stadtwerke Neuss</p> |
| | Die Leistungen im ÖPNV sollen um 10% bis 2030 erhöht werden. Im Rahmen der Betrauung der Stadtwerke Neuss mit Verkehrsdienstleistungen ist es – basierend auf Regelungen des Vergaberechtes – möglich und geplant, die Verkehrsleistungen in km im Vergleich zur verpflichtenden Fahrleistung/Netzabdeckung (entspricht dem status quo 2018) bis 2030 um ca. 10% zu steigern. Im Rahmen dieser Regelung sind derzeit die Linienwegverlängerung „Klever Straße“ sowie die Schnellbuslinie „Neusser Süden“ vorgesehen. Weitere Projekte sollen in Abstimmung zwischen Stadt und den Stadtwerken Neuss erfolgen (darunter fallen | |

| | | |
|--|---|--|
| | auch Taktverdichtung). Analog wird auch dieser Ansatz für die Rheinbahn (Anteil auf Neusser Gebiet/Abstimmung mit Stadt Düsseldorf als Aufgabenträger erforderlich) sowie der BVR verfolgt werden. | |
| | Ausbau des Straßenbahnnetzes | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| | | Fristigkeit: langfristig |
| | | Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Stadtwerke Neuss, Rheinbahn |
| | Das Straßenbahnnetz soll im Neusser Stadtgebiet ausgebaut werden, insbesondere durch die Weiterführung der Linie 709 durch Hammfeld. Eine Weiterentwicklung der U75/U 81 ist gleichfalls zu prüfen und eine Machbarkeitsstudie zu vergeben. | |
| | Erhöhung des Leistungsumfangs der S- und Regio-Bahnen sowie der Straßenbahnen-Taktung | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| | | Fristigkeit: langfristig |
| | | Projektbeteiligte: VRR, Rheinbahn |
| | Ebenso wird die Stadt Neuss darauf hinarbeiten, dass der VRR bzw. die Rheinbahn den Leistungsumfang der S- und Regio-Bahnen sowie der Straßenbahnen-Taktung erhöhen. | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 4.400 t/a plus initiiierende Maßnahmen, bei denen eine hohe CO ₂ -Einsparung erwartet wird. | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch: 2.800.000/a plus zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbare Kosten | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel | |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig | |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss Amt für Stadtplanung VRR Rheinbahn | |

| | | |
|--|--|---|
| Titel Nr. 11 | Ausbau des schienengebundenen Güterverkehrs | |
| Ziel | Erhöhung des Anteils des schienengebundenen Güterverkehrs und Reduzierung des Anteils des straßengebundenen Güterverkehrs | |
| Beschreibung | Der Straßengüterverkehr ist seit 2014 in Neuss nahezu konstant geblieben. Da der straßengebundene Güterverkehr für den Ausstoß enormer Mengen CO ₂ verantwortlich ist, ist es hier dringend notwendig, den Anteil dieser Verkehrsart zu reduzieren und durch andere, klimafreundlichere Verkehrsarten, wie den schienengebundenen Güterverkehr zu ersetzen. Dafür sind z.T. enorme verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen notwendig. | |
| | Erschließung neuer GI/GE-Gebiete mit schienengebundenem Güterverkehr | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: hoch; zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| | | Fristigkeit: langfristig |
| | | Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Die Bahn AG, Stadt Dormagen, RWE, private Eigentümer |
| | Bei der Planung und Entwicklung neuer Gewerbegebiete ist ein Anschluss an das Gütergleisnetz zwingend zu prüfen. Dies soll beispielhaft beim gemeindeübergreifenden Gewerbegebiet Silbersee, welches als Trimodaler Standort entwickelt werden soll, geschehen. Wo möglich, soll dies auch bei weiteren Gewerbegebieten umgesetzt werden. | |
| | Schaffung neuer Zuführung des Hafens in das DB-Netz | CO ₂ -Reduktion: 300 t/a |
| Kosten: > 30 Mio. € | | |
| Fristigkeit: langfristig | | |
| Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Neuss Düsseldorfer Häfen, Die Bahn AG | | |
| Mit der zweiten Querung des Erftkanals am Hafenecken 5 wird eine nötige Redundanz geschaffen, um die Gleisanschließer im Hafengebiet, über den Hafenbahnhof (Neuss-Hessentor), mit dem DB-Netz zu verbinden. | | |
| Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur im Neusser Hafen | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | |
| | Kosten: > 10 Mio. € | |
| | Fristigkeit: langfristig | |
| | Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Neuss Düsseldorfer Häfen, Die Bahn AG | |
| Die Schieneninfrastruktur im Neusser Hafen soll modernisiert und ausgebaut werden. | | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 300 t/a plus initiiierende Maßnahmen, bei denen eine hohe CO ₂ -Einsparung erwartet wird. | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch: > 40 Mio. € | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel | |
| Fristigkeit | Langfristig | |

| | |
|--------------------------|---|
| Projektbeteiligte | Amt für Stadtplanung Wirtschaftsförderung Neuss Düsseldorfer Häfen Die Bahn AG Stadt Dormagen RWE, Private Eigentümer |
|--------------------------|---|

| | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|
| Titel Nr. 12 | Einrichtung „Wassertaxi“ | | | | | |
| Ziel | Verringerung des MIV und des Straßengüterverkehrs | | | | | |
| Beschreibung | Um die Ziele im Sektor Verkehr zu erreichen, wird die Stadt Neuss auch auf alternative und innovative Lösungen zurückgreifen. Die Schifffahrt kann eine echte Alternative zum Straßenverkehr darstellen und ist wesentlich klimafreundlicher. Mit dem Rhein und dem Neusser Hafen sind zwei gute Voraussetzungen in Neuss gegeben. | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td rowspan="4">Prüfung/Einrichtung eines „Güterwassertaxis“ im Neusser Hafen</td> <td>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td>Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar</td> </tr> <tr> <td>Fristigkeit: langfristig</td> </tr> <tr> <td>Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Neuss Düsseldorf Häfen, Stadt Düsseldorf, Stadt Köln</td> </tr> </table> | Prüfung/Einrichtung eines „Güterwassertaxis“ im Neusser Hafen | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahme | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | Fristigkeit: langfristig | Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Neuss Düsseldorf Häfen, Stadt Düsseldorf, Stadt Köln |
| | Prüfung/Einrichtung eines „Güterwassertaxis“ im Neusser Hafen | | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahme | | | |
| | | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | | |
| Fristigkeit: langfristig | | | | | | |
| Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Neuss Düsseldorf Häfen, Stadt Düsseldorf, Stadt Köln | | | | | | |
| <p>Seit 2012 haben die NDH ihren operativen Hafen- und Eisenbahnbetrieb in das - zusammen mit der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) gegründete – Joint Venture „Rhein-Cargo“ ausgegliedert. In einem Pilotprojekt der RheinCargo soll die Einrichtung eines Güterwassertaxis im Neusser Hafen zur Reduzierung des LKW-Verkehrs im Hafengebiet geprüft werden.</p> <p>In einem ersten Schritt soll die Einrichtung eines Güterwassertaxis im Neusser Hafen zur Entlastung des MIV geprüft werden. Geprüft werden soll eine Verbindung auf dem Rhein zwischen Neuss, Düsseldorf und Köln. Derzeit wird durch die Stadt Köln eine durch die Region Köln/Bonn geförderte Machbarkeitsuntersuchung eines Wasserbussystems erstellt, an der sich die Städte Leverkusen und Wesseling beteiligen. Die Dauer der Studie wird mit rund einem Jahr abgeschätzt.</p> <p>Die Stadt Düsseldorf möchte parallel eine eigene Konzeptidee erarbeiten bzw. eine Machbarkeitsstudie für einen größeren Einzugsbereich zwischen Duisburg und Leverkusen durchführen. Hierbei strebt die Stadt Düsseldorf eine Auftragsvergabe der Machbarkeitsstudie gemeinsam mit der Stadt Neuss an.</p> <p>Bei wirtschaftlich positivem Ergebnis könnte ein solches Taxisystem dauerhaft eingerichtet werden.</p> | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td rowspan="4">Personenschifffahrt als Wasserliniensystem auf dem Rhein</td> <td>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td>Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar</td> </tr> <tr> <td>Fristigkeit: langfristig</td> </tr> <tr> <td>Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Neuss Düsseldorf Häfen, Stadt Düsseldorf, Stadt Köln</td> </tr> </table> | Personenschifffahrt als Wasserliniensystem auf dem Rhein | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahme | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | Fristigkeit: langfristig | Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Neuss Düsseldorf Häfen, Stadt Düsseldorf, Stadt Köln | |
| Personenschifffahrt als Wasserliniensystem auf dem Rhein | | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahme | | | | |
| | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | | | |
| | | Fristigkeit: langfristig | | | | |
| | Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Neuss Düsseldorf Häfen, Stadt Düsseldorf, Stadt Köln | | | | | |
| <p>In einem ersten Schritt soll ein Wasserliniensystem für die Personenschifffahrt zwischen Neuss, Düsseldorf und Köln geprüft werden. Hier sind die Langstrecke (Wasserbus Köln-Düsseldorf mit Zwischenhalten) und die Kurzstrecke (Wassertaxis Neuss/Düsseldorf) zu untersuchen.</p> <p>Bei positivem Ergebnis soll ein solches Wasserliniensystem eingerichtet werden.</p> | | | | | | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahmen. Es wird eine geringe CO ₂ -Reduzierung erwartet. | | | | | |

| | |
|------------------------------|--|
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: Abhängig von Pilotverfahren / Gutachten; ist noch nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Gering |
| Fristigkeit | Langfristig |
| Projektbeteiligte | Amt für Stadtplanung Wirtschaftsförderung Neuss Düsseldorfer Häfen Stadt Düsseldorf Stadt Köln |

| | |
|--|---|
| Titel Nr. 13 | Ausbau multimodaler Mobilitätsstationen |
| Ziel | Vereinfachung des Umstiegs zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, Verringerung des Anteils des MIV am Modal Split |
| Beschreibung | <p>Bei multimodalen Mobilitätsstationen werden Bus- und/oder Bahn-Haltestellen mit Leihfahrrädern, sicheren Fahrradabstellplätzen sowie Ladestellen für Elektromobilität und stationsgebundenem Car-Sharing an einem Ort gebündelt. So soll der Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln für die Kunden einfach und komfortabel gemacht werden.</p> <p>Informationen, Reservierung, Buchung und Abrechnung sollen digital sowie teilweise in Form einer Kommunikationssäule gebündelt werden.</p> <p>Durch die Beauftragung der Stadtwerke Neuss im öffentlichen straßengebundenen Personenverkehr ist die Errichtung von Mobilstationen im weiteren Stadtgebiet vorgesehen. Im Bereich der Haltestelle Niedertor befindet sich die erste Mobilitätsstation in der konkreten Umsetzungsphase.</p> <p>Die Errichtung von weiteren Mobilitätsstation ist neben den klassischen ÖPNV-Verknüpfungspunkten auch an Endhaltestellen und im Zuge von Quartiersentwicklungen und Ortsmittelpunkten auch auf Basis der Direktvergabe der Verkehrsdienstleistung an die Stadtwerke Neuss vereinbart. Zu Art und Umfang sind noch Regelungen zwischen der Stadt und den Stadtwerken Neuss erforderlich.</p> <p>Bis zum Jahr 2029 wird der Ausbau von insgesamt zehn weiteren Stationen angestrebt.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme. Es wird eine hohe CO ₂ -Reduzierung erwartet. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch: Ca. 250.000 €/Station; Betriebskosten 10-25% der Investkosten, je nach Ausgestaltung der Mobilstation |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig |
| Projektbeteiligte | Amt für Stadtplanung Amt für Verkehrsangelegenheiten Stadtwerke Neuss |

| | |
|---------------------------------|---|
| Titel Nr. 14 | Förderung des klimafreundlichen ÖPNV |
| Ziel | Verringerung der CO ₂ -Emissionen des ÖPNV |
| Beschreibung | Grundsätzlich ist der ÖPNV dem MIV vorzuziehen, wenn es darum geht Emissionen einzusparen. Allerdings stoßen auch herkömmliche Dieselfahrzeuge große Mengen an CO ₂ aus. Daher ist im Hinblick auf die Klimaneutralität nicht nur der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur und das Erhöhen des Angebotes entscheidend, sondern auch die Förderung des klimafreundlichen ÖPNV, beispielsweise durch E-Fahrzeuge. |
| | Umrüstung Flotten zu Elektro- und Hybrid-Flotten |
| | CO ₂ -Reduktion: 500 t/a |
| | Kosten: 8 Mio. € (Fördermittel möglich) |
| | Fristigkeit: kurzfristig |
| | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss |
| | <p>Im Rahmen der Direktvergabe von Verkehrsdienstleistungen an die Stadtwerke Neuss ist die schrittweise Elektrifizierung der Busflotte (oder alternative lokal emissionsfreie Antriebe) vorgesehen (bis 2029). In der mittelfristigen Beschaffungsplanung ist vorgesehen, dass im Jahr 2020 zehn Niederflurgelenkfahrzeuge aus den Beschaffungsjahren 2007 und 2008 (Euro V/EEV, EEV: Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) durch moderne Hybridbusse ersetzt werden. Gleichzeitig sollen die, bereits im Jahr 2019 ersetzten, aber im Fuhrpark verbliebenen, vier Standardbusse (Euro IV) ebenfalls bei bestätigtem Bedarf (Schnellbuslinie im Neusser Süden, Ausweitung des Linienbetriebes Taxibuslinie 857T mit Linienbussen, Shuttle- Bus Taubental) gegen Busse mit modernster Abgasnachbehandlung getauscht werden.</p> <p>Im Fuhrpark verbliebene Fahrzeuge (Euro IV) werden mit einem Abgasnachbehandlungssystem, soweit technisch möglich, nachgerüstet. Förderanträge werden auf den Weg gebracht. D.h., dass alle 19 herkömmlichen Euro V/EEV-Busse aus den Jahren 2010 bis 2012 unter Zuhilfenahme des Sofortprogramms „Saubere Luft“ einer Nachrüstung mit Euro VI-Systemen unterzogen werden.</p> <p>Die Ersatzbeschaffungen für die Jahre 2007/2008 werden durch 12 Hybridfahrzeuge (Euro VI) erfolgen, sollten in der technischen Ausführung PEV (Plug in Hybrid) Versionen verfügbar sein, so wird auch diese Möglichkeit geprüft.</p> <p>Aufgrund der Tatsache, dass batteriebetriebene Antriebstechnologien einen Standard in der Zukunft bilden werden, sollen in 2020 drei E- Bussen im Bestand der Busflotte vorhanden sein. Da davon auszugehen ist, dass sowohl die Förderung für Fahrzeuge als auch Infrastruktur nur zeitlich verfügbar sein wird, soll ein erster Ladepunkt für das Opportunity Charging (Laden außerhalb des Standortes Moselstraße) vorgenommen werden.</p> |
| Prüfung Schaffung E-Oberleitung | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | Kosten: Umrüstung Busse > 60 Mio. €; Infrastruktur: rd. 8 Mio. € |
| | Fristigkeit: langfristig |
| | Projektbeteiligte: Amt für Stadtplanung, Stadtwerke Neuss |
| | <p>Nach dem Beispiel der Stadt Solingen soll in Neuss die Schaffung von Oberleitungen für Oberleitungsbusse geprüft werden.</p> <p>Diese Busse sind im Stadtbusverkehr eingesetzte Stadtlinienbusse und werden im Gegensatz zu herkömmlichen Bussen nicht von einem Verbrennungsmotor, sondern von einem oder mehreren Elektromotoren angetrieben. Den Fahrstrom beziehen sie – ähnlich einer Straßenbahn – mittels Stromabnehmern aus einer über der Fahrbahn gespannten Oberleitung. Es wird gewährleistet, dass der Strom aus Erneuerbaren Energien bezogen wird.</p> |

| | |
|--|---|
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 500 t/a plus initiiierende Maßnahme, bei denen eine hohe CO ₂ -Einsparung erwartet wird. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch; Kostenschätzung zur Zeit nicht möglich, es ist von einem hohem Millionenbetrag auszugehen |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss |

| | | |
|------------------------------|--|--|
| Titel Nr. 15 | Neuausrichtung des Mobilitätsmanagements des Stadtkonzerns hin zur Klimaneutralität | |
| Ziel | Erhöhung des Anteils des Radverkehrs der Stadtverwaltung am Modal-Split, CO ₂ -Einsparungen durch die Umstellung auf E-Fahrzeuge | |
| Beschreibung | Durch Pendelwege und Dienstreisen mit dem PKW werden große Mengen CO ₂ freigesetzt. Da der Stadtkonzern vorangehen will, sollen klimafreundlichere Verkehrsmittel innerhalb des Stadtkonzerns erheblich an Bedeutung gewinnen. Dabei ist das erste Mittel der Wahl das Fahrrad. Dienstreisen mit dem PKW sollen durch E-Fahrzeuge klimafreundlicher gestaltet werden. | |
| | Einführung einer Mitfahrbörse/Mitfahrportal in der Verwaltung | CO ₂ -Reduktion: 100 t/a Kosten: 3.000 € Fristigkeit: kurzfristig Projektbeteiligte: Verwaltungsdigitalisierung |
| | Innerhalb der Verwaltung soll eine Mitfahrbörse oder ein Mitfahrportal etabliert werden, sodass für den Weg zur Arbeit Fahrgemeinschaften gebildet werden können, um die Anzahl der PKW zu reduzieren bzw. effizienter zu nutzen. | |
| | Etablierung eines Betriebsfuhrparks der Stadt Neuss mit Fahrrädern, Pedelecs, E-bikes, E-Fahrzeugen mit Option zum öffentlichen Car-Sharing | CO ₂ -Reduktion: 200 t/a Kosten: 1,5 Mio. € Fristigkeit: mittelfristig Projektbeteiligte: Referat für Antikorrup-tion/Zentrale Vergabestelle |
| | Ein Fuhrpark der Verwaltung mit Pedelecs, Fahrrädern und e-Bikes besteht bereits, soll aber in Zukunft deutlich ausgebaut werden. Gleiches gilt für die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern etc. für Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Stadtkonzerns. Für die Optimierung des PKW-Fuhrparkes erfolgt derzeit eine komplexe Erfassung der Dienstreisen innerhalb der Verwaltung. So kann anschließend errechnet werden, ob sich ein zentraler Betriebsfuhrpark mit E-Fahrzeugen für die Stadt Neuss lohnt. Ziel ist die Reduzierung der Dienstreisen mit privaten PKW. Die Dienstreisen werden klimafreundlicher. In einem ersten Schritt soll der Fuhrpark nur für den Dienstgebrauch zur Verfügung stehen. In einem zweiten Schritt können Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung die Fahrzeuge auch nach Dienstende nutzen. In einem dritten Schritt sollen die Fahrzeuge als Car-Sharing Angebot für die Bürgerinnen und Bürger zur Verfügung stehen. | |
| | CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Gering: 300 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: 1.503.000 € einmalig | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Gering | |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig | |
| Projektbeteiligte | Verwaltungsdigitalisierung, Referat für Antikorrup-tion/ Zentrale Vergabestelle | |

| | | |
|---|---|--|
| Titel Nr. 16 | Bürgerfreundliche Anpassung der ÖPNV-Preise | |
| Ziel | Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Modal Split, Verringerung des Anteils des MIV am Modal Split | |
| Beschreibung | Um die in Kapitel 2.1 beschriebenen strategischen Ziele im Sektor „Verkehr“, insbesondere die Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Modal Split, zu erreichen, ist neben einer Leistungssteigerung und Infrastrukturmaßnahmen im Bereich ÖPNV auch eine weitere Attraktivierung nötig und geplant. Diese Attraktivierung sieht eine bürgerfreundliche Anpassung der ÖPNV-Preise vor. | |
| | VRR-weites oder regionales „365-Tage-Ticket“/ „Wabe 521“ mit Kostenübernahme Land NRW/Bund | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| | | Fristigkeit: langfristig |
| | | Projektbeteiligte: VRR |
| | Das 365-Tage-Ticket soll zum Preis von umgerechnet einem Euro pro Tag zum uneingeschränkten Fahren im gesamten VRR-Gebiet oder einer bestimmten Region um Neuss herum berechtigen. Das Ticket wird jedoch nicht tageweise verkauft, sondern nur für ein gesamtes Jahr. | |
| | Abschaffung der „Preisstufe B“ zwischen Neuss und Düsseldorf | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: 1,7 - 2,4 Mio. €/a |
| | Fristigkeit: kurzfristig | |
| | Projektbeteiligte: VRR | |
| Die Abschaffung der „Preisstufe B“ ist vor allem für Pendlerinnen und Pendler oder Besucherinnen und Besucher, die nach Düsseldorf reisen, relevant. Mit der Abschaffung der Preisstufe soll der Sprung zwischen den Ticketpreisen verhindert werden und macht damit die Fahrten zwischen Neuss und Düsseldorf kostengünstiger. | | |
| Einführung des „next-Ticket 2.0“ im 2. Quartal 2020 zwischen Neuss und Düsseldorf | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | |
| | Kosten: ca. 1,25 Mio. € / 2 Jahre | |
| | Fristigkeit: kurzfristig | |
| | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss | |
| Das „next-Ticket“ soll Ticketpreise so gestalten, dass die Ticketpreise sich nach der zurückgelegten Distanz richten. Bei dem smartphonebasierten elektronischen Tarif werden durch eine App die Fahrten des Fahrgastes erfasst. Es wird diesem auf Basis eines kilometerbasierten elektronischen Tarifs automatisiert ein Preis zugewiesen. Für den Fahrgast heißt dies, dass er nur die Nahverkehrsleistungen zahlt, die er tatsächlich in Anspruch genommen hat. | | |
| „Kombiticket ÖPNV“ für Kulturveranstaltungen der Stadt Neuss | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | |
| | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | |
| | Fristigkeit: kurzfristig | |
| | Projektbeteiligte: Kulturamt | |

| | |
|--|--|
| | Nach vorheriger Prüfung werden Eintrittskarten für Kulturveranstaltung des Stadtkonzern Neuss auch als Tickets für den ÖPNV gelten. Konkret muss geprüft werden, ob das Ticket nur für den VRR oder für den VRR und den VRS gelten soll. |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahmen. Es wird eine mittlere CO ₂ -Einsparung erwartet. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch: 1,7 – 2,4 Mio. €/a plus zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbare Kosten |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Gering |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig |
| Projektbeteiligte | Kulturamt Stadtwerke Neuss VRR |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 17 | Klimafreundliche Verkehrsführung |
| Ziel | Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Modal Split, Verringerung des Anteils des MIV am Modal Split |
| Beschreibung | Mit klimafreundlicher Verkehrsführung ist gemeint, dass möglichst geringe Stauzeiten entstehen und dem klimafreundlicheren Verkehr Vorrang gewährt wird. Das kann auch die (weitestgehende) Verbannung einer Verkehrsart bedeuten. Die klimafreundliche Verkehrsführung wird im Rahmen des Mobilitätsentwicklungskonzepts untersucht. |
| | Optimierung der Schaltung von Ampelanlagen und/oder Wegfall von Ampelanlagen |
| | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| | Fristigkeit: mittelfristig |
| | Projektbeteiligte: Amt für Verkehrsangelegenheiten |
| | Durch die Optimierung der Schaltung von Ampelanlagen sollen den klimafreundlichen Verkehr, wie dem Rad- und Fußverkehr und dem ÖPNV Vorrang vor dem MIV gewährt werden. Ebenso ist das Ziel, die Stauzeiten in Neuss zu reduzieren, um den CO ₂ -Ausstoß stehender Fahrzeuge zu reduzieren. Aus diesem Grund können auch nach vorheriger Prüfung Ampelanlagen wegfallen und beispielsweise durch Kreisverkehre ersetzt werden, wenn dies den Verkehrsfluss verbessert. |
| | Entwicklung von „PKW-armen“ Zonen im Innenstadtbereich |
| | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| | Fristigkeit: langfristig |
| | Projektbeteiligte: Amt für Verkehrsangelegenheiten |
| | Im Neusser Innenstadtbereich werden „PKW-arme“ Zonen entwickelt. Bis auf Anrainerverkehr und Lieferverkehr sind dort keine PKW mehr erlaubt. Auch der Lieferverkehr soll reduziert werden (siehe Maßnahme Nr. 3). Solche „PKW-arme“ Zonen werden für die Sebastianus-Str. und die Hymgasse kommen. Nach vorheriger Prüfung wird die Anzahl der „PKW-arme“ Zonen nach und nach erhöht. |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahmen. Es wird eine mittlere CO ₂ -Reduzierung erwartet. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Angabe zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich |
| Fristigkeit | Mittel- bis langfristig |
| Projektbeteiligte | Amt für Verkehrsangelegenheiten Amt für Stadtplanung |

| | | |
|--|---|---|
| Titel Nr. 18 | Schaffung klimafreundlicher Mobilität in den NDH | |
| Ziel | Verringerung mobilitätsbedingter CO ₂ -Emissionen in den NDH | |
| Beschreibung | Neben dem Schiffsverkehr spielt auch der schienenbezogene und straßenbezogene Verkehr in den Neuss Düsseldorfer Häfen eine wichtige Rolle. Diese zwei Verkehrsarten sollen in den zum Stadtkonzern gehörenden Neuss Düsseldorfer Häfen klimafreundlicher gestaltet werden. | |
| | Flottenumstellung Dienstfahrzeuge der NDH/RC auf E-Mobilität | CO ₂ -Reduktion:300 t/a Kosten: 1,5 Mio. € Fristigkeit: mittelfristig Projektbeteiligte: Neuss Düsseldorfer Häfen |
| | Die Kraftfahrzeuge (ca. 80 Stück) der Neuss Düsseldorfer Häfen werden auf klimaneutrale Antriebe umgerüstet, die Einbeziehung der RC-Kfz in Abstimmung mit der HGK wird angestrebt. Dazu wird ab 2021 die Ladeinfrastruktur an den Standorten geschaffen. Anschließend findet die Umstellung im Rahmen der turnusmäßigen Regeneration statt (Sonderfahrzeuge sind abhängig von technischer Umsetzbarkeit) Das Pilotvorhaben der NDH „alternative Antriebe“ (Wasserstoff) ist zu dabei berücksichtigen. | |
| | Prüfung Umstellung Rangierfahrzeuge Neuss auf alternative Antriebe | CO ₂ -Reduktion: 1.000 t/a Kosten: > 50 Mio. € Fristigkeit: mittelfristig Projektbeteiligte: Neuss Düsseldorfer Häfen |
| | Seit 2012 haben die NDH ihren operativen Hafen- und Eisenbahnbetrieb in das - zusammen mit der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) gegründete – Joint Venture “RheinCargo” ausgegliedert. Der Ersatz für bisher dieselbetriebene Antriebsmittel im Rangierbetrieb in Neuss hat relevantes Co ₂ -Einsparpotential und soll deshalb geprüft werden. Dazu wird in 2020 eine Abstimmung mit dem Mitgesellschafter HGK zum weiteren Vorgehen erfolgen. | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 1.300 t/a | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch: > 51,5 M € | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel | |
| Fristigkeit | Mittelfristig | |
| Projektbeteiligte | Neuss Düsseldorfer Häfen | |

| | |
|--|---|
| Titel Nr. 19 | Konsequente Digitalisierung in allen Bussen und Bahnen |
| Ziel | Attraktivierung des ÖPNV |
| Beschreibung | Zur Attraktivierung des ÖPNV werden alle Busse und Bahnen mit kostenlosem WLAN ausgestattet. Ebenso wird es an allen Haltestellen WLAN geben. |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme. Es wird eine geringe CO ₂ -Reduzierung erwartet. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: Busse 100.000 €; Haltestellen rd. 1.500€ je Haltepunkt; Betriebskosten je Hotspot rd. 600 €/a |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Gering |
| Fristigkeit | Mittelfristig |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss Rheinbahn |

3.2. Wirtschaft

Der Wirtschaftssektor hat mit 36,6 den größten Anteil der Gesamtemissionen und hat somit einen immensen Einfluss auf die Erreichung der Klimaneutralität 2035. Die CO₂-Emissionen wurden im Jahr 2018 überwiegend durch die Produktion und zum Teil durch den Gebäudebetrieb verursacht.

Etwa 50% der CO₂-Emissionen entstehen im Wirtschaftssektor durch den Stromverbrauch. Der Stromverbrauch stellt einen wichtigen Hebel für die Reduzierung der Emissionen im Sektor dar. Auch der Verbrauch von Erdgas stellt eine bedeutende Emissionsquelle (23% der Emissionen) dar.

Um die Klimaneutralität 2035 zu erreichen, ist es besonders wichtig, diese Strom- und Erdgasverbräuche zu reduzieren. Dieses kann beispielsweise durch eine Verbesserung der Energieeffizienz in der Produktion sowie die energetische Sanierung der Gebäude erreicht werden. Essentiell ist außerdem die Nutzung von Strom gewonnen aus Erneuerbaren Energien. Durch die Reduzierung des Ressourcenverbrauches können die Unternehmen außerdem langfristig Kosten einsparen.

Der Sektor „Wirtschaft“ hat in der Stadt Neuss insbesondere durch die Produktion einen hohen Stellenwert und eine hohe Bedeutung. Insbesondere die Produktionsbetriebe in Neuss können einen hohen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität 2035 leisten, da sie sich in der Produktion zurzeit noch häufig auf energieintensive Prozesse stützen.

Die Stadt Neuss plant, Unternehmen dabei zu unterstützen, emissionsärmer zu handeln oder zu produzieren. Durch die Zusammenarbeit mit Akteuren aus dem Gewerbe und der Industrie zeigte sich der Bedarf für vermehrten Zugang zu Informationen sowie an Vernetzung zwischen den Unternehmen. Die Neusser Unternehmen wünschen sich auch zunehmende Unterstützung seitens der Stadt Neuss beim Auffinden und Beantragen von landes- und bundesweiten Förderprogrammen wie auch Förderprogramme der Stadt Neuss. Dieser Wunsch wurde bei der Veranstaltung „Klimaschutz in Neuss“ geäußert.

Die IHK ergänzt dieses Portfolio durch die Energieeffizienzberatung, das IHK-Energieeffizienz-Netzwerk sowie durch das Klimaschutz-Coaching und Veranstaltungen.

Es ist zu beachten, dass bei emissionsmindernden Maßnahmen in Produktionsbetrieben der Mindeststandard durch europäische oder nationale Vorschriften bestimmt wird.

| | | |
|---|--|--|
| Titel Nr. 20 | Unterstützung/Kooperationen zu Klimaneutralität von Neusser Unternehmen | |
| Ziel | Unternehmen sollen dazu gewonnen werden, Klimaschutzmaßnahmen durchzuführen | |
| Beschreibung | Mit 854.599 Tonnen CO ₂ -Emissionen ist die Neusser Wirtschaft für den höchsten Anteil der Gesamt-CO ₂ -Emissionen verantwortlich. Deswegen können Unternehmen in Neuss einen großen Beitrag zur Erreichung des Neusser Ziels der Klimaneutralität 2035 leisten. Die Stadt Neuss wird die Unternehmen in Zukunft vermehrt auf dem Weg zu mehr Klimaschutz unterstützen. | |
| | Veranstaltungen | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: 49.000 €/a |
| | | Fristigkeit: kurzfristig |
| | | Projektbeteiligte: Amt für Wirtschaftsförderung |
| | Organisation und Durchführung von Veranstaltungen für Unternehmen rund um das Thema „Klimaschutz/ Energieeinsparung“. Es sind verschiedenen Formate (Unternehmerfrühstücke, Abendveranstaltungen etc.) geplant. Eine Zusammenarbeit mit bestehenden Unternehmensnetzwerken (z. B. WINS e. V.) wird angestrebt. | |
| | Broschüre „Nachhaltiges Bauen“ | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: keine |
| Fristigkeit: kurzfristig | | |
| Projektbeteiligte: Amt für Wirtschaftsförderung | | |
| Neuaufgabe der bestehenden Broschüre mit dem Ziel, Immobilieneigentümer und Grundstückskäufer noch stärker als bislang, bereits in den ersten Gesprächen und der frühen Phase der Planung bezüglich des Themenkomplexes der Energieeinsparung zu sensibilisieren. Dabei wird die Broschüre Themenbereiche wie Energieversorgung, Energieeffizienz der Gebäude, Wasser- und Regenwassernutzung, Flächeninanspruchnahme und Mobilität abdecken. Die Ziele dieser Broschüre werden sich am Ziel der Klimaneutralität orientieren und dementsprechend ambitioniertere Zielvorgaben beinhalten. | | |
| Aktive Bewerbung im Newsletter der Wirtschaftsförderung | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | |
| | Kosten: keine | |
| | Fristigkeit: kurzfristig | |
| | Projektbeteiligte: Amt für Wirtschaftsförderung, Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima | |
| Regelmäßige Berichterstattung über verschiedene Punkte rund um den Themenkomplex „Energieeffizienz/Klimaschutz“ im Newsletter der Wirtschaftsförderung, der monatlich an eine dreistellige Zahl an Neusser Unternehmen versendet wird. Themen werden u.a. sein: - Beratung zu Fördermöglichkeiten - Energiesparberatung/Energiespartipps - Informieren über aktuelle Projekte der Stadt Neuss - Werben für Projekte wie beispielsweise STADTRADELN | | |

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Beratung zu nachhaltiger Mobilität - Informieren über Veranstaltungen zum Thema Klimaschutz <p>Dies trägt zur Aufklärung aber auch zum Mitmachen der Unternehmen an o.g. Aktionen bei.</p> | |
| Energienetzwerke | <p>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</p> <p>Kosten: 25.500 €/a</p> <p>Fristigkeit: kurzfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Amt für Wirtschaftsförderung</p> |
| <p>Die Stadt Neuss startet Netzwerke, z.B. ein Kooperationsprojekt zwischen Kommunen und der örtlichen Wirtschaft mit dem Ziel der Betriebskostensenkung unter gleichzeitiger Schonung der natürlichen Ressourcen. Dabei sind produzierende Unternehmen, Dienstleister und Sozialeinrichtungen wie auch das Handwerk gleichermaßen angesprochen.</p> | |
| Energiemanagementsysteme für Unternehmen | <p>CO₂-Reduktion: 20.000 t/a</p> <p>Kosten: 74.500 €/a</p> <p>Fristigkeit: kurzfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Amt für Wirtschaftsförderung</p> |
| <p>Die Stadt Neuss unterstützt Unternehmen, Energiemanagementsysteme in ihren Betrieben einzuführen. Ein systematisches Energiemanagement kann die Energieeffizienz in Unternehmen und Organisationen fortlaufend erhöhen sowie den Energieverbrauch und die damit verbundenen Treibhausgasemissionen mindern. Durch die Kostenentlastungen stärkt es zudem die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.</p> | |
| Fördermittelberatung zu Fördermitteln des Landes NRW | <p>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</p> <p>Kosten: keine</p> <p>Fristigkeit: kurzfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Stabsstelle Fördermittelmanagement, Amt für Wirtschaftsförderung</p> |
| <p>Unter Einbeziehung der städtischen Stabsstelle für Fördermittelmanagement werden Unternehmen durch die Stadt Neuss dabei unterstützt, Fördermittel zu finden und zu beantragen.</p> | |
| Neue(s) Klimaschutzteilkonzept(e) | <p>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</p> <p>Kosten: Ca. 25.000 € pro Konzept (50% Förderung möglich)</p> <p>Fristigkeit: mittelfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Amt für Wirtschaftsförderung</p> |
| <p>Im Gewerbegebiet „Habichtweg/Am Blankenwasser“ wurde ein Klimaschutzteilkonzept Gewerbe erarbeitet. Es sollen weitere Klimaschutzteilkonzepte in Gewerbegebieten erarbeitet werden (z.B. Ziegeleistraße Holzheim), sofern nach einer Unternehmensbefragung eine</p> | |

| | |
|--|---|
| | ausreichende Anzahl an Unternehmen teilnehmen würde. Ziel der Klimaschutzteilkonzepte für Gewerbegebiete in Neuss ist es, die Treibhausgasemissionen und Energieverbräuche zu reduzieren. Die Konzepte orientieren sich dabei an der Erreichung des Klimaschutzziels der Stadt Neuss. |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 20.000 t/a plus initiiierende Maßnahmen, bei denen eine hohe CO ₂ -Einsparung erwartet wird. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: 174.000 €/a |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig |
| Projektbeteiligte | Amt für Wirtschaftsförderung Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima Bürgermeisteramt - Stabsstelle Fördermittelmanagement |

| | |
|--|---|
| Titel Nr. 21 | Kommunales Investitionskosten-Förderprogramm für Nicht-Wohngebäude |
| Ziel | Effizienzverbesserung von Nicht-Wohngebäuden durch kommunales Investitionskosten-Förderprogramm |
| Beschreibung | <p>Die Stadt legt ein kommunales Investition-Förderprogramm von 1.000.000 € zur Effizienzverbesserung von Nicht-Wohngebäuden (Industrie/GHD) in Neuss auf.</p> <p>Pro nachgewiesener Einsparung von 10 kWh Strom, welche durch einen Energieberater geprüft wird, fördert die Stadt das Unternehmen mit 1 € (ausgeschlossenen Produktionsprozesse).</p> <p>Außerdem wird unter Einbeziehung der städtischen Stabsstelle für Fördermittelmanagement seitens der Wirtschaftsförderung eine Initiative gestartet, die Neusser Unternehmerschaft monetär - ggf. in Kombination mit Fördermitteln von Land und/oder Bund - im Rahmen von Beratungsleistungen und/oder Investitionen zu unterstützen und Anreize zur Umsetzung klimafreundlicher Ansätze zu schaffen.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 5.000 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: 1.000.000 € einmalig |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch |
| Fristigkeit | Mittelfristig |
| Projektbeteiligte | Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima Stadtwerke Neuss |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 22 | PV-Anlagen auf Bestands- und Neubauten in Gewerbegebieten |
| Ziel | Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien in Gewerbegebieten |
| Beschreibung | <p>Die Dachflächen der Unternehmen in Neuss bieten ein großes Potenzial für die Installation von PV-Anlagen. Zu den meist großen Flächen auf dem Dach kommen unzählige Freiflächen in Industrie- und Gewerbegebieten hinzu, die als Konversionsflächen ausgewiesen sind. Die Unternehmen profitieren nicht nur finanziell (direkt) vom selbst erzeugten Solarstrom. Sie sichern mit der PV-Anlagen-Investition auch ihre Stromkosten langfristig ab und steigern zudem ihr (ökologisches) Image in der Öffentlichkeit.</p> <p>Die Stadtwerke Neuss legen in Kooperation mit der Stadt Neuss ein Förderprogramm auf, um Unternehmen bei der Anschaffung von PV-Anlagen zu unterstützen. Das Förderprogramm könnte in Sachen wie Beratung (SWN), Prüfung der technischen Voraussetzungen (SWN) und finanzieller Unterstützung (Stadt Neuss) Unterstützung bieten. Umsetzung einer Nutzung von 25% aller GE/GI-Flächen.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 12.000 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch: 37.000.000 € einmalig |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Langfristig |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss |

3.3. Stadtkonzern

Die kommunale Verwaltung hat mit 1,1% den kleinsten Anteil der Gesamtemissionen, zugleich aber einen bedeutenden Einfluss auf zahlreiche Rahmenbedingungen, die den Weg zur Klimaneutralität erleichtern und fördern. Die CO₂-Emissionen innerhalb der kommunalen Verwaltung konnten im Jahr 2018 überwiegend auf den Verbrauch von Strom und Erdgas zurückgeführt werden.

Fast 50% der CO₂-Emissionen entstehen in der kommunalen Verwaltung durch den Stromverbrauch. Der Stromverbrauch ist somit ein bedeutender Faktor für die Reduzierung der Emissionen in der kommunalen Verwaltung.

Um die Klimaneutralität zu erreichen, ist es wichtig, die Strom- und Erdgasverbräuche zu reduzieren. Dieses kann beispielsweise durch eine Verbesserung der Energieeffizienz in der Produktion sowie die energetische Sanierung der Gebäude erreicht werden. Essenziell sind außerdem die Nutzung von Strom, der aus Erneuerbaren Energien gewonnen wird sowie die Sensibilisierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Hinzu kommen noch die relevanten städtischen Beteiligungen, die zusammen mit der kommunalen Verwaltung den „Stadtkonzern“ ergeben. Hier sind insbesondere die Stadtwerke Neuss als Energieerzeuger und –Lieferant sowie als ÖPNV-Anbieter, die Neusser Bauverein AG mit über 7.000 Wohneinheiten, die Neuss Düsseldorf Häfen und die Volkshochschule zu nennen.

Der Stadtkonzern will in vielen Bereichen in Zukunft als Vorbild agieren. Die Stadt Neuss plant als Stadtverwaltung selbst emissionsärmer zu handeln. Die erarbeiteten Maßnahmen umfassen zum Großteil (energetische) Sanierungsmaßnahmen der eigenen Liegenschaften. Aber auch Konzepte und Standards in Bebauungsplänen, die Veränderung des Energiebewusstseins der Stadtverwaltung und die Umstellung auf und Erzeugung von erneuerbaren Energien spielen eine entscheidende Rolle.

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 23 | Erzeugung regenerativer Energien in Neuss und der Region |
| Ziel | Erhöhung des Anteils der emissionsärmeren/-freien regenerativen Energie in Neuss und der Region |
| Beschreibung | <p>Neben dem direkten Betrieb von zwei großen Photovoltaikanlagen in Neuss sowie der Einspeisung von Bio-Erdgas, erzeugen die Stadtwerke seit dem Start des Regelbetriebs der Windräder in Hoisten im März 2017 nunmehr CO₂-freien Strom für 3.100 Haushalte.</p> <p>Neben eigenen Projekten sind die Stadtwerke Neuss über ihre Beteiligungen an den Gesellschaften Thüga Erneuerbare Energien und Green Gecco sowie den Windparks in Jüchen und Ullersdorf im Bereich der regenerativen Stromerzeugung aktiv engagiert. Insgesamt verfügen diese Gesellschaften inzwischen in Deutschland und in Schottland über Windenergieanlagen mit einer installierten Leistung von 309 Megawatt. Betrachtet man die prozentualen Anteile der Stadtwerke an den Gemeinschaftsprojekten, so reicht die windproduzierte Strommenge von rund 56.000 Megawatt- Stunden schon heute aus, um rund 18.000 Neusser Haushalte mit Strom zu versorgen. Das entspricht 26% der Haushalte in Neuss.</p> <p>Dieser Anteil soll deutlich erhöht werden. Letztendlich müssen 100% der Haushalte im Jahr 2035 mit emissionsärmeren/-freien Energien versorgt werden.</p> <p>Dazu sollen die Potenziale der regenerativen Energieerzeugung auch im Zusammenhang mit dem Rhein-Kreis Neuss und Kommunen in der Umgebung möglichst ausgeschöpft werden. Zur regenerativen Energieerzeugung in und um Neuss sollen insbesondere die Potenziale der Solarthermie, Photovoltaik, Erdwärme und von weiteren Windkraftanlagen in Neusser Windkraftkonzentrationszonen untersucht werden. Insbesondere die Windkraft ist hier hervorzuheben, da sie als die effektivste der regenerativen Energien angesehen werden kann. Hierzu kann der Rat der Stadt Neuss neue Windkraftzonen ausweisen. Geht man von vier neuen Windrädern aus, ergäbe sich unten stehende CO₂-Reduktion.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 13.000 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch; zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Mittel- bis langfristig |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 24 | Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED |
| Ziel | Verringerung des Energiebedarfs durch die Straßenbeleuchtung der Stadt Neuss |
| Beschreibung | Die vorhandene Straßenbeleuchtung wird kontinuierlich auf LED-Technik umgerüstet. Die Einsparung wird in den nächsten Jahren abnehmen, da vermehrt Leuchten mit einer geringeren Anschlussleistung umgerüstet werden. Ende 2019 waren knapp 29% der Straßenbeleuchtung mit LED-Technik ausgerüstet. Ebenso werden die Beleuchtungen von Sportanlagen und den städtischen Friedhöfen umgestellt. |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Gering; zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht bezifferbar |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel; zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Gering |
| Fristigkeit | Langfristig |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss Sportamt Tiefbaumanagement Neuss Städtischen Friedhöfe |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 25 | Erstellung eines Leitfadens zur klimaneutralen Beschaffung im Konzern Stadt Neuss |
| Ziel | Verringerung der CO ₂ -Emissionen im Beschaffungsprozess des Stadtkonzerns |
| Beschreibung | <p>Die Öffentliche Hand in Deutschland kauft Produkte und vergibt Dienstleistungen mit einem Volumen von rund 360 Milliarden Euro im Jahr – das entspricht etwa 13% des Bruttoinlandprodukts. Damit haben Bund, Länder und Kommunen einen entscheidenden Anteil an der Nachfrage nachhaltiger Produkte und Dienstleistungen.</p> <p>Bei der Beschaffung soll deshalb in Neuss noch stärker auf Nachhaltigkeit und Klimaschutz geachtet werden.</p> <p>Dazu wird in Neuss ein Leitfaden, analog dem Beispiel Darmstadts, erstellt, der Vorgaben einer klimaneutralen Beschaffung festlegt. Dies betrifft alltägliche Büroartikel wie etwa Papier, aber auch die Beschaffung von Hardware oder Fahrzeugen. Auch die Beschaffung der Energie wird in dem Leitfaden berücksichtigt.</p> <p>Dieser Leitfaden soll im Handbuch der Stadtverwaltung verankert werden.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | <p>Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme; graue Energie wird nicht bilanziert.</p> <p>Es wird eine mittlere CO₂-Reduzierung erwartet.</p> |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Erstellung des Leitfadens: keine; Folgekosten zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Angabe zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Projektbeteiligte | Referat für Antikorruption/Zentrale Vergabestelle |

| | | |
|--|---|--|
| Titel Nr. 26 | Öffentlichkeitswirksame Energiesparmodelle an Neusser Schulen | |
| Ziel | Energieeinsparungen an Neusser Schulen | |
| Beschreibung | <p>Insbesondere die Fridays for Future-Bewegung hat in den in Kapitel 6 aufgeführten Veranstaltungen den Wunsch nach mehr Präsenz des Themas Klimaschutz und Energiesparen an Neusser Schulen geäußert. Diesem Wunsch wird mit dieser Maßnahme nachgekommen. Es sollen in Zukunft verschiedene Energiesparmodelle an Neusser Schulen initiiert und ausprobiert werden. So werden zum einen die Themen Klimaschutz und Energiesparen an den Schulen behandelt und im Alltag verankert. Zum anderen ergeben sich neben dem Lerneffekt auch direkt konkrete CO₂-Einsparungen.</p> | |
| | fifty/fifty Modelle | <p>CO₂-Reduktion: 600 t/a</p> <p>Kosten: keine, da Einsparungen den Aufwand übersteigen</p> <p>Fristigkeit: kurzfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Schulverwaltungsamt, Schulen</p> |
| | <p>Das fifty/fifty-Modell wird vom Bundesumweltministerium gefördert. Bei dem Projekt fifty/fifty werden Schulen motiviert, durch eine Änderung ihres Nutzerverhaltens Energie im Schulalltag einzusparen. Den am Projekt fifty/fifty beteiligten Schulen winkt als Dankeschön fürs Klimaschützen am Ende eines jeden Schuljahres bares Geld: die Hälfte der eingesparten Energiekosten wird dann vom Schulträger direkt an die beteiligten Schulen ausgezahlt.</p> | |
| | Energiesparmeister | <p>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</p> <p>Kosten: in Nr. 48 enthalten (156.000 €/a)</p> <p>Fristigkeit: kurzfristig</p> <p>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Schulverwaltungsamt, Schulen</p> |
| | <p>Bei der Aktion „Energiesparmeister“ werden im Rahmen eines Wettbewerbs die besten, kreativsten und effizientesten Klimaschutzprojekte an deutschen Schulen gesucht und ausgezeichnet.</p> | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Mittel: 600 t/a plus initiiierende Maßnahme, bei denen eine mittlere CO ₂ -Einsparung erwartet wird | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: 156.000 €/a | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel | |
| Fristigkeit | Kurzfristig | |
| Projektbeteiligte | Schulverwaltungsamt und Schulen Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima | |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 27 | Umstellung des Heizenergiebezugs für alle städtischen Gebäude auf erneuerbare Energien |
| Ziel | Erhöhung des Bezugs erneuerbarer Energien für städtische Gebäude |
| Beschreibung | <p>In der Wärmeproduktion müssen und können regenerative Energien einen wesentlich größeren Stellenwert bekommen. Heute macht ihr Anteil daran mehr als 10% aus. Eine Verfünffachung ist möglich.</p> <p>Die Stadt stellt innerhalb eines 15 Jahres-Programms eine relevante Anzahl des Heizenergiebezugs (Wärmearbeit) der städtischen Liegenschaften auf regenerative Energien (Pellets/Geothermie/Abwärme/Klärgas usw.) um.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Zum jetzigen Zeitpunkt nicht konkret bezifferbar (Anzahl und Leistung der bis 2035 realisierbaren Anlagen ist unbekannt) |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel; zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht bezifferbar |
| Fristigkeit | Langfristig |
| Projektbeteiligte | Gebäudemanagement Neuss Stadtwerke Neuss |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 28 | Passivhausstandard bei zukünftigen Neubauten des Stadtkonzerns |
| Ziel | Erhöhung des Anteils der emissionsarmer/-freier Gebäude |
| Beschreibung | <p>Zur Erreichung des Passivhausstandards bei sämtlichen Neubauten des Stadtkonzerns ist eine integrierte Planung unter Berücksichtigung von folgenden Aspekten notwendig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lage (Ausrichtung des Gebäudes) - Qualität der Hülle - Effizienz der Lüftung - Effizienz der Heizung - Effizienz der elektrischen Verbraucher - Einsatz regenerativer Energien - Einsatz von Lichtleitsystemen <p>Dazu ist zunächst die Entwicklung von verbindlichen Baustandards für den Passivhausstandard für die Stadt Neuss notwendig. Es ist ein Beschluss zur Umsetzung dieser Standards im Rat der Stadt Neuss einzuholen. Anschließend müssen diese Standards bei sämtlichen öffentlichen Neubauten Beachtung finden und verbindlich umgesetzt werden. Der Neusser Bauverein ist beispielsweise durch den Neubau von Kitas eingebunden. Die Stadt Neuss muss dem Neusser Bauverein entsprechende technische Vorgaben machen, um im Gegenzug ein Mietpreisangebot für eine Passivhausimmobilie erhalten zu können.</p> <p>Der geplante Neubau der Stadt Neuss auf dem Wendersplatz soll als ein Pilotprojekt für den Passivhausstandard prioritär umgesetzt werden.</p> <p>Darüber hinaus wird es zwei weitere Pilotprojekte geben: Zum einen die Adolf-Clarenbach-Schule (30.000 €) und zum anderen der Neubau Kita Kreuzfeld (570.000 €).</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch; Pilotprojekte Adolf-Clarenbach-Schule und Neubau Kita Kreuzfeld ca. 600.000 € einmalig, Pilotprojekt Wendersplatz derzeit nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Fristigkeit | Mittelfristig |
| Projektbeteiligte | Gebäudemanagement Neuss Neusser Bauverein AG |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 29 | Erhöhung des Anteils regionaler und saisonaler Lebensmittel sowie des Bio-Anteils |
| Ziel | Verkürzung der Transportwege, Verringerung der für die städtischen Kantinen in der Landwirtschaft anfallenden CO ₂ -Emissionen |
| Beschreibung | <p>In allen öffentlichen Schulkantinen, Kantinen von Kindertagesstätten und Kindergärten sowie in der Rathauskantine soll der Anteil regionaler und saisonaler Lebensmittel, der Bio-Anteil sowie das Angebot vegetarischer und veganer Gerichte in Zukunft deutlich erhöht werden. Das Essensangebot soll bis 2035 möglichst gänzlich klimafreundlich gestaltet sein. Der Anteil von regionalen, saisonalen und Bio- Lebensmitteln im Einflussbereich der Stadt Neuss bei Empfängen und Gesellschaften wird ebenso deutlich erhöht.</p> <p>Dadurch werden zum einen die Transportwege, die für die Lebensmittel nötig sind, deutlich verkürzt und so CO₂ eingespart. Zum anderen sollen mehr Nahrungsmittel für die Gerichte in den Kantinen ausgewählt werden, die in der Produktion weniger CO₂ verursachen (mehr Bio-Lebensmittel, weniger Fleisch- oder andere tierische Produkte wie Eier, Milch, Butter, Sahne oder Käse).</p> <p>Ebenso kann die Auswahl der Lebensmittel mit der Vermittlung des Wissens um die Auswirkungen der Lebensmittelproduktion, der Landwirtschaft und allgemein der Herkunft und Verwendung der Lebensmittel an den Schulen, Kitas und Kindergärten verknüpft werden.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; graue Energie (s. Glossar) wird nicht bilanziert. Es wird eine mittlere CO ₂ -Reduzierung erwartet. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: Erhöhung der bisherigen Kosten um bis zu 70% |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Projektbeteiligte | Schulverwaltungsamt Jugendamt Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 30 | Klimafreundlicher Strom im Hafen Neuss |
| Ziel | CO ₂ -Reduktion durch Emissionsärmere Stromversorgung |
| Beschreibung | <p>Die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) wollen die Umstellung des Strombezugs auf „Ökostrom“ prüfen. Außerdem wollen die NDH den Ausbau der Eigenenergieerzeugung prüfen.</p> <p>2020 soll ein Datenabgleich mit relevanten Normen durchgeführt werden. Die früheste Gremienbefassung soll innerhalb der Wirtschaftsplanung von 2021 und dem darauffolgenden Jahr erfolgen. Anschließend sollen die turnusmäßigen Ausschreibungen vorbereitet werden. Außerdem soll 2020 eine Konzeptentwicklung für die Eigenenergieerzeugung im Hafen erfolgen.</p> <p>Ab 2021 soll der Wechsel zu CO₂-neutralem Strom erfolgen sowie die Prüfung des Steigerungspotentials in der Eigenenergieerzeugung.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 1.700 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch: ausschreibungsabhängig / noch bei Konzepterstellung zu ermitteln |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Projektbeteiligte | Neuss-Düsseldorfer Häfen, RheinCargo |

| | | |
|--|--|--|
| Titel Nr. 31 | Konsequente Überwachung der Energieverbräuche im Stadtkonzern | |
| Ziel | Überwachung der Energieverbräuche und dadurch die Reduktion der Energieverbräuche im Stadtkonzern | |
| Beschreibung | Mithilfe der Einführung einer konsequenteren Überwachung der Energieverbräuche sollen Verluste oder Betriebsstörungen zeitnah erkannt und präzise geortet werden. So kann bei solchen Verlusten oder Störungen schneller gegengesteuert werden. Die Überwachung soll Informationen und Aufschlüsselungen über Verbräuche und Verbrauchskosten der/des Gebäudes/Gebäudeteils geben. Verbrauchshochrechnungen zeigen Budgetüber- und Unterdeckungen auf. | |
| | Aufbau Energiemanagement bei GMN | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initierende Maßnahme |
| | | Kosten: 5.200.000 €, Personalkosten für 4 Mitarbeiter des GMN der EG 12 über den Zeitraum von 15 Jahren. 2 Mitarbeiter arbeiten im Betrieb und der Überwachung der Anlagen, 2 Mitarbeiter arbeiten konzeptionell bei der Entwicklung der Baumaßnahmen und Projekte |
| | | Fristigkeit: bei Freigabe und Einstellung des Personals kurzfristig |
| | | Projektbeteiligte: Gebäudemanagement |
| | Das Gebäudemanagement Neuss soll in Zukunft ein zentrales Energiemanagementsystem über alle städtischen Liegenschaften einrichten. So können alle Energieverbräuche über die Liegenschaften sofort nachvollzogen werden. | |
| Einführung eines Smart-Metering-Systems | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initierende Maßnahme | |
| | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | |
| | Fristigkeit: langfristig | |
| | Projektbeteiligte: Gebäudemanagement | |
| Die Einführung eines Smart-Metering-Systems umfasst die Erstellung eines Zählerkonzepts zur detaillierten Verbrauchserfassung aller öffentlichen Gebäude. Außerdem werden ausgewählte Verbrauchsstellen mit intelligenten Messeinrichtungen und einem Energie-Monitoring-System ausgerüstet. Die Öffentlichkeit wird durch kontinuierliche Betreuung einer Website stets über den Energieverbrauch informiert. | | |
| Installation einer Zentralen Leittechnik | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initierende Maßnahme | |
| | Kosten: 1.900.000 €. Die Kosten basieren auf der Annahme, dass 40 % der Liegenschaften des GMN (ca. 160) mit einer neuen Regeltechnik ausgestattet werden müssen. Die Kosten werden mit durchschnittlich 30.000 € pro Liegenschaft geschätzt. Es könnten durch diese Maßnahme bis zu 60 % | |

| | | |
|--|---|---|
| | | der Liegenschaften des GMN an eine ZLT angebunden werden. |
| | | Fristigkeit: langfristig |
| | | Projektbeteiligte: Gebäudemanagement |
| | Zur Installation einer zentralen Leittechnik gehören die Erstellung eines Regelkonzepts für haustechnische Anlagen und eines Regelstandards für externe Planer und Anbieter (z.B. Contracting-Partner) sowie die Ausrüstung der Gebäude mit intelligenter Regeltechnik. Anschließend soll die zentrale Leittechnik anhand von kontinuierlichen Auswertungen der Lastgänge, Anpassungen des Regelkonzepts und der Festlegung geeigneter Regelparameter betrieben werden. | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahmen. Es wird eine hohe CO ₂ -Einsparung erwartet. | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch; 7.100.000 € über 15 Jahre zzgl. Wartung und Instandhaltung und Updates, zzgl. Kosten für Smart-Metering-System | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel | |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig | |
| Projektbeteiligte | Gebäudemanagement Neuss | |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 32 | Erzeugung regenerativer Energien auf städtischen Gebäuden |
| Ziel | Erzeugung emissionsarmer regenerativen Energien auf städtischen Liegenschaften. |
| Beschreibung | Die Stadt rüstet innerhalb eines 15 Jahres-Programms alle (geeigneten) städtischen Dachflächen mit Photovoltaikanlagen (ggf. PV-Folien nur 1 kg Gewicht /m ²) aus. |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 5.500 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch; zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Langfristig |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss (Gebäudemanagement Neuss stellt Dachflächen zur Verfügung) |

| | |
|--|---|
| Titel Nr. 33 | Energetische Sanierung aller Liegenschaften des Stadtkonzerns |
| Ziel | Deutliche und dauerhafte Energieeinsparungen im städtischen Gebäudesektor |
| Beschreibung | <p>Der Stadtkonzern Neuss saniert innerhalb eines 15 Jahres-Programms alle eigenen Liegenschaften auf einen Stand, der bei finanzieller und konstruktiver Machbarkeit dem 3-Liter-Haus-Standard (35 KWh/m²a) entspricht. So haben bis 2035 alle städtischen Liegenschaften einen niedrigeren Transmissions- und Lüftungswärmeverlust.</p> <p>Die Sanierungen beinhalten vor allem die Minderung des Transmissions- und Lüftungswärmeverlustes, Minderung der Heizungsanlagenverluste und Substitution der fossilen Energieträger.</p> <p>Hinzu kommen folgende Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine verbrauchsarme Beleuchtung - Ertüchtigung der Gebäudehülle - Verwendung von PV und Solarthermie - die Nachrüstung von Verschattungssystemen und die Nachrüstung von Lichtleitsystemen. |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Zum jetzigen Zeitpunkt nicht konkret bezifferbar |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch; zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Zum jetzigen Zeitpunkt nicht konkret bezifferbar |
| Fristigkeit | Langfristig |
| Projektbeteiligte | <p>Gebäudemanagement Neuss</p> <p>Neusser Bauverein AG (Modernes Neuss Grundstücks- und Bau GmbH)</p> |

| | | |
|--|--|---|
| Titel Nr. 34 | Veränderung des Energiebewusstseins der Stadtverwaltung | |
| Ziel | Erhöhung des Energiebewusstseins der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung, Energieeinsparungen in der Verwaltung | |
| Beschreibung | <p>Durch Motivation, das Ändern von Gewohnheiten sowie neues Wissen bezüglich der Nutzung von Energie kann im Alltag ganz einfach Energie gespart werden.</p> <p>Dieses Bewusstsein und diese Verhaltensänderung sollen in Neuss verstärkt in der Stadtverwaltung umgesetzt werden, um hier möglichst viel unnötige Energie und somit auch CO₂-Emissionen einzusparen. Dieses Wissen soll durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auch im privaten Bereich angewendet werden.</p> <p>Für die Stadtverwaltung Neuss bedeutet das, dass dadurch auch erhebliche Kosteneinsparungen möglich sind.</p> | |
| | mission E - Kampagne für energiebewusstes Verhalten in der Stadtverwaltung | CO ₂ -Reduktion: 600 t/a |
| | | Kosten: 82.000 € |
| | | Fristigkeit: kurzfristig |
| | | Projektbeteiligte: Verwaltungsdigitalisierung |
| | <p>Durch eine Kampagne, der „mission E“, soll eine dauerhafte Sensibilisierung und Motivation der Beschäftigten in der Verwaltung für das energiebewusste Verhalten erreicht werden.</p> <p>Die Kampagne wird innerhalb der Verwaltung von einer interdisziplinären Gruppe von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern organisiert. Für geplante Aktionen wird der Steuerungsgruppe ein Budget zur Verfügung gestellt. Die Arbeitszeit wird den Mitgliedern der Steuerungsgruppe für die Planung der Aktion als reguläre Arbeitszeit angerechnet.</p> | |
| Erstellung eines Leitfadens zur energieeffizienten Gebäudenutzung | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | |
| | Kosten: 35.000 € | |
| | Fristigkeit: kurzfristig | |
| | Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Gebäudemanagement | |
| <p>Der Leitfaden beinhaltet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Musterhandbuch für den Gebäudebetrieb - Die Sensibilisierung der Nutzerinnen und Nutzer durch Informationsveranstaltung im konkreten Objekt - Eine kontinuierliche Betreuung der Nutzerinnen und Nutzer bei Fragestellungen | | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Mittel: 600 t/a plus initiiierende Maßnahme, bei denen eine geringe CO ₂ -Einsparung erwartet wird. | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Gering: 117.000 € einmalig | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch | |
| Fristigkeit | Kurzfristig | |
| Projektbeteiligte | Verwaltungsdigitalisierung Gebäudemanagement Neuss Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima | |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 35 | Umstellung Heizungsanlagen NDH |
| Ziel | Umstellung auf emissionsärmere/- neutrale Heizungsanlagen der Neuss Düsseldorfer Häfen zur Energieeinsparung |
| Beschreibung | <p>Ein großer Anteil der Heizungsanlagen im Gebrauch der Neuss Düsseldorfer Häfen besteht aus klimaschädlichen Technologien wie Ölheizungen/ ältere Gasanlagen. Die Neuss Düsseldorfer Häfen prüfen die Umstellung ihres gesamten Heizungsanlagenbestandes. Das Pilotvorhaben „Eigenerzeugung“ muss während der Prüfung konzeptionell integriert werden. Die Umstellung soll im Jahre 2021 beginnen.</p> <p>2020 erfolgt die früheste Gremienbefassung innerhalb der Wirtschaftsplanung für 2021 ff und es erfolgt ein Datenabgleich mit den relevanten Normen. Ab 2020 soll ein Energie- und Gebäudekonzept entwickelt und ausgeschrieben werden. Geplante Maßnahmen werden im Wirtschaftsplan für 2021 berücksichtigt. Ab 2021 finden gemäß der Planinvestitionen, die Umrüstungen der Heizungsanlagen statt, hierbei haben Heizölanlagen die höchste Priorität.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Gering - Mittel: bis 380 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: ausschreibungsabhängig / noch bei Konzepterstellung zu ermitteln |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Gering bis mittel |
| Fristigkeit | Mittelfristig |
| Projektbeteiligte | Neuss Düsseldorfer Häfen |

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|---|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|
| Titel Nr. 36 | Schaffung einer energiesparenden Verwaltung | | | | | | | | |
| Ziel | Reduzierung des Energieverbrauchs im Arbeitsalltag der Verwaltung | | | | | | | | |
| Beschreibung | <p>Im Arbeitsalltag wird innerhalb der Verwaltung in den Büros viel Energie verbraucht. Da die Stadtverwaltung im Bereich Klimaschutz eine Vorbildfunktion einnehmen soll, müssen im alltäglichen Geschäft zwingend Energieeinsparungen erreicht werden. Insbesondere können neben den CO₂-Einsparungen auch Kosten gespart werden.</p> | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td>Energiesparende IT in der Verwaltung</td> <td>CO₂-Reduktion: 50 t/a (PCs), 30 t/a (Drucker)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Fristigkeit: langfristig</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Projektbeteiligte: Verwaltungsdigitalisierung</td> </tr> </table> | Energiesparende IT in der Verwaltung | CO ₂ -Reduktion: 50 t/a (PCs), 30 t/a (Drucker) | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | Fristigkeit: langfristig | | Projektbeteiligte: Verwaltungsdigitalisierung |
| | Energiesparende IT in der Verwaltung | CO ₂ -Reduktion: 50 t/a (PCs), 30 t/a (Drucker) | | | | | | | |
| | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | | | | | | |
| | | Fristigkeit: langfristig | | | | | | | |
| | | Projektbeteiligte: Verwaltungsdigitalisierung | | | | | | | |
| | Die Stadt tauscht dezentrale IT nach Ablauf des Leasingzeitraums grundsätzlich nur noch gegen energiesparende Micro-PC aus und schafft nach Fortschritt der elektronischen Aktenführung keine neuen Arbeitsplatzdrucker mehr an. Dieses Verfahren wird bei der Stadt bereits angewendet und soll weiter ausgebaut werden. | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td>Effizientere Nutzung der Büroflächen durch Digitalisierung</td> <td>CO₂-Reduktion: 1.200 t/a</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Fristigkeit: langfristig</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Projektbeteiligte: Verwaltungsdigitalisierung</td> </tr> </table> | Effizientere Nutzung der Büroflächen durch Digitalisierung | CO ₂ -Reduktion: 1.200 t/a | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | Fristigkeit: langfristig | | Projektbeteiligte: Verwaltungsdigitalisierung |
| Effizientere Nutzung der Büroflächen durch Digitalisierung | CO ₂ -Reduktion: 1.200 t/a | | | | | | | | |
| | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | | | | | | | |
| | Fristigkeit: langfristig | | | | | | | | |
| | Projektbeteiligte: Verwaltungsdigitalisierung | | | | | | | | |
| Die Stadt reduziert innerhalb eines 15 Jahres-Programms die erforderlichen Büroflächen durch Einführung der elektronischen Aktenführung und löst die büroähnlichen Lagerflächen auf (Wegfall Aktenschränke, Papier und Drucker, Flächenbedarf nach ArbStättV und der VBG-I 5050) | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>LED-Beleuchtung in städtischen Gebäuden mit Bewegungsmeldern</td> <td>CO₂-Reduktion: zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Fristigkeit: langfristig</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Projektbeteiligte: Gebäudemanagement</td> </tr> </table> | LED-Beleuchtung in städtischen Gebäuden mit Bewegungsmeldern | CO ₂ -Reduktion: zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | Fristigkeit: langfristig | | Projektbeteiligte: Gebäudemanagement | |
| LED-Beleuchtung in städtischen Gebäuden mit Bewegungsmeldern | CO ₂ -Reduktion: zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | | | | | | | |
| | Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | | | | | | | |
| | Fristigkeit: langfristig | | | | | | | | |
| | Projektbeteiligte: Gebäudemanagement | | | | | | | | |
| Modernisierung der vorhandenen diversen Beleuchtung innerhalb der Stadtverwaltung im Zuge eines 15 Jahres-Programms in präsenzabhängige LED-Systeme. | | | | | | | | | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 1.280 t/a plus zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbare Maßnahme | | | | | | | | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | | | | | | | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | | | | | | | | |
| Fristigkeit | Langfristig | | | | | | | | |
| Projektbeteiligte | Verwaltungsdigitalisierung Gebäudemanagement Neuss | | | | | | | | |

3.4. Private Haushalte

Der Sektor „private Haushalte“ ist mit 23,4% für fast ein Viertel der Neusser Gesamtemissionen verantwortlich und hat einen erheblichen Einfluss auf die Erreichung der Klimaneutralität im Jahr 2035.

Etwa 90% der CO₂-Emissionen entstehen in diesem Sektor durch den Strom- und Wärmeverbrauch. Um die Klimaneutralität 2035 zu erreichen, ist es besonders wichtig, ein Umdenken zu fördern und Anreize zu setzen, um genau diese Verbräuche zu reduzieren.

Der Sektor „private Haushalte“ setzt sich aus allen Haushalten der Bürgerinnen und Bürger im Stadtgebiet Neuss zusammen und hat durch diese Reichweite für die Stadt Neuss einen hohen Stellenwert. Eine Reduzierung der CO₂-Emissionen in diesem Sektor bringt die Stadt Neuss dem Ziel der Klimaneutralität 2035 näher und verursacht zusätzlich finanzielle Ersparnisse für Bürgerinnen und Bürger.

Die Stadt Neuss plant private Haushalte auf verschiedene Arten zu unterstützen. Private Haushalte sollen vermehrt klimafreundlich mit Wärme versorgt werden, mehr Zugang zu Förderungen und zur Ausrüstung mit PV-Anlagen sowie eine (kostenlose) Auswahl an Beratungsangeboten, wie beispielsweise Energieberatungen und Beratungen zu Gebäudesanierung, erhalten.

| | | | | | | |
|---|--|---|--|---------------------------------|-------------------------------------|---|
| Titel Nr. 37 | Klimafreundliche Wärmeversorgung privater Haushalte | | | | | |
| Ziel | Erhöhung des Anteils der klimafreundlichen Wärmeversorgung insbesondere durch Fern- und Nahwärme | | | | | |
| Beschreibung | <p>Um den Anteil der klimafreundlichen Wärmeversorgung privater Haushalte in Neuss deutlich zu erhöhen, hat die Stadt Neuss ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Versorgung mit Fern- und Nahwärme in Neuss und der Region erarbeitet.</p> <p>An einigen der Maßnahmen wird schon kontinuierlich gearbeitet und sie sollen weiter erforscht werden. So beispielsweise die Machbarkeit eines rheinischen Fernwärmeverbundes.</p> <p>Andere Maßnahmen umfassen den Anschluss weiterer Stadtteile an ein Fernwärmenetz sowie die Versorgung mit Alternativen wie „kalter Nahwärme“, welches in Zukunft auch durch Contracting-Angebote der Stadtwerke Neuss möglich sein soll.</p> | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td rowspan="4">Kooperativer Ausbau der Fernwärmeversorgung an der Rheinschiene</td> <td>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td>Kosten: noch im Förderverfahren</td> </tr> <tr> <td>Fristigkeit: langfristig</td> </tr> <tr> <td>Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss; RheinWerke</td> </tr> </table> | Kooperativer Ausbau der Fernwärmeversorgung an der Rheinschiene | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | Kosten: noch im Förderverfahren | Fristigkeit: langfristig | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss; RheinWerke |
| | Kooperativer Ausbau der Fernwärmeversorgung an der Rheinschiene | | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | | |
| | | | Kosten: noch im Förderverfahren | | | |
| | | | Fristigkeit: langfristig | | | |
| | | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss; RheinWerke | | | | |
| | Die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines rheinischen Fernwärmeverbundes ist in diesem Projekt der Untersuchungsgegenstand. Die Studie erfolgt im Auftrag der RheinWerke als gemeinsame Tochter der Energieversorger in Köln und Düsseldorf. Weitere mögliche Akteure sind Energieversorger wie die Stadtwerke Neuss Energie & Wasser GmbH. | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td rowspan="4">Erschließung des ehemaligen Pierburggeländes mit Fernwärme</td> <td>CO₂-Reduktion: 200 t/a</td> </tr> <tr> <td>Kosten: 500.000 €</td> </tr> <tr> <td>Fristigkeit: mittelfristig</td> </tr> <tr> <td>Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss</td> </tr> </table> | Erschließung des ehemaligen Pierburggeländes mit Fernwärme | CO ₂ -Reduktion: 200 t/a | Kosten: 500.000 € | Fristigkeit: mittelfristig | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss |
| Erschließung des ehemaligen Pierburggeländes mit Fernwärme | CO ₂ -Reduktion: 200 t/a | | | | | |
| | Kosten: 500.000 € | | | | | |
| | Fristigkeit: mittelfristig | | | | | |
| | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss | | | | | |
| Das Gebiet des ehemaligen Pierburggeländes soll über ein Wärmenetz erschlossen werden. Insgesamt sollen ca. 500 Wohn- bzw. Gewerbeeinheiten versorgt werden. Zur Wärmeerzeugung wurden mehrere Alternativen untersucht. Sinnvoll erscheint ein Anschluss an das Düsseldorfer Fernwärmenetz, das einen Primärenergiefaktor von 0,0 MW ausweist. Der Gesamtanschlusswert für das Ausbaubereich beträgt bis zu 1 MW. | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td rowspan="4">Blausteinweg - Klimaschutzsiedlung Versorgung mit "kalter Nahwärme"</td> <td>CO₂-Reduktion: 50 t/a</td> </tr> <tr> <td>Kosten: 1.000.000 €</td> </tr> <tr> <td>Fristigkeit: kurzfristig</td> </tr> <tr> <td>Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss</td> </tr> </table> | Blausteinweg - Klimaschutzsiedlung Versorgung mit "kalter Nahwärme" | CO ₂ -Reduktion: 50 t/a | Kosten: 1.000.000 € | Fristigkeit: kurzfristig | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss | |
| Blausteinweg - Klimaschutzsiedlung Versorgung mit "kalter Nahwärme" | | CO ₂ -Reduktion: 50 t/a | | | | |
| | | Kosten: 1.000.000 € | | | | |
| | | Fristigkeit: kurzfristig | | | | |
| | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss | | | | | |
| <p>Im Südwesten der Stadt Neuss im Stadtteil Holzheim ist eine von hundert Klimaschutzsiedlungen in NRW entstanden.</p> <p>An dem Energiekonzept für die Siedlung Blausteinweg haben die Stadtwerke Neuss Energie und Wasser GmbH mitgewirkt. Als Ergebnis dieses Konzeptes wird ein Bereich der Bebauung über Wärmepumpen mittels Erdwärme beheizt.</p> <p>Die Erdwärme wird für die betreffenden Gebäude über ein zentrales Rohrleitungssystem, bestehend aus einer Vor- und Rücklaufleitung, bereitgestellt.</p> <p>Der Hausanschluss für die im Gebäude zu installierende Wärmepumpe wird zusammen mit den Anschlüssen für Trinkwasser, Strom und andere Medien koordiniert und entsprechend dem Baufortschritt des einzelnen Gebäudes verlegt. Über diesen Hausanschluss</p> | | | | | | |

| | |
|--|---|
| | <p>wird die Wärmepumpe mit Erdwärme bei einem Temperatur-Niveau von ca. 10°C im Vorlauf versorgt. Die Wärmepumpe erzeugt daraus Heizwasser mit einem Temperatur-Niveau von ca. 50°C.</p> <p>Für die Wärmepumpen in den Gebäuden bieten die Stadtwerke Neuss technische Lösungen an, die auf das System der kalten Nahwärme optimal abgestimmt und besonders energieeffizient sind. Die Systeme können modulweise um Photovoltaikanlagen, Batteriespeicher und Wärmerückgewinnungsanlagen mit kontrollierter Wohnraumlüftung erweitert werden. Dadurch ist eine nahezu autarke Energieversorgung möglich und es entstehen praktische keine CO₂-Emissionen mehr.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 250 t/a plus initiiierende Maßnahme, bei denen eine hohe CO ₂ -Einsparung erwartet wird. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch: 1.500.000 € einmalig, plus zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss RheinWerke |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 38 | Ausbau PV-Anlagen für Privatleute |
| Ziel | Erhöhung des Anteils von erneuerbaren Energien in Neuss und den damit verbundenen CO ₂ -Einsparungen |
| Beschreibung | <p>Die Stadtwerke Neuss Energie & Wasser GmbH bieten als Contracting-Modell oder Anlagenkauf Photovoltaik-Anlagen im Stadtgebiet Neuss an. Das Photovoltaik-Contracting bietet sowohl Privathaushalten als auch Unternehmen die Möglichkeit, kostengünstigen, sauberen Strom zu produzieren, der bereits im ersten Jahr Ersparnisse bringt.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass bis zu 50 PV-Anlagen jährlich zur Installation kommen.</p> <p>Die Stadtwerke Neuss übernehmen mit ihrem Contracting-Angebot die Beratung, die rechtliche Gestaltung des Vertrags, die Planung und die Finanzierung. Die Stadtwerke Neuss übernehmen auch die Bereitstellung der Anlage und deren Technik sowie die Instandhaltung, Wartung und Betriebs-Verantwortung.</p> <p>PV-Contracting-Nehmer sind für die Verpachtung der eigenen Dachflächen sowie die Pachtung der PV-Anlage der Stadtwerke Neuss zuständig.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Gering: 20 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: 400.000 €/a durch Dritte (Private) finanziert |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Gering |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss |

| | | |
|--|--|--|
| Titel Nr. 39 | Energieberatung für Privathaushalte | |
| Ziel | Effizientere Nutzung von Energie und damit CO ₂ -Einsparungen in Privathaushalten | |
| Beschreibung | Wenn in allen Neusser Haushalten Umrüstungen/Sanierungen zur Energieeinsparung ausgestattet würden, wären nennenswerte Einspareffekte zu erzielen. Dazu soll es verschiedene Energieberatungsangebote und Förderungen geben. | |
| | Förderung von 1.000 Thermographie-Untersuchungen/Jahr (ca. 30% aller Haushalte bis 2035) | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme |
| | | Kosten: 192.000 € |
| | | Fristigkeit: kurzfristig |
| | | Projektbeteiligte: Stadt Neuss, Stadtwerke Neuss |
| Thermographie-Untersuchungen helfen Privathaushalten dabei, einen ersten Eindruck vom energetischen Zustand der Gebäudehülle zu erhalten und somit Verbesserungs- und Sanierungspotenzial an ihren Wohngebäuden zu erkennen. Hierfür soll ein Förderprogramm ausgearbeitet werden, um die Motivation zu steigern, eine solche Thermographie-Untersuchung und anschließend möglicherweise eine entsprechende Sanierung durchzuführen. Die Stadt fördert die Thermographie-Untersuchung über die Stadtwerke Neuss von Wohngebäuden mit 50 €/Stück (es ergibt sich folgende Kostenaufteilung: 1/3 Kunde, 1/3 Stadt Neuss, 1/3 Stadtwerke Neuss). | | |
| Beratungsprogramm zu 1.000 Wohneinheiten/Jahr zum Thema Energieeffizienz und energetische Sanierung (ca. 30% aller Haushalte bis 2035) | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | |
| | Kosten: 132.000 € | |
| | Fristigkeit: kurzfristig | |
| | Projektbeteiligte: Verbraucherzentrale, Stadtwerke Neuss, Sparkasse Neuss | |
| Es wird ein umfangreiches Beratungsprogramm zum Thema Stromeffizienz und energetische Sanierung erstellt. Die Beratung kann telefonisch und nach Terminvereinbarung auch persönlich und durch Hausbesuche geschehen. Die Beratung erfolgt durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verbraucherzentrale und der Stadtwerke Neuss. Denkbar sind auch Aktionswochen, in denen die o.g. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Tür-zu-Tür Aktionen beraten und aufklären. Zielgruppen sind dabei insbesondere Eigentümerinnen und –Eigentümer. | | |
| Energieberatung Stromsparcheck | CO ₂ -Reduktion: 40 t/a | |
| | Kosten: 9.000 € | |
| | Fristigkeit: kurzfristig | |
| | Projektbeteiligte: Sozialamt, Verbraucherzentrale | |

| | | | | | | | | | |
|--|---|-----------------------------------|--|--|--|--|--------------------------|--|--|
| | <p>Durch Beratung von Neusser Bürgerinnen und Bürgern (durch die Verbraucherzentrale Neuss) soll in einem „Stromsparcheck“ eine Sensibilisierung zur Einsparung von Haushaltsstrom, Heizenergie als auch der Verbrauch von Wasser in privaten Haushalten erfolgen. Durch terminierte Hausbesuche können Neusser Bürgerinnen und Bürger in ihrer eigenen Wohnung durch den Energieberater der Verbraucherzentrale Neuss beraten werden. Die Neusser Bürgerinnen und Bürger können dann direkt auf Verbrauchsquellen mit geringer Energieeffizienz hingewiesen und zum Austausch angeregt werden. Zielgruppen sind hier insbesondere einkommensschwache Haushalte.</p> | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="481 495 932 575">Energetische Quartiersentwicklung</td> <td data-bbox="932 495 1394 575">CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="481 575 932 629"></td> <td data-bbox="932 575 1394 629">Kosten: Konzepterstellung ca. 75.000 €</td> </tr> <tr> <td data-bbox="481 629 932 683"></td> <td data-bbox="932 629 1394 683">Fristigkeit: kurzfristig</td> </tr> <tr> <td data-bbox="481 683 932 799"></td> <td data-bbox="932 683 1394 799">Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss, Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Amt für Stadtplanung</td> </tr> </table> | Energetische Quartiersentwicklung | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initierende Maßnahme | | Kosten: Konzepterstellung ca. 75.000 € | | Fristigkeit: kurzfristig | | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss, Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Amt für Stadtplanung |
| Energetische Quartiersentwicklung | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initierende Maßnahme | | | | | | | | |
| | Kosten: Konzepterstellung ca. 75.000 € | | | | | | | | |
| | Fristigkeit: kurzfristig | | | | | | | | |
| | Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss, Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Amt für Stadtplanung | | | | | | | | |
| | <p>Im Zuge einer energetischen Quartiersentwicklung sollen in einem Neusser Bestandsquartier die CO₂-Emissionen um 50% verringert werden. Welches Quartier für eine solche umfangreiche Aktion infrage kommt, muss noch geprüft werden.</p> <p>Einzelne Gebäude sollen energetisch saniert und mit Anlagen zur Strom- und Wärmeerzeugung ausgestattet werden.</p> <p>Neben der Umsetzung dieser Einzelprojekte soll der Fokus zudem auf der Aktivierung und Beteiligung der Bevölkerung liegen. Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer haben die Möglichkeit sich im Rahmen eines Beratungsangebots über die energetische Sanierung ihres Gebäudes zu informieren und sich bei Umbaumaßnahmen von Energieberaterinnen und Energieberatern begleiten zu lassen.</p> | | | | | | | | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 40 t/a plus initierende Maßnahmen, bei denen eine hohe CO ₂ -Einsparung erwartet wird. | | | | | | | | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Gering: 408.000 € einmalig | | | | | | | | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch | | | | | | | | |
| Fristigkeit | Kurzfristig | | | | | | | | |
| Projektbeteiligte | <p>Stadtwerke Neuss Sozialamt Amt für Stadtplanung Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima Verbraucherzentrale Sparkasse Neuss</p> | | | | | | | | |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 40 | Konzepte zum klimaneutralen Bauen |
| Ziel | Erhöhung der Anzahl von emissionsarmen/ klimaneutralen Gebäuden durch nachhaltige Innenentwicklung und vertragliche Vereinbarungen |
| Beschreibung | <p>Um die CO₂-Emissionen aus den Bau- und Gebäudesektoren zu reduzieren und gering zu halten, sind</p> <ol style="list-style-type: none"> bei der Entwicklung neuer Baugebiete jeweils ein neues Energiekonzept mit dem Ziel der nachhaltigen CO₂-Einsparungen aufzustellen, Energieeinsparung durch die Realisierung von Innenentwicklungsmaßnahmen unter klimaentlastenden Gesichtspunkten anzustreben, Die Gebiete „Bauer & Schaurte“ und „Etex“ werden unter diesen Aspekten als erste Pilotprojekte entwickelt. Neubau auf der „grünen Wiese“: Bei der Projektentwicklung (Bauleitplanung/Entwicklung privater und kommunaler Flächen) sollen im Rahmen von Verhandlungen Investoren Vereinbarungen getroffen werden, verstärkt emissionsarme / klimaneutrale zu bauen. <p>Allgemeine Arbeitsschritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> Rechtliche Prüfung der Zulässigkeit einer flächendeckenden Festsetzung klimaneutralen Bauens in Neuss. Prüfung der Zulässigkeit flankierender Regelungen in Städtebaulichen Verträgen zur Durchsetzung des klimaneutralen Bauens (Stichwort: Übermaßverbot). Erarbeitung einer Einschätzung zu den Auswirkungen insbesondere in den Bereichen <ol style="list-style-type: none"> Beeinflussung der Baukosten Mietsteigerungen Erreichbarkeit des Ausbaus des öffentlich geförderten Wohnungsbaus Veränderung des investorenfreundlichen Klimas Auswirkungen auf städt. Tochterunternehmen Erarbeitung von Gegenstrategien zum Ausgleich der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen (z.B. Vermittlung von Fördermittel des Bundes/Landes, Reduzierung von Baustandards, z.B. städtebaulicher Anspruch an Fassaden) Grundsatzentscheidung des Rates. Ermittlung des Verhältnisses Baukosten zu Energieverbrauch <p>Einzelbauvorhaben können lediglich im Zuge der Grundstückskaufverträge für städtische Grundstücke zu ebenfalls klimaneutraler Bauweise verpflichtet werden.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiierende Maßnahme. Es wird eine hohe CO ₂ -Reduzierung erwartet. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Projektspezifisch |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Kurz- bis mittelfristig |
| Projektbeteiligte | Investoren Bauherren Amt für Stadtplanung Bauverwaltungsamt Liegenschaften und Vermessung Neuss |

| | |
|---|--|
| Titel Nr. 41 | Aktivierung privater Gebäudesanierung |
| Ziel | Reduzierung des Energiebedarfs und der CO ₂ -Emissionen privater Haushalte |
| Beschreibung | Die privaten Haushalte sind in Neuss für über 24% der CO ₂ -Emissionen verantwortlich, der Großteil wird durch den Gebäudebetrieb verursacht. Insbesondere im Gebäudebereich können durch Sanierungen immense CO ₂ -Einsparungen erfolgen. Diese Sanierungen können nicht durch die Stadt Neuss durchgeführt werden. Allerdings wird die Stadt Neuss diese privaten Gebäudesanierungen mit Anreizen vorantreiben. |
| | Städtisches Förderprogramm zur energetischen Sanierung |
| | CO ₂ -Reduktion: 1.000 t/a |
| | Kosten: 1.000.000 € |
| | Fristigkeit: mittelfristig |
| | Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima, Stadtwerke Neuss |
| Die Stadt legt ein Förderprogramm von 1.000.000 € zur Effizienzverbesserung von Wohngebäuden in Neuss auf. Förderung von 1 € je nachgewiesener Einsparung (Vor-Ort-Berater/in) von 2 kWh Strom oder 5 kWh Wärme. | |
| Sanierung im Bestand bei der Neusser Bauverein AG und GWG (unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ausführungen der Gesellschaften) | |
| CO ₂ -Reduktion: zum jetzigen Zeitpunkt nicht konkret bezifferbar (abgeschätzt: 14.000 t/a) | |
| Kosten: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | |
| Fristigkeit: langfristig | |
| Projektbeteiligte: Neusser Bauverein AG, GWG | |
| Der Bestand der Neusser Bauverein AG und GWG umfasst rund 15% des Gesamtwohnungsbestandes. Die Sanierung und Modernisierung im Bestand soll bei der Neusser Bauverein AG und auch der Gemeinnützige Wohnungs-Genossenschaft e.G. Neuss entsprechend der technischen, wirtschaftlichen und vor allem sozialpolitischen Möglichkeiten satzungsgemäß durchgeführt werden. Zur Energieeinsparung hat die Neusser Bauverein AG bereits in allen Tiefgaragen im Bestand die herkömmlichen Leuchtmittel gegen LED ausgetauscht. Ferner werden alle Außenlampen und in den Bestandshäusern alle Leuchtmittel in den Allgemeinräumen auf LED umgerüstet. Die Umstellung hat bereits begonnen. Gemäß dem Lebenszyklus der Leuchtmittel ist von einem Umsetzungszeitraum von jeweils drei Jahren auszugehen. Die GWG arbeitet bereits seit mehreren Jahren an der Energieeffizienz ihres Wohnungsbestandes und hat von 2004 bis 2018 rund 26% CO ₂ eingespart. | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 15.000 t/a (abgeschätzt) |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch: zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Mittel- bis langfristig |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss Neusser Bauverein AG Gemeinnützige Wohnungs-Genossenschaft e.G. Neuss (GWG) |

| | |
|--|---|
| | Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima |
| Titel Nr. 42 | Klimagipfel |
| Ziel | Aktivierung von Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmerschaft, Gesellschaft zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen |
| Beschreibung | <p>Es ist erkennbar, dass vorbildhafte Maßnahmen der Stadtverwaltung nur begrenzt Wirksamkeit entfalten und eine sehr viel breitere Akteursebene von Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmerschaft und Gesellschaft eigene wirkungsvolle Maßnahmen ergreifen müssen. Es müssen Anreize zur Nutzung und Wirksamkeit der Fördermaßnahmen von Bundes- und Landesebene gegeben werden.</p> <p>Aus diesem Grund soll ein regelmäßiger „Klimagipfel“ der Neusser Wohnungswirtschaft und „Haus und Grund Neuss“ durchgeführt werden.</p> <p>Neben dem Austausch zu bereits durchgeführten Klimaschutzmaßnahmen, um voneinander lernen zu können, sollen bei diesem Klimagipfel konkrete Maßnahmen, wie beispielsweise Sanierungsprogramme, erarbeitet werden.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme. Es wird eine mittlere CO ₂ -Reduzierung erwartet. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Gering: max. 10.000 € pro Veranstaltung |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Projektbeteiligte | <p>Dezernat 6</p> <p>Bürgermeisteramt (Presse- und Informationsstelle)</p> <p>Gemeinnützige Wohnungs-Genossenschaft e.G. Neuss</p> <p>Haus und Grund Neuss</p> |

| | | |
|--|--|--|
| Titel Nr. 43 | Austausch alter Heiztechnik | |
| Ziel | Erhöhung des Anteils modernerer, klimafreundlicher Heizungen | |
| Beschreibung | Ein Austausch alter Heiztechnik, wie Ölheizungen, kann nicht nur die eingesetzte Menge des Brennstoffes reduzieren, sondern auch die CO ₂ -Emissionen sowie letztlich die Heizkosten. Der Umstieg beispielsweise auf eine Pelletheizung, auf ein System mit erneuerbaren Energien, ist eine Alternative, weitestgehend CO ₂ -neutral zu heizen. Klimaschonende Heiztechnik wie Solarthermie-Anlagen sind ebenso eine gute Alternative zu Ölheizungen. | |
| | Austausch aller Ölheizungen im Bestand der Neusser Bauverein AG | CO ₂ -Reduktion: 1.500 t/a Kosten: Ca. 200.000 € Fristigkeit: kurzfristig Projektbeteiligte: Neusser Bauverein AG |
| | Austausch aller Öl-Heizungen im Bestand der Neusser Bauverein AG bis zum Jahr 2021. Es werden Gas-Brennwertkessel der neusten Generation eingebaut. | |
| | Ausbau klimaschonende Heiztechnik | CO ₂ -Reduktion: 160 t/a. Kosten: 500.000 € Fristigkeit: mittelfristig Projektbeteiligte: Stadtwerke Neuss |
| | Der Stadtteil Röckrath soll zu Beginn 2020 mit einem Erdgasnetz erschlossen werden. Röckrath verfügt über ca. 100 mögliche Hausanschlusseinheiten; die Wärmeversorgung erfolgt zurzeit auf Basis von Ölbefuerung, externen Flüssiggastanks und Elektrizität. Von den 100 Anschlüssen sollen mind. 50 Hausanschlüsse auf umweltfreundlicheres Erdgas in Form von Brennwertheizungen umgestellt werden. Eine ausführliche Beratung und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erfolgt durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtwerke vor Ort. Darüber hinaus ist geplant im Stadtgebiet Neuss weitere sogenannte Umstellmaßnahmen den Betreibern von Erdöl- bzw. Flüssiggas basierten Heizanlagen anzubieten. | |
| | Austausch von Gasfeuerstätten / Thermen | CO ₂ -Reduktion: 1.200 t/a Kosten: 500.000 €/a, Gesamtkosten bis 2035 ca. 7.500.000 € Fristigkeit: langfristig Projektbeteiligte: Neusser Bauverein AG |
| | Die Neusser Bauverein AG hat in ihrem Bestand ca. 2.000 Wandhängende Gasfeuerstätten/Thermen. Bis zum Jahr 2035 werden alle Gasfeuerstätten ausgetauscht. | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Hoch: 2.860 t/a | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Hoch: 8.200.000 € einmalig | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel | |
| Fristigkeit | Kurz- bis langfristig | |
| Projektbeteiligte | Stadtwerke Neuss Neusser Bauverein AG | |

| | |
|---|---|
| Titel Nr. 44 | Effizienzverbesserung für Privathaushalte |
| Ziel | CO ₂ -Einsparungen in privaten Haushalten |
| Beschreibung | Neben der Beratung von Bürgerinnen und Bürgern zur Gebäudesanierung und zur Energieeffizienz, sollen die Bürgerinnen und Bürger auch ganz konkret finanziell und materiell auf dem Weg zu mehr Energieeffizienz durch die Stadt Neuss unterstützt werden. Die Maßnahmen richten sich insbesondere an einkommensschwache Haushalte. |
| | Förderprogramm zu Effizienzverbesserung für Privathaushalte (mit Abwrackprämie) |
| | CO ₂ -Reduktion: 100 t/a |
| | Kosten: 100.000 € |
| | Fristigkeit: mittelfristig |
| | Projektbeteiligte: Sozialamt |
| Die Stadt legt ein Förderprogramm von 100.000 € zur Effizienzverbesserung von Wohngebäuden/Wohnungen von Bezieherinnen und Bezieher von Arbeitslosengeld II, Sozialhilfe oder Wohngeld in Neuss auf. Förderung von 1 € je nachgewiesener Einsparung von 2 kWh Strom. Teil des Förderprogramms kann auch der Austausch ineffizienter Kühlgeräte über eine Abwrackprämie bzw. bei erforderlichen Neuanschaffungen bei irreparablen Schäden sein. | |
| Ausgabe von 1.000 elektronischen Universal-Heizkörperthermostaten und 5.000 LED-Leuchtmitteln | |
| CO ₂ -Reduktion: 160 t/a | |
| Kosten: ca. 35.000 € | |
| Fristigkeit: langfristig | |
| Projektbeteiligte: Sozialamt | |
| Ausgabe von 1.000 elektronischen Universal-Heizkörperthermostaten an Bezieherinnen und Bezieher von Arbeitslosengeld II, Sozialhilfe oder Wohngeld in Neuss. Ausgabe von 5.000 LED Leuchtmitteln an Bezieherinnen und Bezieher von Arbeitslosengeld II, Sozialhilfe oder Wohngeld in Neuss. | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Gering: 260 t/a |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Gering: Ca. 135.000 € einmalig |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Mittel- bis langfristig |
| Projektbeteiligte | Sozialamt |

| | |
|--|---|
| Titel Nr. 45 | ELCiN Forschungsprojekt |
| Ziel | Konzeption, Realisierung und Validierung der sog. Sektorenkopplung |
| Beschreibung | <p>Das Gesamtziel des Verbundvorhabens Electric City Neuss liegt in der Konzeption, Realisierung und Validierung eines holistischen Gesamtquartierskonzeptes, in dem der Einsatz von lokalen Flexibilitäten und sektorenübergreifenden Lösungen angestrebt wird. Um die energiepolitischen Ziele der Bundesregierung, die Klimaneutralität in Neuss zu erreichen und die Energiewende realisieren zu können, müssen Veränderungen im Energiesystem geschehen. Hier setzt das Förderprojekt Electric City Neuss an. Die immer steigende Anzahl der Erneuerbaren Energien soll bestmöglich in die Netze integriert werden. Dazu ist es unerlässlich, alle vier Energiesektoren (Strom, Gas, Wärme, Mobilität) zu betrachten. In städtischen Quartieren wird ein Regelungskonzept zur Erreichung dieser Ziele und Umsetzung der Energiewende entwickelt und angewendet. Zur Abbildung der zukünftigen Netzsituation und zur Machbarkeitsanalyse sollen in den Wohnquartieren eine Vielzahl unterschiedlicher Einspeiser und Lasten betrachtet und in das zu entwickelnde Regelungskonzept eingebunden werden. Hierzu zählen neben vorhandenen Windenergie- und Photovoltaikanlagen auch unterschiedliche flexible Lasten von ortsansässigen Unternehmen, die im Rahmen des Projektes analysiert und in das Gesamtkonzept integriert werden sollen.</p> <p>Ein weiteres Ziel soll die Erhöhung des Anteils der Elektrofahrzeuge im Neusser Stadtgebiet sein, die auch als flexible Lasten in das Regelungskonzept integriert werden sollen. Der Aufbau einer intelligenten Ladeinfrastruktur, die in diesem Projekt realisiert werden soll, kann u.a. ein Anreiz für den Kauf und die Nutzung von E-Fahrzeugen bieten. Im Zuge dieses Projektes soll eine dezentrale Netzautomatisierung entwickelt werden, die zur optimierten Steuerung der flexiblen Anlagen und Lasten, Erneuerbaren Energieanlagen und Speichern eingesetzt werden soll. Das zu entwickelnde Regelungskonzept soll grundsätzlich netzdienlich, auf Grundlage der Kapazitätsampel des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft e. V., eingesetzt werden.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme. Es wird eine geringe CO ₂ -Reduzierung erwartet. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Gering; zum derzeitigen Zeitpunkt nicht bezifferbar; (Fördervolumen 1, 4 Mio. € (Stand 01.01.2020)) |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Zuständigkeit | Tiefbaumanagement Neuss Stadtwerke Neuss Amt für Stadtplanung |

3.5. Öffentlichkeitsarbeit

Bezüglich des Klimaschutzes geht es um mehr, als ‚nur‘ Maßnahmen umzusetzen: Es ist vielmehr eine Bewusstseinsänderung, eine Veränderung des Verhaltens und damit auch ein Wertewandel auf breiter gesellschaftlicher Ebene Voraussetzung, um einen spürbaren klimawirksamen Prozess zum Laufen zu bringen.

Die zum Zeitpunkt der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes virulente Coronakrise macht deutlich, was im Zusammenspiel von Politik und Wissenschaft, unter Einflussnahme von zeitlich befristeten, staatlichen Ver- und Geboten möglich war. Welche Folgen diese einschneidenden Beschränkungen auf die Gesellschaft und vor allem auf die Wirtschaft haben wird, ist in der Tragweite noch nicht abschätzbar, eine Rezession ist nicht zu vermeiden. Dennoch gibt es auch in dieser Krise positive Auswirkungen: Die Autobahnen sind selbst in Stoßzeiten staufrei, die Digitalisierung macht gewaltige Fortschritte, nachbarschaftliche Netzwerke leben auf und unzählige, sehr kreative Angebote zur gegenseitigen Unterstützung, zur Improvisation entstehen auf wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Ebene. Vielleicht führt gerade diese besondere Ausnahmesituation dazu, dass die Abkehr ausgeprägter Individualität gelingt und stattdessen der Gemeinsinn gefördert und verstärkt wird? Was wäre alles möglich, wenn die Gesellschaft sich weg von Trennung, Abgrenzung, Vereinzelung und hin zur Gemeinschaft, zu gesellschaftlichen Wesen und zu einem großen Ganzen bewegt? Wie würde das unsere Lebensqualität verbessern?

Mit der Haltungsänderung wird es möglich sein, durch die Maßnahmen zum Klima neue Werte zu schaffen:

- neuer Lebensstandard – eine andere Lebensqualität
- lebenswerte Grünanlagen, in denen gespielt, gefeiert, gegrillt, kommuniziert, etc. wird
- Straßen, auf denen gelebt wird, die nicht mehr nur Fahrbahn für Autos sind

Zunächst sollen durch die Bereitstellung von Informationen, Beratung und Aktionen die Bürgerinnen und Bürger dazu bewegt werden, eigenverantwortlich in Sachen Klimaschutz aktiv zu werden. Denn in der Zusammenarbeit erst Einzelner, dann kleinerer und größerer Gruppen und Gemeinschaften ist das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Um genau das zu erreichen, also eine breite Masse zum Mitmachen zu bewegen, ist zunächst eine transparente Kommunikation im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes und dessen Umsetzung nötig. So kann Vertrauen aufgebaut und gehalten werden. Informieren – sensibilisieren – zum Handeln motivieren, das muss der grundsätzliche Leitsatz sein. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeitsstrategie sollen also einerseits die Inhalte des Integrierten Klimaschutzkonzeptes und die entsprechende Umsetzung der Maßnahmen bei den Bürgerinnen und Bürgern, aber auch bei den Unternehmen, NGOs usw. verbreitet werden. Andererseits sollen die Zielgruppen zur aktiven Mitarbeit bewegt werden.

Es wird erwartet, dass die Bürgerinnen und Bürger durch Verbesserung ihres Wissensstandes über wirksamen Klimaschutz, über Klimawandelfolgen, Energiesparmaßnahmen und die Vielfalt von Klimaschutzmaßnahmen zu eigenen Aktivitäten und Ideen angeregt werden.

Hierzu finden insbesondere die örtlichen Medien und Verteiler ihre Berücksichtigung, die für Kampagnen genutzt werden und über die spezifischen Informationen verbreitet oder bestimmte Zielgruppen erreicht werden sollen.

Bezogen auf die Akteursgruppen existiert eine unterschiedliche Einbindungsintensität. Von der Information und Motivation über die Beteiligung bis hin zur Kooperation mit unterschiedlichen Akteuren kann die Öffentlichkeitsarbeit und Akteursbeteiligung reichen. Je nachdem, welche Einbindungsintensität angestrebt wird, können verschiedene Methoden für den Beteiligungsprozess herangezogen werden.

Zur Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit wird auf zahlreiche gängige Medien-Formate zurückgegriffen. Hierzu zählen unter anderem die Webseite der Stadt Neuss, öffentliche Aktionen und Informationskampagnen, Broschüren, Plakate und Flyer, Ausstellungen und Exkursionen sowie die Einbindung der lokalen Presse mit Presseartikeln für Funk und Printmedien. Ebenso sollen vermehrt die Social-Media-Kanäle der Stadt Neuss in den Prozess mit eingebunden werden.

Im Zuge der Wissensvermittlung ist auch der Ausbau der Klimabildung notwendig. Dies war insbesondere ein Anliegen der Fridays-for-Future-Bewegung, die sich im Schulunterricht mehr Präsenz des Themas Klimawandel wünscht. Die Volkshochschule bietet bereits seit 2019 im Fachbereich „Nachhaltig leben“ Veranstaltungen und Kurse u. a. zur Klimabildung an, regelmäßig in Zusammenarbeit mit bürgerschaftlichen Initiativen, Vereinen und anderen Ämtern. Diese Angebote sollen gestärkt und ausgebaut werden.

Zusätzlich zu dieser grundlegenden Strategie sollen die unten aufgeführten Maßnahmen beispielhafte Vorschläge für viele weitere Maßnahmen und Aktion auf dem Weg zu einer Bewusstseins- oder Handlungsänderung und schließlich zum Ziel der Klimaneutralität beitragen.

| | |
|--|---|
| Titel 46 | Klimapakt |
| Ziel | Gewinnung von Unternehmen, NGOs, Bürgerinnen und Bürgern u.a. zur Selbstverpflichtung im Klimaschutz |
| Beschreibung | <p>Das Engagement der stadtgesellschaftlichen Gruppen ist essenziell für die Erreichung der Klimaschutzneutralität 2035 in Neuss.</p> <p>Da das fortgeschriebene Konzept ein sich stetig veränderndes Konzept ist, soll ein „Klimapakt“ ins Leben gerufen werden, der kontinuierlich an der Maßnahmengenerierung, -entwicklung und -durchführung beteiligt werden kann.</p> <p>Dem „Klimapakt“ sollen diverse Akteure beitreten können. Durch den Pakt können die Akteure (Vereine, Unternehmen, Privatpersonen, usw.) zusätzlich ihre Unterstützung zur Erreichung des Klimaziels der Stadt Neuss öffentlich bekannt geben und sich zwecks Vernetzung und Projekten über eine Plattform austauschen.</p> <p>Für die Online-Plattform zum Klimapakt soll eine eigene Web-Adresse generiert werden. Bürgerinnen und Bürger sowie Interessenten des Klimapakts sollen nach einer Registrierung auf der Seite beigetretene Akteure sowie aktuelle Neuigkeiten und laufende Projekte einsehen können.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme. Es wird eine hohe CO ₂ -Reduzierung erwartet. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Gering: 20.000 € einmalig |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Hoch |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Zuständigkeit | Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima |

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|-----------------------|---------------------|--------------------------|--------------------------|--|--|
| Titel Nr. 47 | Öffentlichkeitsarbeit | | | | | | | | |
| Ziel | Aufklären, Informieren und Animieren zum Mitmachen der Bevölkerung im Klimaschutz | | | | | | | | |
| Beschreibung | Es sei an dieser Stelle betont, dass die unten aufgeführten Maßnahmen lediglich eine Auswahl darstellen. Darüber hinaus sind noch zahlreiche andere Maßnahmen in den nächsten Jahren bereits geplant oder denkbar. | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <tr> <td>„Klimafreundliche Familie“</td> <td>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Kosten: ca. 1.000 €</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Fristigkeit: kurzfristig</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima</td> </tr> </table> | „Klimafreundliche Familie“ | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | Kosten: ca. 1.000 € | | Fristigkeit: kurzfristig | | Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima |
| | „Klimafreundliche Familie“ | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | | | | | | |
| | | Kosten: ca. 1.000 € | | | | | | | |
| | | Fristigkeit: kurzfristig | | | | | | | |
| | | Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima | | | | | | | |
| | Bei der Aktion „Klimafreundliche Familie“ soll eine Neusser Familie medial jeweils eine Woche zu Themen wie Ernährung (z.B. eine Woche vegane Ernährung), Leben ohne Müll oder Leben ohne Auto begleitet werden und von Ihren Erfahrungen berichten. So sollen andere Familien zu Nachahmern animiert werden. | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>„Klima-Fasten“</td> <td>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Kosten: ca. 2.000 €/a</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Fristigkeit: kurzfristig</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima</td> </tr> </table> | „Klima-Fasten“ | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | Kosten: ca. 2.000 €/a | | Fristigkeit: kurzfristig | | Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima | |
| „Klima-Fasten“ | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | | | | | | | |
| | Kosten: ca. 2.000 €/a | | | | | | | | |
| | Fristigkeit: kurzfristig | | | | | | | | |
| | Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima | | | | | | | | |
| Bei der Aktion „Klima-Fasten“ soll dazu aufgerufen werden, eine bestimmte Zeit auf energieintensive Dinge im Alltag zu verzichten (z.B. Verzicht auf das Auto, Handy, Fleisch, Verpackungen, etc.). | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>„Bürgerschützen für das Klima“</td> <td>CO₂-Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Kosten: ca. 5.000 €/a</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Fristigkeit: kurzfristig</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima</td> </tr> </table> | „Bürgerschützen für das Klima“ | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | Kosten: ca. 5.000 €/a | | Fristigkeit: kurzfristig | | Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima | |
| „Bürgerschützen für das Klima“ | CO ₂ -Reduktion: direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme | | | | | | | | |
| | Kosten: ca. 5.000 €/a | | | | | | | | |
| | Fristigkeit: kurzfristig | | | | | | | | |
| | Projektbeteiligte: Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima | | | | | | | | |
| In Zusammenarbeit mit den Neusser Schützenvereinen unter dem Motto „Bürgerschützen für das Klima“ wären Aktionen hin zu klimaneutralen oder -freundlichen Schützenfesten denkbar. | | | | | | | | | |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme (die Maßnahmen umfassen zusätzlich graue Energie, die im Bilanzierungsverfahren nicht berücksichtigt wird). Es wird eine geringe CO ₂ -Reduzierung erwartet. | | | | | | | | |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Gering: 8.000 €/a | | | | | | | | |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Mittel | | | | | | | | |
| Fristigkeit | Kurzfristig | | | | | | | | |
| Projektbeteiligte | Kulturamt Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima | | | | | | | | |

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 48 | Ausbau der Klimabildung |
| Ziel | Erhöhung des Wissensstandes zum Thema Klimawandel |
| Beschreibung | <p>Insbesondere die Fridays for Future-Bewegung hat den Wunsch nach mehr Präsenz des Themas Klimaschutz und Energiesparen an Neusser Schulen geäußert.</p> <p>Neben den in Maßnahme Nr. 26 beschriebenen Aktionen zum Mitmachen an Schulen, muss an dieser Stelle auch das Thema Klimabildung in den Vordergrund rücken. In Abstimmung und Zusammenarbeit mit Neusser Schulen ist geplant, an den Schulen Vorträge und Workshops zum Thema Klimawandel, Klimaschutz, Klimafolgen, Klimafolgenanpassung, Energieeffizienz/Energiesparen, u.v.m. durchzuführen.</p> <p>Aber nicht nur an Schulen ist das Thema Klimabildung wichtig. Auch erwachsene Bürgerinnen und Bürger sollen von diesen Angeboten profitieren.</p> <p>Die Volkshochschule bietet bereits seit 2019 im Fachbereich „Nachhaltig leben“ Veranstaltungen und Kurse u. a. zur Klimabildung an, regelmäßig in Zusammenarbeit mit bürgerschaftlichen Initiativen, Vereinen und anderen Ämtern. Diese Angebote sollen gestärkt und ausgebaut werden.</p> |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Direkte Wirkung nicht kalkulierbar; initiiierende Maßnahme. Es wird eine geringe CO ₂ -Reduzierung erwartet. |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: 156.000 €/a |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Gering |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Projektbeteiligte | Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima Volkshochschule Stadtbibliothek |

3.6. Kompensation

Neben dem Einsparen von CO₂ oder anderen Treibhausgasen kann auch die Kompensation ausgestoßener Treibhausgase zur Zielerreichung der Klimaneutralität beitragen. Der Ausgleich kann über Einsparungen von Treibhausgasen an anderer Stelle oder durch Speicherung von CO₂ in Kohlenstoffsinken durchgeführt werden. Bäume binden CO₂ und können somit eine solche Kohlenstoffsinke bilden. Daher hat sich die Stadt Neuss ambitionierte Ziele bei den Baumpflanzungen gesetzt und mindestens 950 Bäume pro Jahr pflanzen. Dabei muss stets abgewogen werden, welche Flächen dafür in Anspruch genommen werden.

Da es sich bei dem vorliegenden IKK um ein Konzept handelt, welches sich in den kommenden 15 Jahren bis 2035 stets weiterentwickeln soll, werden gegen Ende der 15 Jahre, wenn absehbar ist, wie viel CO₂ kompensiert werden muss, weitere Maßnahmen der Kompensation in das Konzept mit aufgenommen.

| | |
|--|--|
| Titel Nr. 49 | Baumpflanzungen |
| Ziel | CO ₂ -Kompensation |
| Beschreibung | Es werden bis zum Jahr 2035 pro Jahr gepflanzt: - 500 Forstpflanzungen mit Heistern (Buschware, ca. 1,50 m hoch) - 450 Hochstämme (4 m hohe Bäume) |
| CO₂-Reduktion Gesamtmaßnahme | Gering: 3 t/a (hier Kompensation) |
| Kosten Gesamtmaßnahme | Mittel: 113.750 €/a |
| Nutzen/Kosten-Effekt | Gering |
| Fristigkeit | Kurzfristig |
| Projektbeteiligte | Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima Amt für Stadtplanung Tiefbaumanagement |

3.7. Priorisierung

Die im Rahmen des partizipativen Prozesses erarbeiteten, konkreten Maßnahmen wurden priorisiert. Die Hintergründe der Priorisierung der Maßnahmen sind hierbei vielseitig. Es wurde zunächst darauf geachtet, dass für alle der genannten Sektoren zielführende Maßnahmen erarbeitet und ausgewählt wurden. Des Weiteren wurden für die Maßnahmen die CO₂-Einsparungen errechnet, um konkret angeben zu können, wie jede einzelne Maßnahme zum Erreichen des Ziels der Klimaneutralität 2035 beitragen kann. Diese wurden zur besseren Übersicht zusätzlich in die Kategorien „hoch“, „mittel“ und „gering“ angegeben. Bei einigen Maßnahmen war eine konkrete Bestimmung der CO₂-Reduzierung nicht möglich, da es sich um initiiierende Maßnahmen handelt. In diesen Fällen wurden die CO₂-Reduzierungspotenziale in den drei Kategorien „hoch“, „mittel“ und „gering“ angegeben. Demnach sind insbesondere Maßnahmen in das Konzept aufgenommen worden, die eine hohe Gesamtwirkung aufweisen. Außerdem wurden Maßnahmen ausgewählt, die wichtige initiiierende Maßnahmen darstellen und somit eine hohe CO₂-Einsparung zur Folge haben oder beispielsweise viele Bürgerinnen und Bürger dazu bewegen sollen, vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad oder den ÖPNV umzusteigen.

In einem weiteren Schritt wurden die konkreten Kosten angegeben, um letztendlich den Nutzen/Kosten-Effekt angeben zu können. Wie sich der Nutzen/Kosten-Effekt zusammensetzt, ist in Anlage 1 dargestellt. Demnach wurden die Maßnahmen auch nach ihrer Wirtschaftlichkeit priorisiert.

Als letzter wichtiger Aspekt ist die Fristigkeit mit in die Priorisierung eingeflossen. So sorgt eine kurzfristige Umsetzung auch für eine schnellere CO₂-Reduzierung.

Zusammenfassend handelt es sich in diesem Konzept um Maßnahmen, die zukünftig große Erfolge im Hinblick auf die Klimaneutralität 2035 versprechen und dabei möglichst Nutzen/Kosten effizient sind und möglichst zeitnah umzusetzen sind.

Zu guter Letzt wurden insgesamt zehn Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog ausgewählt, die prioritär zeitnah angestoßen werden sollen. Dabei handelt es sich zum einen um die Maßnahmen, deren Gesamtwirkung (THG-Einsparpotential) am größten ist, das Nutzen/Kostenverhältnis möglichst optimal und ein kurzfristiger Beginn realistisch ist.

Die Maßnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle 10 dargestellt.

| „Top Ten“-Maßnahme und Steckbrief-Nr. | CO ₂ -Reduktion gesamt | Kosten | Nutzen/ Kosten-Effekt | Umsetzungsbeginn | Umsetzungszeitraum |
|---|---|--|---|----------------------|------------------------|
| Ausbau Photovoltaik (Nr. 22 und Nr. 32) | 25.000 t/a | 37.000.000 € einmalig | Mittel | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Klimafreundliche Haushalte (Nr. 39 und Nr. 41) | 15.000 t/a plus initiiierende Maßnahmen | 132.408.000 € einmalig | Mittel | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Passivhausstandard bei zukünftigen Neubauten (Nr. 28) | Einsparung kann erst nach Abschluss der vorgeschlagenen Baumaßnahmen ermittelt werden | Hoch Pilotprojekte: 600.000 € | zum jetzigen Zeitpunkt nicht bezifferbar | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Konsequente Überwachung der Energieverbräuche im Stadtkonzern (Nr. 31) | Hoch | Hoch; 7.100.000 € zzgl. Smart-Metering-System Kosten | Mittel | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Verbesserung der Radinfrastruktur in Neuss und der Region (Nr. 1) | Hoch, initiiierende Maßnahmen | Hoch | Kann nur einzelfallbezogen beurteilt werden | 2020 | 2020-kontinuierlich |
| Klimafreundlicher MIV (Nr. 9 und Nr. 13) | Hoch, initiiierende Maßnahmen | 500.000 €/a plus 250.000 €/ Mobilstation | Hoch | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Bürgerfreundliche Anpassung der ÖPNV-Preise (Nr. 16) | Hoch, initiiierende Maßnahmen | Ca. 2,4 Mio. € einmalig | Gering | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Unterstützung/ Kooperationen zu Klimaneutralität von Neusser Unternehmen (Nr. 20) | 20.000 t/a, plus initiiierende Maßnahmen | 174.000 €/a | Hoch | 2021 | 2021 bis 2035 |
| Ausbau der Klimabildung (Nr. 48) | Gering, initiiierende Maßnahmen | 156.000 €/a | Gering | 2020 | 2020 bis 2035 |
| Öffentlichkeitsarbeit Umweltverbund (Nr. 5) | 15 t/a plus initiiierende Maßnahmen | 40.000 €/a | Hoch | Zweites Quartal 2020 | ab 2020 kontinuierlich |

Tabelle 10: Zehn priorisierte Maßnahmen

4. Fortlaufende Prüfung und Evaluierung

Bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen muss vorausschauend, systematisch, schrittweise und kontinuierlich vorgegangen werden. Dabei muss das Gesamtziel im Auge behalten und das Erreichen von Teilzielen kontrolliert werden.

Die Umsetzung des Ratsbeschlusses zur Klimaneutralität 2035 soll in Form einer jährlichen Energie- und CO₂-Bilanz über den gesetzten Bilanzzeitraum von 2014-2035 für das Gesamtziel und die Sektorenziele (siehe Kapitel 2) überprüft bzw. nachgewiesen werden.

4.1. Prüfung der Gesamtbilanz

Zur jährlichen Erstellung der Bilanz erfolgt eine jahresbezogene Erhebung der lokalen, städtischen CO₂-Emissionen inklusive der Emissionsdaten der Stadtverwaltung⁶. Ebenso wird die Emissionsentwicklung seit dem Basisjahr 2014 ausgewertet und dargestellt. Um die Energieverbräuche und die daraus entstehenden CO₂-Emissionen vergleichen zu können, werden die CO₂-Emissionen bezogen auf ihre Einwohnerzahl dargestellt. Dies dient auch zur Herstellung einer Vergleichbarkeit auf kommunaler Ebene.

Die alleinige, in die Vergangenheit gerichtete, Darstellung und Betrachtung verbrauchter Energien und Emissionen durch ergebnisorientierte Bilanzierung eines abgelaufenen Bilanzzeitraums reicht dabei nicht mehr aus.

Die Bilanzierung ist im Vergleich zu den bisherigen Bilanzierungen neu auszurichten.

Für technische Details des Bilanzierungsverfahrens siehe Anhang 2.

4.2. Prüfung der Einzelmaßnahmen

Zur Planung von Einsparmaßnahmen ist es zusätzlich erforderlich, die Auswirkungen/Wirksamkeit aller, bereits zur Zielerreichung für die einzelnen Sektoren umgesetzten Maßnahmen zu überprüfen.

Grundlage ist dabei die neue DIN 14064-2:2019-04 „Treibhausgase- Teil 2: Spezifikation mit Anleitung zur quantitativen Bestimmung, Überwachung und Berichterstattung von Reduktionen der Treibhausgasemissionen oder Steigerungen des Entzugs von Treibhausgasen auf Projektebene“.

Die Validierung erfolgt dabei auf der Ebene der Einzelmaßnahmen unmittelbar durch messtechnische Erfassung der Verbrauchsminderung oder mittelbar durch Berechnung auf der

⁶ Effekte im Verkehrsbereich werden über Haushaltsbefragungen und Berechnung des Modal Split erkennbar gemacht. Diese finden alle 5 Jahre wie folgt statt:

Bisher beteiligen sich die Stadt Neuss gemeinsam mit Düsseldorf und weiteren Kommunen an den landesweiten SrV-Erhebungen zum Verkehrsverhalten. Diese finden alle fünf Jahre statt. Dieses kontinuierliche Verfahren stellt sicher, dass letztendlich die Modal Split-Werte immer gleich ermittelt werden und die Ergebnisse mit anderen Städten aber auch über die Zeit mit früheren Erhebungen verglichen werden können. Zu beachten ist, dass bei diesen Werten weiterhin größere statistische Ungenauigkeiten (im MIV bei ca. +/- 2 %) bestehen können.

Grundlage von erfassten Hilfsgrößen. Die festgestellten Einsparungen der jeweiligen Einzelmaßnahmen werden dabei periodengerecht den Bilanzjahren zugeordnet.

Die nicht erfolgten Umsetzungen von geplanten Maßnahmen sind mit ihren Auswirkungen in einer Abweichungsliste aufzuführen und zu begründen.

Werden bei der Steuerung und Überprüfung der Einsparmaßnahmen Abweichungen der tatsächlichen Ist-Emissionen zu den geplanten Ziel-Emissionen festgestellt, so sind diese nach Grund, Art und auf die Höhe in den einzelnen Jahren des Bilanzzeitraum zu analysieren. Die Abweichungen sind ebenfalls mit ihren Auswirkungen in einer Abweichungsliste aufzuführen und zu begründen.

Bei einer Wechselwirkung zwischen einzelnen Maßnahmen sind mögliche Reduzierungen der einzelnen Auswirkungen zu berücksichtigen. Wechselwirkungen können auch über Sektoren hinweg bestehen.

Zu beachten sind auch Effekte, die aus sich heraus einen mindernden Effekt (Dämpfung) auf eine Maßnahme ausüben.

Um eine genauere Grundlage für Änderungsentscheidungen zu bieten, können darüber hinaus Einzelmaßnahmen, welche eine besondere Bedeutung besitzen oder entwickeln, auch gesondert beschrieben und durch Diagramme dargestellt werden. Durch die detaillierte nach Energieträgern spezifizierte Datenerhebung der Energieverbräuche können zur weiteren Analyse jeweils für die Sektoren die Verbräuche und Emissionen auch nach den relevanten Energieträgern dargestellt werden.

4.3. Erfolg des Verfahrens und Rückkopplung der Maßnahmen

Das oben beschriebene Verfahren der Energie- und CO₂-Bilanzierung zeigt jährlich auf, ob das Gesamtziel und die einzelnen Sektorenziele auf dem vorgegebenen Weg der Klimaneutralität 2035 erreicht wurden und auskömmlich sind. Damit bestätigen die umgesetzten Einsparmaßnahmen der Sektoren die Wirksamkeit und die Zielerreichung.

Wird ein Sektorenziel nicht erreicht, werden Sinnhaftigkeit und Eignung dieser Einzelziele im Hinblick auf das zu erreichende, übergeordnete Sektoreinsparziel überprüft und daraus zielführende Einsparmaßnahmen abgeleitet. Im Falle innovativer Ansätze oder auch zwischenzeitlich neuer technischer Entwicklungen muss die Möglichkeit bestehen, solche Änderungen – besonders, wenn sie Emissionsursachen und -volumen, Rahmenbedingungen oder Verhaltensweisen betreffen – in das angepasste Klimaschutzkonzept aufzunehmen. Die so veränderten Einzelziele führen nach Kap. 2 zu einer angepassten Aufstellung und Planung der erforderlichen Einsparmaßnahmen.

Bei der Analyse der Zielerreichung ist das oben beschriebene Verfahren der Einsparmaßnahmen zu berücksichtigen, welches mit seiner Abweichungsliste die tatsächliche Umsetzung und Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen darstellt.

Ferner wird untersucht, ob die Maßnahmen in den Folgejahren und mit welchem Effekt zur Zielerreichung der Klimaneutralität beitragen werden.

Bei fehlender oder unzureichender Wirksamkeit von einzelnen Einsparungsmaßnahmen sollen auch diese geändert oder durch zusätzliche Einsparungsmaßnahmen kompensiert werden.

Die hieraus erforderlichen Anpassungen und Ergänzungen der zur Zielerreichung erforderlichen Maßnahmen und die Bereitstellung der erforderlichen Ressourcen und Rahmenbedingungen sollen ebenfalls in der Beschlussvorlage zusammengefasst werden.

Neu entwickelte Einzel-, die Anpassungen von Einsparmaßnahmen (Steckbriefe), veränderte Sektorenziele etc. werden jährlich dem Rat der Stadt Neuss zu einer Beschlussvorlage vorgelegt. Hierfür soll in Zukunft ein „Klimabeirat“ für die Prozesssteuerung eingesetzt werden. Die genaue Besetzung des Klimabeirats wird sich an dessen Aufgaben orientieren, denkbar ist eine Zusammensetzung bestehend aus Politik und externen Fachexperten. Der Klimabeirat ersetzt keinen Ausschuss, sondern ist in Handlungsfeldern des Klimaschutzes vorbereitend. Der Beschluss des Rates wird zur neuen Planungsgrundgrundlage und damit Grundlage des Handelns der Stadt Neuss für das nächste Jahr.

5. Der Weg zum Konzept

Mit dem Start zur Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Neuss wurden alle entscheidenden Akteure aus Neuss beteiligt und in die Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes einbezogen. Im Rahmen der politischen Beratungen im Umwelt- und im Sonderausschuss von Haupt- und Umweltausschuss wurde das vom Bürgermeister entwickelte Eckpunktepapier beraten, das sich auf den Verkehr, die Energie und viele weitere Handlungsfelder bezieht (Anhang 3).

Organisation in der Stadt

Mit dem Bürgermeister an der Spitze bildet der Verwaltungsvorstand (VV) eine Lenkungsgruppe, die den Prozess des Klimaschutzkonzeptes steuert. Sie beauftragt nachgeordnete Projektgruppen, Ämter, Eigenbetrieben und Gesellschaften des Stadtkonzerns Neuss, die in enger Zusammenarbeit mit dem federführenden Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima tragfähige Klimaschutzmaßnahmen entwickeln. Diese Arbeitsergebnisse erreichen anschließend gebündelt wieder den Verwaltungsvorstand.

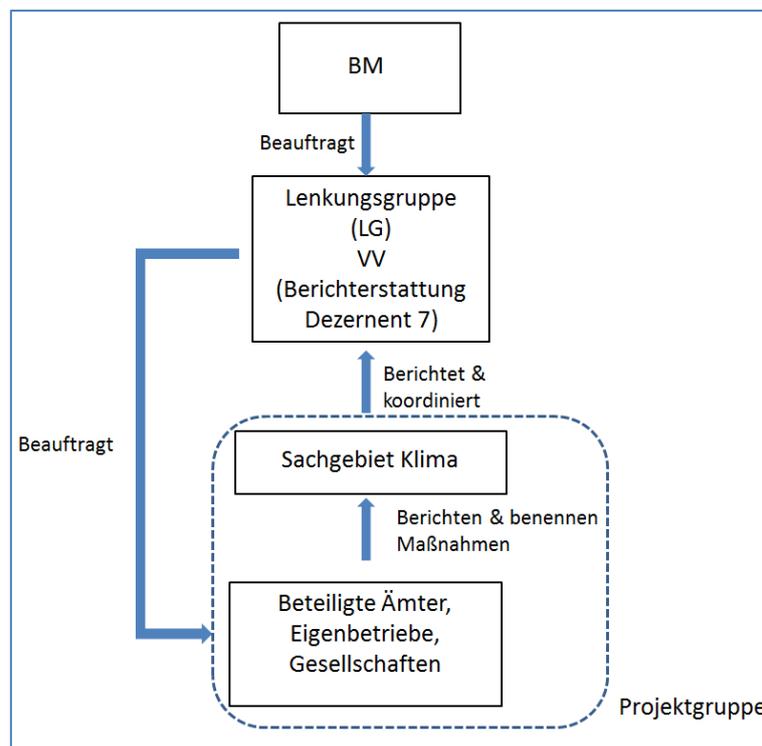


Abbildung 13: Organisatorischer Ablauf (eigene Darstellung)

Die Beteiligung der Öffentlichkeit, der Fridays for Future-Bewegung, der Industrie, des Gewerbes, der Dienstleistungen, des Handels und der Verwaltung soll im Folgenden im Einzelnen beschrieben werden. Die Beschreibung der Beteiligungsformate dient hier dem Zweck, darüber aufzuklären, in welchem Rahmen und mit Hilfe welcher Akteure das vorliegende Konzept erarbeitet wurde. Die Ergebnisse aller Beteiligungsformate und aller Akteure sind in Erarbeitung des gesamten Konzeptes miteingeflossen.

5.1. Beteiligung der Öffentlichkeit

Umweltmarkt

Am 22.06.2019 hat die Verwaltung auf dem „Umweltmarkt“ erste Ideen und Forderungen bezüglich Zielen und Maßnahmen des Klimaschutzes in Neuss aus der Bürgerschaft gesammelt. In einem gänzlich offenen Format war es jeder Bürgerin und jedem Bürger möglich, Zielformulierungen oder Maßnahmenvorschläge auf Karteikarten zu notieren. Diese Karten wurden gesammelt und anschließend zu Kategorien zusammengefasst, da sich viele Vorschläge ähnelten oder gänzlich überschneiden haben. Daraufhin wurden diese Vorschläge dahingehend untersucht, ob und inwiefern sie für die Erstellung der Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes genutzt werden können.

Veranstaltung „Klimaschutz in Neuss“

Am 9. März 2020 fand die von der Verwaltung der Stadt Neuss organisierte Veranstaltung „Klimaschutz in Neuss“ statt. Die Veranstaltung war öffentlich und sollte dazu dienen, Bürgerinnen und Bürger über den aktuellen Stand der Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes zu informieren, die Anregungen und Ideen der Besucherinnen und Besucher für das Integrierte Klimaschutzkonzept entgegenzunehmen und einen öffentlichen Austausch durch eine Podiumsdiskussion zwischen verschiedenen Akteuren zu ermöglichen. Zusätzlich wurde die Beteiligungsplattform in Form einer Webseite für Bürgerinnen und Bürger der Stadt Neuss vorgestellt.



Abbildung 14: Gruppenbild Veranstaltung „Klimaschutz in Neuss“ (eigenes Foto)

Die etwa 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren eine Mischung aus Vertretern von Naturschutzverbänden, NGOs und Initiativen, der Fridays for Future-Bewegung in Neuss, städtischen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Bürgerinnen und Bürger der Stadt Neuss. Im Anschluss an die Podiumsdiskussion fanden Workshops zu vier Oberthemen statt. Den Oberthemen waren jeweils zwei Unterthemen zugeordnet. Insgesamt wurden zeitgleich also acht Workshops angeboten. Es gab zwei Workshop-Runden, sodass jeder Gast insgesamt zwei der angebotenen Workshops besuchen konnte.

Energie:

1. Erneuerbare Energien
2. Quartiersentwicklung im Bestand

Bauen u. Sanieren

1. Hochbau
2. Haustechnik

Bürgerschaftliches Engagement im Klimaschutz:

1. Klimabildung
2. Klimaschutz im Alltag

Mobilität:

1. MIV, Parken, Rad & Fußverkehr gestalten
2. Verkehrsplanung, ÖPNV, Kommunikation



Abbildung 15: Ergebnisse aus dem Workshop Verkehrsplanung, ÖPNV, Kommunikation (eigenes Foto)

In den Workshops hatten Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, konkrete Maßnahmen und Themenvorschläge für das neue Integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Neuss vorzuschlagen. Die Ergebnisse wurden dokumentiert und bei der Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts berücksichtigt.

Webseite



Abbildung 16: Webseite (eigenes Foto)

Die Verwaltung der Stadt Neuss errichtete eine Webseite für die weitere Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei der Maßnahmenentwicklung für die Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes. Sie wurde am 9. März 2020 online geschaltet und bietet Bürgerinnen und Bürgern der Stadt die Möglichkeit, bereits erarbeitete Maßnahmen aus dem Eck-

punktepapier der Verwaltung einzusehen. Sie haben außerdem die Möglichkeit, sich mit ihren Ideen und Vorschlägen per E-Mail-Adresse (klimaschutz@stadt.neuss.de) an die Stadt zu wenden.

5.2. Beteiligung der Fridays for Future-Bewegung

Am 07.05.2019 hat Bürgermeister Breuer die Fridays for Future-Bewegung zu einem Austausch in den Ratssaal der Stadt Neuss eingeladen. Hier hatte die Bewegung zum ersten Mal die Chance ihre Forderungen vor dem Bürgermeister und der Stadtverwaltung sowie städtische Töchtern vorzutragen. Auch hier hatten die Schülerinnen und Schüler, ähnlich wie bei der Beteiligung der Bürgerschaft, die Möglichkeit, Ihre Forderungen und Maßnahmenvorschläge auf Karteikarten zu formulieren. Diese wurden auch hier gesammelt und kategorisiert.

Zusätzlich hat Bürgermeister Breuer die Fridays for Future-Bewegung zu einem „Klima-Camp“ im September 2019 eingeladen. Bei diesem Klima-Camp sollten die Forderungen und Maßnahmenvorschläge aus dem ersten Treffen konkretisiert werden, um explizite Empfehlungen für die Erstellung des neuen Integrierten Klimaschutzkonzeptes zu bekommen.



Abbildung 17: Klima-Camp (eigenes Foto)

Rund 40 Neusser Schülerinnen und Schüler sowie die Organisatoren der Neusser Fridays for Future-Bewegung nahmen an diesem „Klima-Camp“ teil. In Workshops wurde intensiv diskutiert. Die Themen der Workshops lauteten wie folgt:

1. Verringerung des Autoverkehrs
2. Ernährung und Landwirtschaft
3. Stärkung des ÖPNV
4. Energie und Gebäude
5. Müllvermeidung und Nachhaltigkeit
6. Ist Geld das Problem?
7. Geld für öffentliche Verkehrsmittel

Die zwei letztgenannten Workshops wurden von Schülerinnen und Schülern selbst initiiert. Für die restlichen Workshops hatte die Verwaltung Experten und Expertinnen eingeladen. Als Ergebnisse konnten Empfehlungen für diese Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes sowie Empfehlungen an die Verwaltung und an die Politik herausgestellt werden. Ebenso wurde betont, dass jede/r Einzelne eine wichtige Rolle im Klimaschutz spielt und festgehalten, dass es Aufgaben und Beiträge gibt, die nur jede/r Einzelne leisten kann.

Diese Empfehlungen wurden zusammengefasst und fanden Beachtung bei der Erstellung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes.

5.3. Beteiligung des Stadtkonzerns Neuss und der Politik

Relevante Akteure des Stadtkonzerns Neuss waren von November 2019 bis Juni 2020 an der Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes beteiligt. Der Stadtkonzern umfasst neben der Stadtverwaltung alle relevanten städtischen Beteiligungen. Als relevante städtische Beteiligungen werden nur Beteiligungen mit mindestens 50% städtischem Anteil berücksichtigt und die, die als wesentliche Beteiligung im städtischen Haushalt konsolidiert werden (siehe Kapitel 3). In den drei themenbezogenen Arbeitsgruppen „Mobilität“, „Energie“ und „Klimaneutrales Bauen/Energetische Sanierung“ haben die in den jeweiligen Bereichen zuständigen Akteure in mehreren Sitzungen zielbringende und ambitionierte Maßnahmen erarbeitet und den Prozess der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes geplant. Folgende Akteure bildeten die genannten Unterarbeitsgruppen:

„Unterarbeitsgruppe Mobilität“:

Amt für Stadtplanung
 Amt für Verkehrsangelegenheiten
 Stadtwerke Neuss GmbH
 Neuss-Düsseldorfer Häfen
 Amt für Wirtschaftsförderung
 Tiefbaumanagement Neuss
 Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima

„Unterarbeitsgruppe Energie“:

Gebäudemanagement Neuss
 Stadtwerke Neuss GmbH
 Amt für Wirtschaftsförderung
 Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima

„Unterarbeitsgruppe Klimaneutrales Bauen/ Energetische Sanierung“:

Bauverwaltungsamt
Amt für Stadtplanung
Gebäudemanagement Neuss
Stadtwerke Neuss GmbH
Neusser Bauverein AG
Sozialamt
Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima

Die in den Unterarbeitsgruppen oder während der oben genannten Veranstaltungen erarbeiteten Maßnahmen wurden anschließend durch die jeweiligen Akteure aus dem Stadtkonzern Neuss als die in Kapitel 3 vorliegenden Steckbriefe dem Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima zur Verfügung gestellt, welches für die Bündelung der Einzelmaßnahmen und die letztendliche Verschriftlichung des Konzeptes zuständig war.

Sondersitzung des Ausschusses für Umwelt und Grünflächen und des Hauptausschusses

Aufgrund des Ratsbeschlusses zur Klimaneutralität bis 2035 vom 27.09.2019 fand am 11.10.2019 eine Sondersitzung des Ausschusses für Umwelt und Grünflächen und des Hauptausschusses zum Thema „Klima“ statt. In dieser Sondersitzung stellte Bürgermeister Breuer das „Eckpunktepapier der Verwaltung“ vor.

Im Eckpunktepapier der Verwaltung sind bereits ambitionierte Ziele und insbesondere auch Maßnahmen in den Bereichen „Mobilität“, „Energie“ und „Sonstiges“ dargestellt. Im Wesentlichen beschäftigt sich das Eckpunktepapier mit strategischen Zielsetzungen in den zentralen Handlungsfeldern „Mobilität“ und „Energie“.

Im Handlungsfeld „Mobilität“ soll sich u.a. am Gesamtaufkommen aller Verkehrsträger der Anteil der Fußgänger- und Radverkehre von derzeit 22 Prozent (10 % Radverkehr und 12 % Fußgänger) bis spätestens 2035 auf mindestens ein Drittel aller Verkehre erhöhen.

Im Handlungsfeld „Energie“ entfalten vorbildhafte Maßnahmen der Stadtverwaltung nur begrenzt Wirksamkeit. Eine sehr viel breitere Akteursebene von Bürgerinnen und Bürgern, Unternehmenschaft und Gesellschaft muss daher eigene wirkungsvolle Maßnahmen ergreifen. Um die Klimaneutralität der Stadt Neuss bis zum Jahre 2035 tatsächlich zu erreichen, sind die Aktivitäten im Handlungsfeld „Energie“ am deutlichsten zu verstärken, weil dem Energiebereich, insbesondere dem der Wärme, das bei weitem größte Einsparpotenzial beigemessen wird.

Die Ziele und Maßnahmen sind in dieses Konzept eingeflossen und können in den Maßnahmensteckbriefen wiedergefunden werden. Das Eckpunkte Papier ist diesem Integrierten Klimaschutzkonzept als Anhang 3 beigefügt.

Die Sondersitzung gab auch der Politik die Möglichkeit sich frühzeitig mit konkreten Vorschlägen am Integrierten Klimaschutzkonzept zu beteiligen. Diese Möglichkeit nahmen die

Parteien wahr und reichten insgesamt 41 Anträge zu Themen des Klimaschutzes, der Klimaanpassung und des Umweltschutzes ein.

5.4. Experten-Hearing

Vom 18.05.2020 bis zum 25.05.2020 fand ein Experten-Hearing statt. Ursprünglich war geplant, die ausgewählten sachkundigen Akteure, Fachexpertinnen und Fachexperten sowie Fachverbände zu einer großen Veranstaltung nach Neuss einzuladen.

Aufgrund der Corona-Krise war ein persönliches Treffen, insbesondere mit so zahlreichen Akteuren, leider nicht möglich. Daher wurde den Experten stattdessen der Entwurf des integrierten Klimaschutzkonzeptes zugeschickt und um eine schriftliche Stellungnahme gebeten.

Insgesamt sind neun sehr umfangreiche Stellungnahmen beim Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima eingegangen. Große Teile der Änderungsvorschläge wurden in das Konzept aufgenommen. An dieser Stelle sei noch einmal darauf hingewiesen, dass das vorliegende Konzept kein starres Konzept ist, welches sich bis 2035 nicht mehr verändert. Stattdessen können eingegangene Änderungswünsche auch in den Folgejahren sukzessive in das integrierte Klimaschutzkonzept aufgenommen werden.

Die Stellungnahmen sind im Anhang 5 einzusehen.

Folgende Experten wurden im Rahmen des Experten-Hearings angeschrieben:

- Landwirtschaftskammer NRW (Stellungnahme eingegangen)
- EnergieAgentur.NRW (Stellungnahme eingegangen)
- Kommunal Agentur NRW (Stellungnahme eingegangen)
- Hochschule Niederrhein (Stellungnahme eingegangen)
- Ernährungsrat im Rhein-Kreis Neuss (Stellungnahme eingegangen)
- Einzelhandelsverband Mönchengladbach-Neuss e.V. (Stellungnahme eingegangen)
- DGB-Kreisverband Neuss (Stellungnahme eingegangen)
- Kreishandwerkerschaft Niederrhein (Stellungnahme eingegangen)
- IHK Mittlerer Niederrhein (Stellungnahme eingegangen)
- Neuss-agenda 21 e.V. / Transition Town
- NABU Rhein-Kreis Neuss
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) OG Neuss
- Neusser-Eine-Welt-Initiative e.V.
- ADFC Rhein-Kreis Neuss e. V.
- Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer Stadt und Kreis Neuss e. V.
- Kreispolizeibehörde Rhein-Kreis Neuss
- Sparkasse Neuss
- Mieterverein Düsseldorf e. V. (Mieterbüro Neuss)
- LEG Wohnen NRW GmbH

- Landesfachverband des Schornsteinfegerhandwerks NRW
- Rhein-Kreis Neuss – Umweltamt
- Rhein-Werke GmbH
- Rheinbahn AG
- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
- Deutsche Bahn AG

Quellen- und Literaturverzeichnis

BMU 2017, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Der Klimaschutzplan 2050 – Die deutsche Klimaschutzlangfriststrategie. <https://www.bmu.de/themen/klima-energie/klimaschutz/nationale-klimapolitik/klimaschutzplan-2050/>, 08.04.2020.

BMU 2019, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Bundes-Klimaschutzgesetz. <https://www.bmu.de/gesetz/bundes-klimaschutzgesetz/>, 08.04.2020.

Climate Data o.J., Daten und Graphen zum Klima und Wetter für Neuss. <https://de.climate-data.org/europa/deutschland/nordrhein-westfalen/neuss-599/>, 27.05.2020.

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH 2018, Klimaschutz in Kommunen – Praxisleitfaden, 3., aktualisierte und erweiterte Auflage

Our World in Data, 2019. Where in the world do people emit the most CO2? <https://ourworldindata.org/per-capita-co2>, 07.04.2020.

raumkom, 2020, Modellierung von CO2-Reduktionen im Verkehrssektor anhand von Verkehrsverlagerungen; im Auftrag der Stadt Neuss.

Recht.NRW 2020, Klimaschutzgesetz Nordrhein-Westfalen. https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=10000000000000000574, 09.04.2020.

Umweltbundesamt, 2014. Treibhausgasneutrales Deutschland im Jahr 2050. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/07_2014_climate_change_dt.pdf, 07.04.2020.

Umweltbundesamt 2018, Klimarahmenkonvention. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/klimarahmenkonvention>, 08.04.2020.

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------------------|---|
| a | annum |
| AG | Aktiengesellschaft |
| AGSF | Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte |
| AöR | Anstalt des öffentlichen Rechts |
| BMU | Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit |
| BVR | Busverkehr Rheinland GmbH |
| CO ₂ | Kohlenstoffdioxid |
| CO ₂ eq | Kohlenstoffdioxid – Äquivalent |
| DB | Die Deutsche Bahn AG |
| EW | Einwohner |
| GHD | Gewerbe, Handel und Dienstleistung |
| GmbH | Gemeinschaft mit beschränkter Haftung |
| HGK | Häfen und Güterverkehr Köln |
| IKK | Integriertes Klimaschutzkonzept |
| KfW | Kreditanstalt für Wiederaufbau (Förderbank) |
| kWh | Kilowattstunde |
| LoRaWan | Long Range Wide Area Network |
| MIV | Motorisierter Individualverkehr |
| MW | Mega-Watt |
| NGO | non-governmental organization (Nichtregierungsorganisation) |
| NO _x | Stickoxide |
| o.J. | ohne Jahr |
| ÖPNV | Öffentlicher Personennahverkehr |
| PV | Photovoltaik |
| RKN | Rhein-Kreis-Neuss |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| THG | Treibhausgas(e) |
| TWh | Terawattstunde |
| VEP | Vorhaben- und Erschließungsplan |
| VRR | Verkehrsverbund Rhein-Ruhr |

Glossar

CO₂-Äquivalent - Das Treibhauspotenzial eines Gases im Verhältnis zu CO₂. CO₂-Äquivalent einer chemischen Verbindung ist eine Maßzahl für ihren relativen Beitrag zum Treibhauseffekt, also ihre mittlere Erwärmungswirkung der Erdatmosphäre über einen bestimmten Zeitraum (in der Regel 100 Jahre). Sie gibt damit an, wie viel eine bestimmte Masse eines Treibhausgases im Vergleich zur gleichen Masse CO₂ zur globalen Erwärmung beiträgt.

CO₂-Bilanz - Die CO₂-Bilanz ist ein Maß für die Summe von Kohlenstoffdioxid-Emissionen, die direkt bzw. indirekt durch Aktivitäten oder Lebensstadien von Produkten, Personen oder Organisationen entstehen oder verursacht werden. Neben Kohlenstoffdioxid werden oft auch andere Treibhausgase bilanziert, die dann in umgerechneten „CO₂-Äquivalenten“ ausgedrückt werden.

Graue Energie - Als graue Energie wird die Energiemenge bezeichnet, die für Herstellung, Transport, Lagerung, Verkauf und Entsorgung eines Produktes benötigt wird. Dabei werden auch alle Vorprodukte bis zur Rohstoffgewinnung berücksichtigt und der Energieeinsatz aller angewandten Produktionsprozesse addiert.

Klimaneutralität - Die Reduzierung und Substituierung der jährlichen Emissionen aus (fossilen) Energieträgern auf maximal 1 Tonne CO₂/EW.

Modal Split - Modal Split beschreibt die statistische Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel. Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen, und ist u.a. vom Verkehrsangebot und wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen beeinflusst.

Treibhausgase - Treibhausgase sind gasförmige Bestandteile der Atmosphäre, die den sogenannten Treibhauseffekt verursachen. Dabei absorbieren sie langwellige Strahlung (Wärmestrahlung), die von der Erdoberfläche, den Wolken und der Atmosphäre selbst abgestrahlt wird. Normalerweise würde diese Strahlung wieder an den Weltraum abgegeben werden. Die Treibhausgase strahlen die Wärme nun jedoch sowohl Richtung Weltall als auch Richtung Erdoberfläche ab, sodass die untere Atmosphäre zusätzlich erwärmt wird. Treibhausgase stammen sowohl aus natürlichen wie aus menschlichen Quellen. Entsprechend unterscheidet man den natürlichen vom anthropogenen (vom Menschen verursachten) Treibhauseffekt. Treibhausgase sind insbesondere Kohlendioxid, Ozon, Methan, Wasserdampf und Distickstoffoxid.

Anhang

Anhang 1: Nutzen/Kosten-Effekt

Für den Nutzen/Kosten-Effekt wurden zunächst jeweils der Nutzen, also die CO₂-Einsparungen, und die Kosten wie folgt in drei Kategorien aufgeteilt:

| Nutzen (CO ₂ -Einsparung) | Kategorie |
|--------------------------------------|-----------|
| Bis 300 t/a | Gering |
| 300 bis 1.000 t/a | Mittel |
| Über 1.000 t/a | Hoch |

| Kosten | Kategorie |
|------------------------|-----------|
| Bis 50.000 €/a | Gering |
| 50.000 bis 500.000 €/a | Mittel |
| Über 500.000 €/a | Hoch |

Anschließend wurden für die verschiedenen Kombinationen von Nutzen und Kosten ebenfalls den drei Kategorien „hoch“, „mittel“ und „gering“ zugeordnet.

| Nutzen (CO ₂ -Einsparung) | Kosten | Nutzen/Kosten |
|--------------------------------------|--------|---------------|
| Hoch | Hoch | Mittel |
| Hoch | Mittel | Hoch |
| Hoch | Gering | Hoch |
| Mittel | Hoch | Gering |
| Mittel | Mittel | Mittel |
| Mittel | Gering | Hoch |
| Gering | Hoch | Gering |
| Gering | Mittel | Gering |
| Gering | Gering | Mittel |

Anhang 2: Prüfung der Gesamtbilanz

Zur jährlichen Erstellung der Bilanz erfolgt eine jahresbezogene Erhebung der lokalen, städtischen CO₂-Emissionen inklusive der Emissionsdaten der Stadtverwaltung. Ebenso wird die Emissionsentwicklung seit dem Basisjahr 2014 ausgewertet und dargestellt. Um die Energieverbräuche und die daraus entstehenden CO₂-Emissionen vergleichen zu können, werden die städtischen CO₂-Emissionen bezogen auf ihre Einwohnerzahl dargestellt. Dies dient auch zur Herstellung einer Vergleichbarkeit auf kommunaler Ebene.

Die alleinige, in die Vergangenheit gerichtete, Darstellung und Betrachtung verbrauchter Energien und Emissionen durch ergebnisorientierte Bilanzierung eines abgelaufenen Bilanzzeitraums ist dabei nicht mehr ausreichend.

Die Bilanzierung muss die Darstellung der Daten um eine in die Zukunft, auf das Ziel der Klimaneutralität 2035 gerichtete, Analyse der einzusparenden Energien und Emissionen für den noch zur Verfügung stehenden Bilanzzeitraum ergänzen. Dies erfolgt durch die Entwicklung der erforderlichen Treibhausgas-Reduktionszielpfade für das Gesamtziel und die Sektorziele. Die Treibhausgas-Reduktionszielpfade werden dabei bis zum Endbilanzjahr 2035 dargestellt.

Die Bilanzierung ist im Vergleich zu den bisherigen Bilanzierungen neu auszurichten und erfolgt nach den nachstehenden Grundsätzen:

Software

- Im Jahr 2020 hat das Land NRW die zur Auswertung der Emissionsdaten bereitgestellte Bilanzierungssoftware gewechselt. Daher erfolgt die Bilanzierung für das Jahr 2019 und die folgenden Jahre mit dem neuen Programm „Klimaschutzplaner“.

Bilanzierungsverfahren

- Die Fortschreibung baut auf den Ergebnissen des Bilanzzeitraums 2014-2018 (vgl. Kap. 1.2) auf und erfolgt unter Beachtung der Lebenszyklusanalyse (Life Cycle Assessment oder LCA-Methode) nach den Regeln des Bilanzierungsstandards Kommunal (BISKO) (siehe unten).
- Die Berichtserstellung berücksichtigt die Vorgaben der neuen DIN 14064-1:2019-06 „Treibhausgase - Teil 1: Spezifikation mit Anleitung zur quantitativen Bestimmung und Berichterstattung von Treibhausgasemissionen und Entzug von Treibhausgasen auf Organisationsebene“, wodurch eine Verifizierung und Validierung der Daten und Methoden möglich wird.
- Der Musterbericht „Kommunale CO₂-Bilanz in NRW“ der EnergieAgentur.NRW wird entsprechend angepasst.

BISKO-Verfahren

- Gemäß des „Bilanzierungsstandards Kommunal“ (BISKO) erfolgt eine primäre Bilanzierung aller Verbräuche von direkten Energieträgern wie Strom & Gas für das Neusser Stadtgebiet (Territorialprinzip) unter Angabe von Erfassungsumfang, -tiefe und -güte.

- Um die kommunale Vergleichbarkeit zu erreichen, wird nach BSKO die sogenannte graue Energie, wie auch die anthropogenen und natürlichen Emissionen aus der Landwirtschaft und ähnliches nicht betrachtet.
- Gemäß der BSKO werden die zentralen Kennzahlen für den Energieverbrauch pro Einwohner (KWh/Einwohner) und die CO₂-Emissionen pro Einwohner (Tonnen CO₂/Einwohner) ausgewiesen. Daneben können weitere adäquate Kennzahlen für die Stadt gebildet werden.
- Die LCA-Methode stellt die Berücksichtigung der Emissionen aus der sogenannten Bereitstellungsvorkette der Energieträger sicher. Soweit verfügbar werden lokale Emissionsfaktoren beschrieben und benutzt, im Übrigen die vom Land NRW statistisch ermittelten Faktoren.

Datenquellen

- Statistischen Daten des Landes NRW, welche nicht die lokalen Emissionen reflektieren, werden sukzessive soweit möglich durch jahresbezogene lokale Daten ersetzt. Dies gilt besonders für die Verbrauchsdaten der kommunalen Verwaltung wie die städtischer Liegenschaften, die öffentliche Beleuchtung, die Klärwerke und weiterer kommunaler Einrichtungen und Einrichtungen mit kommunaler Beteiligung auf dem Stadtgebiet.
- Eine näherungsweise Schätzung erfolgt nur für fehlende/ inkonsistente Verbrauchs-/Emissionswerte.
- Die Sektoren werden als wesentliche Emissionsstellen qualifiziert, quantifiziert und mittels adäquater Kennzahlen beschrieben. Die Emissionsstellen der kommunalen Verwaltung, wie die einzelnen Liegenschaften werden einzeln beurteilt.

Sekundäre Bilanzierung

- Eine sekundäre Bilanzierung der Gruppe der schädlichen Treibhausgase (THG) nach den Vorgaben des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), den Zwischenstaatlichen Ausschuss für Klimaänderungen der Vereinten Nationen, auch Weltklimarat genannt und der DIN ist möglich.

Berücksichtigungen

- Es erfolgt eine bilanzielle Berücksichtigung von lokal erzeugten/eingesetzten regenerativen Energien.
- Es erfolgt außerdem eine bilanzielle Berücksichtigung von Treibhausgas-mindernden Maßnahmen (Entnahme aus der Atmosphäre).

Durch die vorbeschriebene Datenerhebung und Bilanzerstellung wird dargestellt, ob das Gesamtziel bzw. die einzelnen Sektorenziele erreicht wurden oder nicht.

Die Darstellung in der Energie- und CO₂-Bilanz erfolgt durch die Fortschreibung der bereits in Kap. 2 für die Sektorenziele und das Generalziel der Stadt dargestellten Diagramme.

Anhang 3: Eckpunktepapier der Verwaltung

Entwurf

Stand: 27.09.2019/Br-final-VV

Mitteilung der Verwaltung zum HauptA/AUG

Eckpunkte für ein Klimaschutzkonzept der Stadt Neuss bis 2035

Rat und Verwaltung haben sich zum Ziel gesetzt, die Klimaneutralität der Stadt Neuss bis zum Jahr 2035 anzustreben. Die Eindämmung der Klimakrise und ihrer schweren Folgen wird als Aufgabe von höchster Priorität anerkannt. Bei allen Entscheidungen sollen die Auswirkungen auf das Klima berücksichtigt und Lösungen bevorzugt werden, die sich positiv auf Klima-, Umwelt- und Artenschutz auswirken.

Um die anspruchsvolle Zielsetzung zur Senkung der CO₂-Emissionen bis hin zur vollständigen Klimaneutralität zu erreichen, sind erhebliche Anstrengungen der Stadt Neuss, ihrer Unternehmen sowie der BürgerInnen, der Wirtschaft und der gesamten Stadtgesellschaft insbesondere auf den Handlungsfeldern „Mobilität“ und „Energie“ erforderlich.

Mit dem Auftrag des Rates zur Fortschreibung des vorhandenen Klimaschutzkonzeptes sind neben strategischen Zielsetzungen in den zentralen Handlungsfeldern „Mobilität“ und „Energie“ die laufenden Klimaschutzmaßnahmen und deren Wirkung zu analysieren und weitere Schwerpunkte sowie konkrete zusätzliche Maßnahmen(-Pakete) zu skizzieren, die eine besonders hohe Wirksamkeit zur Erreichung des Klimaschutzziels erwarten lassen. Dabei ist auch das „Klimaschutzprogramm 2030“ der Bundesregierung sowie einschlägige Programme des Landes NRW einzubeziehen.

I. Handlungsfeld „Mobilität“

1. Strategische Zielsetzung

Zur Senkung der CO₂-Emissionen im Bereich der Mobilität sind strategische Zielsetzungen zur Veränderung des „Modal-Splits“ der einzelnen Verkehrsträger erforderlich. Strategisches Ziel muss sein, die Mobilität der Verkehrsträger zu fördern, die überhaupt nicht bzw. am wenigsten klimaschädlich sind. Deshalb müssen insbesondere Fußgänger- und Radverkehre gefördert werden, die völlig emissionsfrei sind, sodann der (schienegebundene) öffentliche Personennahverkehr. Im Bereich des motorisierten Verkehrs müssen emissionsarme Antriebe unterstützt werden. In diesem Zusammenhang ist die Förderung der Elektromobilität hervorzuheben. Im Bereich der Wirtschaft ist auch die Förderung von Schienengüterverkehren und der Binnenschifffahrt zu nennen.

Am Gesamtaufkommen aller Verkehrsträger soll sich der Anteil der Fußgänger- und Radverkehre von derzeit 22 Prozent (10 % Radverkehr und 12 % Fußgänger) bis spätestens 2035 auf mindestens ein Drittel aller Verkehre erhöhen. Dies erfordert voraussichtlich eine Verdopplung des Anteils des Radverkehrs auf 20 %. Der Anteil der Verkehre im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs soll von derzeit 14 % auf mindestens 25 % bis zum Jahr 2035 deutlich erhöht werden. Der motorisierte Individualverkehr mit einem Anteil von derzeit 64 % soll mithin bis zum Jahr 2035 erheblich reduziert werden und im Jahr 2035 deutlich weniger als die Hälfte aller Verkehre ausmachen.

Eine deutliche Veränderung des Modal Splits bis zum Jahr 2035 kann nur stufenweise erfolgen. Im Rahmen der von der Verwaltung ab 2020 beabsichtigten Erstellung eines „Mobilitätsentwicklungsplans“ ist unter intensiver Einbindung der Bürgerschaft eine Plausibilisierung der Zielsetzung erforderlich, Zwischenziele sind festzulegen und die zur Erreichung der Ziele erforderlichen Maßnahmen einschließlich Monitoring zu konkretisieren. Hierzu wird in ein „Mobilitätsbeauftragter“ der Stadt Neuss berufen.

2. Schwerpunkte wirksamer Maßnahmen

a. Ausbau Fuß- und Radverkehr (Stadt Neuss, Wirtschaft, SWN etc.)

- PR-Offensive im Rahmen der AGFS-Kampagne (u.a. „Tag der nachhaltigen Mobilität“)
- Umsetzung der Ergebnisse AG „Urbane Mobilität“ in der Stadtplanung/Verkehrslenkung
- Erhöhung Investitionsmittel für Radwegeausbau im TMN sowie Ausweitung sicherer Abstellplätze und Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Kooperation mit SWN
- Radschnellweg selbst planen und ausbauen (Planung Brücke über Willi-Brandt-Ring und Planung/Ausbau Radschnellweg entlang Rennbahnpark bis Wendersplatz)
- Radweg mit Brückenschlag nach Düsseldorf-Heerdt (neue Hafenbrücke NDH/Sperrwerk)

b. Attraktivierung Öffentlicher Personennahverkehr (Stadtwerke Neuss, VRR)

- Einführung des „next-Ticket 2.0“ im 2. Quartal 2020 zwischen Neuss und Düsseldorf
- konsequente Digitalisierung (WLAN) in allen Bussen und Bahnen sowie an Haltestellen
- Abschaffung der „Preisstufe B“ zwischen Neuss und Düsseldorf (Zielgruppe Pendler)
- VRR-weites oder regionales „365-Tage-Ticket“ mit Kostenübernahme Land NRW/Bund
- Ausbau des Straßenbahnnetzes insbesondere durch Weiterführung 709 durch Hammfeld und Prüfung einer Führung U75/U81 über „Notgleis-Trasse“ (Start mit Machbarkeitsstudien)
- Erhöhung des Leistungsumfanges der S- und Regio-Bahnen sowie der Straßenbahnen-Taktung
- Optimierung und Ergänzung der Busliniennetzstruktur insb. zwischen den Stadtteilen

c. Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (Stadt Neuss, Wirtschaft etc.)

- Neuausrichtung der Parkgebührenstruktur im öffentlichen Raum einschl. Parkhäuser
- Umsetzung Vorschläge der Arbeitsgruppe „Urbane Mobilität“ (u.a. Wendersplatz)
- Entwicklung von „PKW-armen“ Zonen im Innenstadtbereich (Sebastianus-Str. etc.)
- Neuausrichtung Mobilitätsmanagement des Konzerns Stadt Neuss (u.a. Richtlinien)
- Umrüstung Flotten zu Elektro- und Hybrid-Flotten, Prüfung Schaffung E-Oberleitung
- Aufbau Ladeinfrastruktur Elektromobilität (100 öffentliche Ladesäulen mit Öko-Strom)
- Ausbau Park&Ride Plätze an Peripherie der Stadt (u.a. Haltepunkt RB39 bei Hombroich)
- Optimierung der Schaltung von Ampelanlagen und/oder Wegfall von Ampelanlagen

d. Ausbau Schienengüter- und Schiffsverkehr (u.a. NDH)

- Ausbau und Modernisierung der Schieneninfrastruktur im Neusser Hafen (NDH)
- Erschließung neuer GI/GE-Gebiete mit Güterverkehr (u.a. Gewerbegebiet Silbersee)
- Förderung von lokal emissionsfreien Güterverkehren (Micro-Hubs etc.)
- Schaffung neuer Zuführung des Hafens in das DB-Netz (Brückenschlag Ddorf-Heerdt)
- Personenschiffahrt als neues Liniensystem auf dem Rhein (Prüfung Köln-Neuss-Ddorf)
- Einrichtung „Wassertaxi“ im Neusser Hafen und Aktivierung Fährsysteme

II. Handlungsfeld „Energie“

1. Strategische Zielsetzung

Das Klimaschutzkonzept der Stadt Neuss aus dem Jahr 2013 hat das Ziel formuliert, in dem Zeitraum zwischen 2014 und 2030 die CO₂-Emissionen im Stadtgebiet um 25 % zu verringern. Im Bereich des zentralen Handlungsfeldes „Energie“ sollten insbesondere die Stadt Neuss mit ihren eigenen Liegenschaften und die kommunalen Unternehmen der Stadt Neuss, namentlich die Stadtwerke Neuss, mit Vorbildcharakter den wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele beisteuern.

Inwieweit dies bisher schon gelungen ist, bedarf einer (ggfls. von externen Dritten unterstützten) Analyse und Bewertung.

Um die „Klimaneutralität der Stadt Neuss“ bis zum Jahre 2035 tatsächlich zu erreichen, sind die Aktivitäten im Handlungsfeld „Energie“ am deutlichsten zu verstärken, weil dem Energiebereich, insbesondere dem der Wärme, das bei weitem größte Einsparpotenzial beigemessen werden muss. Es ist erkennbar, dass vorbildhafte Maßnahmen der Stadtverwaltung nur begrenzt Wirksamkeit entfalten und eine sehr viel breitere Akteursebene von BürgerInnen, Unternehmerschaft und Gesellschaft eigene wirkungsvolle Maßnahmen ergreifen müssen. Dies gilt insbesondere für EigentümerInnen von Immobilien, weil der Gebäudesektor knapp 14 % des CO₂-Ausstosses ausmacht. Es müssen Anreize zur Nutzung und Wirksamkeit der Fördermaßnahmen von Bundes- und Landesebene gegeben werden.

2. Schwerpunkte wirksamer Maßnahmen

- a. Liegenschaften des „Konzerns Stadt Neuss“ klimaneutral ausrichten
 - Festschreibung Energiestandards für alle Neubauvorhaben im „Konzern Stadt Neuss“
 - stufenweise energetische Sanierung von städtischen Immobilien bis 2035 (GMN)
 - Ausschöpfung Potenziale zur Nutzung Solarthermie, Photovoltaik, Erdwärme (Partner SWN)
 - Konkretisierung Strom- und Engergiesparmaßnahmen in Verwaltung etc.
- b. Maßnahmen von Wohnungswirtschaft und Unternehmerschaft
 - sozialverträgliches „Klimaschutzprogramm“ der Neusser Bauverein AG insbesondere im Bereich der energetischen Sanierung des Bestandes (ca. 7.000 Wohnungen)
 - Durchführung „Klimagipfel“ von Neusser Wohnungswirtschaft und Haus und Grund
 - Unterstützung/Kooperationen zu Klimaneutralität von Neusser Unternehmen
- c. EigentümerInnen und MieterInnen beraten und unterstützen
 - umfangreiches Beratungsprogramm zum Thema Stromeffizienz und energetische Sanierung gemeinsam von Verbraucherberatungsstelle, Stadtwerke Neuss und Sparkasse Neuss
 - Sicherung sozialverträglicher energetischer Sanierung/Modernisierung von Mietwohnraum
- d. Nachhaltige Energiewirtschaft in Neuss und der Region stärken
 - Verstärkung der Aktivitäten zur eigenen Erzeugung von regenerativer Energie in enger Zusammenarbeit mit dem Rhein-Kreis Neuss und den Kommunen der Region
 - weitere Beteiligung der Stadtwerke Neuss an Erzeugung regenerativer Energien
 - kooperativer Ausbau der Fernwärmeversorgung an der Rheinschiene

III. Weitere Handlungsfelder

In Folge der Klimaerwärmung kommt der Klimaanpassung und damit Maßnahmen des Umwelt- und Artenschutzes eine besondere Bedeutung zu, was der Rat in seiner Beschlussfassung ebenfalls mit aufgenommen hat. Hierzu kann zum einen auf das Klimaanpassungskonzept der Stadt Neuss verwiesen werden, zusätzlich auch weitere Schwerpunkte gesetzt werden in folgenden Bereichen:

- Müllvermeidungsstrategien mit AWL und Handel/Wirtschaft erarbeiten
- Konzept für „Mehr Grün in die Stadt(teile)“ – konkreter Ausbauplan für Stadt und Stadtteile
- Machbarkeitsstudie für „Landesgartenschau 2026“ mit Schwerpunkt „Stadtgrün/Klima“
- Förderung ökologischer und regionaler Landwirtschaft (u.a. Anlegung von Blühstreifen)

- Einrichtung eines „Bürgerwaldes“ mit Patenschaften für Baumpflanzungen durch die BürgerInnen oder durch Unternehmen
- Beschleunigung der Umrüstung der Straßen- und Wegebeleuchtung in LED
- Klimaneutralität von Beschaffungsprozessen der Stadt und kommunaler Unternehmen
- Unterstützung der Schulen/VHS/Kitas etc. Im Bereich „Klimabildung“

IV. Finanzierung

Alle Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt, soweit sie „zusätzlich“ sind und nicht schon im Haushaltsplan der Stadt Neuss oder in den Wirtschaftsplänen von eigenbetriebsähnlichen Einrichtungen der Stadt Neuss oder kommunalen Unternehmen bzw. Beteiligungen etatisiert sind. Förderprogramme von EU, Bund und Land NRW sind umfassend einzubeziehen.

Zur Finanzierung zusätzlicher Maßnahmen sollte ein „Klimaschutzfonds“ mit einem Volumen in Höhe von XX Millionen Euro eingerichtet werden. Der „Klimaschutzfonds“ soll zu einem durch angesparte Gewinnrücklagen der Stadtwerke Neuss getragen werden, zum anderen soll Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen die Möglichkeit eröffnet werden, sich am „Klimaschutzfonds“ zu beteiligen.

V. Verfahren und Beteiligung

Der Stadtrat hat die Verwaltung beauftragt, das bestehende Klimaschutzkonzept fortzuschreiben und diesem bis zum Juni 2020 zur Beschlussfassung vorzulegen. Verwaltungsseitig wird deshalb eine dezernatsübergreifende „Projektgruppe Klimaschutz“ unter Federführung von Dezernat 7 eingerichtet, an die insbesondere die Leitungsebene der Stadtwerke Neuss GmbH anzubinden ist.

Die Politik könnte in einer interfraktionellen Arbeitsgruppe die Arbeit der Verwaltung unterstützen und insbesondere die wesentlichen strategischen Zielsetzungen des neuen Klimaschutzkonzeptes, dessen Schwerpunkte und erste konkrete Maßnahmen vertieft beraten bzw. hierzu ihre Vorschläge einbringen.

Wie vom Stadtrat beschlossen, werden für die Thematik wichtige Akteure, wie z.B. die örtliche „Fridays for Future“-Gruppe, gewerbliche Unternehmen, die Wohnungswirtschaft (u.a. Neusser Bauverein AG, GWG Neuss), Umweltverbände und andere relevante NGOs in die Beratung zur Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes eingebunden. Dies könnte insbesondere in öffentlichen „Hearings“ oder anderen Beteiligungsformen erfolgen, soweit ein beteiligungsfähiger Entwurf des neuen Klimaschutzkonzeptes vorliegt.

Anhang 4: Bilanzierung von Ökostrom

Im Rahmen der BSKO-Systematik wurde das Thema Ökostrom intensiv mit verschiedenen Akteuren diskutiert, daraus ergaben sich die drei folgenden Aspekte:

1. Händlermix statt Bundesstrommix

Strom wird europaweit angeboten und von den Stromversorgern eingekauft. Die Nutzung des Einkaufsmix der lokalen Stadtwerke für die kommunale THG-Bilanz ist nicht sinnvoll, da dieser nur Kundinnen und Kunden der Stadtwerke betrifft. Für die anderen Kundinnen und Kunden müsste der Strommix von deren jeweiligen Energieversorgern ermittelt und dann zur Bilanzierung herangezogen werden. Diese Daten liegen nicht vor. Zudem ist zu bedenken, dass solche Daten in der Regel nicht den physischen Verbrauch darstellen, sondern vielmehr die gesamte Einkaufsmenge. Durch diesen betriebswirtschaftlichen Ansatz sind in den jährlichen Energiebilanzen je nach Einkauf auf dem Energiemarkt erhebliche Schwankungen möglich.

2. „Ökostrom“ leistet zurzeit nur einen geringen Beitrag zum Klimaschutz in Deutschland

Eine vom Umweltbundesamt bereits 2014 veröffentlichte Studie zeigt, dass der Konsum von „Ökostrom“ nur einen geringen Einfluss auf die Verringerung der lokalen und regionalen Emissionen hat. Das liegt daran, dass der hierzulande erzeugte EEG-Strom nicht als „Ökostrom“ verkauft werden darf. Der Bedarf an „Ökostrom“ wird durch nicht-EEG-Anlagen (bspw. alte Wasserkraftwerke) sowie aus erneuerbarem Strom aus dem Ausland über Herkunftsnachweise gedeckt. Da in Deutschland 80% des erneuerbaren Stroms durch EEG-Anlagen produziert werden und das Angebot derzeit die Nachfrage übersteigt, wird der Ausbau von Erneuerbaren Energien im Inland nur marginal vorangetrieben.

3. Ökostrom-Produkte

Es existieren im Hinblick auf eine Bilanzierung verschiedene Ökostrom-Angebote: Einerseits gibt es Angebote, die durch günstige Herkunftsnachweise (billiger Ökostrom aus dem Ausland) profitieren und nicht zum lokalen bzw. regionalen Klimaschutz beitragen (siehe 2.). Andererseits gibt es Modelle, bei denen Kunden im Rahmen spezieller Ökostrom-Tarife positive Veränderungen im lokalen bzw. regionalen Energiesystem initiieren können, indem durch einen geringen Aufpreis auf den Ökostrom Investitionen in den lokalen bzw. regionalen Ausbau von Erneuerbaren Energien garantiert werden.

Die Berechnungen mit Ökostrom oder lokalen Händlermischen für die Bilanzierung auf kommunaler Ebene sind derzeit nicht empfehlenswert. Mit einer Veränderung des EEG und einer verstärkten Nutzung der Eigenvermarktung und Eigenversorgung könnte sich die Bedeutung des Ökostroms in Zukunft jedoch ändern.

Anhang 5: Stellungnahmen aus dem Experten-Hearing

Stellungnahme Gemeinnützige Wohnung-Genossenschaft e.G.:

| | | |
|------|-------------------------|--------|
| 7K | Dezernat 7 | VV |
| 19 | Umwelt, Klima und Sport | VZ |
| 52 | 19. Mai 2020 | WV |
| 72 | | Z.w.V. |
| AW/L | | Z.d.A. |
| MBE | P.R. | AE |
| | | Kopie |

GWG · Postfach 10 05 48 · 41405 Neuss

Stadt Neuss
Dr. Matthias Welpmann
Beigeordneter für Umwelt, Klima und Sport
Dezernat 7
Markt 2
41460 Neuss

Adresse: Markt 36 · 41460 Neuss
Telefon: 0 21 31 / 59 96 -0
Telefax: 0 21 31 / 59 96 -31
Internet: www.gwg-neuss.de

Ansprechpartner: Ulrich Brombach
Direktwahl: 0 21 31 / 59 96 -34
E-Mail: UBrombach@gwg-neuss.de

Datum: 18.05.2020

Klimaschutzkonzept

Sehr geehrter Herr Dr. Welpmann,

am heutigen Tage, den 18.05.2020, ist uns Entwurf für ein Klimaschutzkonzept der Stadt Neuss zugesandt worden. Sie bitten um Stellungnahme.

Die hierfür gewährte Frist bis zum 25.05.2020 ist zu kurz bemessen, um hier fundiert Stellung nehmen zu können.

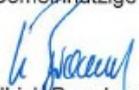
Feststellen möchten wir aber, dass eine zentrale Aussage zur Bestandsaufnahme des privaten Energieverbrauchs für die Wohnungsbestände der GWG e.G. in Neuss nicht zutreffend ist. Wir arbeiten bereits seit mehreren Jahren an der Energieeffizienz unseres Wohnungsbestandes und haben hier von 2004 bis 2018 rd. 26 % CO₂ eingespart, und das bei einem Zuwachs der Wohnfläche um 10 %.

Die Gemeinnützige Wohnungs-Genossenschaft erstellt zurzeit ein eigenes Klimakonzept. Dieses wird in den Gremien voraussichtlich im September 2020 beraten und verabschiedet werden.

Wir treffen hier weitere Aussagen zum energieeffizienten Umbau unseres Bestandes mit rd. 3.500 Wohnungen sowie Maßnahmen zur Veränderung des Modal Split im Verkehrsbereich. Gerne weisen wir auf Gemeinsamkeiten des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Neuss und des Klimakonzeptes der GWG e.G. hin, möchten aber auch auf mögliche Diskrepanzen hinweisen. Eine ist zum Beispiel, dass es für Wohnungsgenossenschaften aus steuerpolitischen Gründen nach wie vor problematisch ist, Photovoltaikanlagen zu betreiben.

Mit freundlichen Grüßen

Gemeinnützige Wohnungs-Genossenschaft e.G.


Ulrich Brombach


Stefan Zellnig

Sparkasse Neuss · IBAN: DE36 3055 0000 0000 1059 99 · BIC: WELADEDNXXX
Volksbank Düsseldorf Neuss eG · IBAN: DE72 3016 0213 0000 0150 16 · BIC: GENODED1DNE
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: DE120687904 · Sitz der eG: Neuss · Reg. Gericht: Neuss, GenReg-Nr.: 217
Vors. des Aufsichtsrates: Heinz Runde · Vorstand: Dipl.-Ing. Ulrich Brombach Mag.rer.publ. · Stefan Zellnig ·

Stellungnahme EnergieAgentur.NRW:

Sehr geehrte Damen und Herren,

gerne gebe ich hiermit eine Stellungnahme der EnergieAgentur.NRW zum Entwurf ab.

Grundsätzliches:

Ich halte das Ziel eine Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen generell für sehr ambitioniert. Grund ist hierfür das u.a. die Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene zur Klimaneutralität erst deutlich später greifen (Ziel bis 2050) und somit erstmal weniger Synergien zur Verfügung stehen.

Viele muss aus dieser Tatsache heraus dann von der Stadt Neuss aus eigener Kraft bereits vorgezogen werden.

Insbesondere die Steigerung des Anteils EE ist in der Vergangenheit durch Bundesmittel oder aber gesetzliche Regelungen flankiert und gefördert worden. Auch andere Bereiche wie der Klimaneutrale Baubestand ist vor allem bisher von entsprechenden Bundesmitteln z.B. Städtebauförderung maßgeblich beeinflusst worden. Allerdings sind wir da auf Bundesebene auch noch weit vom Ziel entfernt.

Nichtsdestotrotz ist natürlich die Zielsetzung Klimaneutralität 2035 ein starkes Signal an die am Klimaschutz interessierten Akteure. Gegeben falls macht es aber auch nochmal Sinn über entsprechende Zwischenziele für 2025 und 2030 nachzudenken um den Reduktionspfad zu schärfen (nicht alles lässt sich linear umsetzen)

Anmerkungen im Einzelnen.

Es wäre zu wünschen wenn das Ziel Klimaneutralität 2035 ein Stück genauer definiert ist. Will man hiermit auf dem „Paris Pfad“ liegen d.h. klimaverträglich Restemissionen zulassen oder aber bilanziell tatsächlich klimaneutral sein und somit die Restemissionen kompensieren.

Bei der Priorisierung der Maßnahmen (Top Ten) fällt auf, das hier in Teilen ein eher ungünstiges Kosten /Nutzen Verhältnis besteht [tonne CO₂/€]. Hier sollte man sicher nochmal erläutern warum die Maßnahmen nicht nur im Hinblick auf die Reduktion gewählt sind sondern ggf. auch noch weitere strategische Ziele dahinter stecken.

Die Kompensation ist zwar als Maßnahme benannt aber nur unzureichend beschrieben. Soll Sie nur Symbolisch erfolgen oder ist Sie fester Bestandteil der Strategie. Falls dies der Fall sein soll reicht die Aufforstung bzw. Baumpflanzung sicher nicht aus. Hier stellt sich sicher auch die Frage mit welcher Größenordnung an Restemission wird gerechnet. Generell besteht hier auch die Doppelzählungsgefahr (komplettes Senkenpotential Wald und Neupflanzung wird bereits im Bundesinventar in Ansatz gebracht).

Die Klimaneutrale Energieversorgung ist sicher ein Schlüssel zur Zielerreichung, zumal in den kommenden Jahrzehnten der Kohleausstieg greifen wird und somit sowie neue Perspektiven geschaffen werden müssen. Es ist sicher auch zukünftig abzuwägen ob unsre bisherige Strategie im Gebäudesektor (Sanierungsquote erhöhen) durch eine neue beschleunigte Strategie „klimaneutrale Energieversorgung“ (Strom und Wärme) ein Stück weiter ersetzt werden muss. Dies wird allerdings nur durch eine umfassende Erneuerbare Strategie auf kommunaler Ebene gelingen bei dem die Stadtwerke (kommunale Energieversorger) eine wichtige Rolle spielen. (Klimastrategie Energieversorgung). Ggf. lassen sich dazu ja einzelne Maßnahmen ein Stück weit Zusammenfassen.

Im Anhang finden Sie im einzelne auch nochmal meine Kommentare zu den einzelnen Punkten im Dokument.

Ich wünsche ihnen Viele Erfolg und gutes Gelingen für den weiteren Prozess

Für Rückfragen stehe ich bei Bedarf gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Müller

Michael Müller
Senior-Berater
EnergieAgentur.NRW
Energieanwendung, Klimaschutz in Kommunen und Regionen
T: +49 211 86642-286
E: michael.mueller@energieagentur.nrw
P: Roßstraße 92, 40476 Düsseldorf
I: www.energieagentur.nrw

NEWSLETTER - Jetzt anmelden und auf dem Laufenden bleiben:
www.energieagentur.nrw/newsletter

Stellungnahme Kommunal Agentur NRW GmbH:

Vielen Dank für die Zusendung. Ich hatte ja mit Katharina besprochen, dass ich kritisch gegenlese und Anmerkungen zum Konzept mache.

Soweit ich es aus meiner langjährigen Erfahrung in der PlattformKlima.NRW überblicken kann, ist das Konzept solide zusammengestellt und spiegelt die vorhandene Beteiligung auch wieder. Grundsätzlich ist es s besser als einige andere mit bekannte IKK aus den vergangenen Jahren aus anderen Städten.

Beim kritischen Lesen habe ich mir einige Notizen und Anmerkungen gemacht und versucht auszuführen. Grundsätzlich habe ich mich an den Standards aus den BMU-Vorgaben der Kommunalrichtlinie orientiert.

Die angemerkten Mängel und / oder Empfehlungen lassen sich grundsätzlich noch korrigieren oder können zukünftig vielleicht noch berücksichtigt werden.

Grundsätzlich würde ich das Konzept als eher grobe Strategieempfehlung einschätzen, die viele Maßnahmen noch in einem geringen Detailgrad ausführt sind und es nur eine Gesamtabstschätzung abliefern. Das ist in vielen Konzepten der Fall, von daher ist das auch hinreichend konkret für eure Zwecke.

Organisatorische Punkte (oder Fragezeichen) füge ich den Unterpunkten an.

Bilanzierung, Szenarien und Potentiale:

Grundsätzlich fehlt mir etwas die Einordnung, welche der Maßnahmen zwingend für 2035 benötigt werden. Einerseits wird eine Top10 geliefert, andererseits wird nur bedingt deutlich, dass Klimaschutz zunehmend kein Abwägungsgegenstand mehr ist, wenn man die Pariser Ziele ernst nimmt. Dieser Spagat wird meiner Meinung nach nur bedingt ausgearbeitet.

Genauso welche der Maßnahmen als optional eingeschätzt werden, oder ob die ALLE zwingend umgesetzt werden müssen, um das Ziel zu erreichen. Da die Politik Spielräume für Entscheidungen suchen wird, muss deutlich herausgestellt werden, dass die Ablehnung einzelner Maßnahmen eine Verschärfung an anderer Stelle nach sich ziehen würde, wenn die gesetzten politischen Ziele bis 2035 erreicht werden sollen. Also wenn ein anderer Maßnahmenverlauf gewählt wird, auch ein anderes Szenario eintritt.

Wir empfehlen immer den Hinweis, dass THG-Bilanzen eine "modellhafte Betrachtung" der Emissionen darstellen. Die Reduzierung auf "CO2-Emissionen" ist nur sinnvoll, wenn eindeutig dargestellt ist, dass es sich CO2-Aquivalente handelt, da Treibhausgase auch aus anderen Emissionen kommen, wie z.B. Methangas. Dies geschieht in Treibhausgasbilanzen in der Regel durch eine automatisierte Umrechnung. EcoRegion leistet dies quasi als "Grundeinstellung", bitte dort noch einmal kritisch den Text auf eine stringente Verwendung der Begriffe prüfen. In dem IKK wird CO2-Bilanz synonym mit THG-Bilanz verwendet, dies bitte einheitlich korrigieren. Also entweder auf CO2-Aquivalente Hinweisen, oder besser ganz auf THG-Bilanzierung. Die umfasst dann alle klimarelevanten Emissionen (was die Bilanzsoftware auch so abbildet. Grundsätzlich würde ich da eine einheitliche Benennung vorschlagen, da es sonst bei Laien zur Verwirrung führt, ob jetzt zwei Bilanzen vorliegen. (Bitte korrigieren!)

Grundsätzlich fällt die finanzielle Einschätzung zum IKK gefühlt sehr knapp aus, die Abfederung der erwarteten Kosten auch durch EU-, Bundes- und Landesfördermittel spielt nur in sehr wenigen Maßnahmen eine Rolle, auch die Bereitstellung von Mitteln oder die beratende Unterstützung durch die Stadtverwaltung für Dritte. Ebenso vermisse ich persönlich eine finanzielle Gesamtbilanz und Einschätzung für die Kämmerei, die entsprechende Haushaltsansätze benötigt (auch wenn dies mit der Coronakrise schwierig ist).

Auch auf die Städtebauförderung findet sich kein Hinweis, obwohl die mit der neuen Förderperiode ganz klar auf die Anforderungen zu Klimaschutz und Klimafolgenanpassung verweist. Auch

kommunikativ ist der Verweis auf externe Finanzierungen und die Integration in sämtliche Projekte der Stadt wichtig, um das Klimathema als festen Bestandteil aller Entscheidungen zu verankern. Für den Bereich Förderung und Finanzierung bietet es sich grundsätzlich an eine Arbeitsgruppe zusammenzustellen, die entsprechende Möglichkeiten ämterübergreifend prüft und Mitarbeiter aus den Fachämtern mit der meisten Erfahrung einbindet.

Maßnahmenlisten:

In den BMU-geförderten Konzepten wird die Darstellung der "Regionalen Wertschöpfung" als Kriterium gefordert, was den Vorteil hat, dass der ökonomische Nutzen deutlich wird. Diese Angabe fehlt leider und kann aus Wirtschaftssicht die Akzeptanz erhöhen.

Die Zuständigkeiten bei den Akteuren sind genannt, eine Einflechtung in andere Strategien und Konzepte ist aber nur im Bereich der Mobilität genannt.

Eine Integration in das gesamte kommunale Leitbild (sofern überhaupt vorhanden) fehlt bei den Maßnahmen. Es wird lediglich zu Beginn Bezug auf die Pariser Ziele genommen, das Thema Leitbild wird erwähnt, aber es wird nicht konkret ein eindeutige "Klimaleitbild" für die Stadt Neuss formuliert, welche Qualitäten eine "klimaneutrale Stadt Neuss 2035 bieten will". Um klare Zielvorstellungen und Unterziele für die Einzelmaßnahmen zu entwickeln, sowie ein Monitoring der Maßnahmen zur Zielerreichung zu entwickeln, kann dies aber auch später noch ergänzt werden.

Monitoring und Evaluierung

Hinweis wichtig: Eine fortlaufende Evaluierung ist geplant, häufiger als jährlich ist ein Bericht ist aber nicht strukturell aufgrund der Datenverfügbarkeit nicht möglich. Im Einzelfall können beschlossene Maßnahmen näher bilanziert werden. (Dies wird ja gerne mal von P4F oder FFF gefordert). Ebenso ist ggf. aufzunehmen, dass ein Monitoring sehr aufwendig wäre und nicht durchgeführt wird. Es ist z.B. personell kaum darstellbar, den Sanierungserfolg von Hausbesitzern tatsächlich zu dokumentieren, die eine Beratung in Anspruch genommen haben.

Für die einzelnen Maßnahmen sollte im weiteren Verlauf ein Erfolgsindikator erstellt werden, wann die Maßnahme strukturell erfolgreich war.

Für die Umsetzung ist der Prozess innerhalb der Verwaltung zwar an späterer Stelle dargestellt, grundsätzlich werden vieler der Maßnahmen nur durch ämterübergreifende Projektarbeitsgruppen umzusetzen sein. Diese Arbeitsgruppen stellen in der Praxis die größte Herausforderung dar, da an dieser Stelle vermieden werden muss, dass die Maßnahmen in einem Amt untergehen.

Ein Werkzeug für das Maßnahmenmonitoring ist nicht enthalten, eine Gesamtplanung als Übersicht mit Zeit/Kosten/Qualitäten ist nicht enthalten. Ebenso vermisse ich Angaben, ob der european energy award doch beendet worden ist oder wie der in der Klimastrategie eingebettet wurde.

Öffentlichkeitsarbeit

Hier handelt es sich um eine Art und Rückblick und Bestandsaufnahme, die detailliert die Beteiligung darstellt. Es ist allerdings keine strategische Kommunikationsstrategie, wie die in einem Konzept zielführend wäre. Wie arbeitet die ÖA der Stadt zusammen im Klimathema, welche Priorität hat das Thema in den Pressemitteilungen? Welche Kanäle haben sich bewährt oder sollen zukünftig bedient werden? Grundsätzlich sind im Internet geschaltete Angebote sinnvoll, diese müssen aber als Teil der Öffentlichkeitsarbeit auch entsprechend beworben werden.

Gibt es zukünftig runde Tische, Kooperationen mit Netzwerkpartnern in dem Thema um Klimaschutzmaßnahmen transparenter und sichtbar zu machen? Welche Befugnisse zur Kommunikation hat das Klimateam zur Beteiligung und Kommunikation? Wie wird perspektivisch die Politik in Arbeitsgremien eingebunden? An dieser Stelle fehlen erste Einschätzungen und Organisationsvorschläge, sowie die Verknüpfung zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen.

Verständnisfragen:

Auf Seite 7: Dort steht "Haushaushalt" im Text, ich vermute mal einen Tippfehler.

Ich habe versucht nach einem „kritischen Querlesen“ weitere Anregungen für die weiteren Fortschreibungen zu formulieren. Kurzfristig kritisch ist inhaltlich nur die synonyme Verwendung der Begriffe von THG- und CO2- Bilanzen und die fehlende Strategie für die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit. In allen anderen Fällen lässt sich darauf verweisen, dass weitere Vorgehensweisen maßnahmenspezifisch ausgearbeitet werden. Soweit hat ihr Klimateam eine solide Maßnahmenplanung aufgestellt, die weiterverfolgt werden kann. Die die öffentliche Debatte mit einem Fokus auf der Umsetzung liegt, ist dies auch ein konsequenter Ansatz.

Bei Fragen bitte melden, ich hoffe meine Anmerkungen sind soweit hilfreich und für sie auch nachvollziehbar.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Simon Knur
Dipl.-Ing.

Kommunal Agentur NRW GmbH
Cecilienallee 59
40474 Düsseldorf

Fon: 0211 - 4 30 77 232
Fax: 0211 - 4 30 77 22
Mobil: 0172 – 476 89 62

knur@KommunalAgenturNRW.de
www.KommunalAgenturNRW.de

Stellungnahme Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Neuss:

Stellungnahme des DGB Kreisverband Neuss zum derzeitigen Klimaschutzkonzept „Neuss klimaneutral 2035“

Mit mail vom 18.05.2020 ersuchte der zuständige Beigeordnete der Stadt Neuss, Dr. Mathias Welpmann, auch den DGB Kreisverband Neuss zu einer Stellungnahme zum bisherigen Klimaschutzkonzept „Neuss klimaneutral 2035“.

Der DGB Kreisverband kritisiert zunächst die zu kurze Frist zur Stellungnahme innerhalb 1 Woche. Eine ernsthafte und dem Thema gerecht werdende Stellungnahme, die sich mit einzelnen Punkten ausführlich beschäftigt, ist in dieser kurzen Frist nicht sachgerecht zu bewerkstelligen. Zumal der DGB auch im Kreisverband Neuss bekanntermaßen sich aus Vertretern von 8 Einzelgewerkschaften zusammensetzt, deren Meinung zunächst erst eingeholt werden müssten, und das zu Corona-Zeiten.

Deswegen erfolgt keine Stellungnahme zu einzelnen Projekten.

Grundsätzlich ist das Bemühen um Erreichen der Klimaziele auch Forderung des Deutschen Gewerkschaftsbundes. Insofern wird das Erstellen eines Klimaschutzkonzept für die Stadt Neuss grundsätzlich begrüßt und unterstützt.

Auch der Kreisverband Neuss des DGB ist schon länger sehr aktiv in der Diskussion im Klimaschutz sowie damit einhergehender Vorbereitung einer Energiewende und bringt sich in diversen Gremien ein. Zu nennen sei hier unter anderem die Mitarbeit im „Bündnis Strukturwandel gestalten“, zusammen mit der IHK mittlerer Niederrhein. Mehrfach gibt es Forderungen des DGB, zum Beispiel im „Revierappell“ und eigene Veranstaltungen zum hier in Rede stehenden Thema. Der Energiewandel als großen Teil des Klimaschutzes trifft gerade den Rhein-Kreis-Neuss in voller Wucht mit ganz konkreten Auswirkungen auf Arbeitsplätze und einhergehenden Gewerbesteuererinnahmen/-Verluste der betroffenen Kommunen. Die Frage ist und bleibt, ob die bislang für den Strukturwandel vorgesehenen, lediglich avisierten, monetären Förderungen ausreichend sind und sachgerecht verteilt werden. Insofern sind auch steigende Soziallasten für den Rhein-Kreis und damit für alle kreisangehörigen Kommunen einschließlich der Stadt Neuss nicht ausgeschlossen, wenn nicht gar zu erwarten. Diese zusätzlichen Belastungen und die Kosten der Corona-Krise, und das ist einhellige Meinung des DGB, darf die Weiterverfolgung sinnmachender Projekte nicht verhindern.

Über allen Klimaschutz-Projekten muss unserer Ansicht nach eine große Überschrift stehen:

Energie muss auch weiterhin ausreichend und bezahlbar zur Verfügung stehen, die Mobilität muss allen Bevölkerungsschichten weiterhin ermöglicht werden.

Dies gilt für alle gesellschaftlichen Gruppen, Unternehmen, die Arbeitsplätze bieten und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, Rentnerinnen und Rentner sowie Personen in prekären Beschäftigungen oder Hartz IV. Auch muss die derzeitige sehr angespannte Lage auf dem Mietwohnungsmarkt, gerade mit Auswirkungen für die letztere Gruppe, beachtet werden. Fakt ist, dass bislang die Kosten der Energiewende überproportional nicht solidarisch nach Einkommensmöglichkeit, verteilt sind. Dies steht Umsetzungen von Klimaschutzzielen im Wege.

Insofern sind auch konkrete im vorliegenden Klimaschutzkonzept „Neuss klimaneutral 2035“ genannte Projekte dahin gehend zu prüfen, wer sich diese Projekte leisten kann. Klimaschutz und Umsetzung konkreter Klimaziele muss für alle möglich sein, nicht nur, salopp gesagt, für Uli Hoeness und Co.

Dies betrifft auch Maßnahmen der **Verkehrswende**. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern muss es auch weiterhin möglich sein, ihren auch entfernt liegenden Arbeitsplatz zu bezahlbaren Preisen und zu frühen oder späten Uhrzeiten zu erreichen. Zumal die Jobcenter die Annahme weit entfernter Arbeitsstätten mit oder ohne Schichtarbeit verpflichtend machen.

Die derzeitigen Angebote für Elektrofahrzeuge verteilen sich unverhältnismäßig auf Luxuskarossen. In Wohnbereichen „normaler“ Einkommenschichten ist die Umsetzung von hinreichender Ladesäulen-Infra-Struktur Illusion. Wie viele Ladesäulen will man in Weckhoven errichten? Hier fehlen bezahlbare und in der Praxis umzusetzende Antriebskonzepte. Dies muss mit Umsetzungen von Klimaschutzprojekten, egal an welchem Ort, dringend einhergehen, und zwar parallel.

Wir fordern von der Politik, sich nicht nur auf Maßnahmen zu konzentrieren oder gar beschränken, die die jeweiligen Haushalte -vordergründig- nicht zu stark belasten.

Der DGB kritisiert, das aus diesem Grund manchmal der zweite Schritt vor dem Ersten gemacht wird. Konkret nennen wir hier die Einführung von Umweltpuren in Düsseldorf mit konkreten Auswirkungen auf Neuss. Oder erweiterte Fahrverbote. Solche und ähnliche Maßnahmen **setzen zwingend eine tatsächliche Stärkung des ÖPNV** voraus. Der VRR ist unserer Auffassung nach mit jährlichen obligatorischen Preiserhöhungen schon im absoluten Grenzbereich, hinzu kommen veraltete und nicht mehr der Realität angepasste Waben- und Preisstrukturen. Wir fordern ein Weg vom Sparen im ÖPNV hin zu Investitionen mit dem Ziel einer Attraktivitätssteigerung. Fahrverbote oder Umweltpuren sind billig oder preiswert. Aber alleine nicht zielführend. Attraktiver ÖPNV heißt auch, sich mit den Gründen für die Nichtbenutzung konkret auseinanderzusetzen. Ein nicht zu vernachlässigender Grund ist die Enge in den Fahrzeugen, egal Bus, Strab oder Eisenbahn, die zum Teil unzumutbar sind. Hier müssen Takte und Kapazitäten angepasst werden, im Bereich der Eisenbahn auch mit Doppelstockfahrzeugen.

Der Fahrplan der Busse der SWN ist seit Jahren nicht der Realität angepasst, so fährt die Linie 843 Samstags zum Beispiel ab 14 Uhr immer noch mit ausgedünntem Fahrplan, bedingt aus Zeiten mit Geschäftsschließungen samstags um 14 Uhr. Wie lange ist das her?! So ergeben sich zum Beispiel gerade für Beschäftigte im Einzelhandel Notwendigkeiten, im Individualverkehr ihren Wohnort nach Geschäftsschluss zu erreichen, sowohl innerstädtisch wie überland.

Die Stausituation in Neuss mit konkreten, negativen Folgen für Bewohnerinnen und Bewohner in Neuss, u.a. Holzheim und Reuschenberg, muss mit dem Ziel angegangen werden, diese negativen Auswirkungen für die Betroffenen zu minimieren. Der Verkehr sucht sich bei Stau auf der BAB halt Wohngebiete aus. Dieses Problem ist mit Verboten/Einschränkungen alleine nicht in den Griff zu bekommen. Gelobt werden von uns daher alle Überlegungen neuer Verkehrsformen, wie z.B. Wasserbusse und ähnliches. Um ein Problem zu lösen, sind immer noch klassische Brain-Storming-Methoden hilfreich. **Und das verbietet zunächst Denkverbote**. Die Anlegung von **Pendlerparkplätzen mit einfachem Umstieg auf ÖPNV** muss, auch in Zusammenarbeit mit umliegenden Gemeinden, vorangetrieben werden. Klimaschutz, gerade im Verkehrsbereich, ist nicht singulär pro Kommune im vernetzten Verkehrsbereich zu erreichen. Hier muss mit der Umsetzung „Neuss klimaneutral 2035“ eng mit Düsseldorf zusammengearbeitet werden. **Es muss auch verhindert werden, dass Düsseldorf sich auf Kosten seines Umlands „klimaneutral“, gerade im Verkehrsbereich, macht.**

Ein **Radwegeausbau**, u.a. auch über eine neu zu errichtende Brücke über dem Erftkanal, sehen wir als erforderlich an. Und klare Forderung des DGB ist, hier Geld in die Hand zu nehmen. Dies wird sich langfristig im Klimaschutz amortisieren.

Beim Ausbau des Radverkehrs sehen wir allerdings eine Notwendigkeit, **gleichzeitig auch Maßnahmen zum Schutz dieser Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu ergreifen**. Die Polizei NRW hat hier Programme „Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer“. Dies setzt natürlich **die Wahrnehmung von Verantwortung der Radfahrerinnen und Radfahrer voraus**, sich selber so im Straßenverkehr zu bewegen, das ihre Sicherheit und die der anderen gegeben ist. Hier sehen wir noch großes Umdenkpotential. **Natürlich ist auch ein Umdenken des Individualverkehrs**

erforderlich und muss gefördert werden. Eine erweiterte Freigabe von Einbahnstraßen für Fahrradfahrer wird begrüßt, allerdings sehen wir einer generellen Freigabe, ohne jeweiliger Prüfung auf eventuelle Ausweichmöglichkeiten für Individual- und Radverkehr, im Hinblick auf die **Sicherheit des Radverkehrs**, kritisch. Eine weitergehende Pflicht für die Installation von Abbiegeassistenten für LKW ist parallel zum Ausbau des Radverkehrs unabdingbar.

Wohnungsbau. Das hier in Rede stehende Klimaschutzkonzept sieht konkrete Maßnahmen zu energetischen Sanierungen und/oder Umstellung auf Erneuerung von Energie vor. Dieses begrüßen wir. Allerdings hat sich bei der Umsetzung der Klimaschutzsiedlung Blausteinsweg gezeigt, dass dies derzeit nur mit unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand zu realisieren ist. Hier erinnert der DGB wieder an seine Grundforderung: Klimaschutz allen zu ermöglichen. Einsparpotentiale bei energetischen Sanierungen müssen allen ermöglicht werden, es darf im Klimaschutz nicht eine zwei Klassengesellschaft errichtet werden bzw. weiter zementiert werden. Wir hatten bereits die derzeitige angespannte Lage im **Mietwohnungssektor** angesprochen. Hier sieht der DGB die große Gefahr, dass durch energetische Vorgaben die Mietsituation noch weiter verschärft wird, daran kann keiner in dieser Gesellschaft ernsthaft Interesse haben. Hier müssen Schutzmechanismen eingesetzt werden.

Ein weiterer Kritikpunkt des DGB sind Fördermaßnahmen, die erst nach Erstellung teurer **Gutachten** in Frage kommen. Uns liegen zahlreiche, widersinnige, konkrete Beispiele vor. Darunter bei einer Heizungserneuerung für eine Senioren-Wohnanlagen mit zwei Heizungen im Wert von über 50.000 €, technischer Standard 2019. Hier wäre eine KfW-Förderung von 1650,- Euro möglich gewesen. Allerdings erst nach Erstellung eines Gutachtens. Bei der Ausschreibung ergaben sich hier Gutachtenpreise von 3500,- bis 5000,- €. Dabei ist die förderungswürdige Technik neuester Standard und könnte durch die Installationsfirma oder auch vom Schornsteinfeger bestätigt werden. Diese uns vorliegenden Beispiele zeigen, dass dieser „**Gutachterwahn**“ **Umsetzungen von wichtigen und Sinn machenden Projekten mit Klimaschutz-Ziel definitiv im Wege stehen!** Der DGB im Rhein-Kreis erwartet, dass dieser Gutachterwahn als veritables Geschäftsmodell generell überprüft wird und bei Projekten im Rahmen des Neusser Klimaschutzkonzeptes nicht auch noch umgesetzt wird und so **übermäßige und sinnlose Verteuerungen von Klimaschutz-Projekten verhindert wird.**

Der DGB weiß um die Problematik von Grundstücksflächenverbrauch. Nicht nur die **Energiewende, auch der digitale Wandel**, bedingt eine **Änderungen in Firmen, Werks- und Arbeitsplatz-Strukturen.** Große Industrien mit durch Schichtarbeit bedingter hoher Beschäftigungsquote je Quadratmeter, wird es in dieser Zahl nicht mehr geben. Ein Ausgleich dieser Beschäftigungszahlen wird nur durch Errichten neuer Betriebe mit kleineren Beschäftigungszahlen möglich sein. Dies erhöht den Druck auf zu bebauende Flächen kolossal. Hier wird die Gesellschaft sich nicht wegducken können. **Insofern fordert der DGB auch eine Überprüfung auf Flächenvergabe in Bezug auf Anzahl zu schaffender Arbeitsplätze.⁹**

Parallel erwarten wir als DGB, dass alle Beteiligten an Klimaschutzprojekten, auf allen Ebenen, generell Forderungen nach Überprüfung der Praxis sich leider **immer weiter ausufernder Verlagerung der Warenwirtschaft auf Verkehrswege** erheben. Dieses wird sich mit weiterer fortschreitender Digitalisierung in nicht mehr zu bewältigenden Dimensionen ausweiten. Uns ist bekannt, dass einige Betriebe durch die bekannte Stau- und Verzögerungssituation teilweise schon in Produktionsbedrängnis kommen. Derzeit wird das Risiko auf die Verkehrsdienstleister abgewälzt, was dort zu weiterem Kostendruck mit den bekannten Einsparungen im Lohn- und Beschäftigungssektor und einhergehenden unerträglichen Arbeitsbedingungen für die LKW-Fahrer führt. Ein sinnvoller Ausbau des Autobahnnetzes in derzeitigen Planungsstufen muss weiter verfolgt werden. Allerdings sind vereinzelte Forderungen nach einem 8-streifigen BAB- Ausbau, z.B. konkret der A 57, abzulehnen.

Für die **innerstädtische Warenverteilung** ist der Aus- und Aufbau vernetzter Strukturen mit dem Ziel **einer Reduzierung des Logistikverkehrs** im gesamten Stadtgebiet im Zusammenhang mit der Umsetzung von Klimazielen unerlässlich und muss initiiert bzw. gefördert werden.

Maßnahmen zu **Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels** sind weiterhin notwendig. Gerade zu Corona-Zeiten erlebt jeder in Neuss die Zunahme von Paketzustellungen zahlreicher einschlägiger Firmen. Der DGB hofft, im Sinne von Arbeitsplätzen im Einzelhandel, auch in Neuss, auf ein Umdenken aller Beteiligten, wenn das auch in naher Zukunft illusorisch erscheint. Generell fordern wir Maßnahmen zum Entgegenwirken weiteren Fortschreitens von Attraktivitätsverlusten oder gar bestehenden Verödungen von Innenstädte und gegen klimaschädliche Auswüchse des Online-Handels. Bestellen, zusenden lassen, prüfen und wieder zurücksenden mit einhergehender Vernichtung der Waren haben mit Klimaschutz und CO-2 Reduzierung nichts, aber auch gar nichts zu tun. Geeignete Maßnahmen, auch seitens der Kommune Neuss sind bzw. wären notwendig und zu begrüßen. Dies gilt auch für Menschen, die Klimaschutzprojekte fordern und fördern.

Schlussbemerkung des DGB im Rhein-Kreis Neuss

Wenn wir jetzt nicht anfangen, wird die Zeit immer knapper und es besteht dann die Gefahr panischen Handelns mit dann ggf. kontraproduktiven oder schwer zu akzeptierenden Ergebnissen und vermutlich sehr weitreichenden Folgen. Wir hoffen, dass dies keiner will. Packen wir gemeinsam das große Ziel an.

Wir bitten dabei um Berücksichtigung unserer generellen Anmerkungen.

Für den DGB Kreisverband Neuss

Udo Fischer
Vorsitzender
24.05.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Zusendung des Neusser Klimaschutzkonzept-Entwurfes. Gerne hätte ich mir das Dokument intensiv zu Gemüte geführt; ich hatte dazu auch schon eine Leseweche reserviert, nachdem mir die Zusendung zum 17.4.2020 avisiert wurde. Nun erhielt ich ihn aber erst am vergangenen Montag und habe eine Woche erhalten, um Stellung zu beziehen. Und das geht nun leider nicht so gut, weil ich genau diese Woche arbeitsbedingt kaum Zeit dafür habe. Insofern die erste Kritik: Avisieren Sie bitte lieber spätere Termine, die dann auch gehalten werden.

Ein bisschen Zeit habe ich nun aber doch noch vorgestern, gestern und heute gefunden und komme zur folgendem Ergebnis: Insgesamt enthält das Konzept eine umfangreiche und auch konsistente Sammlung an Maßnahmen. Insofern handelt es sich um eine gute Übersicht. Allerdings sind mir die Maßnahmen zum Teil zu unkonkret. Bisweilen handelt es sich auch nur um Absichtserklärungen. Das ist mir zu schwammig.

Mein Hauptkritikpunkt ist jedoch – und den habe ich bei verschiedenen anderen Klimaschutzkonzepten, die wie seinerzeit untersucht haben, schon hervorgebracht – die Kostenlastigkeit der Darstellung, die in sehr vielen Fällen eine Umsetzung von Maßnahmen verhindert, sodass am Ende verschiedentlich KSK kaum Wirksamkeit entfalten. Ich meine damit, dass nicht konkret ermittelt wird, welchen ökonomischen Nutzen einzelne Maßnahmen bringen. Häufig liegen derartige Nutzen vor, manchmal sogar beträchtlich, und wenn Sie vorlägen und ausgewiesen werden würden, wäre es i.d.R. deutlich einfacher, ein “Go” vom Stadtkämmerer, vom Gemeinderat etc. zu bekommen (vgl. beigefügten Flyer). Das setzt allerdings voraus, dass die ökonomischen Nutzen der Maßnahmen auch ermittelt werden und nicht dort steht: “Nutzen-Kosten-Effekt: gering” oder so.

Und genau das vermisse ich an Ihrem KSK.

Ich wünsche Ihnen viel Erfolg damit.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Nissen

Stellungnahme Landwirtschaftskammer NRW:

Landwirtschaftskammer NRW · Gartenstr. 11 · 50765 Köln

Stadt Neuss
Dr. Matthias Welpmann
Beigeordneter für Umwelt, Klima und
Sport
Dezernat 7
Markt 2,
41460 Neuss

Kreisstelle

Rhein-Erft-Kreis

Rhein-Kreis Neuss

Rhein-Sieg-Kreis

Mail: rheinkreise@lwk.nrw.de

Gartenstraße 11, 50765 Köln

Tel.: 0221 5340-100, Fax -199

www.landwirtschaftskammer.de

Auskunft erteilt: Ulrich Timmer

Durchwahl: 0221/5340-101

Fax: 0221/5340-199

Mail: ulrich.timmer@lwk.nrw.de

Entwurf Klima Neuss 2035 Mai 2020.docx

Köln 22.05.2020

Sehr geehrter Herr Welpmann,

Sie bitten uns als Fachbehörde, zu dem Klimakonzept „Neuss klimaneutral 2035“ der Stadt Neuss Stellung zu nehmen.

Die Kürze der „ambitionierten“ Frist lässt nur einige Anmerkungen aus Sicht der Landwirtschaftskammer zu.

Die Landwirtschaftskammer NRW, Kreisstelle Neuss, hätte es aus fachlichen Gründen begrüßt, im Vorfeld beteiligt worden zu sein, um aus ihrer Sicht Punkte der Landwirtschaft in das Konzept miteinbringen zu können, nimmt doch der Anteil der landwirtschaftlichen Flächen in der Stadt Neuss immerhin 38% ein (Tab. 2, S. 4), obwohl dieser im Schnitt in NRW 47% an der Landesfläche beträgt.

Hier einige wichtige Punkte zu o.g. Konzept:

Zu 3.1 Verkehr, Titel Nr. 29, Seite 79

Die Priorisierung im Ziel „*Erhöhung des Bio-Anteils und des Anteils regionaler und saisonaler Lebensmittel*“ sollte geändert werden. Es ist anzumerken, dass der Anteil regionaler Lebensmittel besonders in Neuss bedeutend ist. Die Zielsetzung bitte daher so formulieren, dass es in der Rangfolge heißt, die Erhöhung des Anteils regionaler und saisonaler Lebensmittel zuerst und dann des Bio Anteils zu nennen. Es ist doch allgemein bekannt, dass insbesondere hier angebotenen Bio-Lebensmittel bis auf wenige Ausnahmen hohe Transportwege aufweisen. Bevor also eine vermehrte Produktion von Bio-Waren angestrebt werden sollte, ist es unerlässlich, entsprechende Vermarktungsstrukturen und –wege zu schaffen. Über eine Marktanalyse ist festzustellen, dass ein kontinuierlicher Absatz und Bedarf besteht. Umstellungswillige Betriebe brauchen eine verlässliche Perspektive für die Zukunft.

Der Hinweis auf weniger Fleischverbrauch und weniger anderer tierischer Produkte ist sehr pauschal und allgemein gefasst; hier ist z.B. eine mögliche Eiweißmangelernährung

Qualitätsmanagementsystem zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2015

Konto der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen:

DZ Bank AG

Ust.-Id.-Nr. DE 126118293

IBAN: DE97 4008 0000 0000 4032 13

Steuer-Nr. 337/5914/0780

BIC: GENO DE 33 XXX

nicht außer Acht zu lassen, andererseits wäre ein vermehrter Anbau von Leguminosen eine Alternative.

Zu 3.6 Kompensation, Seite 110

Es wird angestrebt, vermehrt Baumpflanzungen durchzuführen. Kritisch anzumerken ist, dass gerade landwirtschaftliche Flächen zum positiven Input von Klimabilanzen beitragen, diese daher nicht für Baumpflanzungen entzogen werden sollten. Der Entzug landwirtschaftlicher Flächen für Bepflanzungen mit Bäumen ist kontraproduktiv zu sehen. Die Angebotserweiterung regionaler Produkte hat erhöhten Flächenbedarf zu Folge. Der angestrebte Bio-Anbau benötigt einen erheblich höheren Flächendarf bei der Produktion gleicher Nahrungsmittelmenge sowie bei der Substitution von tierischem Eiweiß durch Leguminosen Anbau. Bekannt ist zudem, dass für die Grundwasserneubildung landwirtschaftliche Flächen einen erheblichen höheren Beitrag als mit Bäumen bepflanzte Flächen leisten. (höhere Versickerung von Niederschlagswasser)

Fazit:

Bedauerlicherweise werden die Leistungen der Landwirtschaft im Klimakonzept „Neuss klimaneutral 2035“ nicht erwähnt, stellen doch die Landwirtschaftlichen Flächen mit 38% Anteil den größten Anteil am Stadtgebiet dar.

Erwähnt wird an keiner Stelle die Bedeutung landwirtschaftlicher Flächen als „Kaltluftschneisen“ im Umfeld bebauter Flächen. Gerade dieser Aspekt gewinnt unter den zunehmenden Veränderungen unseres Klimas immense Bedeutung.

Die Landwirtschaft in Neuss ist geprägt durch die guten landwirtschaftlichen Produktionsvoraussetzungen und die agrarstrukturellen Verhältnisse. Die räumliche Nähe zu den Absatzmärkten der Rheinschiene, wie z.B. der Mühle in Neuss sowie den Verbrauchern über Direktvermarktung oder Lieferung an regionale Lebensmittelmärkte der umliegenden Städte hat bisher die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe mit deren regionalen Produkten gestärkt und positiv auf die Klimabilanz durch kurze Transportwege gewirkt.

Ziel muss sein, dass die Sicherung und Weiterentwicklung der landwirtschaftlichen Flächenbewirtschaftung erhalten bleibt, um die Zukunftsfähigkeit der Betriebe in der Region nicht zu gefährden.

Die Ressource „Boden“ muss konsequent geschützt werden und deren Wert hinsichtlich Klimabilanz und Kaltluftschneisen zu bebauten Flächen stärker Beachtung finden. Mehr Regionalität darf nicht weiterer Verlust landwirtschaftlicher Flächen bedeuten.

Freundliche Grüße



Dr. Juliane Wahode
Kreislandwirtin



Ulrich Timmer
Geschäftsführer

Stellungnahme Ernährungsrat NRW:

ERNÄHRUNGSRAT IM RHEIN-KREIS NEUSS
Kontakt und Initiatorin Agnes Groschke-Faruß, Meertal 202, 41464 NE

22.05.2020

Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzept für die Stadt Neuss

Sehr geehrte Mitwirkende am Klimaschutzkonzept,

vielen Dank für die Zusendung des Konzeptentwurfes NEUSS 2035 KLIMANEUTRAL

Seit 2014 sammelten SIE, die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung, Erfahrungen und ergriffen Maßnahmen. Die Bürgerbeteiligungen, Initiativen und vor allen Dingen die „Fridays-for-Future-Bewegung“ halfen bei der Fortschreibung. 49 Maßnahmen wurden erarbeitet. Die „TopTen“ benannt! Dies ist eine starke Leistung und hat höchste Anerkennung verdient. Chapeau an Sie!

Sie bitten um ein Feedback und um eventuelle Anmerkungen oder Anregungen. Dem kommen wir gerne nach!

Wir – der Ernährungsrat im Rhein-Kreis Neuss – formierte sich Ende 2018 – sicherlich haben Sie von uns gehört. Der Ernährungsrat (ER) nutzt die Chance – wie bei der Bürgerbeteiligung - den Klimaschutz in Neuss zu stärken und Maßnahmen einfließen zu lassen.

In Ihrer Einleitung erwähnen Sie die Realität des Klimawandels auf die Pflanzenwelt, die Landwirtschaft, auf die Pegelstände des Rheins und die wirtschaftlichen Folgen in Neuss und Umgebung. Das ist mittlerweile unbestritten.

Die Klimakrise und die plötzlich unser Leben bestimmende Corona Situation fordern neue Ansätze in unserer ländlichen Nachbarschaft. Wir haben beste Ackerflächen. Sichern wir die landwirtschaftlichen Flächen und die Vielfalt der bäuerlichen Betriebe verhindern wir das Höfe-Sterben. Das ist angewandter Klimaschutz, in Neuss enorm wichtig.

Durch die Relokalisierung des Ernährungssystems werden Transportwege verkürzt und CO2 eingespart. Gesunde, klimafreundliche Lebensmittel, die fair und nachhaltig auf gesunden Böden wachsen, lassen die Wertschöpfung in der Region. Arbeitsplätze entstehen.

Hier unsere Anregungen. Es ließen sich weitere dringliche Ziele und Maßnahmen finden, aber in der Kürze der Zeit hier ein Versuch der Ergänzung!

Anregungen: in den TopTen fehlen

Kommunale Ernährungswende
Regionalisierung des Ernährungssystem
Kommunale Ernährungssicherheit regional gedacht

Titel Nr. 29

Aktive Kommunale Ernährungspolitik bestimmt den Klimaschutz in Neuss

Ziel: Ernährungspolitik gehört zukünftig in kommunale Hand als eine zentrale Querschnittsaufgabe.

Re-lokalisierung des Ernährungssystems

Eine Ernährungsstrategie für Neuss und Umgebung

wird entwickelt mit dem Ziel ein nachhaltiges, gerechtes, widerstandsfähiges, effektives und ökologisches Ernährungssystem in der Stadt Neuss und Umgebung zu schaffen, soll heißen: Klimaschutz beim Essen und Lebensmittelkauf in Neuss zu verwirklichen.

Die Strategie setzt ein Ziel und gibt einen Handlungskorridor vor. Für die Umsetzung sieht der ER Verwaltung und Politik, Verbraucher, Zivilgesellschaft, Bauern und Wirtschaft gemeinsam in der Pflicht.

Ein Strategie-Vision-Workshop erarbeitet zeitnah Perspektiven für die Ernährungssicherheit, bzw. der Beschaffung von wertvollen Lebensmitteln in Neuss.

Dazu zählt der Aufbau von Lieferketten und Lade- und Kühl-Infrastruktur. Sowie Wege heraus aus der Essensverschwendung und Müllaufkommen zu finden.

(siehe Ernährungsstrategie Köln)

Die Transformation hin zu einer zukünftigen, nachhaltigen und kommunalen Ernährungswende und somit einer nachhaltigen Agrapolitik muss in Neuss und Umgebung gelingen, denn wir stehen vor einem gewaltigen Strukturwandel. Das ist die Riesen-Chance – auch im Hinblick auf das Höfe-Sterben und die Arbeitsplätze.

Zeitnah bis 2022 Vermittlung von Wissen in Neusser Schulen und Kitas um die Auswirkungen unserer Lebensmittel/Lebensweise auf das Klima hier und weltweit, auf unsere Gesundheit und die Gerechtigkeitsfragen.

Sofort Weiterbildung der städt. Mitarbeiter*innen zum Thema Klimaschutz in Verbindung mit Ernährung hier am Standort Neuss.

Sofort Weiterbildung der Bürger*innen zum Thema Klimaschutz in Neuss in Verbindung mit Ernährung am Wohnort, verbunden mit Kampagnen wie z.B. „Wir Gärtnern“ / „Wir trinken Leitungswasser“ / „Wir schützen unser Wasser“

Sofort Überprüfung der Flächenvergabe und Verpachtung städtischer Flächen im Hinblick auf die Neusser Ernährungssicherheit, in dem Sinne eine Vergabepriorität.

Beispiele: Förderung von SoLaWis auf städtischen Flächen

Vergabe von Kleingärten als Schul-, Kitagärten

Bis 2025 schaffen wir in Neuss ein House of Food.

Dieses hat die Förderung der Vernetzung von regionalen, ökologischen Erzeuger*innen, Kantinen, Restaurants und Hotels zur Aufgabe und dient als Koordinierungsstelle für Direktvermarktung und Beratung.

Angebot an Weiterbildung und Beratungssystemen, Kochkursen, Verteilstation für Solidarische Landwirtschaft und „Essensrettern“ und anderen Initiativen.

Bis 2025 beträgt der Bioanteil 50% in allen städtischen Kantinen, öffentlichen Schulkantinen, Kantinen von Kitas und Kindergärten.

Bis 2030 – 100 % Bioanteil Die Lebensmittel kommen bevorzugt aus der Region, sind saisonal und überwiegend vegetarisch und vegan.

Die Umstellung der Neusser Rathauskantine auf 100 % Bio Anteil erfolgt sofort.

Die Lebensmittel kommen bevorzugt aus der Region, sind saisonal und überwiegend vegetarisch und vegan. Sie bietet den städtischen Mitarbeiter*innen eine gesunde und schmackhafte Versorgung und einen zeitgemäßen Aufenthalt.

Zeitnah Der Anteil von bio, vegetarisch und vegan im Einflussbereich der Stadt Neuss bei städtischen **Empfängen und Gesellschaften** wird ebenso deutlich erhöht.

Zeitnah: Für das Schützenfest werden Kriterien geschaffen, die zur Förderung des Bioanteils und der Nachhaltigkeitsorientierung führen.

Abfallreduktion und -vermeidung: Menge der nicht gegessenen Nahrung wird künftig ein Qualitäts-, Controlling- und Vergabekriterium für alle städtischen Einrichtungen sein.

Information, Aufklärung und Austauschplattformen für die Menschen in der Stadt Neuss zum Thema Ernährung und Ernährungsbildung werden verstärkt geschaffen. Bestehende Initiativen unterstützt.

Zeitnah Start eines Bio-Speise-Siegels für professionelle Küchen/Gastronomie in Gold, Silber, Bronze. nach dem Vorbild Dänemarks. Neuss als Vorreiter dieses Erfolgsmodells. Hilft der Gastronomie auf die Beine, was in Dänemark boomt wird auch hier gelingen.

Zeitnah Leitungswasser als Lebensmittel Nr.1 als Durstlöcher wird den Menschen in Neuss durch vermehrte Aufklärung „schmackhaft“ gemacht. In Kantinen, Kitas und Schulen, in der Gastronomie wird Leitungswasser als Durstlöcher angeboten.

Zeitnah Beschaffungswesen der Stadt Neuss neu ausrichten, auf klimaneutral, sozial, gerecht und nachhaltig.

Das ist aktiver Klimaschutz, denn die Beschaffung u.a. der Lebensmittel hat einen großen Anteil auf das Klima und damit auf unsere Gesundheit.

Zeitnah Essbare Stadt: Bei jedem städtischen Blumenschmuck wird auf Bienen- und Insekten- freundlichkeit geachtet. Das Anlegen von Naschgärten wird gefördert. Gärten in Schulen und Kitas werden angeregt. Jedes Kind soll gärtnern lernen. Gartenbauprojekte werden initiiert und Urban Gardening vorangebracht.

Wir gehen fest davon aus, dass unsere Anregungen Gehör finden und einfließen werden. Danke für Ihre Aufmerksamkeit. Gerne sind wir zum Gespräch bereit.

i. A. Agnes Groschke-Faruß
Ernährungsrat im Rhein-Kreis Neuss

22.05.2020



Handelsverband Nordrhein-Westfalen – Rheinland · Mühlenstr. 129 · 41236 Mönchengladbach

Stadt Neuss
Amt für Stadtgrün, Umwelt und Klima
Hr. Dennis Fels
Rathaus - Michaelstraße
41456 Neuss

Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss

Mönchengladbach, 25.05.2020
Jan Kaiser

Sehr geehrter Herr Dr. Welpmann,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs zur Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss und der Möglichkeit hierzu Stellung zu nehmen.

Mit dem vorliegenden Konzept sollen entscheidende Verbesserungen des Klimaschutzes in Neuss erreicht werden, mit dem Ziel bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu werden.

Um dieses Ziel zu erreichen werden verschiedene Maßnahmen, unter anderem auch im wirtschaftlichen- und im Verkehrssektor, geplant.

Der Handelsverband Nordrhein-Westfalen – Rheinland begrüßt das Ziel Beiträge zum Klima- und Umweltschutz zu leisten. Die in den Unterlagen genannten Maßnahmen sind nach unserer Einschätzung effektiv, um die selbstgestellten Ziele zu erreichen. Wir bitten um Verständnis, dass wir uns nachfolgend, auch aufgrund der kurz gesetzten Antwortfrist, auf die unserer Einschätzung nach kritischsten Aspekte des Klimaschutzkonzeptes beziehen.

Wir geben zu bedenken, dass insbesondere die Auswirkungen von Eingriffen in den motorisierten Individualverkehr von nahtlosen Verbindungen sowie kostengünstigen besser kostenneutralen und für alle Bevölkerungsgruppen realisierbaren Umsetzungen abhängen. Für den (vor allem stationären) Handel stellt eine einfache und schnelle Erreichbarkeit der Ladenlokale einen essentiellen Existenzfaktor dar.

Insbesondere für ältere Bevölkerungsgruppen, die einen Großteil der Kunden des stationären Einzelhandels ausmachen, ist eine direkte Erreichbarkeit und eine kurze Distanz zwischen Parkmöglichkeit oder Ausstieg und Ladenlokal entscheidend für das Aufsuchen des Geschäftes. Ist diese kurze Distanz nicht gegeben droht für einen Großteil der Einzelhandelsgeschäfte der Wegfall von Frequenz und Kaufkraft.

Handelsverband
Nordrhein-Westfalen
Rheinland

Geschäftsstelle Mönchengladbach

Mühlenstraße 129
41236 Mönchengladbach

Tel.: 02166/29 29
Fax: 02166/25 035

info@hv-nrw.de
www.rheinland.hv-nrw.de

Vorsitzender
Friedrich G. Conzen

Hauptgeschäftsführer
Dr. Peter Achten

Vereinsregister AG Düsseldorf
VR 3617

Gerichtsstand Düsseldorf

Der Ausbau von Radwegen, Vergünstigungen im ÖPNV, die Etablierung von Leihmodellen für emissionsarme Fortbewegungsmittel bzw. Fahrräder oder kostenlose Parkmöglichkeiten in Parkhäusern stellen zwar eine gewisse Kompensation für den Wegfall von geschäftsnahen Parkflächen dar, können diese jedoch insbesondere für die Bevölkerungsgruppe der älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen oftmals nicht ersetzen. Gerade auch von ausgebauten Radwegen oder umsteigeintensiven „Split-Lösungen“ profitiert diese, für den Handel wichtige, Bevölkerungsgruppe nicht. Ohne die Möglichkeit weiterhin in kurzer Distanz zu den Ladenlokalen zu parken bzw. abgesetzt zu werden, stellt der Wegfall von geschäftsnahen Parkflächen eine Beschränkung der Erreichbarkeit für die o.g. Bevölkerungsgruppe dar, die sich auch auf den Handel auswirken würde.

Um an dieser Stelle (infra)strukturelle Diskriminierungen zu vermeiden bzw. kompensieren könnte z.B. die Etablierung von kostenfreien (Elektro-) Shuttleservices etwa zwischen Altenheimen oder betreuten Wohnanlagen und den Haupteinkaufsstraßen eine nachhaltige Lösung bieten. Entscheidend, auch bei den bereits im Entwurf vorgeschlagenen Infrastrukturverbesserungen und Konzepten, ist nach unserer Ansicht die Umsetzbarkeit und Akzeptanz für den Großteil der Einzelhandelskunden. Eine vollständige bzw. großflächige Entnahme von geschäftsnahen Parkmöglichkeiten steht daher, nach unserer Einschätzung, einer Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels entgegen.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Kaiser
Geschäftsführer Handelsverband Nordrhein-Westfalen - Rheinland,
Region Mönchengladbach & Rhein-Kreis Neuss

Stellungnahme Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein:



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein

Jürgen Steinmetz
Hauptgeschäftsführer

IHK Mittlerer Niederrhein | Postfach 10 10 52 | 47710 Krefeld

Ihre Nachricht vom

Herrn
Dr. Matthias Welpmann
Beigeordneter der Stadt Neuss
Markt 2
41460 Neuss

Ihr Ansprechpartner
Dr. Ron Brinitzer
E-Mail
brinitzer@mittlerer-niederrhein.ihk.de
Telefon
02131 9268-540
Telefax
02151 635-44540
Datum
25. Mai 2020

Per E-Mail: matthias.welpmann@stadt.neuss.de

Entwurf der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Neuss

Sehr geehrter Herr Dr. Welpmann,

mit Datum vom 18. Mai 2020 schicken Sie uns den Entwurf der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 25. Mai 2020.

1. Verfahren, Konzeption und Finanzierung

- a) Wir erlauben uns, vorangestellt die kurze Frist für eine Stellungnahme zu dem 132 Seiten starken Entwurf der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss zu bemängeln, die zudem noch eine Feiertagswoche beinhaltet. Eine sachgerechte Stellungnahme ist unter diesen Bedingungen kaum zu erarbeiten. Als IHK sind wir verpflichtet, die Gesamtinteressen der Neusser Wirtschaft in unserer Stellungnahme zu berücksichtigen. Die enge Fristsetzung lässt eine sorgfältige Ermittlung der besonderen Belange einzelner Wirtschaftszweige oder Unternehmen nicht zu. Insofern ist unsere Stellungnahme nicht abschließend zu bewerten.
- b) Der Rat der Stadt Neuss hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu werden. Damit übertrifft die Stadt Neuss die Ziele der Europäischen Union, die eine Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 zum Ziel haben. Gerade in der momentanen, wirtschaftlich schwierigen Situation ist eine verantwortungsvolle Klimaschutzpolitik notwendig, die die komplexen Herausforderungen miteinander verknüpft und die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft in besonderer Weise berücksichtigt.

Industrie- und Handelskammer | Mittlerer Niederrhein
Krefeld | Nordwall 39, 47798 Krefeld | Telefon 021 51 635-0, Telefax 02151 635-338
Mönchengladbach | Bismarckstraße 109, 41061 Mönchengladbach | Telefon 02161 241-0, Telefax 02161 241-105
Neuss | Friedrichstraße 40, 41460 Neuss | Telefon 02131 9268-0, Telefax 02131 9268-529
ihk@mittlerer-niederrhein.ihk.de | www.mittlerer-niederrhein.ihk.de



Seite 2 zum Schreiben vom 25. Mai 2020

Die IHK unterstützt die Aktivitäten zum Klimaschutz in Neuss. Allerdings vertreten wir die Auffassung, dass dieser am Besten in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft und durch die Innovationskraft der Unternehmen zu realisieren ist. Ohne eine starke Wirtschaft wird Europa weltweit nur wenig Nachahmer für seine schon jetzt höchst ambitionierte Klimaschutzpolitik finden und Neuss seine finanzielle Basis verlieren.

- c) Zur Zielerreichung werden in dem Entwurf der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss für die vier Sektoren Verkehr, Wirtschaft, Stadtkonzern und private Haushalte Einzelziele formuliert. Diese münden in 49 Maßnahmen, die überwiegend fördernden Charakter haben und einen Finanzierungsaufwand auslösen. In der Sitzung des Stadtrats am 8. Mai 2020 hat der Kämmerer der Stadt Neuss, Herr Frank Gensler eine Prognoserechnung vorgelegt. Demnach könnte die Corona-Krise die Stadt Neuss bis zu 100 Millionen Euro kosten – und das bei einem Etat, der schon bei seiner Verabschiedung im Dezember ein Minus von 20 Millionen Euro aufwies. Um die städtischen Einnahmen langfristig zu stabilisieren, hat Bürgermeister Rainer Breuer einen Investitionspakt angekündigt. Die IHK begrüßt diese Maßnahme. Sie muss allerdings auch mit dem deutlichen Willen einer Realisierung verknüpft werden.
- d) Die Gewerbesteuereinnahmen dürften in Neuss in diesem und auch nächstem Jahr deutlich geringer ausfallen als prognostiziert. Insofern ist auch in Neuss eine kluge Wirtschaftspolitik erforderlich, die den Betrieben das Wirtschaften erleichtert. Zusätzliche Belastungen – finanzieller und organisatorischer Natur – würden die Wirtschaft zusätzlich schwächen und zu weiteren Einnahmefällen und Arbeitsplatzverlusten führen. Insofern sind alle Maßnahmen aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept auf den Prüfstand zu stellen, die eine solche Wirkung erzeugen könnten.

Insgesamt ist mit Blick auf die aktuelle Situation die Finanzierung der Klimaschutz-Maßnahmen zu prüfen. Allein die Top Ten-Maßnahmen haben einen Finanzierungsumfang von fast 200 Millionen Euro, die sich auf die Jahre 2021 bis 2035 verteilen. Die geänderte Haushaltslage sollte Eingang in die Überlegungen zum Integrierten Klimaschutzkonzept finden und zu einer Überprüfung der Zielfestlegungen und Maßnahmen führen.

- e) Darüber hinaus sollten alle Formulierungen innerhalb des Konzeptes überprüft werden. Ziele und Maßnahmen, die mit strengen Aussagen wie „müssen erreicht werden“ verbunden sind, sollten in „Soll-Ziele“ umformuliert werden. Denn wie im Weiteren unter Ziffer 3 und 4 aufgezeigt wird, sind die Ziele des Klimaschutzkonzeptes nur sehr begrenzt durch lokale Maßnahmen beeinflussbar.



Seite 3 zum Schreiben vom 25. Mai 2020

- f) Die Inhalte des Entwurfs der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss scheint vorwiegend auf der Basis der Ergebnisse einzelner Workshops entstanden zu sein, die im letzten Jahr durchgeführt wurden. Wir vermissen eine umfassende Beteiligung der Wirtschaft zu den einzelnen Maßnahmen und eine Integration bereits vorliegender Konzepte für die Stadt Neuss, beispielsweise der Grünentwicklungsplan zum FNP Neuss, der unter Klimagesichtspunkten entwickelt wurde.
- g) Strategisch werden die Grafiken zur Senkung der CO₂-Emissionen sehr stark vereinfacht und theoretisch dargestellt (beispielsweise in der Grafik auf Seite 12). Dies entspricht nicht den Erfahrungen, die in landesweiten oder anderen kommunalen CO₂-Senkungsprogrammen bereits gemacht wurden bzw. bei genauer Ausarbeitung prognostiziert würden.
- h) Die Ergebnisse der Maßnahmen sollen jährlich evaluiert werden. Die IHK fordert, dass die Evaluation auch eine Überprüfung des Klimaziels und der Sektoreinsparziele beinhaltet. Die Evaluation sollte die Option beinhalten, dass bei einer Überbeanspruchung einzelner Sektoren, bei Finanzierungsengpässen oder negativen wirtschaftlichen Auswirkungen auch eine Herabsetzung der Ziele zulässig ist.

Gerade im Sektor Wirtschaft werden die vorgesehenen Maßnahmen nicht dazu beitragen können, eine Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Neusser Wirtschaft nicht zu gefährden, ist sicherzustellen, dass auf der lokalen Ebene keine Maßnahmen verabschiedet werden, die die Neusser Unternehmen finanziell zusätzlich belasten oder Unternehmensentwicklungen hemmen. Flächenausweisungen und Genehmigungsverfahren für die Wirtschaft dürfen durch das Klimaschutzziel nicht beeinträchtigt werden. Dies gilt auch für Vorhaben von Unternehmen, die nicht klimaneutral sind und ebenso für verwaltungsinterne Entscheidungen im Rahmen von Planungs- und Genehmigungsverfahren. Auch die Maßnahmen im Sektor Verkehr werden nicht ausreichen, um die dort gesetzten Ziele zu erreichen.

Mit Blick auf die fehlende Beteiligungsmöglichkeit der Unternehmen und die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen regt die IHK dringend an, den Entwurf der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss zu überarbeiten und die Beschlussfassung am 18. Juni 2020 zu vertagen.

Seite 4 zum Schreiben vom 25. Mai 2020

2. Erwartungen der Neusser Wirtschaft

Im Rahmen des Unternehmergesprächs Umwelt am 4. November 2019 haben die Neusser Unternehmer ihre Erwartungen an ein Neusser Klimaschutzkonzept formuliert und an die Neusser Stadtverwaltung adressiert. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- a) Das Neusser Klimaschutzkonzept sollte realistische Ziele unter Berücksichtigung der Standortsicherung der Neusser Wirtschaft beinhalten.
- b) Mögliche Interessenkonflikte müssen analysiert und sorgfältig abgewogen werden. Im Ergebnis darf die wirtschaftliche Belastung der Unternehmen nicht erhöht werden.
- c) Verkehrsbeschleunigende Maßnahmen und reale Emissionseinsparungen sollten unterstützt werden.
- d) Klimaschutzmaßnahmen können mit Grenzwerten und Zielen aus anderen umweltrechtlichen Regelwerken kollidieren (beispielsweise mit denen im Lärmaktionsplan Neuss). Maßnahmen zum Klimaschutz müssen daher mit den unterschiedlichen Rechtsvorschriften sowie mit den lokalen Umwelt-schutzmaßnahmen aufgrund anderer Schutzziele abgeglichen werden.
- e) Der Klimaschutz kann als Innovationsmotor genutzt werden. Um energieeffiziente Maßnahmen in Unternehmen zu befördern, sollten Genehmigungsverfahren beschleunigt werden. Gewerbesteueranreize können die Umsetzung energieeffizienter Maßnahmen in Unternehmen befördern.
- f) Erfolge im Klimaschutz sollten für ein aktives Standortmarketing genutzt werden.
- g) Die Unternehmen wünschen sich zudem mehr LKW-Stellplätze, die kostenlose Einrichtung von Stromtankstellen (auch auf Betriebsgrundstücken) sowie einen engen Austausch zwischen Stadt, IHK und Unternehmen.

Diesen Erwartungen wird der Entwurf der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss nur teilweise gerecht. Etliche Anregungen der Wirtschaft wurden nicht in das Konzept übernommen. So vermissen wir ein Statement zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren ebenso wie die Auseinandersetzung der Ziele und Maßnahmen mit anderen Belangen.

Seite 5 zum Schreiben vom 25. Mai 2020

3. Grundlagen und Ausgangssituation

Auf die Bedeutung der Neusser Wirtschaft wird auf Seite 4 des Entwurfs der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss im Rahmen der Einleitung eingegangen. Wir regen an, die dort verankerten Aussagen zu ergänzen:

Die Gewerbesteuererträge der Stadt Neuss trugen im Jahr 2019 mit ca. 170 Mio. € zu mehr als einem Drittel der ordentlichen Erträge des städtischen Haushalts bei. Dies zeigt, welche hohe Bedeutung die hiesige Wirtschaft für die Quirinusstadt hat.

Neben den wichtigen Beiträgen, die CO₂-emittierende Betriebe zu Wertschöpfung, Arbeitsplätzen, Gewerbesteuern oder Innovationskraft des Standortes Neuss leisten, stellen sie auch im Hinblick auf die Klimapolitik nicht nur eine Herausforderung für Neuss dar. Sie können darüber hinaus einen wertvollen Beitrag zur Energiewende leisten. Indem die energieintensiven Unternehmen ihren Verbrauch in den ihnen möglichen technischen und wirtschaftlichen Grenzen flexibilisieren, können sie dazu beitragen, die aufgrund der zunehmenden fluktuierenden Einspeisung immer häufiger entstehenden Engpass- und Überschusskapazitäten im Netz auszugleichen. Dadurch kann ein wichtiger Beitrag zur Netzstabilität und zum Gelingen der Energiewende geleistet und die Effizienz der erneuerbaren Energien erhöht werden. Das technologische Potenzial gerade der Produktionsunternehmen trägt dazu bei, Neuss nachhaltig als modernen Wirtschaftsstandort zu repräsentieren. Weder diese wichtigen Potenziale, noch mögliche Unterstützungsmaßnahmen zur ihrer Hebung werden im Entwurfstext erwähnt.

Darüber hinaus blendet der Entwurf der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss aus, dass die Produktionsleistungen von Unternehmen, die einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten, mit ihrer Tätigkeit vor Ort zu zum Teil erheblichen lokalen CO₂-Emissionen beitragen können. Ein gutes Beispiel bietet das Schrottreycling. Das Recycling von 100 Tonnen Stahlschrott führt zu einer CO₂-Einsparung von 167 Tonnen. Diese global wirksamen Leistungen sollten in der lokalen Klimabilanz dem Sektor Wirtschaft gutgeschrieben werden.

Die Potenziale der Wirtschaft müssen daher differenziert betrachtet werden. Wir regen dringend an, den Text insofern zu ergänzen.



Seite 6 zum Schreiben vom 25. Mai 2020

4. Klimaschutzziele ...

a) ... im Sektor Verkehr

Unter Ziffer 2.1 wird für den Sektor Verkehr das Ziel formuliert, den Straßengüterverkehr auf dem Stadtgebiet reduzieren zu wollen und weitgehend durch emissionsfreie/emissionsarme Verkehre zu ersetzen.

Die im Entwurf der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss vorgesehenen Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich erscheinen diesbezüglich jedoch weder zielführend noch umsetzbar.

Erhebliche Bedenken bestehen in Bezug auf die Wirkung der Maßnahmen in Summe. Der Anteil des Verkehrs an den CO₂-Emissionen wird mit 382.460 t im Bezugsjahr beziffert. Im Zieljahr 2035 soll dieser Wert auf 37.290 t abgesenkt sein.

Allein der Straßengüterverkehr (Lastverkehr und Lieferverkehr) hat 2018 mit rd. 103.570 t zu 27,08 % zum Ausgangswert beigetragen.

Aus allen Maßnahmen zum Bereich Verkehr lässt einzig die Maßnahme

„3: Verkehr | Förderung lokal emissionsfreier Güterverkehre | Klimaschutzfreundliche Modelle der Nahlogistik mit E-Lastenrädern auf der „letzten Meile“

einen bescheidenen zählbaren Erfolg erwarten.

Die Nahlogistik auf der allerletzten Meile macht rd. 10 % der Gesamtfahrleistung in der Stadt aus. Davon entfallen rd. 50 % auf die typischen Paketdienstleistungen. Über dieses Segment wären also bis zu 19.123 t CO₂-Ausstoß beeinflussbar.

Einen ungefähr gleichgroßen Teil der Wirtschaftsgüterverkehre macht die Belieferung der (Einzel-)handelsstandorte mit LKW-Ganz- oder -Teilladungen sowie die Belieferung von Geschäften und Haushalten mit größeren Gütern aus. Auch hier eröffnen sich Gestaltungspotenziale.

Damit verbleiben jedoch mehr als 70.000 t CO₂-relevanter Wirtschaftsgüterverkehre auf dem Gebiet der Stadt Neuss. Selbst wenn es gelingen sollte, den CO₂-Ausstoß für diese Verkehre zu halbieren, bedeutete dies, dass von dem gesamten übrigen Verkehr keinerlei CO₂-Belastung mehr ausgehen dürfte.



Seite 7 zum Schreiben vom 25. Mai 2020

Rein rechnerisch müssten dann noch 100 % aller motorisierten Individualverkehre ausschließlich mit emissionsfreien Fahrzeugen erfolgen.

b) **... im Sektor Wirtschaft**

Die unter Ziffer 2.2 Wirtschaft formulierten Klimaschutzziele sind realistisch nicht erreichbar und würden die Neusser Wirtschaft zum Stillstand bringen. Eine energetische Optimierung aller Produktions- und Geschäftsprozesse und aller gewerblicher Gebäude sowie die Versorgung aller Unternehmen mit einer emissionsarmen/-freien Energieversorgung bis zum Jahr 2035 ist schlicht nicht umsetzbar.

Die Neusser Wirtschaft plädiert für realistische Zielformulierungen. Gerne unterstützen wir in einen Dialog mit entsprechenden Zielen und Maßnahmenvorschlägen.

5. Maßnahmenvorschläge ...

a) **... im Sektor Verkehr**

Aus Sicht der Wirtschaft bestehen grundsätzlich keine Bedenken bei der Umsetzung der Maßnahmen 1 – 10 und 12 – 19.

Allerdings sind hier auch die beschränkenden Auswirkungen auf die Mobilität des Einzelnen auszugleichen.

Außerdem sehen wir erheblichen Abwägungsbedarf mit dem Interesse an der gedeihlichen Entwicklung des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Stadt.

Die Neusser Unternehmen haben im Rahmen des Unternehmergesprächs Umwelt den Wunsch geäußert, dass die Stadtwerke Neuss auch Ladesäulen auf Betriebsgrundstücken fördern möge. Wir bitten darum, diesen Wunsch in die Maßnahme Nr. 9 aufzunehmen.

Erhebliche Bedenken bestehen bezüglich der **Teil-Maßnahme 11 | „Erschließung neuer GI/GE-Gebiete mit schienengebundenem Güterverkehr“**: Zum einen ist nicht erkennbar, wo – mit Ausnahme des Sonderstandortes Silbersee - diese Idee planerisch umgesetzt werden könnte. Zum anderen würde dies die Suche nach neuen Gewerbe- und Industriegebieten zusätzlich einschränken. Die nachträgliche Erschließung bestehender Gewerbe- und Industriegebiete an das Schienennetz ist nicht umsetzbar.



Seite 8 zum Schreiben vom 25. Mai 2020

Zur Erreichung deutlicher Rückgänge bei den Emissionen aus dem Wirtschaftsgüterverkehr wird die Stadt Neuss auf externe, durch sie selbst kaum zu beeinflussende Entwicklungen angewiesen sein. Logistische Konzepte und das Bestellverhalten der Menschen und Unternehmen in der Stadt bestimmen deutlich überwiegend die Verkehrsleistungen der Fahrzeuge. Antriebstechnologien bestimmen den Ausstoß an Abgasen.

Wir regen an, den Schwerpunkt auf das Verkehrsmanagement zu legen. Dabei darf jedoch nicht die Reduktion der Wirtschaftsgüterverkehre im Vordergrund stehen. Wenn die Stadt Neuss die gewachsenen Wohn- und Wirtschaftsstrukturen der Stadt erhalten will, muss sie sich der Tatsache bewusst sein, dass die Versorgung der Bevölkerung und der Unternehmen im Bereich der Güterverkehre noch sehr lange durch Kraftfahrzeuge erfolgen wird. Deren Emissionseigenschaften werden jedoch nicht auf der lokalen Ebene festgelegt.

b) ... im Sektor Wirtschaft

Der Wirtschaftssektor hat mit 36,6 % den größten Anteil an den Gesamtemissionen in Neuss. Etwa 50 % der CO₂-Emissionen entstehen in diesem Sektor durch den Stromverbrauch. Dieser Beitrag, der indirekt den Unternehmen zugerechnet wird, wird auf nationaler und europäischer Ebene durch den Umbau der Energiewirtschaft zunehmend auf einen klimafreundlichen Pfad gebracht, beispielsweise durch die Minderungen der ETS-Zuteilungen oder den anstehenden Ausstieg aus der Kohleverstromung. Die am ETS teilnehmenden Unternehmen, darunter die Energiewirtschaft, haben ihre Klimaziele als einer der wenigen Sektoren bisher erfüllt.

Die Neusser Unternehmen beziehen ihren Strombedarf überwiegend aus dem öffentlichen Stromnetz. Bei der Umstellung auf Strom aus Erneuerbaren Energien sind den Unternehmen insoweit Grenzen gesetzt. Allerdings werden sich mit der Erhöhung der Stromanteile der erneuerbaren Energien im allgemeinen deutschen Stromnetz sukzessive Veränderungen ergeben, die eine Minderung der CO₂-Emissionen zur Folge haben.

Die Reduzierung der Erdgasverbräuche, das für die Prozesswärme benötigt wird, wird ab 1. Januar 2021 durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) erfasst. Die Liste der Abhängigkeiten der Neusser Wirtschaft von europäischen und nationalen Normen ließe sich noch weiterführen. Im Ergebnis ist festzuhalten: Wesentliche emissionsmindernde Maßnahmen in den Produktionsbetrieben werden durch europäische und nationale Vorschriften bestimmt und lassen sich nicht durch Maßnahmen der Stadt Neuss oder der Neusser Wirtschaft beeinflussen.



Seite 9 zum Schreiben vom 25. Mai 2020

Damit Unternehmen ihre energieintensive Produktion umstellen können, sind zum einen Innovationen aber auch Investitionen gefragt. Die Unterstützung der Wirtschaft durch Fördermaßnahmen alleine reicht in diesen Fällen nicht aus. Da unternehmerische Investitionen langfristiger Natur sind, benötigt die Wirtschaft einen sicheren und verlässlichen Rahmen. Nur so können Investitionen sicher geplant werden. Das Neusser Klimaschutzziel 2035 darf insoweit nicht dazu führen, dass wirtschaftliche Entwicklungen blockiert und die Planungs- und Investitionssicherheit der Unternehmen gefährdet werden.

Die Einflussnahme der Stadt Neuss ist insofern begrenzt und kann sich nur darauf konzentrieren, die Produktionsunternehmen bei dem energetischen Umbau ihrer Produktion zu unterstützen. Diese Unterstützung kann sowohl durch die Beratung zu Förderprogrammen erfolgen als auch durch weitere fördernde Maßnahmen. Hierzu gehören nach unserem Verständnis auch eine umfangreiche Überprüfung der lokal beeinflussbaren Rechtsvorschriften, die einen energetischen Umbau der Produktionsanlagen und der Gebäude hemmen könnten. Dies können beispielsweise bau- und planungsrechtliche Satzungen oder sonstige Rechtsvorschriften sein, die andere Schutzgüter zum Ziel haben. Schnelle Genehmigungsverfahren für Umbaumaßnahmen fördern ebenfalls den energetischen Erneuerungsprozess.

Die Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien kann die Stadt Neuss unterstützen, indem sie sich aktiv für den Ausbau der erneuerbaren Energien, den Ausbau der Netzinfrastruktur zur Partizipation an den Stromkapazitäten aus anderen Regionen und den Ausbau entsprechender Speicherkapazitäten einsetzt. Die Wirtschaft wünscht sich von der Stadt Neuss ein diesbezüglich deutliches Statement und konkrete Maßnahmenvorschläge.

Die unter den Ziffern 20 bis 22 vorgeschlagenen Maßnahmen befürworten wir insgesamt. Ihr Erfolg ist davon abhängig, dass die Unternehmen diese Angebote annehmen. Um insbesondere Förderprogramme für die Wirtschaft attraktiv und nutzbar zu machen, müssen diese einfach und bürokratiearm ausgestaltet werden. Gerne unterstützen wir diese Maßnahmen durch Bewerbung der städtischen Angebote. Die IHK ergänzt dieses Portfolio gerne durch die Energieeffizienzberatung, das IHK-Energieeffizienz-Netzwerk sowie durch das Klimaschutz-Coaching und Veranstaltungen.

Wir regen darüber hinaus an, ein Förderprogramm zur Dachbegrünung von Gewerbebauten aufzulegen. Dies entspricht auch den Anregungen aus dem Unternehmengespräch am 4. November 2019.



Industrie- und Handelskammer
Mittlerer Niederrhein

Seite 10 zum Schreiben vom 25. Mai 2020

Fazit

Mit Blick auf den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit benötigt die Neusser Wirtschaft unterstützende Maßnahmen als Anreiz zu mehr Klimaschutzaktivitäten sowie Entlastungen bei den zu erwartenden Kostenentwicklungen. Unser Anliegen ist es nicht, die Erfüllung des Klimaschutzziels der Stadt Neuss zu schmälern oder zu gefährden. Gerade um dieses zu erreichen bedarf es jedoch – erst Recht vor dem Hintergrund der Corona-Krise – auch eine kommunale Klimaschutzpolitik mit Augenmaß, um die wirtschaftliche Handlungs- und Wettbewerbsfähigkeit der Neusser Unternehmen langfristig zu sichern.

Bislang haben sich Unternehmen nur in Form von Workshops und ohne Kenntnis des nunmehr vorliegenden Entwurfstextes an der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss beteiligen können. Die IHK regt – auch unter Berücksichtigung der aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – dringend an, den Entwurf der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Neuss zu überarbeiten, der Neusser Wirtschaft eine echte Beteiligung zu ermöglichen und die Beschlussfassung im Rat der Stadt Neuss am 18. Juni 2020 zu vertagen.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Steinmetz

Anhang 6: Weitere Stellungnahmen im Zuge der Erstellung des IKK

| | | |
|-----|-------------------------|--------|
| 7K | Dezernat 7 | WV |
| 13 | Umwelt, Klima und Sport | VZ |
| 52 | 04. März 2020 | WV |
| 72 | | ZUS |
| AWL | | Z.d.A. |
| NEE | B.R. | AE |
| | | Kopie |



Rheinischer
Landwirtschafts-Verband e.V.

Kreisbauernschaft
Neuss-Mönchengladbach e.V.

Kreisbauernschaft Neuss-Mönchengladbach e.V.
Hundhausenstraße 15, 41515 Grevenbroich

Stadt Neuss
Herrn Dr. Matthias Welpmann
Rathaus
Markt 2
41460 Neuss

| | | |
|----|---|--------|
| 01 | Amr für Stadtgrün, Umwelt und Klima (19) | VZ |
| 02 | | ERR |
| | 06. März 2020 | AL |
| 2 | | g.Pig |
| | | Z.d.A. |

matthias.welpmann@stadt-neuss.de

U15

28. Februar 2020

Thema Klimaschutz

Sehr geehrte Damen und Herren,
Sehr geehrter Herr Dr. Welpmann,

herzlichen Dank für Ihre Anfrage vom 06.02.2020.

Wir erlauben uns zum Thema Klimaschutz und Landwirtschaft ein paar allgemeine Aussagen in Form der Kurzfassung der Klimastrategie 2.0 des Deutschen Bauernverbandes zu übermitteln.

Danach machen wir einige Ausführungen zur Einordnung der ökologischen und der regionalen Landwirtschaft unter dem Aspekt des Klimaschutzes.

Schließlich machen wir zehn Vorschläge für Maßnahmen im Klimakonzept der Stadt Neuss zur Förderung einer klimaschonenden Landwirtschaft. Diese Liste ist nicht abschließend.

Unsere Ausführungen bitten wir nicht nur verwaltungsintern zur Kenntnis zu nehmen, sondern auch den Ratsvertretern für die weitere Beratung des Klimakonzeptes der Stadt Neuss zugänglich zu machen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Wolfgang Wappenschmidt
Kreisvorsitzender

Volksbank Erft eG BIC: GLNODE3311 IBAN: DE66 3706 9252 7300 6990 17 Hundhausenstraße 15 · 41515 Grevenbroich
 Telefon 02181 3280 oder 02181 64418 · Fax 02181 6354
 E-Mail: neuss-moenchengladbach@kb.rlv.de

Kurzfassung

Kurzfassung

Der Klimaschutz und die Anpassung an den Klimawandel zählen zu den globalen Megathemen. Alle gesellschaftlichen Gruppen sind gefordert, einen Beitrag für den Klimaschutz zu leisten. Bereits im Jahr 2010 hat der Deutsche Bauernverband mit seinen Landesverbänden eine Klimastrategie verabschiedet und damit ein Angebot zum Dialog über Fragen des Klimaschutzes in der Landwirtschaft an Politik, Wissenschaft, Medien und Gesellschaft vorgelegt. Die Klimastrategie 2.0 der deutschen Land- und Forstwirtschaft ist eine Zwischenbilanz über das bisher Erreichte und steuert hinsichtlich der Ziele und erforderlichen Maßnahmen nach. Die Klimastrategie 2.0 als Weiterentwicklung der eigenen Ziele mit einem breiten Maßnahmenkatalog soll den Beitrag der Landwirtschaft zum Klimaschutz bis 2030 beschreiben.

Die Tatsache, dass die Land- und Forstwirtschaft beim Klimaschutz eine Sonderrolle einnimmt, hat in den letzten Jahren Eingang in die Klimapolitik auf internationaler, europäischer und nationaler Ebene gefunden. Ihre vorrangige Aufgabe ist die Bereitstellung von Nahrungsmitteln. Gleichzeitig ist die Land- und Forstwirtschaft der einzige Sektor, der bereits bei der Biomasseproduktion einen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann, indem CO₂ in Ernteprodukten sowie Böden gebunden wird. Über den Anbau von nachwachsenden Rohstoffen und die Verwendung von Bioenergie ist die Land- und Forstwirtschaft auch Teil der Lösung beim Klimaschutz und hilft anderen Sektoren (Verkehr, Energie), ihre Klimaziele zu erreichen.

Die Land- und Forstwirtschaft ist wie kaum ein anderer Sektor von den Auswirkungen des Klimawandels direkt betroffen und muss sich sowohl im Pflanzenbau als auch in der Tierhaltung an veränderte Klimabedingungen und deren Folgen anpassen. Für die Anpassung der Land- und Forstwirtschaft an den Klimawandel müssen die Forschungsanstrengungen dringend intensiviert werden, ebenso wie die Beratung landwirtschaftlicher Betriebe, die Förderung von Anpassungsmaßnahmen in der Landwirtschaft bis hin zur Züchtung klimaangepasster Pflanzen und Tiere. Bei neuen Züchtungstechnologien und neuen Strategien zur Bekämpfung von Krankheiten und Schädlingen müssen die Chancen genutzt und diese ergebnisoffen erforscht werden.

Die Klimastrategie 2.0 zieht eine Zwischenbilanz bei der Erreichung der Klimaziele aus dem Jahr 2010. Deutlich wird, dass die Landwirtschaft bereits große Fortschritte im Klimaschutz erreicht hat, indem beispielsweise die Emissionen von Treibhausgasen seit 1990 um gut 16 % gesenkt wurden, während etwa der Verkehrssektor nach

erbare Energien hat die Landwirtschaft ihre Klimaleistungen deutlich ausgedehnt und konnte so anderen Sektoren bei der Erreichung ihrer Klimaziele weiterhelfen. In beiden Bereichen ist die Landwirtschaft auf dem richtigen Weg, aber noch nicht am Ziel. Nur mit einer größeren politischen Unterstützung werden die Ziele erreichbar sein. Eine Stagnation in der Politik für erneuerbare Energien wird dagegen dazu führen, dass sowohl die Klimaziele des Deutschen Bauernverbandes als auch die Klimaziele der Bundesregierung verfehlt werden. Der Deutsche Bauernverband hält auch nach einer kritischen Überprüfung der Ziele aus seiner Klimastrategie 2010 an den ambitionierten Zielsetzungen fest, zur Erreichung der Zwischenziele ist jedoch eine Streckung der Zeiträume von 2020 auf 2025 erforderlich.

Die Landwirtschaft wirtschaftet in und mit der Natur und auf Basis natürlicher Prozesse. Emissionen sind daher nicht grundsätzlich auszuschließen. Gleichwohl ist sich die Landwirtschaft ihrer Verantwortung bewusst und will mit der Klimastrategie ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten.

In der Klimastrategie setzt sich die Landwirtschaft ambitionierte Ziele in Form einer politischen Selbstverpflichtung. Sie basieren auf realistischen Annahmen unter Abwägung von Relevanz, Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Praktikabilität. Die Strategie benennt 20 konkrete Ansätze und Maßnahmen, die geeignet sind, zur Erreichung der strategischen Ziele beizutragen und vorrangig umgesetzt werden sollten. Die Landwirtschaft übernimmt mit der Strategie ihre Verantwortung für den Klimaschutz, erwartet aber auch, dass sie von Politik, Wissenschaft und Gesellschaft hierbei unterstützt wird.

und das dafür nötige Investitionsklima geschaffen wird. Hierbei sind jedoch Konflikte unter anderem zu den Zielen Tierwohl, Biodiversität und Naturschutz zu beachten. Nicht realisiert werden können etwa Verbesserungen im Stallmanagement und der Fütterung, wenn Stallmodernisierungen an Genehmigungsbehörden oder dem Baurecht scheitern. In vielen Fällen kann die Senkenleistung landwirtschaftlicher Böden nicht weiter forciert werden, wenn die Zulassungspolitik für Pflanzenschutzmittel dazu führt, dass konservierende Bodenbearbeitungsverfahren und damit der Verzicht auf den Pflug zurückgedrängt werden. Nicht realisiert werden können Steigerungen der Senkenleistung der Forstwirtschaft, wenn naturschutzrechtliche Einschränkungen die Nutzung des Waldes generell oder speziell die Anpflanzung dafür besonders geeigneter Baumarten verhindern. Bei diesen Zielkonflikten müssen Politik und Wissenschaft ausgewogene Rahmenbedingungen setzen und für die gesellschaftliche Akzeptanz werben. Erforderlich ist deshalb, ohne Scheuklappen aber unter Berücksichtigung der Folgewirkungen eine konsistente und fachlich fundierte Klimapolitik mit Anerkennung der Leistungen der Landwirte und Forstwirte und der Sonderrolle der Ernährungssicherung voranzubringen.

Treibhausgaseinsparungen in der Landwirtschaft gilt es möglichst effektiv und (kosten-)effizient zu erreichen, ohne damit kleinere und mittlere Betriebe zu verdrängen. Auch im deutschen Klimaschutzplan 2050 ist verankert, dass Maßnahmen im Klimaschutz die wirtschaftliche Entwicklung einzelner Wirtschaftsbereiche nicht verhindern sollen. Dies bedeutet, dass es im Sinne eines wirkungsvollen und effizienten Klimaschutzes ist, in den Betrieben Treibhausgas-Einsparungen zu leisten, wo dies von Landwirten mit vertretbarem Aufwand erreicht werden kann. Demgegenüber wäre es kontraproduktiv und unwirtschaftlich, in allen Betrieben unabhängig von Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit Redu-

Die Land- und Forstwirtschaft in Deutschland strebt an,

1. sich an Wetterextreme und Klimaveränderungen erfolgreich anzupassen, so dass eine sichere und qualitativ hochwertige Nahrungsmittelversorgung jederzeit gewährleistet bleibt,
2. die Klimateffizienz ihrer Erzeugung weiter zu steigern und damit die Klimateffekte landwirtschaftlicher Produkte zu senken,
3. die in der internationalen Klimaberichterstattung der Landwirtschaft in Deutschland zugeschriebenen Treibhausgasemissionen (hauptsächlich Lachgas und Methan) bis 2025 um insgesamt 25 % und bis 2030 um 30 % (Basis 1990) zu senken,
4. durch den Anbau und die Verwendung von Energiepflanzen und die energetische Nutzung von Wirtschaftsdünger (Biogas) die Leistung im Bereich der Vermeidung von CO₂-Emissionen fossiler Rohstoffe bis 2030 zu verdoppeln (Basis 2010),
5. die Senkenleistung im Bereich Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft zu erhalten und auszubauen, ohne Verlust an landwirtschaftlich produktiv nutzbarer Fläche.

Strukturen und die Leistungsfähigkeit der Betriebe sind hier besonders zu berücksichtigen. Mit zunehmendem Ambitionsniveau im Klimaschutz in der Landwirtschaft, nach Ausschöpfung vorhandener nationaler Effizienzsteigerungspotentiale und auch unter Berücksichtigung anrechenbarer CO₂-Senken aus dem Bereich Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (LULUCF) wird es auch im Hinblick auf die im Klimaabkommen von Paris festgeschriebene Ernährungssicherung auf europäischer und internationaler Ebene Diskussionen über internationale Ausgleichsmöglichkeiten in der Landwirtschaft geben müssen. Dies kann aufgrund unterschiedlicher Treibhausgas-effizienzen in der Produktion für die Deckung des lebensnotwendigen Bedarfs an Nahrungsmitteln für die wachsende Weltbevölkerung erforderlich sein.

In der Verbesserung der Effizienz landwirtschaftlicher Prozesse, wie der Düngung und der Fütterung, und damit der Senkung der produktspezifischen Emissionen liegt ein wesentlicher Schlüssel für die weitere Reduzierung der Emissionen in der Landwirtschaft. Das Ziel kann daher nicht generell die Extensivierung oder der Verzicht auf Produktion sein, da hiermit die Verlagerung einer möglicherweise treibhausgasintensiveren Produktion in Drittstaaten in Kauf genommen wird. Um die Ziele der Klimastrategie erreichen zu können, bedarf es daher auch des notwendigen Klimas für Investiti-

Ökologische Landwirtschaft und Klimaschutz

Die wissenschaftlichen Beiräte für Agrar- und Forstwirtschaft beim Bundeslandwirtschaftsministerium sehen in ihrem Klimaschutzgutachten für den ökologischen Landbau keinen pauschal positiven Klimaschutzeffekt.

Es ist richtig, dass die CO₂ Emissionen pro ha im Ökolandbau geringer ausfallen als in der konventionellen Landwirtschaft. Grund hierfür ist der fehlende Einsatz von Mineraldünger und konventioneller Pflanzenschutzmittel. Jedoch sind die CO₂ Emissionen pro Produkteinheit höher, da der Ertrag pro ha wesentlich geringer ausfällt. Betrachtet man Deutschland als einen abgeschlossenen Raum, so würde eine Ausweitung des Ökolandbaus die CO₂ Emissionen senken. Global gesehen geht diese Rechnung nicht auf. Denn eine Ausweitung der ökologischen Landwirtschaft bei gleichbleibendem oder steigendem Nahrungsmittelbedarf, würde einen höheren Ausstoß an CO₂ zur Folge haben.

Aufgrund des höheren Flächenbedarfs zur Deckung des Nahrungsmittelbedarfs kann daher eine Verlagerung von Emissionen (CO₂-Leakage-Effekte) die Folge sein.

Das 2008 im Rahmen des Bundesprogramms ökologischer Landbau und andere Formen (BÖLN) nachhaltiger Landwirtschaft gestartete Betriebstestnetz zur Messung von Klimaemissionen auf 40 ökologischen und 40 konventionellen Pilotbetrieben ergab keinen deutlichen Effizienzvorteil für eines der beiden Produktionssysteme. In beiden Betriebsformen nahmen die Treibhausgasemissionen aber mit steigender Milchleistung ab. Gleichzeitig zeigt das Projekt sehr große Abweichungen zwischen sehr klimaeffizienten Landwirtschaftsbetrieben, sowohl innerhalb der ökologischen, als auch innerhalb der konventionellen Betriebsgruppe und große Überlappungsbereiche zwischen beiden Gruppen. Die energieeffiziente Organisation und das Ertragsniveau eines Betriebes spielen demnach vielfach eine größere Rolle für die produktspezifischen Emissionen als die Bewirtschaftungsform. Flächen- und Tierleistung sind also auch im Ökolandbau für seine Klimaschutzwirkung wichtig.

Sollte daher aus anderen Gründen als Aspekten des Klimaschutzes, etwa einer steigenden Nachfrage nach ökologisch erzeugten Lebensmitteln, eine weitere Ausdehnung des Ökolandbaus gewünscht sein, sind für eine Klimaschutzwirkung noch Steigerungen der Effizienz notwendig.

Regionale Landwirtschaft und Klimaschutz

Da die Bruttobodenproduktion und die Produktion tierischer Lebensmittel seit 1990 gesteigert und gleichzeitig die Treibhausgasemissionen der deutschen Landwirtschaft deutlich gesenkt wurden, wird die zunehmende Klimateffizienz der Landwirtschaft im Laufe der Jahre deutlich.

Auch im internationalen Vergleich ist die landwirtschaftliche Produktion in Deutschland besonders klimaschonend. Bei der Produktion von einem Liter Milch zum Beispiel werden durch die Entstehung von Methan in Deutschland 1,1 kg CO₂-Äquivalente freigesetzt. Das liegt deutlich unter dem weltweiten Durchschnitt von 2,4 kg und ist weit entfernt von den Emissionswerten Afrikas und Asiens mit 7,5 bzw. 3,5 kg CO₂-Äquivalent je Liter Milch.

Bezieht man die kurzen Transportwege zwischen der regionalen Landwirtschaft und der örtlichen Lebens- und Futtermittelindustrie, etwa im Neusser Hafen, und die kurzen Transportwege zwischen Erzeugern und Verbrauchern (18 Mio. Menschen im Rhein-Ruhr-Gebiet) in die Betrachtung ein, ergeben sich weitere Klimaschutzwirkungen einer regionalen Landwirtschaft.

Auch für sie gilt, zentraler Hebel für die weitere Senkung der Treibhausgasemissionen in der Landwirtschaft ist die Steigerung der Effizienz der landwirtschaftlichen Produktion und damit der Verringerung der Treibhausgasemissionen bezogen auf die produzierte Einheit.

Andererseits stehen der Strukturwandel und die Aufgabe von Betrieben dem gesellschaftlichen Wunsch nach Erhalt einer von Bauern getragenen landwirtschaftlichen Struktur und einer attraktiven Kulturlandschaft entgegen.

Klimaschutz in der Landwirtschaft muss auch diese Zusammenhänge berücksichtigen und darf nicht noch verschärfend auf den Strukturwandel wirken.

Eine auch klimapolitisch sinnvolle Förderung der regionalen Landwirtschaft bedeutet daher vor allem die wirtschaftliche Existenz der Betriebe zu stärken und nicht durch weitreichende Auflagen und Restriktionen zu gefährden.

Vorschläge für Maßnahmen im Klimakonzept der Stadt Neuss zur Förderung einer klimaschonenden Landwirtschaft

1. Unterstützung aller Anstrengungen der Landwirtschaft die Düngeneffizienz zu verbessern und Nährstoffüberschüsse weiter zu reduzieren.
2. Förderung des Einsatzes von Wirtschaftsdüngern als Ersatz für energieintensiven Mineraldünger, gerade auch hier in der vieharmen Ackerbauregion. Dazu gehört es, den Bau von Güllelagern zu ermöglichen und die Gülleverwertung in Biogasanlagen zu steigern.
3. Die Anforderungen von Handel, Mühlen- und Bäckereiwirtschaft an den Eiweißgehalt von Brotgetreide sollten überprüft werden, um den Düngbedarf verringern zu können.
Hier könnte die Stadt Neuss sich bei den Mühlen vor Ort für Lösungen einsetzen.
4. Förderung der regionalen Vermarktung landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Hier könnte an die Erkenntnisse einer vor Jahren auf Initiative der Neuss-Agenda 21 - Forum Lebensstile und der Kreisbauernschaft in Neuss durchgeführten Marktanalyse für heimische Erzeugnisse angeknüpft werden.
5. Förderung der Arbeit der Kooperation Landwirtschaft - Wasserwirtschaft, an der auch die Stadtwerke Neuss aktiv beteiligt sind.
Hier zum Grundwasserschutz entwickelte und praktizierte Verfahren helfen auch beim Klimaschutz, etwa Minimalbodenbearbeitungs-Verfahren, Zwischenfruchtanbau, regelmäßige N-min Bodenproben etc.
6. Unterstützung bei der Genehmigung und Umsetzung von Beregnungsmöglichkeiten.
Erfolgreicher Ackerbau und Ausnutzung des Düngangebots sind nur bei ausreichender Bodenfeuchte möglich. Beregnungsmaßnahmen in Dürre Jahren, die in Folge des Klimawandels auch in unserer Region wahrscheinlicher werden, sind unverzichtbar.
7. Sparsamer Umgang mit der nicht vermehrbaren Fläche; den Flächenverbrauch senken!
Nur land- und forstwirtschaftliche Flächen sind in der Lage durch Humusaufbau in den Böden und Erhalt der Bodenkohlenstoffvorräte große Mengen an CO₂ zu speichern und als aktive CO₂-Säule den Treibhausgasgehalt in der Atmosphäre zu reduzieren.
Durch Bebauung wird diese Funktion unwiederbringlich zerstört.
Der Vorrang der Innenverdichtung vor Neubauten auf grüner Wiese sollte daher

konsequent umgesetzt werden. Als Kompensationsmaßnahme sollte die Entsiegelung als Ausgleich für Eingriffe in das Landschaftsbild und den Boden vorrangig herangezogen werden.

8. Die Landwirtschaft ist ein wichtiger Teil der Bioökonomie. Sie liefert die biologischen Ausgangsstoffe für die Produkte, Verfahren und Dienstleistungen einer klimaschonenden „grünen Wirtschaft“. Forschung, Entwicklung und Markteinführung in Abstimmung mit der Landwirtschaft können auch auf lokaler Ebene gefördert werden.
9. Auch außerhalb der landwirtschaftlichen Erzeugung leistet die Landwirtschaft einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, indem erneuerbare Energien wie Windkraft auf land- und forstwirtschaftlichen Flächen und Photovoltaik auf landwirtschaftlichen Gebäuden genutzt werden. Der klimapolitisch gewünschte weitere Ausbau kann auch von der Stadt planungs- und genehmigungsmäßig unterstützt und positiv genutzt werden.
10. Ernährung und Nahrungsmittelerzeugung sind nicht klimaneutral möglich, aber Nahrungsmittel sind überlebenswichtig und keine Luxusartikel. Demgegenüber sind die Verschwendung von Nahrungsmitteln und Nahrungsmittelverluste nicht nur ein ethisch-moralisches, sondern auch ein Klimaschutzproblem.
In Deutschland liegen die Lebensmittelabfälle nach Schätzung der Universität Stuttgart bei rund 11 Millionen Tonnen pro Jahr. Der Großteil von rund 60 % fällt dabei auf Ebene der Haushalte an, gefolgt von der Industrie und Großverbrauchern mit jeweils knapp 17 % und dem Handel mit 5 %. Eine Person wirft demnach durchschnittlich rund 82 Tonnen Lebensmittel im Jahr weg.
Eine Reduzierung der Nahrungsmittelverschwendung kann auch auf lokaler Ebene durch Informationskampagnen und Aufklärungsarbeit zur Schärfung des Verbraucherbewusstseins positiv beeinflusst werden.

NEUSS.DE

STADT NEUSS

Der Bürgermeister

Amt für Stadtgrün,
Umwelt und Klima

Bergheimer Straße 67
41464 Neuss

www.neuss.de

Stand 6/2020

