

- ANLAGEN -
INTEGRIERTES
KLIMASCHUTZKONZEPT
DER STADT FÜRTH
2020 - 2035

Dezember 2021



Stadt Fürth
Amt für Umwelt, Ordnung und
Verbraucherschutz



INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis	1
1. Hintergründe Energie- und THG-Bilanz.....	2
2. Dokumentation Auftakt-Veranstaltung, 4. Dezember 2020	14
Feedback zum Prozess & Kommunikationskanälen	19
3. Dokumentation Online-Diskussionsforen, 4. Dezember 2020 bis 31. Januar 2021	32
4. Dokumentation Dialog mit Stakeholdern zu Analyseergebnissen, 23. März 2021.....	48
5. Dokumentation Dialog mit Zufallsbürger*innen, 26. März 2021	62
Feedback zu Kommunikationskanälen & Beteiligung	75
6. Dokumentation Dialog mit jungen Menschen, 31. März 2021	76
7. Jugend-Klimagipfel, 4. – 6. August 2021	79
8. Protokolle der I. Arbeitsgruppensitzungen, August 2021	80
8.1 AG 1: Versorgung, Entsorgung: Energie & Gebäude, Abfall, (Ab-) Wasser & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 10 August 2021	80
8.2 AG 2: Versorgung, Entsorgung: Energie & Gebäude, Abfall, (Ab-) Wasser & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 10 August 2021	90
8.3 AG 3: Stadtgrün, Stadtentwicklung und Klimaanpassung & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 12 August 2021	98
9. Protokolle der II. Arbeitsgruppensitzungen, Oktober 2021	105
9.1 AG 1: Versorgung, Entsorgung: Energie & Gebäude, Abfall, (Ab-) Wasser & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 25. Oktober 2021	105
9.2 AG 2: Versorgung, Entsorgung: Energie & Gebäude, Abfall, (Ab-) Wasser & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 26. Oktober 2021	112
9.3 AG 3: Stadtgrün, Stadtentwicklung und Klimaanpassung & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 28 Oktober 2021	118

1. HINTERGRÜNDE ENERGIE- UND THG-BILANZ

Allgemeine Beschreibung der Methodik

Der KSP wurde im Rahmen des Projektes „Klimaschutz-Planer – Kommunalen Planungsassistenten für Energie und Klimaschutz“ der Nationalen Klimaschutzinitiative, Förderaufruf „Innovative Klimaschutzprojekte“, erarbeitet und wird aktuell durch das Klima-Bündnis vermarktet. Die webbasierte Software stützt sich auf den BSKO-Standard (Bilanzierungs-Systematik Kommunal), der unter Federführung des IFEU-Instituts Heidelberg entwickelt wurde. Die Erstellung von Energie- und CO₂-Bilanzen soll durch die neue Methodik deutschlandweit vereinheitlicht werden und somit eine bessere Vergleichbarkeit der Kommunen untereinander erreicht werden.

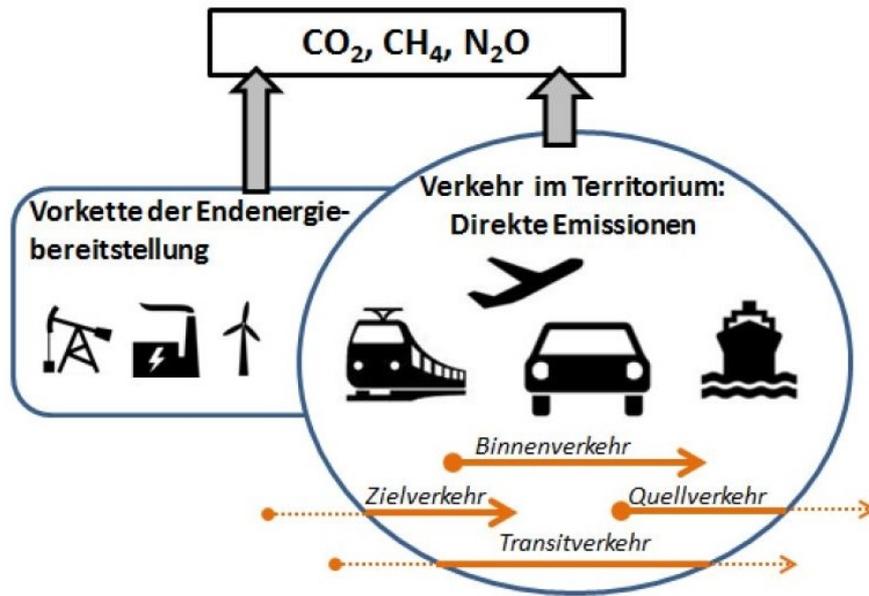
Alle in Tab. 1 aufgelisteten Energieträger werden im KSP berücksichtigt und können in die kommunale Bilanz einfließen, insofern diese vor Ort emittiert werden. Um die Übersichtlichkeit der Ergebnisse zu verbessern, gibt es die Möglichkeit, die Energieträger einzeln oder gruppiert darzustellen.

Tab. 1 Auflistung aller Energieträger, die mit dem KSP bilanziert werden können

gruppiert	einzel
Energieträger erneuerbar	Biogas, Biomasse, Solarthermie, sonstige Erneuerbare, Umweltwärme ¹
Nah- und Fernwärme	Nahwärme, Fernwärme
Gas fossil gesamt	Erdgas, Flüssiggas
Heizöl	Heizöl
sonstige Fossile gesamt	Braunkohle, Steinkohle, sonstige Konventionelle
Strom gesamt	Strom, Heizstrom
Kraftstoffe erneuerbar	Biobenzin, Diesel biogen, CNG bio
Kraftstoffe fossil	Benzin fossil, Diesel fossil, CNG fossil, LPG
Flugtreibstoff	Kerosin

Für die Bilanzierung auf kommunaler Ebene wird das endenergiebasierte Territorialprinzip verfolgt. Dabei werden alle im betrachteten Territorium anfallenden Verbräuche auf Ebene der Endenergie berücksichtigt. Dies bedeutet, dass nur die Endenergie bilanziert wird, die innerhalb der Grenzen des Betrachtungsgebiets verbraucht wird. Vor allem im Bereich Verkehr stellt diese Systematik einen Gegensatz zur ebenfalls in der Vergangenheit oft verwendeten Verursacherbilanz dar, bei der die von den in der Gemeinde gemeldeten Personen verursachten Energieverbräuche bilanziert wurden, z. B. auch durch Flugreisen. Abb. 1 verdeutlicht das Territorialprinzip für den Sektor Verkehr.

¹ Wärmegewinn aus Wasser, Luft und Boden sowie Wärmepumpen, Geothermie und Abwärme



IFEU 2013

Abb. 1 Bilanzierungssystematik im Verkehr (IFEU, 2013)

In die Bilanz der Stadt Fürth fließen keine Emissionen aus dem Flugverkehr ein, da dieser nur für die Start- und Landephase in Kommunen bilanziert wird, auf deren Territorium (zumindest anteilig) ein Flughafengelände liegt. Die Emissionen aus dem Transit-, Ziel- und Quellverkehr fließen hingegen anteilig anhand der Wegestrecken innerhalb der Stadtgrenze in die Bilanz ein.

Der KSP bilanziert für verschiedene Energieträger (Tab. 1) die Energieverbräuche bzw. die mit dem Energieverbrauch verknüpften $\text{CO}_2\text{-eq}$ -Emissionen nach den zwei Teilbereichen „stationär“ und „Verkehr“ (vgl. Abb. 1). Von den insgesamt fünf zu bilanzierenden Bereichen werden die Sektoren private Haushalte, Industrie, kommunale Einrichtungen und GHD dem stationären Bereich zugeordnet (Tab. 2).

Tab. 2 Erläuterung der Verbrauchssektoren

Sektor	Erläuterung
private Haushalte	gesamte Verbräuche/Emissionen der privaten Haushalte für die Bereitstellung von Raumwärme und Warmwasser sowie den Betrieb elektrischer Geräte
Industrie	Betriebe des verarbeitenden Gewerbes (Industrie und verarbeitendes Handwerk) von Unternehmen des produzierenden Gewerbes mit 20 und mehr Beschäftigten.
kommunale Einrichtungen	öffentliche Einrichtungen der Kommune (Bsp.: Rathaus, Verwaltung, Schulen, Kindertagesstätten, Feuerwehren, Straßenbeleuchtung etc.) sowie kommunalen Infrastrukturanlagen, u. a. aus den Bereichen Wasser/Abwasser, Straßen und Abfall
Gewerbe, Handel, Dienstleistungen/Sonstiges (GHD)	alle bisher nicht erfassten wirtschaftlichen Betriebe (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen sowie Betriebe des Bergbaus, der Gewinnung von Steinen und Erden, dem Verarbeitenden Gewerbe mit weniger als 20 Mitarbeitern und landwirtschaftliche Betriebe)
Verkehr	Motorisierter Individualverkehr (MIV), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Güterverkehr, Flugverkehr

Über spezifische Emissionsfaktoren (Tab. 3) können die Treibhausgasemissionen berechnet werden. Neben den reinen CO₂-Emissionen werden weitere Treibhausgase (N₂O und CH₄) in die Betrachtung einbezogen und in Summe als CO₂-Äquivalente ausgegeben.

Tab. 3 Emissionsfaktoren Endenergie Wärme (t/MWh) in CO₂-Äquivalenten für 2018

Energieträger	Emissionsfaktor (t/MWh)	Quelle	Prozessbezeichnung
Erdgas	0,247	GEMIS 4.94	Gas Heizung Brennwert DE (Endenergie)
Heizöl	0,311	GEMIS 4.94	Öl-Heizung DE (Endenergie)
Biomasse	0,022	GEMIS 4.94	Holz Pellet Holzwirt. Heizung 10 kW (Endenergie)
Flüssiggas	0,267	GEMIS 4.94	Flüssiggasheizung-DE (Endenergie)
Steinkohle	0,431	GEMIS 4.94	Kohle Brikett Heizung DE (Endenergie)
Braunkohle	0,411	GEMIS 4.94	Braunkohle Brikett Heizung DE (Mix Lausitz/rheinisch)
Solarthermie	0,025	GEMIS 4.94	Solarkollektor Flach DE

Dabei werden die energiebezogenen Vorketten (u. a. Infrastruktur, Abbau und Transport von Energieträgern) bei den Emissionsfaktoren berücksichtigt. Beim Strom wird mittels eines bundesweit gültigen Emissionsfaktors (sog. Bundesstrommix) bilanziert (Tab. 4). Der lokale Strommix wird als Zusatzinformation im Vergleich zum Bundesstrommix dargestellt.

Tab. 4 Zeitreihe Strom Bundesmix (Quelle: ifeu-Strommaster) in t/MWh in CO₂-Äquivalenten

Jahr									
1990	0,872	1996	0,774	2002	0,727	2008	0,656	2014	0,620
1991	0,889	1997	0,752	2003	0,732	2009	0,620	2015	0,600
1992	0,830	1998	0,738	2004	0,700	2010	0,614	2016	0,581
1993	0,831	1999	0,715	2005	0,702	2011	0,633	2017	0,554
1994	0,823	2000	0,709	2006	0,687	2012	0,645	2018	0,544
1995	0,791	2001	0,712	2007	0,656	2013	0,633		

Im Verkehrsbereich werden alle Fahrten innerhalb des Territoriums der Kommune betrachtet. Dazu gehören sowohl der Binnenverkehr, der Quell-/Zielverkehr als auch der Transitverkehr.

In Deutschland liegen mit dem Modell TREMOD21 harmonisierte und regelmäßig aktualisierte Emissionsfaktoren für alle Verkehrsmittel vor, die zentral für alle Kommunen als nationale Kennwerte bereitgestellt werden. Die Werte sind analog zu den stationären Sektoren in CO₂-Äquivalenten (CO₂, CH₄, N₂O) inkl. Vorkette der Energieträgerbereitstellung angegeben.

Nicht bilanziert werden:

- nichtenergetische Emissionen, wie z. B. aus Landwirtschaft oder Industrieprozessen
- graue Energie, die z. B. in konsumierten Produkten steckt und Energie, die zur Befriedigung der Bedürfnisse der Bürger außerhalb der Gemeindegrenzen benötigt wird

Weitere Informationen zur Bilanzierungsmethodik finden sich in den „Empfehlungen zur Methodik der kommunalen Treibhausgasbilanzierung für den Energie- und Verkehrssektor in Deutschland“.

Zur Einordnung der BSKO-Bilanzierungsmethodik dient die nachfolgende Abb. 2. Vergleichend sind in dieser die spezifischen Emissionen des bundesdeutschen Durchschnitts dargestellt. Die Berechnung erfolgte einerseits anhand des CO₂-Rechners des Umweltbundesamtes (UBA), der die persönlichen Emissionen einer Privatperson bilanziert, und andererseits entsprechend der BSKO-Methodik in der Form einer kommunalen Bilanz. Daraus wird ersichtlich, dass zwischen diesen beiden Bilanzierungsansätzen keine direkte Vergleichbarkeit existiert. Zwar werden zum Teil ähnliche Bereiche bilanziert (Mobilität vs. Verkehr), doch weichen die Zielsetzung und zu Grunde liegende Methodik stark voneinander ab. Die Aussage, die sich als Ergebnis einer kommunalen BSKO-Bilanz entsprechend des Territorialprinzips ergibt, ist somit nicht vergleichbar mit der Berechnung einer persönlichen Emission anhand des UBA CO₂-Rechners.

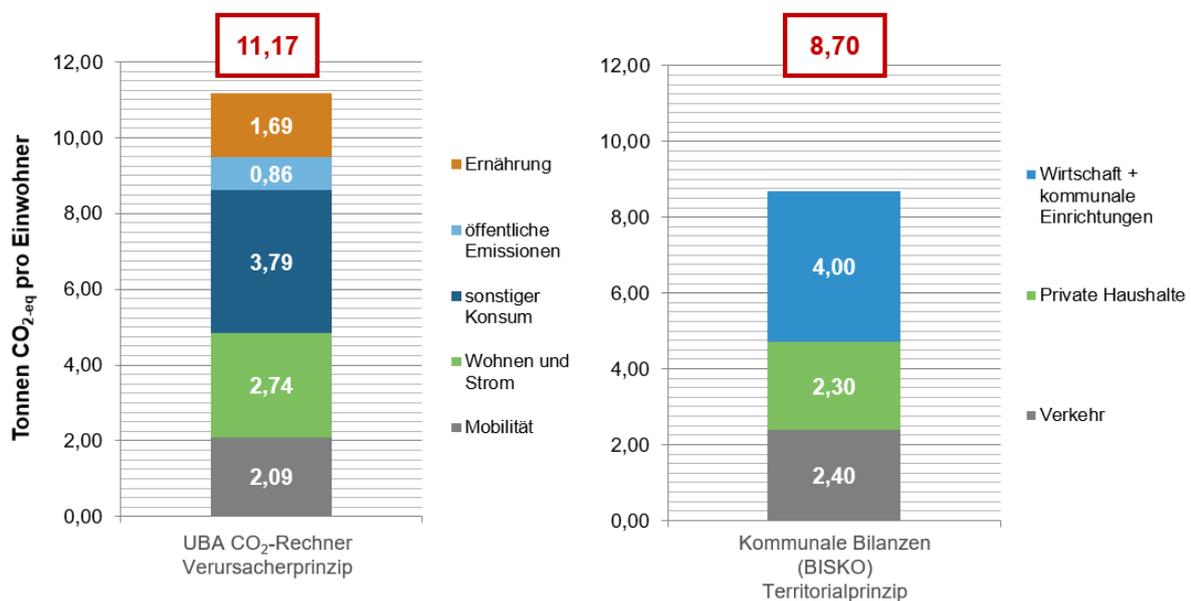


Abb. 2 Vergleich der Methodik des UBA CO₂-Rechners und des BSKO Standard kommunaler Bilanzen; Zahlenwerte entsprechend des deutschen Bundesschnitts 2018

Datengrundlage der kommunalen Bilanz

Tab. 5 Zusammenfassung aller Vorgabedaten im Klimaschutz-Planer

Datenname	Datenquelle
Einwohnerzahlen	Statistisches Landesamt
Endenergieverbräuche des verarbeitenden Gewerbes auf Kreisebene	Statistisches Landesamt
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Kommune)	Agentur für Arbeit
sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Landkreis)	Agentur für Arbeit
Haushaltsgrößen	Zensus 2011
Gebäude nach Baujahr und Heizungsart	Zensus 2011
Wohnflächen	Zensus 2011
Gradtagzahl des Bilanzjahres	DWD; IWU
Gradtagzahl des langjährigen Mittels	DWD; IWU
Endenergieverbrauch Binnenschifffahrt	TREMOD (IFEU)

Datenname	Datenquelle
Endenergieverbrauch Flugverkehr	TREMOD (IFEU)
Fahrleistungen des Straßenverkehrs (= MZR, Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw, Busse)	Umweltbundesamt (UBA)
Endenergieverbräuche des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV), Schienengüterverkehrs (SGV) und Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)	Deutsche Bahn

Im Sektor Verkehr ist ein Großteil der Daten bereits erfasst, lediglich der lokale ÖPNV und die kommunale Flotte müssen vor Ort erfasst werden (Tab. 7).

Tab. 6 Übersicht aller zu bilanzierenden Verkehrsmittel und deren Datenherkunft

Verkehrsmittel	Datenherkunft
Linienbus	Über ÖPNV-Anbieter erfasst
Stadt-, Straßen- und U-Bahn	Über ÖPNV-Anbieter erfasst
Binnenschifffahrt	automatisch hinterlegt
Flugverkehr	automatisch hinterlegt (nicht vorhanden im Stadtgebiet)
Straßenverkehrsmittel	automatisch hinterlegt
Schienenverkehr	automatisch hinterlegt
kommunale Flotte	nicht betrachtet

Wie die erfassten Daten verarbeitet werden, verdeutlicht Tab. 7.

Tab. 7 Übersicht Bilanzierungsgrundlage Verkehr

Verkehrsträger	welche Daten?	Kommunenbezug	Datenquellen
Straßenverkehr	Fahrleistungen	kommunenspezifisch	Umweltbundesamt, TREMOD
	spezifische Energieverbräuche und Treibhausgas-Emissionsfaktoren	nationale Durchschnittswerte	TREMOD
Schienenverkehr	Endenergieverbräuche	kommunenspezifisch	Deutsche Bahn AG
Binnenschiff	Endenergieverbräuche	kommunenspezifisch	TREMOD
Flugverkehr	Endenergieverbräuche	kommunenspezifisch (nicht vorhanden und bilanziert im Stadtgebiet)	TREMOD
alle	THG-Emissionsfaktoren der Kraftstoffe	nationale Durchschnittswerte	TREMOD

Die nachstehende Tabelle verdeutlicht darüber hinaus die Zuordnung der Straßen auf Kategorien im TREMOD-Verkehrsmodell und nennt lokale Beispiele.

Tab. 8 Straßenkategorien des TREMOD-Verkehrsmodells und lokale Beispiele

Straßenkategorie	Straßentyp	Anmerkung
Bundesautobahnen	≤ 5 Fahrstreifen ≥ 6 Fahrstreifen	Frankenschnellweg A73
Außerortsstraßen	B Bundesstraßen L Landesstraßen K Kreisstraßen G Gemeinde-/sonstige Straßen	Freie Strecken der Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen Bsp. Südwesttangente
Innerortsstraßen	I Innerortsstraßen	Alle Innerortsstraßen inkl. Ortsdurchfahrten der B-, L-, K- und G-Straßen

Im stationären Bereich bilden die Absatzdaten der netzgebundenen Energieträger Erdgas, Strom und Nah-/Fernwärme die Basis der Bilanz, da sie am genauesten erfasst werden können. Die nicht netzgebundenen Energieträger zur Wärmebereitstellung werden anhand der Abschätzung der installierten Leistung der Wärmeerzeuger im Verhältnis zu denen der netzgebundenen Energieträger gesetzt und so bilanziert. Dies gilt für Flüssiggas, Kohle, Heizöl und Biomasse. Im Betrachtungsgebiet wird auf Grundlage der Energiebilanz des Landes Bayern angenommen, dass der gesamte Kohleverbrauch auf Braunkohle entfällt und keine Steinkohle eingesetzt wird.

Tab. 10 zeigt eine Übersicht der verwendeten Daten und deren Quellen. Ebenfalls dargestellt ist die Datengüte auf einer Skala von 0 bis 1, wobei 1 der bestmöglichen Qualität der Daten entspricht.

Tab. 9 verdeutlicht die Bedeutung der einzelnen Werte. Um Datenlücken zu vermeiden und die deutschlandweite Vergleichbarkeit der Methodik aufrechtzuerhalten, werden in Bereichen, für die keine spezifischen Daten vorliegen, bundesweite Durchschnittswerte herangezogen.

Tab. 9 Einteilung der Datengüte

Datengüte	Beschreibung	Wert
A	regionale Primärdaten	1
B	Hochrechnung regionaler Primärdaten	0,5
C	regionale Kennwerte und Statistiken	0,25
D	bundesweite Kennzahlen	0

Tab. 10 kommunenspezifische Datenquellen und erhobene Daten

Datenquelle	Inhalt	Datengüte
Infra Fürth GmbH	Stromabsatz- und Gasabsatz (einzeln ausgewiesen nach Sektoren, Absatz für Nachtspeicherheizungen und Wärmepumpen); eingespeiste Strommengen im Rahmen des EEG und KWKG; Daten lokaler Wärmenetze (Wärmeabsatz und Energieeinsatz Erzeugung); Verbrauch Strom- und Wärme kommunaler Gebäude; Stromverbrauch Straßenbeleuchtung; Fahrleistung Linienbusse; Stromverbrauch SSU	1,0
Schornsteinfeger	Anzahl der Feuerstätten nach Energieträger und Leistungsklasse	0,5

Datenquelle	Inhalt	Datengüte
Energiebilanz Bayern	Ableitung des Verbrauchsverhältnisses zwischen Braun- und Steinkohle (Wärme), Entwicklung solarthermischer Anlagen	0,25

Die resultierende Datengüte der Bilanz ergibt sich aus der Datengüte der einzelnen Quellen im Verhältnis des Einflusses (Anteil am Endenergieverbrauch) auf die Bilanz, d. h. beispielsweise, dass der Stromabsatz einen größeren Einfluss hat als die installierte Fläche an Solarthermiekollektoren. Nicht in Tab. 10 aufgeführte Daten wurden mit Recherchen und Erfahrungswerten ermittelt sowie vom Klimaschutz-Planer aus hinterlegten Statistiken berechnet.

Für die Bilanz im Untersuchungsgebiet ergibt sich eine außerordentlich hohe Datengüte von 0,94. Dies ist durch den hohen Anteil an Daten, die mit der bestmöglichen Datengüte direkt von der infra Fürth GmbH zur Verfügung gestellt wurden. Alle weiteren Verbrauchsbereiche wurden bestmöglich erfasst.

Ergebnisse

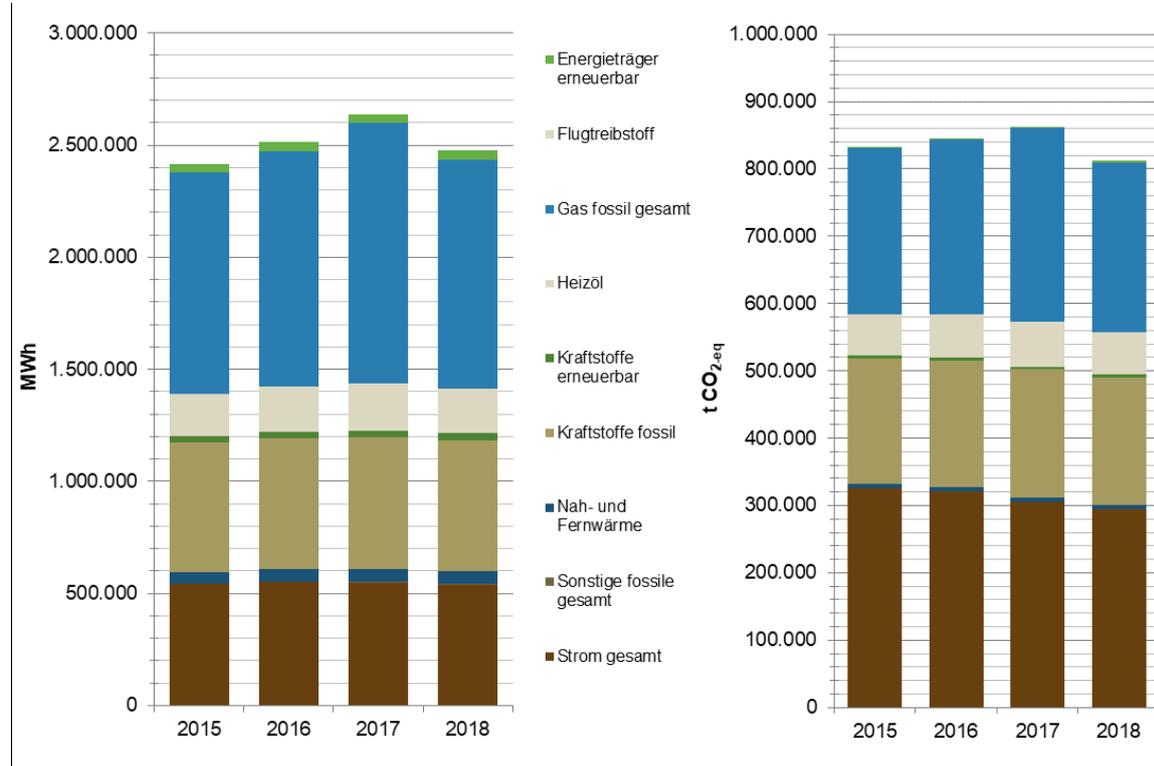


Abb. 3 Endenergieverbrauch und CO₂-eq-Emissionen nach Energieträgern 2015 bis 2018

Tab. 11 Endenergieverbrauch und CO₂-eq-Emissionen nach Energieträgern 2015 bis 2018

Energieträger	Endenergieverbrauch (MWh)				CO ₂ -Äquivalente (t)			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Energieträger erneuerbar	41.630	42.748	43.912	45.082	2.620	2.625	935	2.752
Flugtreibstoff	0	0	0	0	0	0	0	0

Energieträger	Endenergieverbrauch (MWh)				CO ₂ -Äquivalente (t)			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Gas fossil gesamt	986.952	1.047.703	1.165.691	1.021.635	246.846	258.971	288.114	252.532
Heizöl	189.553	202.811	211.403	197.112	60.657	64.494	67.226	62.682
Kraftstoffe erneuerbar	28.371	28.225	28.425	30.604	4.571	4.105	4.186	4.136
Kraftstoffe fossil	575.799	580.886	585.848	583.136	186.479	188.274	190.026	189.044
Nah- und Fernwärme	51.236	57.054	58.379	58.984	5.514	6.318	6.744	7.049
sonstige Fossile gesamt	311	688	1.017	906	137	283	418	372
Strom gesamt	543.831	552.438	549.994	540.422	326.299	320.966	304.697	293.989
gesamt	2.417.684	2.512.553	2.644.670	2.477.881	833.121	846.036	862.345	812.556

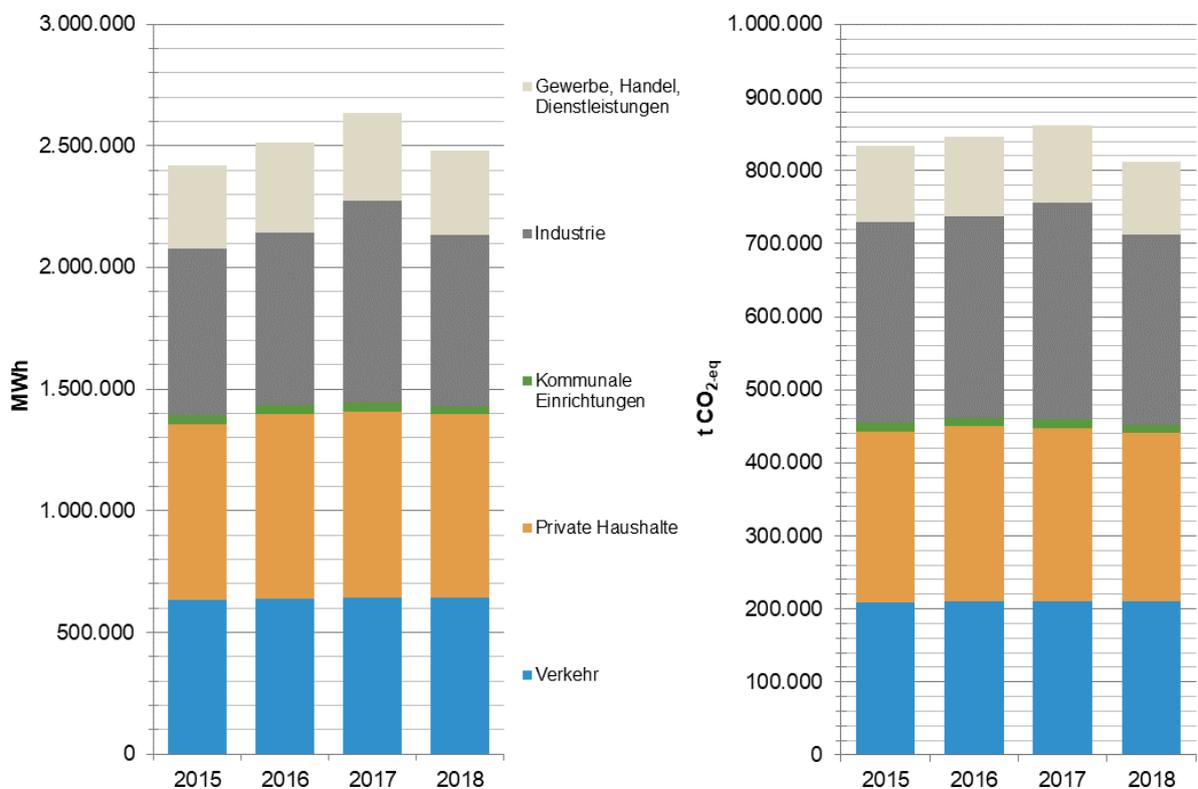


Abb. 4 Endenergieverbrauch und CO₂-eq-Emissionen nach Sektoren 2015 bis 2018

Tab. 12 Endenergieverbrauch und CO₂-eq-Emissionen nach Sektoren 2015 bis 2018

Energieträger	Endenergieverbrauch (MWh)				CO ₂ -Äquivalente (t)			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Gewerbe, Handel, Dienstleistungen	341.138	367.776	361.575	345.606	104.193	108.914	106.140	100.593
Industrie	685.973	710.601	829.584	701.952	273.945	275.269	297.087	260.724
kommunale Einrichtungen	37.111	35.175	36.531	34.427	11.998	11.461	11.373	10.788
private Haushalte	719.727	759.574	762.454	751.915	234.196	240.400	236.996	230.820

Energieträger	Endenergieverbrauch (MWh)				CO ₂ -Äquivalente (t)			
	2015	2016	2017	2018	2015	2016	2017	2018
Verkehr	633.735	639.427	644.125	643.981	208.789	209.993	210.750	209.631
gesamt	2.417.684	2.512.553	2.634.270	2.477.881	833.121	846.036	862.345	812.556

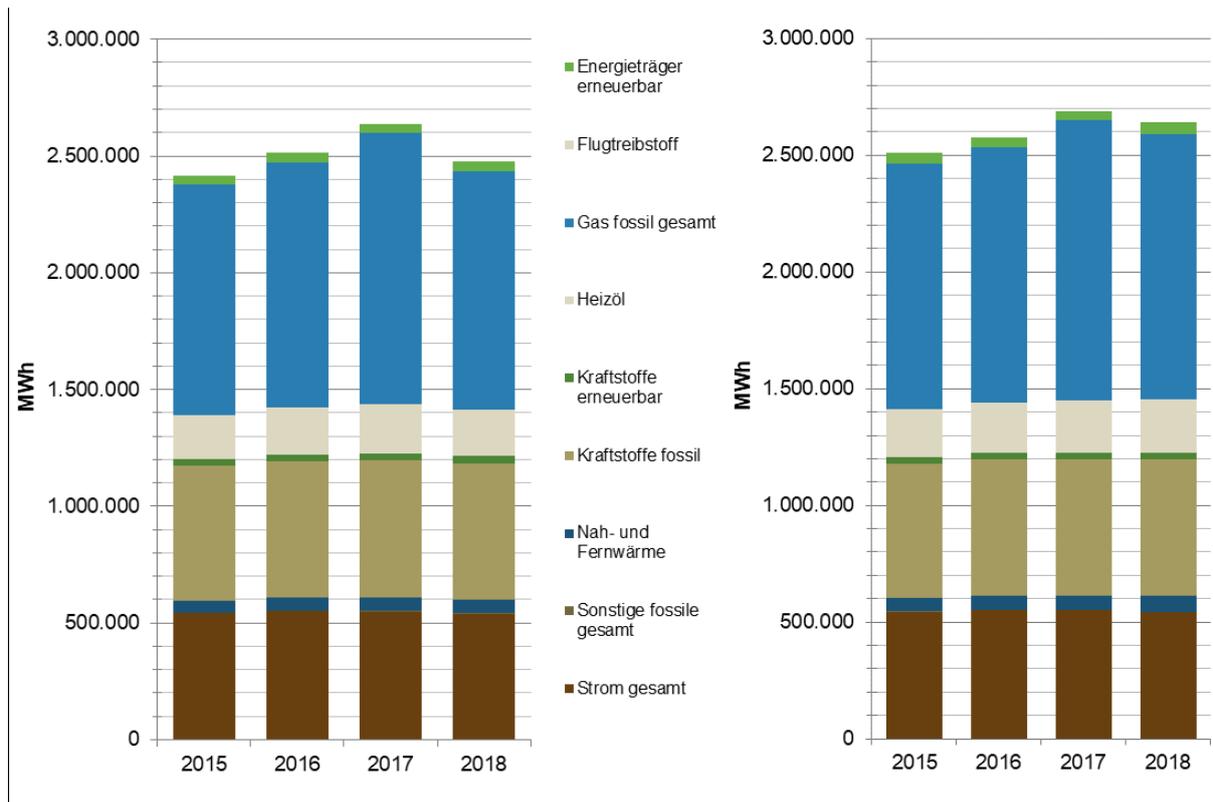


Abb. 5 Endenergieverbrauch nach Energieträgern ohne (links) und mit (rechts) Witterungskorrektur

Ein weiterer wichtiger Einflussfaktor auf die Gesamtmenge aller Energieverbräuche ist die Entwicklung der Einwohnerzahlen im Gemeindegebiet. Für die bilanzierten Jahre erfolgte in Fürth ein nahezu konstanter Anstieg der Einwohner um jährlich knapp 1 % (vgl. Tab. 13).

Tab. 13 Entwicklung der Einwohnerzahlen 2015 bis 2018

Anzahl	2015	2016	2017	2018
Einwohner	124.171	125.403	126.526	127.748

Um die Aussage zur Bilanz auch um diesen Einfluss zu „bereinigen“, werden spezifische Werte je Einwohner gebildet.

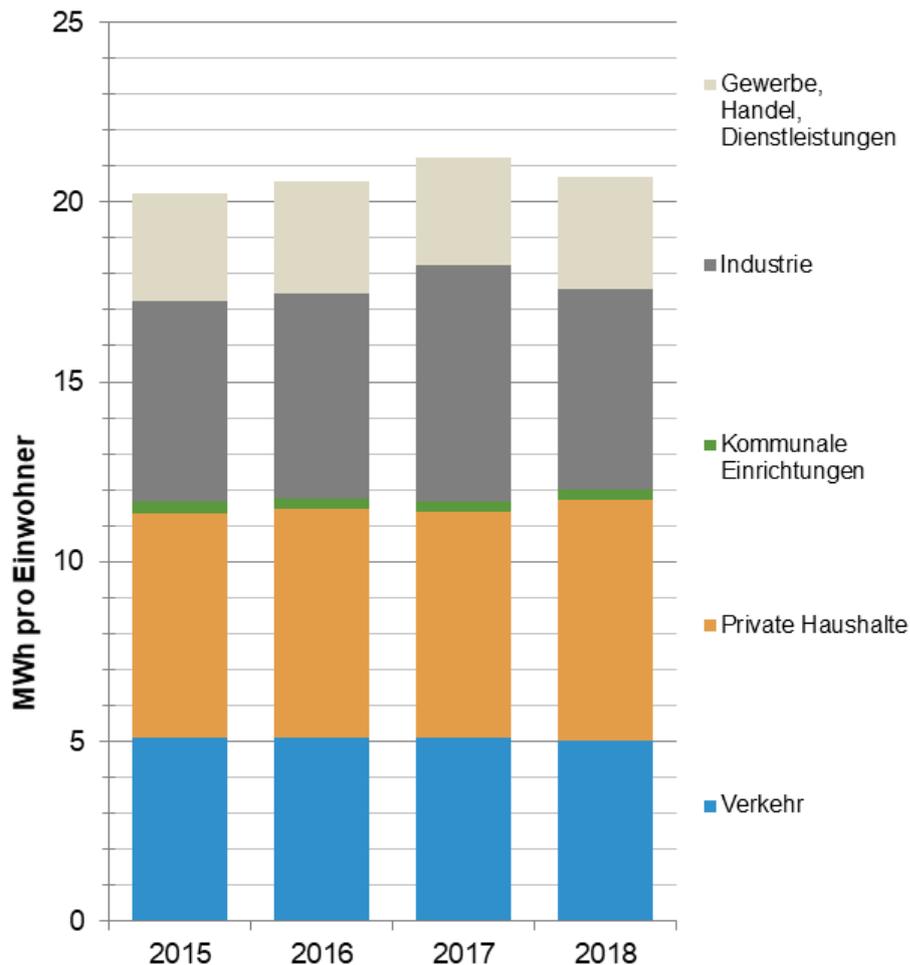


Abb. 6 Endenergieverbrauch nach Sektoren je Einwohner mit Witterungsbereinigung

Unter Berücksichtigung der Witterungskorrektur und der Einwohnerentwicklung zeigt sich, dass der spezifische Endenergiebedarf der Sektoren Verkehr, private Haushalte und kommunale Einrichtungen einen leichten Anstieg aufweist, der vorrangig aus den privaten Haushalten herrührt. Der spezifische Energieverbrauch des GHD-Sektors ist in den betrachteten vier Jahren nahezu konstant, wohingegen die Industrie der dominierende Treiber für den auffällig hohen Energieverbrauch im Jahr 2017 ist. Für weitere Aussagen bedarf es einer tiefergehenden Analyse, vor allem bezüglich der Großverbrauch im Stadtgebiet.

Tab. 14 spezifische CO₂-eq-Emissionen nach Energieträgern 2015 bis 2018

Energieträger	CO ₂ -Äquivalente (t/EW)			
	2015	2016	2017	2018
Energieträger erneuerbar	0,02	0,02	0,01	0,02
Flugtreibstoff	0,00	0,00	0,00	0,00
Gas fossil gesamt	1,99	2,07	2,28	1,98
Heizöl	0,49	0,51	0,53	0,49
Kraftstoffe erneuerbar	0,04	0,03	0,03	0,03
Kraftstoffe fossil	1,50	1,50	1,50	1,48
Nah- und Fernwärme	0,04	0,05	0,05	0,06

Energieträger	CO ₂ -Äquivalente (t/EW)			
	2015	2016	2017	2018
sonstige Fossile gesamt	0,00	0,00	0,00	0,00
Strom gesamt	2,63	2,56	2,41	2,30
gesamt	6,71	6,75	6,82	6,36

Tab. 15 spezifische CO_{2-eq}-Emissionen nach Sektoren 2015 bis 2018

Energieträger	CO ₂ -Äquivalente (t/EW)			
	2015	2016	2017	2018
Gewerbe, Handel, Dienstleistungen	0,84	0,87	0,84	0,79
Industrie	2,21	2,20	2,35	2,04
kommunale Einrichtungen	0,10	0,09	0,09	0,08
private Haushalte	1,89	1,92	1,87	1,81
Verkehr	1,68	1,67	1,67	1,64
gesamt	6,71	6,75	6,82	6,36

Tab. 16 Endenergieverbrauch des Verkehrssektors nach Energieträgern 2015 bis 2018

Energieträger	Endenergieverbrauch (MWh)			
	2015	2016	2017	2018
Benzin	218.421	215.388	214.710	213.879
Biobenzin	9.473	9.356	9.052	9.617
CNG bio	169	213	253	201
CNG fossil	1.014	919	833	895
Diesel	350.446	359.007	365.116	363.563
Diesel biogen	18.728	18.657	19.120	20.786
Kerosin	0	0	0	0
LPG	5.918	5.573	5.189	4.799
Strom	29565,16	30315,57	29852,29	30240,55
gesamt	633.735	639.427	644.125	643.981

Tab. 17 Endenergieverbrauch des Verkehrssektors nach Verkehrsmitteln 2015 bis 2018

Energieträger	Endenergieverbrauch (MWh)			
	2015	2016	2017	2018
Binnenschifffahrt	4.576	4.124	4.199	3.060
Flugverkehr	0	0	0	0
leichte Nutzfahrzeuge	39.981	41.932	43.912	45.970
Linienbus	16.001	15.919	16.912	17.220
Lkw	108.570	109.706	111.022	112.277
motorisierte Zweiräder	5.426	5.438	5.447	5.490
Pkw	426.412	428.964	430.406	427.425

Energieträger	Endenergieverbrauch (MWh)			
	2015	2016	2017	2018
Reise-/Fernbusse	746	613	0	0
Schienengüterverkehr	8.870	9.102	8.880	8.998
Schienenpersonenfernverkehr	5.799	6.346	6.244	6.390
Schienenpersonennahverkehr	8.287	8.415	8.156	8.172
Stadt-, Straßen- und U-Bahn	9.068	8.868	8.948	8.979
gesamt	633.735	639.427	644.125	643.981

2. DOKUMENTATION AUFTAKT-VERANSTALTUNG, 4. DEZEMBER 2020

Begrüßung und Kurzinterview mit dem Oberbürgermeister Dr. Jung
Kerstin Seeger & Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung

Im Sommer diesen Jahres ist mit dem Arbeitsbeginn der beiden Klimaschutzmanager*innen Theresa Dorn und Dominik Wiehl bereits der verwaltungsinterne Startschuss für die Erstellung des Klimaschutzkonzeptes der Stadt gefallen. Am Freitag den 4. Dezember konnten sich nun alle interessierten Bürger*innen in einer Online-Veranstaltung über das Vorhaben und Beteiligungsmöglichkeiten bei dem Erstellungsprozess sowie den aktuellen Arbeitsstand informieren und im Rahmen von mehreren Diskussionsgruppen erste Impulse und Ideen einbringen.

Nachdem sich die rund hundert Teilnehmenden im virtuellen Veranstaltungsraum eingefunden haben, leitete die Moderatorin Kerstin Seeger die zweistündige Veranstaltung mit der Vorstellung der Abfragen ein, die zu Beginn interaktiv an die Teilnehmenden gestellt wurden. Die Antworten zur Umfrage „Woher kommen Sie?“ können rechts (Abbildung 1) anhand der Fürther Stadtkarte eingesehen werden. Zur Frage, ob die Teilnehmenden bereits „alte Hasen“ zu Veranstaltungen im Klimaschutzbereich in Fürth seien, äußerte sich der Großteil, dass dies die erste Veranstaltung zum Themenkomplex sei (s. Abbildung 2).

Nach diesem Einstieg leitete Frau Seeger zu einem Kurzinterview zum Stand der Dinge in Sachen Klimaschutz mit dem Oberbürgermeister Thomas Jung über. Auf die Frage, was es konkret bedeute, dass Fürth Klimaschutzstadt werden will, betonte Jung, dass „nirgends bei null“ angefangen werde und die Stadt mit den fünf Leuten, welche sich als Kernteam sehr engagiert in diesem Bereich beschäftigten, personell zwischenzeitlich ebenfalls gut aufgestellt sei. Im Bereich der Nutzung der Erneuerbaren Energien sei man auch im Vergleich zur übrigen Metropolregion Spitze. Darüber hinaus hob er den Stadtwald, die Auen und zahlreiche Grünflächen in der Stadt hervor, die ebenfalls kontinuierlich weiterentwickelt würden. Gleichwohl räumte er Nachholbedarf beispielsweise im Bereich der Gebäudesanierung ein. In jedem Fall bestehe der Anspruch zur Klimaschutzstadt und „wir werden auch jedes Jahr besser“, so Dr. Jungs Fazit.

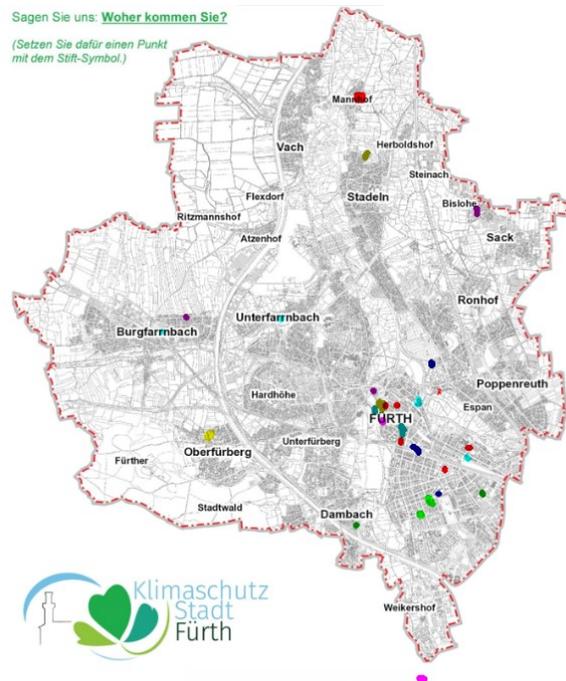


Abbildung 1: Abfrage „Woher kommen Sie?“

Kritisch hakte Frau Seeger nach, dass engagierte Gruppen eine gewisse Müdigkeit bzw. Frustration bezüglich der wahrgenommenen zögerlichen Aktivitäten und Umsetzungen bei der Stadt verspürten. Dr. Jung betonte in diesem Zusammenhang, dass bei diesen Themen häufig Geduld gefragt ist, in diesem Jahr jedoch beispielsweise viele „Radwege-Erfolge“ zu verzeichnen sind. Dabei verwies er z.B.

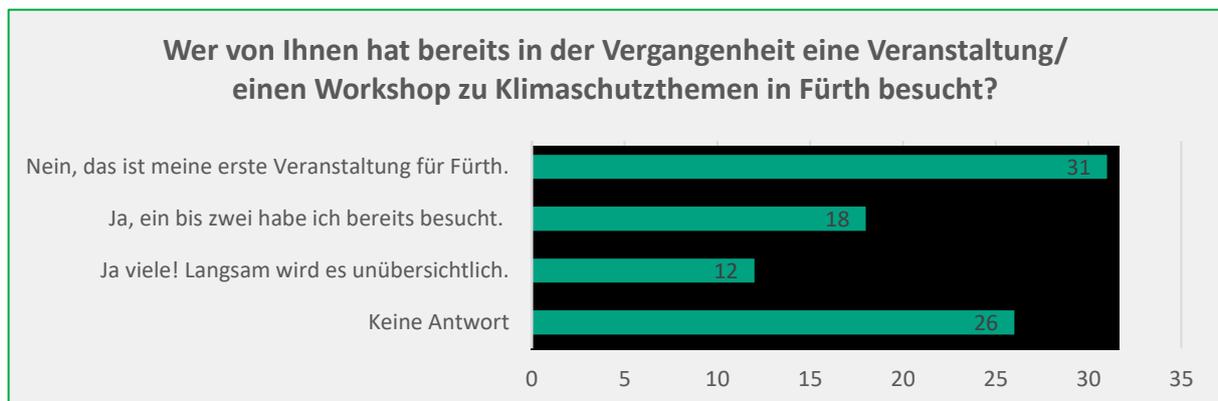


Abbildung 2: Ergebnisse der Einstiegs-Umfrage

auf den nun verbreiterten Regnitztalradweg und die Fußgänger- und Radwegbrücke zwischen Stadeln und Eigenes Heim, welche bis zur Realisierung fünf Jahre gebraucht habe. Dies sei der Vielzahl von Vorschriften geschuldet, weshalb eine Umsetzung oft nicht schneller möglich sei. Im nächsten Jahr sollen dann beispielsweise der Radweg Atzenhof-Ritzmannshof, die Radwege an der Würzburger-Straße und die Südstadtradwege angegangen werden. Zudem wird es ein großes Solarfeld in Burgfarnbach geben. Mit seinem eigenen Lebensstil möchte er zudem seine Haltung glaubhaft vermitteln, indem er persönlich zur Fortbewegung auf das Fahrrad zurückgreift oder er selbst mit seiner fast 20-jährigen Solaranlage zu den Pionieren gehöre, so Dr. Jung. Leider geht es mit dem Fortschritt oft nur langsam, aber dafür kontinuierlich - so die Worte des Oberbürgermeisters.

Aufgrund der am Vortag im Stadtrat abgehaltenen Haushaltsberatungen für das kommende Jahr wurde somit aus aktuellem Anlass Seitens der Moderatorin auch hierzu auf kritische Stimmen hingewiesen. Dr. Jung wies zudem darauf hin, dass der Stadtrat in großer Einigkeit den Bereich Klimaschutz personell deutlich aufgestockt habe. Dass man gleichwohl in einzelnen Punkten bei den Haushaltsberatungen unterschiedlicher Auffassung war, sehe er jedoch nicht als problematisch an.

Ob sich Bürger*innen, Unternehmen oder auch die Stadtverwaltung auf große Veränderungen im Zusammenhang mit Klimaschutz einstellen müssen war die abschließende Frage an den Oberbürgermeister. „Natürlich muss man sich auf Veränderungen einstellen“ stellte Dr. Jung klar. Beispielhaft führte er an, dass jedes Jahr Parkplätze in der Innenstadt verschwinden und somit den Menschen mehr Raum für Begegnung gegeben würde, wie zuletzt in der Ludwig-Erhard-Straße oder Hallstraße, welche zur Fußgängerzone gemacht werden soll. So wird Straße um Straße darum gerungen, mehr Qualität für die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu schaffen. Gleichzeitig muss jedoch darauf geachtet werden, dass sich bei solchen Veränderungen niemand überfordert fühle. Abschließend skizzierte Dr. Thomas Jung noch sein Zukunftsbild der Klimaschutzstadt Fürth im Jahr 2035: Er nannte die E-Mobilität in ihren verschiedensten Formen und somit keine lärmenden

und CO₂-emittierenden Autos sowie die Gleichberechtigung der Radfahrer*innen. Darüber hinaus wird es 10-20 % mehr Grünflächen, Parks und Wälder in der Stadt geben, teilweise mit anderen Bäumen, so Jungs Gedanken hierzu.

Im Anschluss daran konnten einige Fragen aus dem Publikum mittels Chat-Funktion direkt an den Oberbürgermeister gestellt werden. Aufgrund der Vielzahl an Fragen konnte nur auf einige im Einzelnen eingegangen werden. So wurde z.B. gefragt, weshalb Solaranlagen auf den Häusern in Fürth eher wenig verbreitet seien, obwohl es in Fürth zu 80% Ein- oder Zweifamilienhäuser gebe und welche Lösungen es dazu gäbe. Dr. Jung antwortete, dass Fürth bereits einen hohen Solar-Anteil mit seinen 400-500 Anlagen habe. Außerdem werde die Stadt

auch als infra dafür, dass dieser Bestand sich noch erhöhe. Jedoch sei hier derzeit die Regierung in Berlin gefordert, die bestehenden Anlagen zu sichern. Weiterhin verwies Jung darauf, dass die städtische Wohnungsbaugesellschaft auf allen großen Mehrfamilienhäusern bereits Solaranlagen installiert habe bzw. Anlagen entsprechend errichtet werden. Dies sei auch bei den Baugenossenschaften der Fall. Somit profitierten nicht nur Eigenheimbesitzer*innen sondern auch Mieter*innen davon. Die Mobilitätswende war ebenfalls ein heiß diskutiertes Thema im Chat, weshalb die Frage aufgegriffen wurde, wie der Verkehr in Fürth in 20-30 Jahren aussehen muss, um gänzlich CO₂-frei zu sein. Oberbürgermeister Jung betonte hier abermals die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs. Außerdem müsse die Akzeptanz des ÖPNV wieder gesteigert werden – anders, wie derzeit unter Corona. Natürlich muss der gesamte ÖPNV auch CO₂-frei sein, sowie grün erzeugter Strom für die Autos, so Jung. Dies erscheine angesichts der Zuwachsrates bei den Elektroautos bis 2035 auch realistisch. Zum Ende der offenen Fragerunde äußerte sich Oberbürgermeister Jung zum Budget der nächsten fünf Jahre. So könne davon ausgegangen werden, dass in diesem Zeitraum rund 300 Mio. Euro an Personal- und Sachkosten investiert würden, mit dem Grobziel der CO₂-Minderung. Beispielhaft verwies er auf das Helene-Lang-Gymnasium: In diesem Fall werde eine alte Schule gegen eine neue ersetzt. Letztlich könne mit jedem Neubau, wie auch z.B. bei der neuen Feuerwache mit einer Pelletheizung, zu einer Verbesserung der CO₂ Bilanz beigetragen werden, so

Zeit	Programmpunkt
16:30 Uhr	Einfinden & Klärung technischer Fragen
17:00 Uhr	Begrüßung und Kurzinterview mit dem Oberbürgermeister Dr. Jung <i>Moderatorin Kerstin Seeger & Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung</i>
17:20 Uhr	Vorstellung Ziele und Ablauf <i>Moderatorin Kerstin Seeger</i>
17:25 Uhr	Klimaschutzkonzept 2035 – Vorstellung von Inhalten und Meilensteinen <i>Klimaschutzmanager*in Theresa Dorn & Dominik Wiehl</i>
17:45 Uhr	Einblicke in aktuelle Klimaschutzaktivitäten der Stadt <i>Klimaschutzmanager*in Theresa Dorn & Dominik Wiehl</i>
18:00 Uhr	Ihre Ideen für die Klimaschutzstadt Fürth – Diskussionsgruppen Gruppe 1: Erneuerbare oder Energieschleuder? Strom und Wärme in Stadt und Gebäuden Gruppe 2: Fahrrad oder Verkehrschaos? Mobilität der Zukunft Gruppe 3: Grün oder Grau? Stadtgrün und klimafreundliche Stadtgestaltung Gruppe 4: Wachstum oder Wende? Klimaschutz in Unternehmen Gruppe 5: Wiederverwertung oder Wassermangel? Klimaschutz bei Abfall- und (Ab-) Wasser-Themen
18:40 Uhr	Einblicke in die Diskussionsgruppen <i>Moderator*innen der Diskussionsgruppen</i>
18:55 Uhr	Abschluss und Verabschiedung <i>Moderatorin Kerstin Seeger</i>
19:00 Uhr	Ende der Veranstaltung

Abbildung 3: Programm

Jung. Alle weiteren Fragen werden im Nachgang an den Oberbürgermeister übermittelt, worauf er sich sehr freue.²

Vorstellung Ziele und Ablauf

Kerstin Seeger

Im Anschluss wurde Seitens der Moderation der weitere Ablauf der Veranstaltung (s. Abbildung 3) erläutert und die Ziele dargestellt: Die Teilnehmenden sollten einen Einblick in die Schritte zur Erstellung des Klimaschutzkonzeptes sowie über weitere Beteiligungsmöglichkeiten informiert werden. Außerdem würden die Ergebnisse aus den Diskussionsgruppen der Veranstaltung in die Erarbeitung des Konzeptes einfließen.

Klimaschutzkonzept 2035 – Vorstellung von Inhalten und Meilensteinen

Theresa Dorn & Dominik Wiehl

Die Folgende Zusammenfassung wird durch die Präsentation der Veranstaltung inhaltlich ergänzt (s. dazu den Anhang, gekürzte Fassung).

Zunächst gab es einen kurzen Abriss über die zurückliegenden Schritte und Meilensteine der Stadt im Themenfeld Klimaschutz. Besonders sind hier die „Endenergiebilanz und Klimaschutzfahrplan 2010/2020“ aus dem Jahre 2008 sowie der „Energienutzungsplan“ von 2018 hervorzuheben. Der Klimaschutzfahrplan bildete die bisherige Basis für die Handlungsfelder und Maßnahmen sowie die Festlegung des CO₂ Reduktionsziels der Stadt. Im Weiteren wurde auf die breite sehr aktive Stadtgesellschaft und deren zahlreiche Initiativen, Organisationen und Netzwerke sowie kurze Einblicke zu deren Aktivitäten und die Relevanz für das Klimaschutzkonzept eingegangen, wengleich im Rahmen der Veranstaltung nur ein kurzer Überblick möglich war.

Danach folgte ein Überblick über den derzeitigen Entwicklungsstand der CO₂- bzw. Treibhausgasemissionen mit der Schlussfolgerung, dass die Stadt Fürth bei den pro-Kopf-Emissionen voraussichtlich das Reduktions-Ziel von -23% CO₂ bis 2020 erreichen wird. Gleichwohl wird die anstehende Energie- und Treibhausgasbilanz genauer Aufschluss hierüber geben. Daher wurde an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass zum derzeitigen Arbeitsstand noch keine konkreten Klimaschutzziele für die Stadt Fürth formulieren werden können. Dies soll schließlich im Rahmen der Energie- und Treibhausgasbilanz sowie der daran anschließenden Potenzialanalyse und Szenarienentwicklung auf eine sachlich und fachlich solide Basis gestellt werden. Bis dahin soll eine Orientierung an nationalen bzw. internationalen Zielen erfolgen, entsprechend der Zielvorgabe, die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad zu begrenzen.

Weiter ging es dann im Vortrag mit den Hintergründen zum Klimaschutzkonzept, dessen wichtigste Inhalte und Meilensteine im Erstellungsprozess. Dem Integrierten Klimaschutzkonzept, so die offizielle Bezeichnung, liegt einerseits ein Stadtratsbeschluss vom Juli 2019 zugrunde. Andererseits wurde hierfür im vergangenen Sommer zunächst die personelle Basis in Form von zwei für zwei Jahre vom Bund geförderte Stellen geschaffen. Betont wurde weiterhin die Auslegung des Konzepts als strategische Planungs- und Entscheidungsgrundlage für Klimaschutzaktivitäten der Stadt für die

² Die Fragen aus der Veranstaltung, auf die nicht eingegangen werden konnte, werden im Nachgang in einem Dokument aufbereitet und auf der Homepage www.fuerth.de/klimaschutz veröffentlicht.

nächsten 15 Jahre sowie dessen Querschnitts-Charakter. Wichtig seien auch die gesamtgesellschaftliche Verantwortung, welche hierdurch wahrgenommen wird, sowie die Bündelung der vielzähligen verwaltungsinternen wie auch externen Klimaschutzaktivitäten in der Stadt. Aufgrund der Bundesförderung sind die wesentlichen Inhalte des Konzepts, wie etwa Erstellung einer Treibhausgasbilanz, Priorisierung von Handlungsfeldern, Akteursbeteiligung oder die Erstellung eines Maßnahmenkataloges, weitestgehend vorgegeben – dennoch besteht Handlungsspielraum bei der Ausgestaltung dieser Punkte. Zuletzt wurde noch der Ablauf des Erstellungsprozesses näher erläutert, um aufzuzeigen, wann und an welchen Stellen sich jeweils Bürger*innen, Junge Menschen, organisierte Interessengruppen einbringen können.

Einblicke in aktuelle Klimaschutzaktivitäten der Stadt Theresa Dorn & Dominik Wiehl

Bevor Klimaschutzmanager Dominik Wiehl einen Überblick in aktuelle Klimaschutzaktivitäten der Stadt gab, stellte er den Teilnehmenden die Handlungsfelder vor, welche im Rahmen des Konzepts bearbeitet werden. Außerdem ging er auf die teils damit verknüpften Verbrauchsgruppen ein, welche wiederum im Rahmen der Bilanzierung zum Tragen kommen.

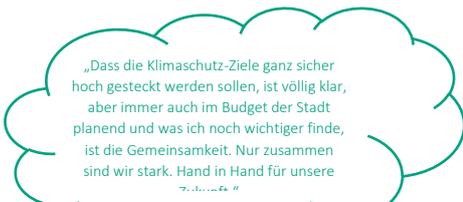
Im Bereich der Energieversorgung wurde deutlich gemacht, dass einerseits auf Seiten der Wärmebereitstellung noch ein erheblicher Anteil an fossilen Energieträgern vorzufinden ist und andererseits private Haushalte eine nennenswerte Rolle bei deren Reduzierung spielen. An einigen Beispielen, wie etwa den Energiekonzepten, welche für größere städtische Bauvorhaben erstellt werden oder dem Energiewald der Stadt, wurden die derzeitigen bzw. zurückliegenden Aktivitäten der Stadt veranschaulicht.

Der Mobilitätssektor wurde als große Herausforderung für den Klimaschutz in Fürth herausgestellt, insbesondere da es hier eine Zunahme der Verkehrsleistung wie auch der Emissionen in den letzten Jahrzehnten gab. Der motorisierte Individualverkehr trage hier wiederum den größten Teil bei. Auch hier gebe es jedoch positive Entwicklungen, wie etwa die sechs Mobilitätspunkte oder der Einsatz von Elektro- und Hybridbussen im ÖPNV durch die infra (Anm.: Zwischenzeitlich sind es drei Elektrobusse und 10 Hybridbusse).

Zur klimafreundlichen Stadtgestaltung wurde auf die zusätzlichen Baum- und Sträucherpflanzungen sowie die deutliche Erweiterung der Stadtwaldfläche innerhalb der letzten zehn Jahre verwiesen. Seitens der Stadt gebe es darüber hinaus zahlreiche Maßnahmen, wie das Förderprogramm „Der geschenkte Baum“ oder der Stadtoökologische Lehrpfad, dessen Erneuerung bereits in Arbeit sei.

Klimaschutz in Unternehmen sei ebenfalls eine große Herausforderung aufgrund der vergleichsweise geringen Einflussmöglichkeiten für Kommunen. Gleichwohl liege es auch im eigenen Interesse von Unternehmen selbst bspw. Energie und somit Kosten zu sparen. Durch die infra werde hier bspw. der Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplung in lokalen Unternehmen geprüft.

Im Bereich Abfall konnte bspw. eine Reduzierung des Aufkommens um 12 % seit 1990 verzeichnet werden oder ein Abwärtstrend beim Abwasseraufkommen innerhalb der letzten zehn Jahre. Mit welchen Maßnahmen die Stadt auch an diesen Stellen für eine stetige Verbesserung sorgt, wurde anhand der Abfallberatung oder dem Konzept für einen neuen, modernen Wertstoffhof verdeutlicht.



„Dass die Klimaschutz-Ziele ganz sicher hoch gesteckt werden sollen, ist völlig klar, aber immer auch im Budget der Stadt planend und was ich noch wichtiger finde, ist die Gemeinsamkeit. Nur zusammen sind wir stark. Hand in Hand für unsere Zukunft.“

Feedback zum Prozess & Kommunikationskanälen

„Haben Sie noch Ideen & Wünsche für den Prozess zur Erstellung des Klimaschutzkonzeptes?
Möchten Sie über bestimmte Kanäle angesprochen werden?“

Prozess

Internes Handeln und Vernetzen

- Einbettung in ein ganzheitliches Nachhaltigkeitskonzept
- Einbeziehung städtischer Stellen, wie z. B. Abfall- und Abwasserwirtschaft
- Stadtinterne Stelle, für Prüfung aller Entscheidungen auf Klimaauswirkungen und Finanzierbarkeit („Klima-Checks“ inkl. Darstellung von Chancen und Risiken)
- Koordination von Klimazielen mit bestehenden Beiräten (Nachhaltigkeitsbeirat, VEP-Beirat, etc.)
- Schaffung von weiteren Stellen in der Verwaltung
- Schnelles, entschlossenes Handeln
- An Positiv-Beispielen orientieren (z. B. Tübingen)

Beteiligung

- Repräsentative Beteiligung der Bevölkerung (Zufallsauswahl)
- Bürgerbeteiligung in Stadtteilquartieren durchführen
- Alle Altersklassen beteiligen, zielgruppengerechte Aufarbeitung
- Verbindliche, partizipative Einbeziehung der Zivilgesellschaft auch bei Grundsatzfragen
- Mitgestaltung ermöglichen
- Ergebnisse der Beteiligung in Prozess aufgreifen
- Transparente, regelmäßige Verfügbarkeit von Informationen
 - Materialien der Veranstaltungen
 - Bereitstellung von Entwicklungszahlen der letzten zehn Jahre (pro Einwohner*in)
 - Informationen zu Entwicklungen der Stadt im Vergleich zu Bundesland-, nationalen, internationalen Entwicklungen
 - Regelmäßige Information über Status: 1,5 Grad Entwicklungen, Umsetzungsstand, Messmethode

Zieldefinition und -festlegung

- Ambitionierte Klimaziele
- Innovativ und ambitioniert
- Mutiger sein
- Klimaziel auf minus 60 % CO₂-Ausstoß festlegen
- Festlegung von Zwischenzielen, neben den Zielen für 2035 und 2050
- Entschlossenheit, auch unliebsame Entscheidungen zu treffen
- Ausrufung Klimanotstand im Blick gehalten
- Orientierung an einem CO₂-Budget, Festlegung für jedes Jahr und Nachregelung mit Maßnahmen
- Erstellung der Treibhausgas-Bilanz auf Grundlage des Greenhousegasprotokolls
- Budget der Stadt im Blick behalten

Kanäle

- Generell mehr Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung und Information (auch über Veranstaltungen)
- Website der Stadt Fürth, gut gepflegt, mit Inhalten und Darstellung von Zwischenschritten
- Direkt über E-Mail-Kontakt
- Newsletter
- Aufklärungsinitiative, z. B. über Schulen
- Alternative Begegnungsformen nutzen, z. B. Straßenfest

„Lieber ein 80 % Konzept, das schneller fertig ist, als ein 100 % Konzept, das wieder alle Maßnahmen in die Zukunft schiebt. Handeln jetzt!“

„Als „Normalmensch“ kann ich nur so und so viel allein schaffen. Ich brauche Hilfe, klimafreundlich zu leben.“

„Ich würde mich auch über mehr Öffentlichkeitsarbeit freuen, in der Hoffnung, die Bevölkerung zu sensibilisieren und auf die große Herausforderung aufmerksam zu machen. Klimaschutz kann und wird nur gemeinsam gelingen!“

Ihre Ideen für die Klimaschutzstadt Fürth – Diskussionsgruppen

In fünf Gruppen konnten die Teilnehmenden ihre Ideen und Gedanken zu den Themen einbringen:

- Gruppe 1: Erneuerbare oder Energieschleuder? Strom und Wärme in Stadt und Gebäuden
- Gruppe 2: Fahrrad oder Verkehrschaos? Mobilität der Zukunft
- Gruppe 3: Grün oder Grau? Stadtgrün und klimafreundliche Stadtgestaltung
- Gruppe 4: Wachstum oder Wende? Klimaschutz in Unternehmen
- Gruppe 5: Wiederverwertung oder Wassermangel? Klimaschutz bei Abfall- und (Ab-) Wasser-Themen

Nach einer kurzen Einführung durch die jeweilige Gruppenmoderation sammelten die Teilnehmenden zuerst jede*r für sich drei konkrete Maßnahmenideen, die für eine Klimaschutzstadt Fürth im Jahr 2035 realisiert werden müssten. Anschließend wurden diese Ideen in der Gruppe gesammelt und diskutiert sowie am Ende zusammengefasst. Im Folgenden werden Einblicke in die jeweiligen Gruppendiskussionen und –ergebnisse gegeben.

Gruppe 1: Erneuerbare oder Energieschleuder? Strom und Wärme in Stadt und Gebäuden
Moderation & Dokumentation: Dominik Wiehl

Sammlung der Ideen zu Maßnahmen

„Welche 3 konkreten Maßnahmen müsste Fürth realisieren, um bis ins Jahr 2035 die „Klimaschutzstadt Fürth“ zu sein?“

Gebäude	Erneuerbare Energie	Beteiligung	Wissen
<p>Gebäudesanierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Energieeinsparung im Bestand durch Dämmung Energieeffizientes Sanieren auch bei Denkmälern Förderung für Nachtspeicheröfen 	<p>Photovoltaik</p> <ul style="list-style-type: none"> PV Anlage auf jedes (!) Dach PV auch im Denkmalsgeschützten Bereich zulassen/fördern Mieterstrom stärken Eigennutzung von Strom inklusive Speicher stärken Fürth erzeugt seine Strom weitestgehend regenerativ selbst 	<p>Finanziell</p> <ul style="list-style-type: none"> Bürgerenergieanlagen zur attraktive Finanzanlage 	<p>Aufklärung</p> <ul style="list-style-type: none"> Stromsparcheck stärker bewerben Bildung und Aufklärung zu Energiethemata zur Bewusstseinsbildung
<p>Neubau:</p> <ul style="list-style-type: none"> Baugebiete energetisch nachhaltig gestalten PV-Pflicht bei Neubauten PV auch in Planung (Statik!) beim gewerblichen Neubau berücksichtigen Speicher und E-Mobilität im Neubau mitdenken Städtische Gebäude als Vorbild für energieeffizientes Bauen 	<p>Wärmeversorgung</p> <ul style="list-style-type: none"> BHKW-/Nahwärme-Insellösungen in der Innenstadt 	<p>Regionale Wertschöpfung</p> <ul style="list-style-type: none"> Gelder für CO2-Zertifikate regional nutzen (falls möglich) 	<p>Beratungsseitig</p> <ul style="list-style-type: none"> Fachlich fundierte/korrekte Beratung bei Sanierung bzw. Haustechnik-Erneuerung
<p>Gebäude generell</p> <ul style="list-style-type: none"> Nachhaltige Dämmung nutzen Fassadenbegrünung Sommerlichen Wärmeschutz mitdenken Ladeinfrastruktur mitdenken Energiesparpotenziale ausnutzen 	<p>Windenergie</p> <ul style="list-style-type: none"> Windenergie ergänzend zu PV wegen Wintermonaten 	<p>Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> Alternative Finanzierungsmöglichkeiten auch für kleinere EE-Anlagen 	
	<p>Sektorenkopplung</p> <ul style="list-style-type: none"> Smart-Meter-Rollout beschleunigen 		

Zusammenfassung³

Während der Ideensammlung wurde das Thema Photovoltaik von den Teilnehmenden immer wieder aufgegriffen. Generell solle das Potenzial auf allen Dachflächen genutzt werden, so der Grundtenor. Dabei wurden die Bereiche Neubau, Gewerbe aber auch die Notwendigkeit in denkmalgeschützten Gebäude gleichermaßen genannt. Zudem wurde auch der Bereich Mieterstrom angesprochen, um das PV-Potenzial auch allen Personenkreisen abseits der Eigenheimbesitzer*innen zugänglich zu machen.

Ein weiterer Fokus lag auf den Gebäuden selbst. Hier wurde vorgeschlagen besonders auch bei Sanierungsmaßnahmen auf den Einsatz von umweltverträglichen Baustoffen zu achten. Überdies sollten gerade auch in Neubauten klimagerechten Vorgaben gemacht werden, was sowohl im privaten, gewerblichen als auch im kommunalen Bereich umgesetzt werden müsse.

Zudem wurde darauf hingewiesen, dass Wissensvermittlung auf verschiedenen Ebenen notwendig sei. Hier seien einerseits bewusstseinsbildende Maßnahmen bspw. zur Energieerzeugung und -

³ Eine zusammenfassende Mentimeter-Abfrage konnte hier leider nicht durchgeführt werden.

verbrauch, wie z.B. eine PV-Anlage auf dem Schuldach, notwendig. Andererseits fehle auch teils eine fundierte fachliche Beratung und Umsetzung in Bezug auf energiesparende und klimafreundliche Technik seitens der Handwerksbetriebe und der planenden Betriebe.

Weitere Ideen

zum Thema Erneuerbare Energie, Gebäude

Folgende Ideen wurden während der Veranstaltung gesondert zu den Diskussionsgruppen (beispielsweise durch interaktive Abfragen oder den Chat) von Teilnehmenden zum Themenbereich abgegeben und werden untenstehend – trotz eventuellen Überschneidungen zu den Diskussionsgruppen – nochmals aufgeführt:

- Aufsuchende PV-/Wärmeberatung für private und gewerbliche Gebäude
- Pflicht zur Installation von PV-Anlagen auf Nichtwohngebäuden
- Vorschriften für Erneuerbare Energien in Bebauungsplänen (Dächernutzung)
- Integration einer bestmöglichen Sektorkopplung im Stadtgebiet
- Statement der Stadt und des Klimaschutzmanagements zur EEG-Novelle
- Die Sanierungsquote liegt bei unter 1% --> mind. 3 bis 5 % sind notwendig
- Es gibt keine Strategie, wie aus der Gasversorgung ausgestiegen werden soll. Zertifiziertes Ökogas ist keine Lösung
- Wasserstoff hat vorerst keine Zukunft, vor allem nicht ohne ausreichend EE-Strom
- Solarthermische Wärmeversorgung mit Freiflächenanlagen am Stadtrand
- Spitzenlastmanagement mit PV --> Senkung Leistungspreis --> Kosteneinsparung
- Warmer Pulli geht auch. More is less.
- Bau ist eine gewaltige CO₂ Schleuder. Gebäude sollten umgewidmet werden
- Es ist immer noch günstiger Gebäude abzureißen statt alte zu sanieren

Gruppe 2.1 Fahrrad oder Verkehrschaos – Mobilität der Zukunft⁴

Moderation & Dokumentation: Theresa Dorn

Sammlung der Ideen zu Maßnahmen⁵

„Welche 3 konkreten Maßnahmen müsste Fürth realisieren, um bis ins Jahr 2035 die Klimaschutzstadt Fürth zu sein?“

⁴ Aufgrund des hohen Interesses wurde die Gruppe zu Mobilitätsthemen in zwei Gruppen aufgeteilt. Die Ergebnisse der beiden Gruppen werden hier getrennt dargestellt.

⁵ Aufgrund technischer Unwägbarkeiten konnte der Chat mit weiteren Ideen leider nicht gespeichert bzw. rekonstruiert werden. Wir bitten diesen Umstand sehr zu entschuldigen.

Radverkehr	ÖPNV	Fußverkehr	Car-Sharing & Fahrgemeinschaften
Infrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> Zusammenhängendes, erkennbares Radwegenetz lückenloses, sicheres, komfortables Radwegenetz Radwegesystem mit Radparkplätzen mehr Fahrspuren für Radverkehr 	Preis: <ul style="list-style-type: none"> Günstiges/ günstigeres/ kostenloses ÖPNV-Angebot 	Infrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> Fußverkehrsachsen durch die Innenstadt legen 	Förderung: <ul style="list-style-type: none"> Intelligente Angebote schaffen Nutzung ausschließlich von Elektrofahrzeugen bei Car-Sharing-Angeboten Förderung Car-Sharing durch Ausweisung kostenfreier Parkplatznutzung Fahrgemeinschaften fördern
Verkehrssicherheit: <ul style="list-style-type: none"> Komplett Tempo 30 für MIV durchsetzen, um Verkehrssicherheit für Radfahrer*innen zu erhöhen 	Infrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> flächendeckendes ÖPNV-Angebot Engere Taktung Ausbau des ÖPNVs ÖPNV beschleunigen mehr Fahrspuren für ÖPNV 	Förderung: <ul style="list-style-type: none"> Fußverkehr massiv fördern 	Information: <ul style="list-style-type: none"> Unterstützung von Car-Sharing-Angeboten durch eine App
Förderung: <ul style="list-style-type: none"> Radverkehr massiv fördern 	Straßenbahn: <ul style="list-style-type: none"> langfristig Straßenbahn anbieten Stadtumlandbahn, bis in den Landkreis 		Transport: <ul style="list-style-type: none"> Carsharing-Nutzung für privaten oder gewerblichen Transport
	Bus: <ul style="list-style-type: none"> Ringbuslinie für Fürth 		Taxi: <ul style="list-style-type: none"> neues Taxisystem verteilen, weg vom „Luxus“

Motorisierter Individualverkehr	Parkraum	Allgem. Infrastruktur
Infrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> Individualverkehr mit dem Auto unattraktiv machen Autofreie Innenstadt für das ganze Stadtgebiet/ möglichst viele Tempo 30 Zonen Ladezonen schaffen, für Wirtschaftsverkehr und vor allem auch Privatstraßen B8 raus aus Fürth und Rückbau auf eine Spur Ruhenden und fahrenden MIV im Stadtgebiet halbieren und auf alternative Verkehrsformen aufteilen 	Preis: <ul style="list-style-type: none"> Zur Finanzierung und extra Anreiz für Schaffung alternativer Verkehrsmittel öffentliche Parkplätze verteuern 	Umweltspur: <ul style="list-style-type: none"> Umwidmung einer Fahrbahn bei 2-spurigen Straßen in eine Umweltspur
Information: <ul style="list-style-type: none"> Bewusstsein für weniger Fahrzeuge auf den Straßen, mit kleinen Batterien schaffen 	Infrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> Reduzierung des Parkplatzangebots Schaffung von Park&Ride Parkplätzen, um Umstieg auf ÖPNV von Land-Pendler*innen zu erleichtern konsequentes Parkraummanagement 	
E-Fahrzeuge: <ul style="list-style-type: none"> Rest-MIV nur noch elektrisch (Ökostrom) 		

Zusammenfassung

Die Gruppe stellte als wesentliche Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft eine autofreie Innenstadt Fürths heraus. Im Gegenzug sollten alternative Verkehrsmittel gestärkt werden: Beispielsweise ein zusammenhängendes, sicheres Radwegenetz, die Förderung von Fußverkehr durch durchgängige Fußverkehrsachsen und ein ausgedehnteres ÖPNV-Angebot mit günstigeren Preisen bis hin zur kostenlosen Nutzung. Als Erweiterung des ÖPNV-Angebots wurde außerdem eine Straßenbahn bzw. Stadtumlandbahn und die Einführung einer Ringbuslinie angesprochen. Diese sollten beitragen, die außerstädtischen Gebiete mit der Innenstadt zu verbinden.

Zudem wurde angeregt, Car-Sharing-Angebote in Fürth auszubauen und durch eine intelligente Nutzersteuerung – bspw. App-basiert – attraktiver zu gestalten. In diesem Zuge wurde auch die Nutzung und Erneuerung des bestehenden Taxisystems, als ältestes Car-Sharing-Angebot, besprochen.

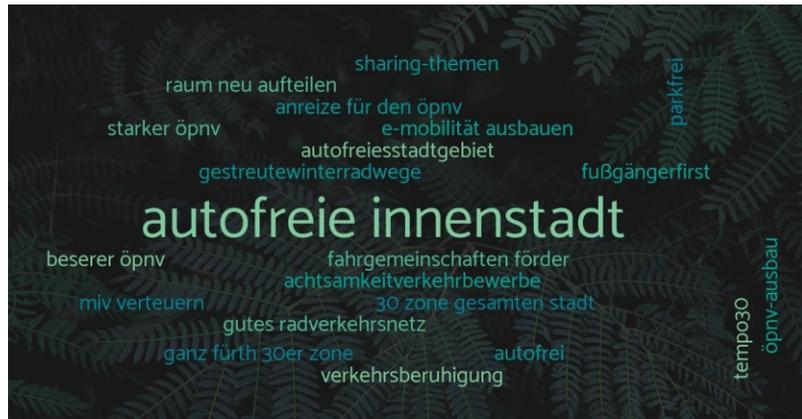


Abbildung 4: Zusammenfassung der Teilnehmenden (erstellt mit mentimeter.com)

Die Förderung der alternativen Verkehrsmittel könnte

beispielsweise mit der Einführung einer Umweltspur, durch Umwidmungen von existierenden zweispurigen Straßen, erfolgen. Beispielhaft wurden hier die Schwabacher oder Erlanger Straße angeführt. Außerdem wurde die höhere Bepreisung von Parkraum genannt bzw. Bevorzugung von Car-Sharing-Fahrzeugen oder E-Fahrzeugen bei eben diesem und die Schaffung von Ladezonen, auch für den Privatbereich.

Neben einem Weniger an Verkehr sollten auch mehrere Tempo 30 Zonen geschaffen werden bis hin zur Stadtweiter Tempo 30 Festsetzung. Dies leiste auch einen Beitrag zur allgemeinen Verkehrssicherheit.

Gruppe 2.2 Fahrrad oder Verkehrschaos – Mobilität der Zukunft Moderation & Dokumentation: Kerstin Seeger

Sammlung der Ideen zu Maßnahmen

„Welche 3 konkreten Maßnahmen müsste Fürth realisieren, um bis ins Jahr 2035 die „Klimaschutzstadt Fürth“ zu sein?“

Fahrrad-Parkplätze	Logistik	ÖPNV	Reduktion MIV
Fahrrad-Stellplätze für jede Wohnung als Vorschrift (mind. 4 Plätze), auch für Fahrradanhänger; auch für Bestandswohnungen!	Schwerlastverkehr raus aus den Ortsteilen. Neue Infrastruktur-Ortsumgehung-Bundesstraße darf nicht durch die Innenstadt führen => Verlegung auf Südwesttangente	ÖPNV verbessern, Ringbuslinie einführen!	Parkraum deutlich verteuern; zugunsten Rad- und Fußverkehr
Rad-Parken verbessern, Parkplätze in Fahrrad-Stellplätze verwandeln;	Flächendeckender Lastenradverleih	365€ ÖPNV, bzw. 1€ Tagesticket	Straßen wieder reduzieren und Radwege, Parks, Spielplätze draus machen
			30 km/h in der Innenstadt
	Kommunikation	Politischer Wille und Ressourcen	
	Klimakrise akzeptieren! Klimanotstand ausrufen – wir sind in einer Krise; ernsthafte Kommunikation, die Dringlichkeit bewusst macht;	Politischer Wille zur Mobilität der Zukunft, Verwaltung mit Personal ausstatten; finanzielle Mittel bereit stellen;	

Zusammenfassung⁶

Die zweite Gruppe, die sich dem Thema Mobilität der Zukunft annahm, stellte vor allem das „Machen“ heraus und plädierte außerdem für ein Fürther „Radhaus“. Außerdem wurde zusammengefasst, dass für mehr Flächengerechtigkeit, Sicherheit und Lebenskultur in der Stadt gesorgt werden müsse. Insgesamt wurde für „Mut zum Risiko“ geworben.

Zur Förderung des Radverkehrs sollten Stellplätze auch im Wohnraum eingeplant werden – analog zu Auto-Stellplätzen bzw. diese sogar umgewidmet werden. Stellplätze sollten auch Platz für Anhänger bieten. Beim Thema Radverkehr würde ein durchgehendes, vom Autoverkehr entkoppeltes, Radwegenetz gewünscht und als Vergleich das Wegenetz von Erlangen angesprochen, dem Fürth nacheifern sollte. Die Teilnehmenden schlugen zudem Radschnellwege nach Erlangen, Herzogenaurach und Nürnberg vor.

Eine gesamte Verbesserung des ÖPNV-Angebots wurde außerdem thematisiert. Hier ging es um eine verbesserte Pendleranbindung, z. B. durch Schaffung von Park and Ride Möglichkeiten außerhalb. In

⁶ Eine zusammenfassende Mentimeter-Abfrage konnte hier leider nicht durchgeführt werden.

Fürth solle außerdem eine Ringbuslinie eingeführt werden und insgesamt die Ticketpreise vergünstigt werden: 365 Euro-Tickets für ein Jahr bzw. Tagestickets zum Preis von 1 Euro.

Um den Pkw-Verkehr zu reduzieren sollten mehr autofreie Zonen und Tempo-30-Zonen geschaffen werden – u.a. in der Innenstadt - sowie emissionsfreie Fahrzeuge gefördert werden. Die Teilnehmenden schlugen vor, Parkgebühren in der Innenstadt deutlich anzuheben – u.a. um anderweitige Fördermaßnahmen zu finanzieren.

Die Teilnehmenden diskutierten außerdem ein ökologisches Konzept mit klaren Beschränkungen zur Zulieferung von Waren für die letzte Meile. Für Transportleistungen soll außerdem ein flächendeckender Lastenradverleih etabliert werden. Als Idee wurde zudem die Verlegung der Südwesttangente geäußert, um Schwerlastverkehr nicht durch die Fürther Ortsteile laufen zu lassen. In diesem Zuge wurde außerdem eine Elektro-Teststrecke in der Metropolregion für LKW's diskutiert.

Weitere Ideen zum Thema Mobilität

Folgende Ideen wurden während der Veranstaltung gesondert zu den Diskussionsgruppen (beispielsweise durch interaktive Abfragen oder den Chat) von Teilnehmenden zum Themenbereich abgegeben und werden untenstehend – trotz eventuellen Überschneidungen zu den Diskussionsgruppen – nochmals aufgeführt:

- Verteuerung des Parkraums
- Nachholbedarf bei klimafreundlicher Verkehrsgestaltung
- Autofreie Innenstadt
- Kostenloser ÖPNV
- Schaffung von mehr Radfahrspuren, getrennt von Fußwegen
- Radwegausbau, z. B. Hauptbahnhof zur Stadtgrenze
- Unterstützung eines Radentscheids für Fürth
- Tempo 30 im ganzen Stadtgebiet
- Car-Sharing ausweiten und Anreize für Privatpersonen schaffen
- Da die Emissionen aus dem Autoverkehr gegenüber 1990 nicht zurückgingen, muss das nahgeholt werden; dazu braucht es ein Gesamt Konzept damit in vielleicht 10 Jahren nur noch halb so viele PKWs fahren
- So lange für die Innenstadt Kund*innen durch kostenlose Parkplätze (z.B. auf Freiheit an Adventssamstagen) angelockt werden sollen und gleichzeitig die ÖPNV-Preise jährlich angehoben werden, ist doch nicht damit zu rechnen, dass Menschen ihre Autos freiwillig stehen lassen und klimafreundlich in die Stadt kommen
- Autofreie Innenstadt wäre ein Traum. Vllt. mal mit 30 km/h anfangen
- Es gibt schon viele Lösungsansätze wie die neue Generation der LKW angetrieben werden kann. Zusätzlich muss eine Infrastruktur geschaffen werden um die Vororte von Abgasen und Lärm zu entlasten
- Schwerlastverkehr auf die Schienen
- Die gestrichelten Fahrradwege sind leider sehr problematisch, aus meiner Sicht keine Verbesserung fürs Fahrradfahren und teils zusätzliche Gefährdung z.B. Unterführung Schwabacher Straße
- Fahrradwege auf Hauptverkehrsstraßen sind ein Sicherheitsrisiko
- Es braucht klare Verkehrswegetrennung. Derzeit wird man Regelmäßig von Auto- und Busfahrern abgedrängt
- Radverkehr im Winter sollte noch besser gefördert werden, andere Städte haben da festgelegte Winterouten die sicher geräumt/gestreut werden, z. B. Würzburg
- Radverkehrskonzept muss unbedingt ambitioniert aktualisiert sein, das ist nur ein Maßnahmenpaket aus dem Jahr 2014
- Damit mehr Leute auf das Rad umsteigen braucht es sicherere Radwege und ein dichteres Radwegenetz
- Es braucht vor allem Vorrang für das Fahrrad und nicht diese ewige Doppelstruktur
- Es braucht ein durchgängiges Netz von ausreichend breiten sicheren Fahrradwegen, sonst wird kein Autofahrer aufs Fahrrad umsteigen + sehr günstiger ÖPNV u gut ausgebauter ÖPNV + weniger 4-spurige Straßen + viel Öffentlichkeitsarbeit - wenn nicht sogar ein Bürgerrat, um das Ganze zu begleiten; aber ohne dass man dem Autoverkehr auch Fläche wegnimmt wird's nichts gehen; dafür brauchen die Autofahrer aber super Alternativen im ganzen Stadtgebiet; und: es geht auch viel über finanzielle Anreize

Gruppe 3: Grün oder Grau? Stadtgrün und klimafreundliche Stadtgestaltung

Moderation & Dokumentation: Diana Perkins

Sammlung der Ideen zu Maßnahmen

„Welche 3 konkreten Maßnahmen müsste Fürth realisieren, um bis ins Jahr 2035 die „Klimaschutzstadt Fürth“ zu sein?“

Stadtgrün	Stadtgestaltung	Stadtklima
Qualität und Quantität <ul style="list-style-type: none"> Mehr Bäume, Blühflächen, Fassadengrün, „Klimaschutzwände“ Südstadtpark ökologisch aufwerten Gewässer in Blüh- und Mahdkonzept mit aufnehmen Fürther Freiheit autofrei 	Grüne Netzwerke und Inseln <ul style="list-style-type: none"> Netzwerk an Grünflächen Viele kleine grüne Inseln Verbindung von Grünflächen 	Fläche- und verbrauch <ul style="list-style-type: none"> Entsiegelung von Flächen Weniger Flächenverbrauch Weniger Einfamilienhäuser und mehr Mehrfamilienhäuser
Essbare Stadt <ul style="list-style-type: none"> Mehr Urban Gardening Projekte 	Umwidmung von Flächen <ul style="list-style-type: none"> Platz vor Feuerwache Umwandlung von Parkplätzen in Grünflächen 	Kommunale Anforderungen <ul style="list-style-type: none"> Gesamtkonzept Stadtbegrünung Initiative der Stadt Soziale Aspekte mitdenken bei grüner Aufwertung der Innenstädte
Förderung <ul style="list-style-type: none"> Programme zur Förderung von Fassadenbegrünung → Initiative der Stadtverwaltung notwendig Bemühungen um Fördergelder 		Gebäude <ul style="list-style-type: none"> Ranbereiche vor Hausfassaden Photovoltaik auf Dächern
Hinweise zur Umsetzung der Maßnahmen	Mehr Kommunikation → z.B. Website der Stadt Fürth	Förderung von: Bürgerlichem Engagement Patenschaften
		Kompensation von Baumfällungen WBG Sonnenland

Zusammenfassung

Die Diskussionsteilnehmenden der Gruppe „Grün oder Grau“ waren sich bei der grundsätzlichen Ausrichtung der Stadtgestaltung einig: So sollte es ein Mehr an Grün und auf der anderen Seite ein Weniger an Flächenverbrauch geben, der Stadtraum umgestaltet werden, so dass mehr Aufenthaltsraum geschaffen werde, sowie insgesamt weniger Platz für den motorisierten Individualverkehr und Parkraum geboten werden.

Ein Fokus der Teilnehmenden lag auf der Verbindung bestehender Grünflächen, um ein Netzwerk an Frischluftschneisen in der Stadt zu gestalten. Des Weiteren wurde die Fassadenbegrünung intensiv diskutiert und dabei der Wunsch nach Förderprogrammen geäußert. Auch eine klimawandelangepasste Stadtentwicklung war Thema: So solle im Zeichen des Klimawandels

entsprechend geplant und über bestehende Maßnahmen informiert werden. Dabei wurden beispielsweise die Stichworte Schwammstadt, Kaltluftschneisen, Netzwerk an grünen Inseln genannt. Viele der Teilnehmenden äußerten außerdem den Wunsch nach mehr Kommunikation, verbunden mit der Förderung von bürgerlichem Engagement wie Patenschaften und Unterstützung durch Förderprogramme.



Abbildung 5: : Zusammenfassung der Teilnehmenden (erstellt mit mentimeter.com)

Weitere Ideen zum Thema Stadtgrün und klimafreundliche Stadtgestaltung

Folgende Ideen wurden während der Veranstaltung gesondert zu den Diskussionsgruppen (beispielsweise durch interaktive Abfragen oder den Chat) von Teilnehmenden zum Themenbereich abgegeben und werden untenstehend – trotz eventuellen Überschneidungen zu den Diskussionsgruppen – nochmals aufgeführt:

- Förderung von Bäumen und Grün in der Stadt
- Verringerte Mahd im Wiesengrund
- Essbare Stadt
- Maßnahmen zur Abkühlung der Innenstädte und Reduktion der Luftverschmutzung mitdenken
- Durchlüftungszonen schaffen und Versiegelung minimieren/ rückbauen
- Stadtbäume müssen mehr Wert bekommen. Alte Bäume absägen und dafür Setzlinge pflanzen ist kein gleichwertiger Ersatz
- Wir brauchen mehr Grün in der Stadt, Bäume statt Parkplätze
- Es wird viel zu wenig auf der CO₂-Senken Seite gemacht
- Solidarische Landwirtschaften mit Fürther Bauern
- Die Entsiegelung könnte am Hallplatz beginnen

Gruppe 4: Wachstum oder Wende? Klimaschutz in Unternehmen
Moderation & Dokumentation: Philipp Abel

Sammlung der Ideen zu Maßnahmen

„Welche 3 konkreten Maßnahmen müsste Fürth realisieren, um bis ins Jahr 2035 die „Klimaschutzstadt Fürth“ zu sein?“

Energieversorgung	Wirtschaftsweise	Städtischer Wirkungsbereich	Förderung
Energieerzeugung und Versorgung <ul style="list-style-type: none"> Unterstützung für Dachsolarbestückung auf Unternehmensgebäuden + Konzepte zur direkten Stromnutzung Fossilfreie Wärme- und Stromversorgung lokal erzeugt 	Wertschöpfungsketten <ul style="list-style-type: none"> Kreislaufwirtschaft stärken/ausbauen Regionale Beschaffungskreisläufe 	Steuerungsmöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> Wirtschaftsförderung auf Nachhaltigkeit trimmen Reduzierung Ressourcenverbrauch durch Abgaben und Steuern 	Förderkreis <ul style="list-style-type: none"> Förderkreis Nachhaltigkeit im Unternehmen
Einsparung und Effizienz <ul style="list-style-type: none"> Energiesuffizienz im Unternehmen Energieeinsparung beim Bauen Unternehmerisches Energieeffizienznetzwerk 	Unternehmenshaltung <ul style="list-style-type: none"> Kulturwandel hin zu Gemeinwohlorientierung 	Direkter Einfluss <ul style="list-style-type: none"> Städtische Unternehmen sollen auf Lebenszyklus umstellen Stärkung ÖPNV für Unternehmenszufuhr Abfallwirtschaft: Verpackungskonzepte verbessern 	

Zusammenfassung

Die Gruppe 4 befasste sich mit Klimaschutz im Unternehmenskontext. Insbesondere gingen die Teilnehmenden auf die Punkte Energienutzung, Kreislaufwirtschaft und Förderungen ein.

So sollte es eine Unterstützung für die Anbringung von Solaranlagen geben und Konzepte zur direkten Stromnutzung angeboten werden. In diesem Kontext wurde zudem die Erzeugung einer fossilfreien, lokalen Wärme- und Stromversorgung thematisiert. Generell sprachen sich die Teilnehmenden für ein „Weniger“ an Energieverbrauch im Unternehmen und beim Thema Bau im Allgemeinen aus. Energieeffizienznetzwerke, speziell an Unternehmen ausgerichtet, wären zudem eine sinnvolle Ergänzung.

Die Teilnehmenden betonten die Bedeutung der Stärkung und des Ausbaus einer Kreislaufwirtschaft und regionaler Beschaffungskreisläufe. Ein Kulturwandel in Unternehmen, hin, zu einer Gemeinwohlorientierung, könne ebenfalls Klimaschutz stärken.



Abbildung 6: Zusammenfassung der Teilnehmenden (erstellt mit mentimeter.com)

Zum Thema Förderung regten die Teilnehmenden an, die Wirtschaftsförderung an Nachhaltigkeitskriterien auszurichten und Ressourcenverbräuche durch Abgaben und Steuern zu reduzieren. Im städtischen Bereich wurde vorgeschlagen die städtischen Unternehmen auf eine

Lebenszyklus-Rechnung umzustellen und den ÖPNV zur Erreichbarkeit der Unternehmen zu stärken. In der Abfallwirtschaft sollten Verpackungskonzepte verbessert werden.

Die Teilnehmenden führten zudem an, dass ein Förderkreis Nachhaltigkeit im Unternehmen einen sinnvollen Beitrag zum Klimaschutz bringen könnte.

Weitere Ideen zum Thema Unternehmen

Folgende Ideen wurden während der Veranstaltung gesondert zu den Diskussionsgruppen (beispielsweise durch interaktive Abfragen oder den Chat) von Teilnehmenden zum Themenbereich abgegeben und werden untenstehend – trotz eventuellen Überschneidungen zu den Diskussionsgruppen – nochmals aufgeführt:

- Klimafreundliche Lenkung von Unternehmen möglich
- Energieeffizienz im GHD-I hätte viel Potenzial. Da geht die Hälfte des Erdgases und mehr als die Hälfte des Stroms hin
- PV lohnt sich bei allen Unternehmen, deren Strom mehr als 10 Cent/kWh kostet, also alle außer Großkonzerne
- Stromverbrauch in Unternehmen: je mehr sie verbrauchen, desto günstiger wird der Tarif. Das ist doch kein Anreiz zum Sparen.

Gruppe 5: Wiederverwertung oder Wassermangel? Klimaschutz bei Abfall- und (Ab-) Wasser-Themen

Moderation & Dokumentation: Anna Meißner

Sammlung der Ideen zu Maßnahmen

„Welche 3 konkreten Maßnahmen müsste Fürth realisieren, um bis ins Jahr 2035 die „Klimaschutzstadt Fürth“ zu sein?“



Zusammenfassung

In der Gruppe 5 zum Thema Abfall und (Ab-) Wasser wurde sehr deutlich der Bedarf an mehr Beratungs- und Aufklärungsarbeit im Bereich Abfall- und Abwasserwirtschaft sowie verlässlichen

Ansprechpartner*innen in den genannten Bereichen geäußert. Bei der Beratungsleistung wurde beispielsweise Aufklärung zur richtigen Mülltrennung, Regenwassernutzung sowie das Selbermachen von Produkten angesprochen.

Unklarheiten bzw. Fragen bestanden beim Thema „Recycling“. Hierzu konnten die Teilnehmenden keine konkreten Daten im Netz finden und wünschten sich daher mehr Transparenz und verlässliche Daten aus diesem Bereich, bereitgestellt durch die Stadt.



Das Thema „Verpackungsmüll“ hat ebenfalls viele Teilnehmende beschäftigt. Hier würde eine Möglichkeit der Regulierung durch die Einführung einer Verpackungsabgabe sowie in der Stärkung des Pfandsystems gesehen.

Weitere Ideen zum Thema Abfall und (Ab-) Wasser

Folgende Ideen wurden während der Veranstaltung gesondert zu den Diskussionsgruppen (beispielsweise durch interaktive Abfragen oder den Chat) von Teilnehmenden zum Themenbereich abgegeben und werden untenstehend – trotz eventuellen Überschneidungen zu den Diskussionsgruppen – nochmals aufgeführt:

- Kein Verpackungsmüll mehr
- Forderung und Förderung die Müllproduktion am Bau reduzieren und Verwendung nachhaltiger Materialien (z. B. Dämmstoffe)
- Auch das Mikroplastik könnte reduziert werden, wenn wesentlich weniger Autoverkehr in der Stadt wäre
- Das Beschaffungswesen der Stadt muss sich anpassen: Weniger Plastik, weniger insgesamt und mehr Recyclingwaren

Weitere Ideen zu übergeordneten Themen

Folgende Ideen wurden während der Veranstaltung gesondert zu den Diskussionsgruppen (beispielsweise durch interaktive Abfragen oder den Chat) von Teilnehmenden zum Themenbereich abgegeben und werden untenstehend nochmals aufgeführt:

- Unterstützung, Förderung für klimafreundliches Leben für Bürger*innen bieten
- Förderung von Klima-Bewusstsein im privaten Umwelt (z. B. Installation von Erneuerbaren Energien, Wasser-Zisternen, etc.)
- Umweltbildung
- Einführung einer CO₂-Ampel
- 2032 müsste die Stadt nach derzeitigen wissenschaftlichen spätestens klimaneutral sein, um das Budget nicht zu reißen.
- Bis 2030 sind ca. -60 % laut EU-Ziel nötig - sehr ehrgeizig auch für Fürth
- <https://www.showyourbudgets.org/?country=germany> - Bis 2026 müssten wir klimaneutral sein, um 1,5 mit nur 66% Wahrscheinlichkeit zu erreichen
- Klimaneutral bis 2046 heißt nur noch 50% Wahrscheinlichkeit, um unter 1,8° zu bleiben
- Orientieren wir uns an Tübingen: bis 2030 will T. klimaneutral sein

Wir müssen langsam nicht nur Meetings machen zu Verkehr, Nachhaltigkeit, Faire Beschaffung, Klimaschutz, wie in letzter Zeit, sondern endlich in die Gänge kommen und klare CO₂-Einsparziele bis 2025/2030/2050 beschließen und die bereits auf dem Tisch liegenden Vorschläge dazu umzusetzen um noch eine Chance zum Erreichen des 2°plus-Ziels zu erreichen.

- Die größte Herausforderung wird die Haltung der Mehrheitspolitik klimafreundlich zu bekommen - alles andere sind Symptome.
Man bei der Stadtverwaltung ein Referat schaffen mit denselben Befugnissen wie die Stadtkämmerin, so dass jeder Vorschlag abgeklopft wird hinsichtlich der Finanzierung und hinsichtlich der CO₂-Bilanz, dann erst kommt es zu Entscheidungen.
- Ich denke auch, dass der Klimawandel unbedingt mehr in die Köpfe der Verwaltung muss
- Mehr Innovationsanreize schaffen. Ein ambitioniertes, nachhaltiges Fürth - Konzept
- Es braucht starke Stadt-Land-Kooperationen mit dem Umland
- Metropolregion - Was machen die Nachbarstädte? Netzwerke besser nutzen - Synergieeffekte
- Ohne Suffizienz wird es nicht gehen und das heißt schlicht und einfach weniger. Und das Gute: Das macht Spaß, kostet weniger Ressourcen, Technik und Geld!
- Wieso klimaneutral zu leben kein Allheilmittel ist: Es braucht global und sozial gerechte Klimagerechtigkeit

Abschluss und Verabschiedung

Zum Abschluss der Veranstaltung wies die Moderation Frau Seeger auf die Möglichkeit hin, bis zum 31. Januar 2021 Kommentare und Anregungen zu den jeweiligen Themen im Online-Diskussionsforum unter www.fuerth.de/ForenKlimaschutz zu hinterlassen oder einzelne Aspekte etwas tiefergehend zu diskutieren. Am Ende konnten die Teilnehmenden ein kurzes Feedback zur Veranstaltung geben, welches von den noch Anwesenden überwiegend positiv ausgefallen ist (Abbildung 8).

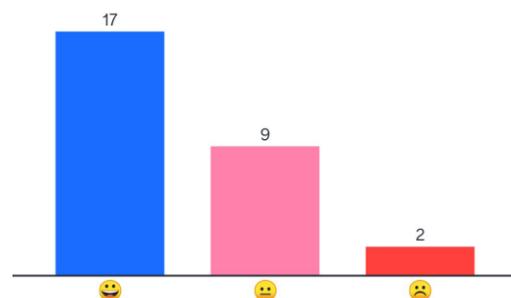


Abbildung 8: Feedback der Teilnehmenden

Da auch bei einer Online-Veranstaltung etwas Emotion und Applaus nicht fehlen darf, gab es am Ende noch Applaus und ein herzliches Dankeschön durch die Moderator*innen an alle Teilnehmenden, ehe sich alle aus der Veranstaltung abmeldeten.

3. DOKUMENTATION ONLINE-DISKUSSIONSFÖREN, 4. DEZEMBER 2020 BIS 31. JANUAR 2021

Vom 4. Dezember bis 31. Januar konnte in fünf themenbezogenen Diskussionsforen zu Klimaschutzthemen in der Stadt mitdiskutiert und somit bei der Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes mitgewirkt werden. Die Ideen fließen in die Arbeit des Klimaschutzmanagements ein, um geeignete Maßnahmen für ein klimafreundliches Fürth auszuarbeiten, das die Bedürfnisse der Stadt und Ihrer Menschen berücksichtigt.



Nachfolgend werden die Inhalte der Website inkl. Kommentare der Bürgerschaft abgebildet.

Forum "Strom und Wärme in Stadt und Gebäuden"

Haben Sie Ideen, wie der Ausbau an erneuerbaren Energien in Fürth vorangebracht, wie die Wärmewende im Ort gefördert werden kann? Sehen Sie Möglichkeiten, wie im Denkmal, Alt- und Neubauten Energie eingespart werden könnte? Ihre Hinweise und Ideen zum Thema "Strom und Wärme in Stadt und Gebäuden" können Sie uns mit auf den Weg zur Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes geben. Schreiben Sie uns dazu Ihre Ideen in einem Kommentar.

- Kommentar zum Thema Solarenergie nutzen
Auf alle neu gebauten Häuser und auf alle renovierten Dächer im Stadtgebiet sollten Photovoltaik-Anlagen verpflichtend gebaut werden. Der selbst verbrauchte Strom muss den Eigentümern kostenlos zur Verfügung stehen. Der in das öffentliche Netz eingespeiste Strom sollte dagegen für die Infra zu einem sehr günstigen Preis gekauft werden z.B. 20% unter dem aktuellen
- Kommentar zum Thema Strom und Wärme aus Biogas
Um mehr Biogas ins Gasnetz einzuspeisen, sollte auch aus dem gesammelten Biomüll und Grasschnitt in einer Biomüll-Vergärungsanlage Biogas gewonnen werden. So könnte ein Teil vom Erdgas ersetzt werden. Bei einer vorgeschalteten Aussortierung von Verschmutzungen und Plastik aus dem Biomaterial, kann dann der feste Bestandteil auch als Kompost, Dünger und Bodenverbesserer verwendet werden.
- Kommentar zum Thema Solarenergie - höhere Förderung
Es sollte (mehr) Fördermittel geben, damit man sich eine Solaranlage o.ä. auch leisten kann. Oder andere Möglichkeiten um den erneuerbaren Energien mitzuwirken. Wir würden gerne "grüner" sein, können es uns aber nicht leisten. Vielleicht gibt es auch die Möglichkeit, dass man sein Dach zur Verfügung stellt, jemand die Anlage incl. Wartung und Reparatur betreibt und man dafür eine gewisse Strommenge kostenfrei bekommt (quasi als Dachmiete) und der Rest eingespeist wird oder kostengünstiger für den "Erzeuger" zum Abnehmen, wen das kostenfreie Kontingent nicht ausreicht.
- Kommentar zum Thema Altgerätetausch
Es sollte wie in anderen Städten die Möglichkeit geben, einen Zuschuss zu energieeffizienten Geräten zu bekommen, damit es sich mehr lohnt, auf energiesparendere Geräte umzusteigen. Bei manchen Energieerzeugern bekommt man bis zu 600€ für ein A+++ Gerät...

- Kommentar zum Thema Energieagentur

Die Stadt selbst ist nur für einen sehr kleinen Anteil der CO₂-Emissionen verantwortlich. Die stärkere Einbeziehung aller übrigen Beteiligten wie Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und Institutionen muss deshalb mit Nachdruck unterstützt werden. Daher ist es wichtig, eine bessere Vernetzung in diesem Bereich schaffen: Eine Energieagentur als zentrale Anlaufstelle für Informationen und fachkundige Beratung in allen Bereichen des Energie- und Klimaschutzes unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten, könnte den Klimaschutz in der Stadtgesellschaft wesentlich voranbringen. Eine überregionale Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion etwa durch Gründung einer neuen Energie- und Klimaagentur oder Erweiterung der bereits vorhandenen Energieagentur Nordbayern steht dabei im Vordergrund. Unsere Ernährungsgewohnheiten sind durchschnittlich für 20 % der persönlichen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Durch die Verwendung von regionalen, saisonalen Bio-Lebensmitteln und insbesondere mit veganer oder vegetarischer Ernährung lassen sich diese Emissionen um ca. die Hälfte reduzieren. Die Stadt Fürth sollte dabei mit gutem Vorbild vorangehen und klimafreundliche Ernährungsweisen fördern. Daher sollten in städtischen Einrichtungen verstärkt Bio-, fair gehandelte und vegane Nahrungsmittel Verwendung finden.

Forum "Mobilität der Zukunft"

Sie haben Ideen, wie eine klimafreundliche Mobilität für alle in Fürth aussehen kann, wie der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel oder Rad erleichtert werden könnte? Sie denken innovativ an ganz neue Mittel und Wege der Fortbewegung?

Ihre Hinweise und Ideen zum Thema "Mobilität der Zukunft" können Sie uns mit auf den Weg zur Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes geben. Schreiben Sie uns dazu Ihre Idee(n) in einem Kommentar:

- Kommentar zum Thema Förderung von E-Roller

Sehr geehrte Damen und Herren, ich würde mir generell eine stärkere Förderung von E-Rollern (damit meine ich Kleinrad Kraftfahrzeug) wünschen. Ich selbst fahre ein Modell der Marke UNU. Ich stelle fest, dass ich mit Ökostrom nahezu CO₂-frei in Fürth unterwegs bin. Ich habe keine Probleme mehr in Fürth zu parken und ich verstopfe nicht den Verkehr. Ich weiß der Kauf eines solchen Gefährts wird über die Infra gefördert, aber ich bin z.B. kein Kunde der Infra. Es gibt auch nur wenige offizielle Abstellplätze in der Innenstadt. Ein Anreiz zum Kauf eines E-Rollers würde die Verkehrssituation zusätzlich entlasten und die Roller verursachen keinen Lärm.

- Kommentar zum Thema Radabstellanlagen bauen und fördern

Da ich persönlich Radfahrer bin und gern mehr davon sehen würde, muss oft erst die Infrastruktur geschaffen werden. 1. Radwege (baulich getrennt, statt Farbe auf der Straße!) 2. Fahrradstrassen (eigentlich schon beschlossen- bitte endlich umsetzen!) 3. Radabstellanlagen (RAA) bauen und fördern Die Autofahrer jammern ja immer, wenn mal Parkplätze in Fürth umgewidmet werden sollen. Als Radfahrer kann ich da nur müde lächeln. Es gibt verschwindend wenige Fahrradständer. Im Zentrum wurde es zuletzt schon besser, was sehr gut ist. Die Anlagen an der neuen Mitte sind z.B. immer gut "ausgelastet". An anderer Stelle sucht man oft vergeblich. Trauriges Beispiel ist z.B. der neue tegut in der Herrnstrasse. Ein ganzes Parkhaus wurde daneben gebaut und kein einziger Radständer. Vielleicht könnte man auch mit den Wohnungsbaugesellschaften sprechen, ob die nicht noch mehr RAA vor ihre Gebäude bauen,

wenn es gefördert wird. Am Finanzamt fehlen sie meines Wissens gänzlich. Sicherlich gibt es viel mehr Beispiele im Stadtgebiet. Außerdem wäre es wünschenswert die RAA zu überdachen. ZB an U-Bahnstationen oder am Fürther Mare ist im Winter sonst der Sattel nass und das macht wenig Freude. Das sieht man z.B. an der Jakobinenstrasse, wo regelmäßig an Regentagen die Räder in der Unterführung stehen, obwohl es RAA gibt.

- **Kommentar zum Thema Radstellanlagen auch in Wohnquartieren**
Leider kann ich diese Aussagen nicht genug spezifizieren. Es fehlen allgemein in allen Stadtteilen Radabstellplätze. Viele Altbauten haben keine Möglichkeiten auf dem Hausgrund oder im Hinterhof Fahrräder abzustellen. In Neubaugebieten findet man die auch nur provisorisch bzw. bei Mehrfamilienhäusern wird hiermeist dem Fahrrad nicht der Platz freigehalten wie er nötig wäre um den Umstieg zu erleichtern. Auf öffentlichen Grund werden überall Parkplätze für Autos freigehalten, aber keine für Fahrräder. Die finden sich nur in der Nähe von Geschäftszentren bzw. Knotenpunkten. Aber diese sind in Wohngebieten ebenso notwendig. BesucherInnenverkehr mit dem Rad ist anscheinend nicht eingeplant. Ein Autoparkplatz würde für mehrere Radabstellplätze taugen. Ein konkretes Beispiel: bei uns der der Neumannstraße und Umgebung gibt es ausschließlich PKW-Stellplätze. Gäste bzw. VerkehrsteilnehmerInnen mit Rad finden nirgends Radabstellplätze. Wenn dann stehen sie auf den Fußgängerwegen im Weg. Aus meiner Sicht sollte mindestens jeder 10te Parkplatz zu einem Radabstellplatz umgewidmet werden (ein zurückhaltender Wunsch von mir!). Das Umsteigen auf umweltfreundliche und Stadtgerechte Mobilität muss auf der Straße, aber auch im Parkraum Platz dafür schaffen. Gerade jüngere und ältere Mitmenschen brauchen Barrierefreie Zugänge. Ebenso sollte in Neubauten eine Verpflichtung für ausreichend gesicherte Stellplätze gesorgt bzw. diese vorgeschrieben werden. Die Stellplatzsatzung sollte entsprechen novelliert werden.
- **Kommentar zum Thema Besserer Durchbruch am Stadttheater**
Stadttheater: Sieht man sich den Platz genauer an, wäre aus meiner Sicht ein größerer Tunnel für Fußgänger (schon vorhanden) und Radfahrer perfekt. Leider ist der Platz vorm Stadttheater weiterhin dem Autoverkehr bevorzugt vorbehalten. Der Nordstädter aus Ronhof, Poppenreuth usw. welcher zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommt, wird durch die schreckliche Unterführung abgeschreckt. Aus meiner Sicht gehört hier ein helle, leichte Rampe als Unterführung Richtung Hallstraße auch für Radfahrer hin. Das macht die Innenstadt für diese attraktiver. Die Ampel und Straße von der Hallstraße auf die Königstraße gehört entfernt und der Platz nur noch für Fußgänger oben freigegeben. Das Stadttheater und Gericht kann man über die anderen vorhandenen neuen Sackgassen weiterhin erreichen. Das würde die Autos in diesem Bereich reduzieren und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer erhöhen. Ich fände das eine gute Idee als Verbindung von Wiesengrund und Innenstadt. Was meint Ihr/Sie?
- **Kommentar zum Thema Fahrradweg in der Nürnberger Straße**
Ein Fahrradweg (in beide Richtungen) in der Nürnberger Straße wäre möglich, wenn man eine Fahrspur und einen Parkstreifen opfern würde. Der Parkstreifen würde nur noch für Busse, Taxis, Lieferverkehr und zum Ein- und Aussteigen zur Verfügung stehen. Auf der einspurigen Straße

könnte der Verkehr fließen. Im Gegenzug müsste in der Gebhardstraße ein weiteres Parkhaus mit Tiefgarage gebaut werden. Der Lieferverkehr müsste kanalisiert werden. Eine Anlieferung ins Haus sollte nur noch für Gehbehinderte erfolgen. Für alle anderen erfolgt eine Zustellung nur noch in fußläufig erreichbare Schließfächer. Die Kosten für die Schließfächer übernehmen die Zustellfirmen, die sich durch die wegfallende Hauszustellung Kosten sparen. Dies macht auch den ortsansässigen Einzelhandel wieder konkurrenzfähiger gegenüber dem Einzelhandel.

- **Kommentar zum Thema Verkehrswende**

Wer neue Parkhäuser/Parkplätze baut, verhindert eine Mobilitäts-, und Verkehrswende, weil dadurch der MIV gefördert und alternative Fortbewegungsmittel behindert und deshalb Verkehrsaufkommen und Parkdruck künftig noch mehr beschleunigt werden. Ich schlage vor, diese ernste Angelegenheit im Sinne eines Gesamtkonzeptes zu betrachten und gleichzeitig (!) an mehreren Stellschrauben zu drehen. Erst wenn eine gute Fahrrad-, Fußverkehr- und ÖPNV-Infrastruktur geschaffen ist, wenn Car Sharing noch mehr gefördert und ausreichend vorhanden ist, wenn der ÖPNV, im Gesamtraum VGN mit einem 365 € Jahresticket benutzbar wäre, bei Erhöhung der Attraktivität (sowohl Arbeitsbedingungen des Fahrdienstpersonals, als auch Taktung und verbesserte Flächenabdeckung), wenn also die Alternativen zum MIV attraktiv ausgebaut worden sind, wird man den MIV Benutzer dazu bringen können, die kostengünstigen Alternativen zu benutzen. Zudem ist nicht einsehbar, weshalb der öffentliche Parkraum zunehmend verteuert wird. Im städtischen Umland ist das Parken auf öffentlichem Grund noch kostenlos (Querfinanzierung), obwohl Pflege und Unterhalt Kostenverursacher sind. Je mehr der MIV reduziert wird und die Kosten dafür beim Benutzer steigen, desto mehr steigt die Bereitschaft umzusteigen (wo es geht) und desto geringer fallen die kommunalen Kosten für Aufwand für die Flächen der Verkehrswege, deren Abschreibung, die Kosten der Lichtsignalanlagen, der Aufwand für Winterdienst, Straßenreinigung, Straßenbeleuchtung und Sonstiges aus. Zusätzlich reduzieren sich die Luftverschmutzung, Klimaschäden, Lärm und Unfälle mit sinkendem MIV, so die Erfahrung anderer Kommunen, die bereits wesentlich weiter sind. Hier könnte zudem eine City-Maut für MIV eingeführt werden. Innerstädtisch schlage ich also beispielsweise vor: Ausweitung aller Straßen in Anwohnerparkzonen. •Erhöhung der Parkgebühren von jährlich 40€ auf mindestens 100 oder 200€/a + Progression. Dies ist im Vergleich immer noch sehr wenig, bereits jetzt sind 45– 80 €/Monat für einen TG Stellplatz ortsüblich. Hier ist allerdings zunächst das Verkehrsministerium gefordert, die Voraussetzungen zu schaffen. •Dieser vorstehend genannte Tarif wird sukzessive mit dem Fortschritt des Ausbaus an kostengünstigen, attraktiven Alternativen erhöht! •Zeitenregelung für Auswärtige in der Übergangsphase: wie gehabt oder besser 9:00 – 16:00 Uhr+ Abschaffung des kostenlosen Parkens, Einführung von Bezahlparken + City-Maut. •Zu beachten wäre dabei eine soziale Komponente, die heißen könnte: wer ein kleineres Auto fährt, bezahlt weniger, wer ein größeres Auto fährt, bezahlt mehr (Kompensation). Lässt sich leicht mit dem Abgleich der Zulassungsstelle bewerkstelligen. •Haushalte, die mehr als ein Auto für Parken im künftig kostenpflichtigen Raum anmelden wollen, müssen wesentlich mehr dafür bezahlen, es sei denn, sie können nachweisen, dass ihre Arbeitsstelle unzumutbar weit oder mit dem ÖPNV nur sehr schlecht erreichbar wäre (Kriterienkatalog). •Wer in einem Gebäude mit eigenen Parkflächen wie Parkhaus, Duplex-Garage etc. wohnt, hat keine Berechtigung, einen Anwohnerparkplatz im öffentlichen Raum zu belegen. Dies ist sehr wichtig, da diese Autofahrer z. T. zu bequem sind, bereitgestellte Infrastruktur zu nutzen (TG Einfahrt, Duplex wird als unbequem und zeitaufwändig empfunden, Auto zu groß kann ebenfalls zutreffen. •Ein weiteres Argument für die Verwaltung, das manchen

Anwohner freuen wird: das Abstellen von nicht zulässigen Kfz (über Monate), von Hängern, Wohnwagen, Sprintern, LKW mit Blockade der Parkflächen für Anwohner über Monate wird damit unterbunden. Der Parksuchverkehr kann in der Übergangsphase reduziert werden, es müssen keine zusätzlichen Flächen für KFZ parken ausgewiesen werden. •An Besucherregelungen muss gedacht werden. Hierfür kann man im ersten Schritt eigene kostenpflichtige Parkplätze ausweisen. •Parallel müssen mehr P+R Plätze ausgewiesen, der ÖPNV attraktiver (Kosten, Taktung, Parkticket = Fahrschein) gemacht Fuß-, und Radwege entsprechend ausgebaut und präpariert werden. Auch das Car-Sharing System ist auszubauen. Eine Ringbahn kann sehr gut unterstützen. Nur durch günstige bezahlbare Maßnahmen kann man die Bürger dazu bewegen, umzusteigen. Die Stadt würde durch die Kostenbeteiligung erhebliche Mehreinnahmen verbuchen können. Dies soll als erster Vorschlag, eines Gesamtkonzepts genügen.

- Kommentar zum Kommentar zum Thema Verkehrswende
Sehr geehrte Damen und Herren, ich finde viele Vorschläge von Herrn M. gut. Ich möchte allerdings zu bedenken geben, dass es immer wieder Arbeitszeiten gibt (z.B. 7 Uhr Arbeitsbeginn umgezogen, oder noch früher) zu denen eine sinnvolle Anfahrt mit den ÖPNV nicht möglich ist, bzw. in keinem Verhältnis steht. So müsste mein Mann um ca. 1-1,5 Std. früher das Haus verlassen, um rechtzeitig in der Arbeit anzukommen. Für solche Fälle gibt es wenig Alternativen. Auch ein Car-Sharing Auto ist keine Lösung, weil er in Nürnberg das Auto nicht abgeben kann. Somit sind das hohe Kosten für viel Standzeit. Und wir müssten das Auto am Abend vorher schon holen, da es sonst zu weit weg wäre. Also ist ein Carsharing-Ausbau wünschenswert, es muss aber auf die Zugänge geachtet werden. Gerade auch für Familien ist die Flexibilität und auch die Verfügbarkeit wichtig, da gerade Verhalten von Kinder am wenigsten planbar sind. Es ist super stressig, wenn dir der Bus wegfährt und man in einem Gebiet wohnt, wo der nur alle 20-30 Minuten fährt. Und jetzt bitte keine Ratschläge wie: "dann muss man halt 5 Minuten früher an der Haltestelle stehen" das geht einfach nicht immer. Vor allem wenn es nötig ist, "funktionieren" die Kinder einfach nicht so wie gewünscht. Und dann wird es mit der Bustaktung schnell mal eine halbe Stunde oder Stunde später, bis man dann am Ziel ankommt, da ja Umsteigen auch nicht so schnell geht. Auch möchte ich zu bedenken geben, dass es immer Situationen gibt, wo man auf ein Auto angewiesen ist, weil man krank ist oder erst ein Kind bekommen hat und trotzdem zum Arzt muss, etc. Und in diesen Fällen das Fahren mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad nicht möglich ist! Und dann wäre es schlimm, wenn man dafür auch noch tiefer in die eh schon kleine Tasche fassen muss. Ja, wir brauchen positive Anreize um Umzusteigen. Vielleicht auch Förderung von Elektrofahrrädern, damit es nicht so anstrengen ist zu Fahren (vor allem auch mit Kinderhängern!). Aber wir müssen auch die besonderen Lebenslagen beachten, wo alternative Fortbewegungsmöglichkeiten unnutzbar sind. Und die Carsharing Anbieter sollten besser untereinander Mischbar sein. Ansonsten muss man sich bei sehr vielen Anmelden, was echt kompliziert ist.

- Kommentar zum Thema Radwegenetz
Zum Thema Radanbindung. Wenn ich mit Kindern im Fahrradträger von Poppenreuth/ Ronhof in die Innenstadt möchte, habe ich als sinnvolle und zusammenhängende Route nur den Weg

über den Wiesengrund mit dem steilen Stück rauf zum Stadttheater. Das ist sehr anstrengend (vor allem, wenn man nur seltener dorthin fahren muss) und ich komme nur bis ca. zur Hälfte und muss dann Hänger mitsamt Rad hochschieben, was noch mehr Kraft kostet. Dann muss ich oben erst mal kurz Verschnaufen. Bequem in die Stadt kommen fühlt sich anders an.... Wieso kann nicht der Gehweg entlang der Henri-Dunant-Straße auf der Seite des Rot-Kreuz-Hauses für Fahrradfahrer freigegeben werden? Oder noch besser die Gegenüberliegende Seite, da man dort besser hinkommt? Dort zu fahren ist wesentlich angenehmer, allerdings hält man den Verkehr sehr auf, wenn man sich an die geltenden Gesetze hält, was auch kein Vergnügen bzw. sinn und Zweck der Sache ist. Und unter Straße durch Richtung grüner Markt, wie es vorgesehen ist hat man dann auch wieder einen sehr steilen Berg vor sich. Es braucht also mehr zusammenhängende Fahrmöglichkeiten aus den verschiedenen Stadtteilen in die Stadt, ohne riesen Umwege zu fahren- dafür ist oft im Familienalltag keine Zeit (vor allem nicht, wenn man noch arbeiten muss!) Ich stehe gerne beim Mitdenken und Ausprobieren zur Verfügung.

- **Kommentar zum Thema Öffentlichen Nahverkehr verbinden/ verbessern**
Eine Möglichkeit, die ich sehe, um Randzeiten besser abzudecken wäre es so was wie Rufbusse einzusetzen. Man kann angeben, wann man einen Bus braucht und es werden dann einige zusammengefasst. Je nachdem wie viele es sind, fährt dann ein Sammeltaxi oder ein Stadtbus die Strecke ab. Der Preis ist derselbe wie ÖPNV. Damit könnte man z.B. die Fahrtzeiten verkürzen oder feststellen, wenn es viele Anfragen für Querverbindungen gibt, die evtl. dann noch zusätzlich eingerichtet werden könnten. Und es wäre gut, wenn genauer untersucht werden würde, welche geplanten Anschlüsse in der Realität wie oft erreicht werden. Es hilft nämlich niemanden etwas, wenn z.B. der 33ger nach Plan Am Wegfeld zwar die Anschlüsse nach Erlangen erreichen würde, in der Realität dies aber oft nicht so ist. Und wenn dadurch die Anbindung von Poppenreuth/Ronhof dafür zwei Linien hintereinander wegfahren und dann wieder 20 Minuten kein einziger Bus fährt. Wir haben uns schon von ca. 20 Jahren beschwert, das die Taktung vom 178 schlecht ist. Und jetzt kam der 33ger dazu, mit dem man das etwas verbessern könnte. Der aber um irgendwelche Erlangen-Anschlüsse oder so die Taktung vor Ort anders nicht zu lässt- sehr demotivierend! Da macht das Busfahren keinen Spaß. Vor allem im Winter, wo manchmal 5 Minuten Wartezeit schon extrem kalt sind- wenn man da dann 30-45 Minuten auf den Bus warten muss, vergeht einem die Lust auf das Busfahren! Vielleicht kann man am Hauptbahnhof und am Rathaus besser geschlossene Häuschen machen, die etwas wärmer sind im Winter, damit man nicht als Eiszapfen in den Bus steigen muss. Und die Pünktlichkeit wäre auch zu verbessern. Oft ist es so- wenn man pünktlich an der Haltestelle steht, wartet man auch schon mal bis zu 10 Minuten auf den Bus. Wehe, wenn man zu spät dran ist, dann ist er meistens Pünktlich und weg.... Und Busausfälle sollten besser kommuniziert werden. Das würde ein kleines (!!!) Informationsfeld an jeder Haltestelle nötig machen (nicht jeder hat ein Smartphone mit Datenvolumen). Ich warte gerne auch mal, weil ich weiß, dass es verschiedene Gründe gibt, wieso der Bus Verspätung hat. Aber wenn der Bus ganz ausfällt und ich dann 20-30 Minuten auf den nächsten Warten muss, wäre es (vor allem im Winter) angenehmer, ich könnte noch mal kurz nach Hause gehen. Und meinem Termin Bescheid geben. Und es wäre interessant, wenn man in einem Bus ist, und den Anschlussbus braucht, wenn man wie bei der Bahn die Möglichkeit hätte, den Busfahrer zu informieren, damit einem der Bus nicht (buchstäblich) vor der Nase wegfährt. Das ist schon so oft vorgekommen! (Und jetzt bitte nicht den Ratschlag geben, dann soll man einfach einen Bus früher los fahren- das ist realitätsfern!)

Forum "Stadtgrün und klimafreundliche Stadtgestaltung"

Sie können sich vorstellen, wie Fürth zu einer noch grüneren Stadt wird? Haben Ideen, wie eine zukünftige, klimafreundliche Gestaltung Ihrer Stadt aussehen könnte? Ihre Hinweise und Ideen zum Thema "Stadtgrün und klimafreundliche Stadtgestaltung" können Sie uns mit auf den Weg zur Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes geben. Schreiben Sie uns dazu Ihre Ideen in einem Kommentar.

- Kommentar zum Thema Grünflächen
Das Areal zwischen Theater und Kirche sollte grün werden. Weniger Steine, mehr bepflanzter Boden mit Baumallee.
- Kommentar zum Thema Straßengrün in der Südstadt
Zu meinem Vorgängerkommentar möchte ich anmerken, dass der genannte Bereich ja eben erst neugestaltet wurde. Falls die Königstrasse gemeint ist, so würde eine Reduktion der Fahrspuren der Platz für Bäume machen. Ist wahrscheinlich schwierig wegen des Status als Bundesstraße. Mein Kommentar zielt aber genau darauf ab: es gibt noch viele Straßen die Stadtgrün vermissen lassen. In der Südstadt fallen mir die Ludwigstr, Schwabacher Straße, Flösssaustr. gleich ein. Eine Umwandlung nach Art der Altstadt (das Viertel um Hirschenstrasse&Theaterstrasse) könnte ich mir gut vorstellen. Die Ludwigstrasse soll ja eh Fahrradstrasse werden, da könnte man gleich Bäume mit einplanen.
- Kommentar zum Thema Verkehrsführung Innenstadt
Ich frage mich u nun auch die Experten der Stadt Fürth, warum trotz des Anspruchs einer grünen Stadt immer noch so viel PKW Verkehr mitten durch die Stadt erlaubt ist. Beispiel Fürther u Nürnberger Straße: es gibt dort so grandiose Jugendstilhäuser, deren Fassade aufwändig renoviert wurde. Dem Sandstein der Fassade tun die Abgase bestimmt nicht gut u lüften können die Bewohner bestimmt auch nur selten. Im Abend- und Morgenverkehr geht es dies ja wohl gar nicht. Könnte der Durchgangsverkehr in dieser Zone nicht über die Schnellstraße A73 besser geregelt werden? Ja es ist eine Bundesstraße, aber die könnte man doch aus umwelttechnischen und humanen Gründen auf eine Schnellstraße umleiten zumal eine Umleitung möglich ist. Ich finde, in Zukunft möglichst viele Autos raus aus der Stadt zu nehmen, wäre eine tolle Möglichkeit, auf dem grünen Weg weiter zu kommen. Ich freue mich auf eine Antwort, der Fürther Verkehrsexperten.
- Kommentar zum Thema Umbau Waldstraße, Ritterstraße, Karolinenstraße
Die Südstadt ist noch das Sorgenkind der Stadt Fürth. Es wäre dringend nötig oben besagte Straßen freundlicher für Fußgänger und Radfahrer zu gestalten. Es sollten vorhandene Parkplätze entfernt werden. Ordentliche Radwege dafür gebaut werden, breitere Gehwege mit Bäumen und sonstigem Grün, es sollte mehr 30-Zonen geben. Die Karolinenstraße ist für Fußgänger zur Stadtgrenze hin "ein Horror". Da steckt viel Potential drin. Auch die Kreuzung Sonnenstr./Herrenstr. ist als Fußgänger zu überqueren nahezu lebensgefährlich. Keine Ampel, kein "Zebrastreifen" bieten hier Schutz beim Überqueren dieser stark befahrenen Straße.
- Kommentar zum Thema Stadtgrün

Meinen Ideen möchte ich voranstellen, dass es im Sommer in der Innenstadt Fürths unerträglich heiß und muffig (im Sinne von stinkig/ schlechte Luft) ist, was unter anderem auf die Flächenversiegelung und die verhältnismäßig zu geringe Bepflanzung zurückgeführt werden kann. Hierzu meine Ideen: 1. Mehr Bäume mehr Sauerstoff. Zum Beispiel den Parkplatz an der Fürther Freiheit in eine Grünfläche verwandeln (wurde ja schon mal diskutiert, meine ich mich zu erinnern. Warum also nicht handeln??). Wenn in der Innenstadt weniger Autos fahren dürften (s. Kommentare der Vorgänger), dann wird auch der Parkplatz nicht mehr benötigt. (Darüber hinaus könnte vermehrt auf Parkhäuser gesetzt werden; Unterirdische Flächen fürs Parken nutzen). Anstelle des Parkplatzes könnten dann beispielsweise Obstbäume angepflanzt werden. 2. Idee: die Begrünung der Innenhöfe, Dächer und Fensterbretter könnte durch Kurse angeregt werden. Wie beispielsweise wie man sein Gemüse und seine Kräuter am Fensterbrett selbst anbauen kann; 3. Mehr Bäume, Sträucher beispielsweise in der Fußgängerzone pflanzen. Möglicherweise mit Patenschaften (Baumpatenschaft, durch die dann die Pflege des Baumes gesichert wird - entlastet die Stadt - fördert zudem möglicherweise das soziale Miteinander; oder Hochbeete neben die Bänke in der Fußgängerzone mit Patenschaft, wobei dann die Bepflanzung [mit Sträuchern z.B. Beeren oder Insektenfreundlichen Gewächsen] Pflege mit inbegriffen sein könnte. Damit kann möglicherweise auch die Selbstwirksamkeit der Bürger gestärkt, das Miteinander, Verantwortungsgefühl gefördert werden, wenn der Einzelne etwas zum Schönen beitragen kann. So Hochbeete direkt neben den Sitzbänken würden ja auch die Lieferwägen nicht stören. Da könnte man ja vielleicht auch mal eine kleine Umfrage starten, ob da Interesse besteht. Kann mir gut vorstellen, dass es einige Menschen in der Innenstadt gibt, die Lust darauf haben ihren Beitrag zu leisten, mitzumachen, in der Erde wühlen, gießen etc. und dafür die Möglichkeit vor der Haustür zu haben. Miteinbeziehung aller ist doch eine tolle Sache :). 4. Diese Idee ist vielmehr eine Meinung zum Thema Mülleimer. Damit beziehe ich mich auf den Artikel (<https://www.nordbayern.de/region/fuerth/dreck-in-fuerth-grossere-mulleimer-sind-bitter-notig-1.10520948>). Anstelle größere Mülleimer aufzustellen, sollte meiner Meinung nach mehr an der Reduzierung des Mülls an sich gearbeitet werden. Durch Aufklärungskampagnen, Aktionen in der Stadt rund um das Thema Müll (sobald Aktionen wieder möglich sind). Dass das gerade jetzt in der Covid-19 Pandemie schwierig ist, da Restaurants und Cafés sowieso schon um ihre Existenz bangen, ist mir bewusst. Dennoch gibt es doch Möglichkeiten denn Müll zu reduzieren, wie beispielsweise durch Pfandsysteme und Mehrwegutensilien z.B. anstelle von wegwerf-to-go Bechern oder beschichteten Pappnudelbehältern könnten ja Metallbehälter oder Mehrwegdosen verwendet werden. Und dazu noch etwas: Es könnten auch Aufkleber an den Mülleimer angebracht werden, dass Pfandflaschen neben oder auf dem Mülleimer platziert werden sollen, dann fällt da auch schon mal Platz im Eimer selbst weg und irgendwer freut sich doch immer über Pfand und muss dann nicht im Eimer danach suchen. Ich bin der Meinung größere Eimer sind keine Option. Irgendwann können wir dann Container aufstellen, was sicher nichts zu einem ästhetischen (und weniger muffigen) Stadtbild beiträgt. Das war es erstmal, vielleicht fällt mir ja noch was ein. Ich freue mich sehr darüber, meine Ideen und Vorschläge hier mit der Stadt Fürth teilen zu können und bin gespannt darauf, was für Ideen noch kommen werden und vor allem freue ich mich auf die Umsetzung :)

- Kommentar zum Thema Bäume im Stadtgebiet Fürth
Zum Thema Bäume auf Privatgrundstücken, wenn sich ein Grundstücksbesitzer eine Befreiung von der Baumschutzverordnung für einen Baum einholt. Gibt es meist die Bedingung eine Ersatzpflanzung zu leisten auf seinem Grundstück. Das ist aber oft mit hohen Kosten verbunden und dabei hilft die Stadt Fürth auch durch eine finanzielle Unterstützung. Wäre es nicht möglich

dieses Geld mit Ersatzpflanzung nicht auf dem Grundstück, sondern im öffentlichen Raum zu verwirklichen. Somit wäre der Baum in städtischer Obhut und würde vielleicht nicht durch unsachgemäße Behandlung nach wenigen Jahren eingehen und die Baumbilanz würde im Gleichgewicht bleiben.

- Kommentar zum Thema Dr.-Konrad-Adenauer-Anlage: Die Präsentation und Verkostung regionaler Weine
Unser Vorschlag: Im Pavillon der Dr.-Konrad-Adenauer-Anlage jeden Samstag die Möglichkeit schaffen, dass Winzer aus der Region ihren Wein zur Verkostung anbieten können. Das könnte auch im Zusammenhang mit den Weinhändlern von Fürth stattfinden, in deren Geschäften man die Weine erwerben kann. Hierbei könnte auch zum Thema Upcycling/Recycling Weinfässer für den Stehhausschank verwendet werden. Vorteile für den Klimaschutz: •Regionale Synergien erzeugen •Fokussierung auf regionalen Wein, kurze Wege •Evtl. Bio-Weine in den Vordergrund stellen •Ein weiterer geselliger Treff, um die Fürther Marktzeile mit ihren Ständen zu unterstützen Der Vorschlag passt evtl. zum Thema "Stadtgrün und klimafreundliche Stadtgestaltung". Es fehlt die Kategorie „Weitere Ideen“. Er schien uns jedenfalls auf Grund der o.g. Punkte klimafreundlich und wünschenswert. Der Vorschlag kombiniert außerdem Klimaschutz mit Genuss und zeigt, dass Klima schützen auch Spaß machen kann und die Stadtgesellschaft gesellig zusammenbringt

- Kommentar zum Thema Schwammstadtprinzip
Der Anteil versickerungsoffener Flächen muss erhöht werden, denn nur Wasser, das in den Boden gelangt, kann dort gespeichert werden und im Sommer verdunstet werden und so Abkühlung bringen. Das heißt, Neubauten, wie der Feuerwehr, nicht in erster Linie ein ENTwässerungskonzept zu verpassen, sondern ein BEwässerungskonzept. Also Oberflächenwasser vor Ort speichern in Grünflächen und wo diese aus Platzmangel nicht mehr reichen, in entsprechenden Gründächern In der Innenstadt müssen die Blechdächer auf Neubauten wie der Neuen Mitte mit Gründächern versehen werden. Blechdächer sind zusätzliche Hitzequellen. Es ist mir unverständlich, warum der Stadtrat bei Neuer Mitte und Flair Fürth Blechdächer jetzt noch genehmigt hat! Wahrscheinlich ist der Dachaufbau aus Kostengründen recht schwach, sodass nur viel zu dünne Auflagen ohne Wasserspeicherfähigkeit möglich sind. Damit wird dann zwar die Erhitzung abgemildert, aber kein Kühleffekt erreicht. So etwas darf einfach nicht geschehen! Parkplätze zu Parks! Kein Parkplatz darf mehr eine Hitzequelle mit verdunstenden Bäumen sein! Jeder Betreiber muss mit saftigen Geldstrafen dafür verantwortlich gemacht werden, wenn seine Parkfläche nicht zur Kühlung der Stadt beiträgt. Wie man das macht, ist bekannt: Entweder nach Stockholmer, New Yorker, Melbournner Konzept. Schutz und Unterstützung alter und damit wichtiger Bäume. Überlegung: ein leichter Sommerregen von 2l pro Quadratmeter dringt 1 cm tief in den Boden ein, nützt also nichts. Wenn man aber die versiegelte Umgebung eines Baumes als Wasserauffangfläche zu dem Baum und nicht in die Kanalisation leitet, hat man schnell 200l. Eine spürbare Hilfe für verdurstende Bäume! Überhaupt müssen viele Bäume eine versickerungsoffene Umgebung erhalten, wenn sie nicht dieses Jahr verdursten sollen. Z.B. der Baum in der Daniel-Ley-Str. Entweder Soforthilfe oder der Baum stirbt. Die Nachverdichtung muss gestoppt werden, Schottergärten MÜSSEN verboten werden, das Versiegeln einstiger Vorgärten ebenso. In Kürze: Schwammstadtprinzip,

Gründächer, Schattierung überall, auch an großen Kreuzungen. Würzburger Straße. Viele Bäume vertrocknen, weil das Oberflächenwasser der Straße in den Kanal und nicht auf die Baumfläche geleitet wird. Das ist unendlich fort zu setzen. Zum Schluss. Die 600.000 Bäume, die unser OB gepflanzt hat, nützen den Fürther Bürgern nichts, weil nicht im direkten Lebensumfeld, sondern bei Vach gepflanzt. Wir brauchen aber Bäume und Verdunstung hier in der Stadt! Auf keinen Fall noch mehr Versiegelung, sondern endlich Entsiegelung. Wäre schön, wenn das endlich Einzug hält in die Köpfe der Verwaltung.

- *Kommentar zum Thema Grünflächen/ Brachflächen
Ich finde, wir sollten Grünflächen als Priorität Nr. 1 auf dem Schirm haben. Dadurch würde sich ergeben, das sogenannte Brachflächen in der Stadt in Grünanlagen aufgewertet werden und nicht komplett alles Zugebaut wird. Auch auf dem großen Stück neben der Bahnlinie, wo jetzt neu hin gebaut wird wäre ein Baum-Park toll gewesen. Also, nicht überall noch ein Haus reinquetschen, sondern etwas natürlich Platz lassen, der gerne schön hergerichtet werden darf. Ich warte quasi darauf, dass die Felder bei uns in Ronhof auch noch vollgestopft werden mit irgendeiner Bebauung. Ach ja, und es wäre im Sinne aller, wenn die Bäume, die entlang des Frankenschnellweges nicht ab und zu radikal gefällt werden, da damit nämlich eine Lärmsteigerung einhergeht, die Jahre dauert, bis die sich wieder erholt hat. Der persönliche Gipfel war, dass in dem einen Jahr die eine Seite dran war, dann zogen wir auf die andere Seite um und im Anschluss wurde auf dieser Seite dann auch die Bepflanzung fast komplett entfernt. Ich hätte nicht gedacht, dass "ein paar Bäume" so viel Schallschutz bieten. Aktuell ist jedenfalls Schlafen bei Offenen Fenster immer noch untragbar. Den Zuschuss für Baum und Flächenbepflanzung finde ich gut. Weiter so! Wie von einem Vorkommentar schon angeregt, wäre eine kostenfreie Beratungsstelle oder Kurse zum Thema Begrünung super.*
- *Kommentar zum Thema Wert von Stadtbäumen
Der Klimawandel ist meines Erachtens nicht mehr aufzuhalten. Nun geht es in diesem Forum darum, diesen in der Stadt so erträglich wie möglich zu machen. Stadtbäume sind eines, wenn nicht das wichtigste Instrument dazu. Rein technisch spenden sie Schatten und befeuchten die Luft, so dass diese durch Verdunstung etwas abkühlt. Zusätzlich wirken sie beruhigend auf das Gemüt, sind schöne im Stadtbild und bieten Lebensraum für Insekten und Tiere. Und das kostengünstiger als jede technische Anlage. Und umso mehr es davon gibt umso effektiver wirken diese im Verbund. Spitzentemperaturen, Hitzewellen und Sonnenbestrahlungen lassen sich dadurch im Stadtgebiet gut abmildern. Bei Bauvorhaben werden Bäume oft noch als verzichtbares/störendes Element in der Planung gesehen. Sowohl im öffentlichen, wie auch im privaten Bereich. Neubepflanzungen sind kein gleichwertiger Ersatz für gefällte Bäume. Diese müssen als Jungbäume erstmal hochgepäppelt werden und das in Zeiten von Trockenheit. Zudem erreichen sie erst in mehreren Jahrzehnten die Leistung des gefällten Baumes. Jede Stadt ist daher dringend angehalten den Baumbestand in ihrem Stadtgebiet dringend zu erhalten. Dazu müssen Bäume dringend mehr Wert bzw. Schutz in der Planung von Bauvorhaben bekommen. Und zwar ordentlich. Der Ersatz eines gewachsenen Altbaumes durch einen kümmerlichen Jungbaum ist schlichtweg lächerlich und grob fahrlässig. Wenn es sich nicht vermeiden lässt, dann muss ein ordentlicher Ersatz im Stadtgebiet her. ZB eine komplette Fassade als grüne Wand, oder einen ganzen Straßenzug mit Neubepflanzungen bestücken, oder*

die Beteiligung an einen neu zu errichtenden Stadtpark auf einer von der Stadt gekauften innenstädtischen Fläche,...

- **Kommentar zum Thema Stadtgrün und Stadtgestaltung**
Fürth muss sich schneller darauf einstellen, sich an diejenigen Folgen des Klimawandels anzupassen, die sich nicht mehr vermeiden lassen und die in den letzten Jahren schon verstärkt aufgetreten sind. Es wird auch zunehmend Hitze- und Trockenphasen geben, belastend warme Nächte und dann auch wieder Starkregen. Daher braucht Fürth innerhalb der Bebauung in vielen Bereichen mehr Grün für Temperaturregulierung, Wasserrückhaltung und Grundwasserneubildung. Dabei ist es wichtig, dass die Stadt grundlegend eine neue Richtung bei der Gestaltung des öffentlichen Raums einschlägt. Sie muss ihre grüne Infrastruktur künftig genauso mitplanen und mitdenken wie ihre soziale Infrastruktur oder etwa die Versorgung mit Schulen. Pflanzen regulieren das Klima, ob in Parks, in Innenhöfen, auf Dächern oder auch an Hausfassaden. Alleine eine 80 Jahre alte Linde kühlt die Stadt mit einer Kilowatt-Leistung von mehr als 200 Kühlschränken. Bäume, die noch jung sind, leisten allerdings erheblich weniger. Deshalb ist es so wichtig, alles dafür zu tun, um bestehende alte Bäume zu bewahren. Und es müssten mehr Pflanzen her. In der Innen- und Südstadt brauchen wir einen deutlich höheren Grünanteil. Raum dafür gibt es in Höfen, im öffentlichen Straßenraum und auf Flachdächern. Bei Neubauvorhaben muss immer auch eine Verbesserung der grünen Infrastruktur mitgedacht, mitgeplant und umgesetzt werden (= doppelte Innenentwicklung). Überschüssiges Niederschlagswasser darf nicht weitgehend abgeleitet werden, sondern wird im Stadtgebiet benötigt. Wasserspeicherung und –verwendung oder Grundwasserneubildung sind dringend erforderlich.
- **Kommentar zum Thema Begrünung von Straßenzügen - Aufenthaltsqualität**
Die Fürther Südstadt ist im Bereich zwischen Bahnhof und Schwabacherstraße ein stark verdichteter und versiegelter Lebensraum. Die Aufenthaltsqualität für AnwohnerInnen im Straßenraum äußerst schlecht. Enormer Verkehrsdruck, stehender "Parkverkehr", aber auch breite Straßen, die nicht für Kinder, Alte und andere nutzbar sind. Grüne Straßenzüge mit Aufenthaltsqualität durch Rückbau von Parkplätzen, Schaffung von Bauminseln und Sitzgruppen könnten aus meiner Sicht in folgenden Straßen erheblich das Klima und das Sozial Leben verbessern: z.B. Salzstraße, Holzstraße, Ludwigstraße und der Neumannstraße. Alles Straßen, die sehr breit sind und gerade nur von Auto dominiert werden. Einzelne Grüninseln könnten dies maßgeblich verbessern. Es sind äußerst breite Straßenzüge die auch mit mobilen Grün schnell verbessert werden könnten.

Forum "Klimaschutz in Unternehmen"

Welche Möglichkeiten zur Energieeinsparung gibt es in Unternehmen und welchen gesamtgesellschaftlichen Beitrag können Sie für die Stadt leisten? Gibt es Unterstützungsbedarfe oder Ideen zu Kooperationen, für ein Mehr an Klimaschutz in der Wirtschaft? Ihre Hinweise und Ideen zum Thema "Klimaschutz in Unternehmen" können Sie uns mit auf den Weg zur Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes geben. Schreiben Sie uns dazu Ihre Ideen in einem Kommentar.

- Kommentar zum Thema Abfallvermeidung im Handel und Gewerbe
Durch die coronabedingten zusätzlichen Hygienemaßnahmen wird das Abfallaufkommen steigen. Dieses Verhalten könnte sich in die Zukunft fortsetzen. Deshalb sollten die möglichen Beiträge zur Abfallvermeidung auch jetzt ausgenutzt und gewürdigt werden. Im Handel: Offenes Einkaufen mit Netzen und Beuteln von Obst, Gemüse, Backwaren und anderen unverpackten Waren weiterhin ermöglichen. In der Gastronomie: die Abholung von Speisen und Getränke in mitgebrachten Behältern ermöglichen oder Mehrwegbehälter anbieten. Im Versand: Mehrweg-Verpackungen oder mehrfach verwendbare Verpackungen einsetzen. Damit das bekannter wird, braucht es eine Übersicht im Internet oder als Broschüre, über Unternehmen, die sich besonders für die Abfallvermeidung einsetzen. Möglich wäre auch eine sichtbare Auszeichnung bei den Gewerbetreibenden.

Forum "Klimaschutz bei Abfall und Wasser"

Durch welche Hilfestellungen lässt sich das Abfallaufkommen der Stadt verringern? Wie kann eine Wiedernutzung oder Umnutzung von Dingen gefördert werden? Welche Maßnahmen sind zu ergreifen, um die Wasser und auch die Abwasserqualität in Fürth zu erhöhen? Ihre Hinweise und Ideen zu "Klimaschutz bei Abfall- und (Ab-) Wasser-Themen" können Sie uns mit auf den Weg zur Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes geben. Schreiben Sie uns dazu Ihre Ideen in einem Kommentar.

- Kommentar zum Thema Kompostplatz Burgfarnbach
Eine Sortierung der Grünabfälle am Kompostplatz in Burgfarnbach, könnte durch die Mitarbeiter sehr leicht umgesetzt werden. Dadurch könnten dann Starkäste, Stämme, Wurzeln und Hackschnitzel getrennt gelagert werden. Damit würde die Stadt sehr leicht genügend Biomasse für die verschiedenen Hackschnitzelanlagen der Stadt Fürth und Infra erzeugen. Das würde Geld sparen und wäre eine gute einfache Möglichkeit die Effizienz des Kompostplatzes zu steigern.
- Kommentar zum Thema Abfalltrennung, Eintrag von Kunststoffen, Microplastik
Im Stadtgebiet sind vermehrt Biotonnen mit verschiedensten Fehlwürfen durch Müllfraktionen (insbesondere Kunststoffe) sichtbar kontaminiert. Während es i. d. V. eine aktive Umweltplanung gab, die durch Aufklärung und aktive Gespräche (auch gerne vor Ort) tätig wurde, bleibt es heute bei Aufrufen der Kompostplatzbetreiber, nach besserer Mülltrennung, die m. E. wirkungslos verhalten. Eine Sensibilisierung der Abholer und ggf. Aufklärung vor Ort, könnte drohendes Unheil vermeiden (Kontamination der Kompostierung, der Biomasseeinträge in Biogaserzeugung). So droht der Kompost unverkäuflich zu werden (Grenzwertdiskussionen!) und das Abwasser aus Biogasanlagen... müsste mit aufwändiger Filtertechnik versehen werden. Daher: Verbesserung der Mülltrennung durch Information und Beratung um die Probleme der Zukunft bereits jetzt zu vermeiden.
- Kommentar zum Thema Trinkwasser
Das Fürther Leitungswasser ist von guter Qualität, es wird regelmäßiger überprüft als Mineralwasser. Auch hier sollten die Bürger mehr motiviert werden, auf Leitungswasser umzusteigen - daheim und unterwegs (in Mehrweg-Getränkeflaschen). Das vermeidet den sperrigen Einkauf von vielen Wasserflaschen. Es ist erschreckend, wie manche Discounter

Unmengen von Getränken in (noch) pfandfreien Plastik-Einwegflaschen anbieten und dies auch noch extra bewerben. Wenn dem Wasser eine Scheibe Zitrone oder ein Spritzer Zitronensaft bzw. Früchtesirup beigegeben wird, ergibt das ein sehr erfrischendes Getränk. Wenn die Leute trotzdem nicht auf Saft verzichten wollen, sollten sie Mehrweg-Pfandflaschen bevorzugen, am besten aus Glas. Das gleiche gilt für Bier: Einweg-Plastikflaschen - wenn auch mit Pfand - in Discount- und Supermärkten sollten auf jeden Fall gemieden werden. Unterwegs bietet sich die Möglichkeit, Trinkwasser in den Refill-Stationen nachzufüllen, welche jedoch nur zu den üblichen Geschäftszeiten geöffnet haben. Hier wären mehr öffentliche Trinkwasserspender wünschenswert (am besten mit kontaktloser Bedienung). Leider habe ich hierzu keinerlei Hinweise auf der Internetseite der Stadt Fürth gefunden.

- **Kommentar zum Thema Mülltrennung verbessern**
Es werden immer noch zu viele Wertstoffe in die Restmülltonne geworfen wie z.B. Konservendosen und auch Biomüll. Des Weiteren ist im Biomüll immer noch Plastik enthalten auch sogenanntes Bioplastik was nicht in den Biomüll gehört da es nicht entsprechend verrottet oder vergärt werden kann. Hier muss von der Stadt dringend mehr Aufklärungsarbeit geleistet werden. 1. Homepage verbessern 2. Aufklärung und Beratung verbessern 3. Ein interaktives Abfall ABC ins Netz stellen 4. Sichtkontrollen der Mülltonnen und bei Fehlwürfen mit Aufkleber (Grund) stehen lassen 5. Hausmeister in Wohnblöcken aufklären und schulen 6. Ehrenamtliche Abfallberater/innen einsetzen 7. Abfallheld/innen als Vorbilder öffentlich belobigen 8. Evtl. Müllsheriffs einsetzen
- **Kommentar zum Thema Wissensaustausch unter Bürger/innen fördern**
Das Konzept "Alte Feuerwache Fürth" soll als Kreativ- und Nachhaltigkeitszentrum für ein gegenseitiges Unterstützen und Info-/Schulungszentrum für Bürger und Vereine endlich umgesetzt werden. Somit können sich Bürger von ehrenamtlichen helfen und beraten lassen.
- **Kommentar zum Thema Bessere Trennung und Verwertung von Bioabfällen**
Bioabfälle aus den Haushalten: Leider landen noch zu viele Bioabfälle im Restmüll und sogar im Gelben Sack/ in der Gelben Tonne. Das erhöht die Menge des Restmülls, der in die Müllverbrennung kommt und verschlechtert durch den Wassergehalt die Heizleistung. Im Verpackungsmüll verschlechtert er die Sortierung durch die Verschmutzung. Der Biomüll selbst ist oft mit Plastik und anderem Müll belastet, was sich schlecht auf die Kompostqualität auswirkt. Deshalb sollte auch aus Klimagründen -eine Aufklärungsaktion stattfinden, um mehr Biomüll getrennt zu erfassen: „Wertvoller Biomüll soll nicht in den Restmüll“ -darüber aufklären, was in den Biomüll darf, und das gut und in weiter Verbreitung darzustellen, -die Tonnenkontrollen müssen intensiviert werden, damit weniger Restmüll und Plastik im Biomüll landet, dazu gibt es auch Detektiersysteme. - auch Gartenbesitzer/innen sollen zu Biotonnen motiviert werden, denn nicht alles kann oder soll auf dem eigenen Kompost kommen. Zur besseren Verwertung soll der Biomüll in einer Biogasanlage verarbeitet werden, denn dort ist durch das erzeugte Biogas eine höhere Energieeffizienz zu erreichen als bei einer Verbrennung des nassen Biomülls. Das ist ein wichtiger Punkt zur Reduzierung der Klimagase. Für Biogasanlagen gibt es gute Techniken zur Aussortierung von schädlichen Bestandteilen. (z.B. wie in Rehau). Damit wird die Erzeugung eines sauberen Kompostmaterials sichergestellt. Es wäre sinnvoll in kommunaler Zusammenarbeit eine Biogasanlage für den Biomüll zu planen. Wichtig ist auch die Aufklärung

darüber: Als Sammel-Tüten soll auch Bioplastik verboten werden, weil damit ein größerer Aufwand bei der Eingangssortierung in der Kompostierung und Vergärung notwendig wird. Der Hinweis auf den Bio-Plastiktüten, dass diese kompostierbar wären, ist irreführend! Die Zulassung von Bioplastik legitimiert manche Nutzer/innen auch dazu andere Plastiktüten einzuwerfen. Die Stadt sollte auch auf den Handel zugehen, damit dort keine Bioplastiktüten mehr verkauft werden.

- **Kommentar zum Thema Müllvermeidung**
Die Stadt sollte stets vorbildlich vorangehen bei der Müllvermeidung, der Abfalltrennung und dem Einsatz von Recycling-Produkten: - Vorrangig Recyclingpapier verwenden – bei Druckerzeugnissen und Hygienepapier (z.B. auch in den Schulen) - Verpackungen reduzieren, bei Getränke- und Essensversorgung auf Mehrweg-Behälter achten. Im Haushalt: Selber machen spart Abfall, aufwendige Verpackung beim Einkaufen vermeiden, vieles kann offen eingekauft werden (vor allem Obst und Gemüse). Hierzu ist jedoch eine intensivere Bewusstseinsförderung notwendig! Aber durch Corona gibt es wieder mehr Fertiggerichte und mehr Einweg-Verpackungen. Doch auch hier kann durch gezieltes Verhalten gegengesteuert werden. Überall wo es möglich ist, soll in Eigenverpackung eingekauft und abgeholt werden. Gesetzliche Regelungen zu Mehrweg greifen oft zu kurz, z.B. beim neu angekündigten Gesetz: > 80 m² oder 5-Mitarbeiter-Grenze. Die Stadt soll Betriebe und Handel mit Veröffentlichung unterstützen, wenn Mehrweg eingesetzt wird, z.B. Liste über Mehrweg-Einsatz bei Betrieben (ähnlich Fairtrade-Einkaufsführer) und Liste der Läden und Betriebe, bei denen unverpackt eingekauft werden kann. Ideal wäre auch eine Metropol-weite Organisation von To-Go-Pfand-Getränkebechern (Recup).
- **Kommentar zum Thema Zigarettenkippen**
Überall in der Stadt und in der Natur liegen achtlos weggeworfene Zigarettenkippen herum, sogar in der Nähe von Abfallbehältern. Zigarettenkippen gehören nicht in die Umwelt, sondern in den Aschenbecher oder Abfalleimer. Dass gerade die Zigarettenfilter sehr viel Giftstoffe enthalten, dürfte mittlerweile allen bekannt sein. Sie bestehen aus einer schwer abbaubaren Art von Kunststoff und enthalten nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) bis zu 7000 verschiedene Chemikalien. Viele Stoffe sind giftig, etwa Arsen, Blei, Kupfer und Cadmium. Zwei von drei Zigaretten landen nach dem Rauchen in der Umwelt, achtlos weggeworfen oder mal schnell im Gully entsorgt. Landen die Stummel in der Umwelt, wäscht sie der Regen aus. Die Folge: Sie verseuchen das Grundwasser. Auch hier bedarf es mehr Aufklärung und Bewusstseinsförderung bei der Bevölkerung. Und seitens der Stadt Fürth sollten die städtischen Abfalleimer zeitnah mit Aschenbecher nachgerüstet werden, auch an den Bushaltestellen.
- **Kommentar zum Thema Klima- und Umweltschutz generell**
Interessante Vorschläge zum aktiven Klima- und Umweltschutz bietet die Stadt Tübingen auf ihrer Webseite <https://www.tuebingen.de/105.html> Sicherlich können wir in Fürth auch einiges umsetzen.
- **Kommentar zum Thema Abwasser und Regenwassernutzung**
Die Verwaltung soll aufklären und darstellen, wie die Abwassertrennung in einzelnen Stadtteilen geregelt ist (Mischwassersystem und Trennwassersystem) und darüber aufklären, was in den Abfluss oder in den Gully darf. Wasserspartys gibt es auf der Seite der infra: Keine Chemikalien

und Medikamente ins Abwasser Kein Hygienepapier, keine Ohrstäbchen ins Abwasser Biologisch nicht abbaubare Putz- und Waschmittel vermeiden. Nicht abbaubaren Inhaltsstoffe sind vor allem Duftstoffe (auf Weichspüler möglichst verzichten), antibakterielle Inhalts- und Konservierungsmittel sowie Füllstoffe (vor allem in XXL-Packungen), Wasch- und Putzmittel sparsam dosieren Speiseabfälle nicht ins Abwasser (dies zieht Ratten an), Speisefettsammlung ausdehnen Keine Farbreste ins Abwasser Nur chlorfreie Abflussrohrreiniger verwenden Beratung von Industrie und Handwerk zur Reduzierung von Abwasser-Schadstoffen Kein Grund- und Quellwasser (z. B. Drainagen) in die Kanalisation einleiten Autowäsche auf Privatgrund nur mit klarem Wasser (ohne Seifenzusatz) Regenwassernutzung: Für Neubauten: 2-Kreis System vorschreiben und Zisternen fördern (auch im Bestand) Aufklärung, was im Bestand verbessert werden kann, z.B. Regenwassernutzung für den Garten und Hof (Regentonnen), Nachrüsten von Versickerungsanlagen für Niederschlagswasser der Dachflächen Leitfaden für Regen- und Grauwassernutzung herausgeben Stromwärmepumpe zur Wärmenutzung aus dem Abwasser sind nur in gut isolierten Neubau mit moderner Heizanlage sinnvoll. Wasserschutzgebiete: Bei Grundstücken des Wasserversorgers (Infra bzw. Stadt Fürth) nur biologische Landwirtschaft zulassen (Beispiel München), Zusätzliche Kooperationen mit Landwirten eingehen, um den Einsatz von Düngemitteln zu reduzieren. Die Landwirte erhalten in diesem Fall eine Ausgleichszahlung.

- *Kommentar zum Thema Müllverringerung-Mitnahmemüll
Also, um den Mitnahmemüll von ToGo angeboten bräuchte es ein flächendeckendes und einheitliches System. Ideal wäre es, wenn ich auch im Supermarkt meine Behälter vom Essen oder der Tasse vorgespült abgeben kann. Weil das Problem oft ist, dass man nicht mehr so schnell genau zu dem Laden zurückkommt, wo man sich etwas mitgenommen hat. Zur Individualisierung für die Geschäfte könnte man bei Edelstahl Dosen so was wie Magnete verwenden, oder leicht ablösbare Aufkleber. Ach ja, und die Metzgertheken könnt man verpflichten, dass es möglich sein sollte, eine eigene Dose mitzubringen oder vor Ort eine zu leihen, falls man eine Dose vergessen hat.*

- *Kommentar zum Thema Wertstoffhof
Es ist echt enttäuschend und erschreckend, dass von manchem Müll, wenn man als Laie zu viel davon hat (z.B. alte Holzlatten) diese gar nicht abgeben kann, nicht mal die erlaubte Menge. Das führt dazu, dass die Leute, die sich schon mal die Arbeit gemacht haben das dann eher Wild entsorgen könnten. Wenn also die Abgabemenge überschritten wird, sollte wenigstens die erlaubte Menge abgegeben werden können! Wir mussten dann damals mit zwei kleinen Kindern im Auto noch geschlagene 2 Stunden im Stau stehen, um zu einem kostenpflichtigen Abgabestelle zu fahren, weil wir etwas zu viel dabei hatten! Ein Unding. Also Klimafreundlich und Müll heißt für mich auch, dass ich relativ einfach meinen Müll gut dahingeben kann, wo er fachgerecht entsorgt wird. Und so enge Grenzen sind da wenig hilfreich. Weil man ja durchaus am nächsten oder übernächsten Tag noch mal kommen kann. Was man aber nicht macht, wenn mich dann eine Teilmenge bei mir Abladen müsste, dann wieder zum Recyclinghof weg fahren, um dann Zuhause den Rest wieder aufzuladen und ein drittes Mal hinzufahren. Was für eine Umweltverschmutzung und Zeitverbrauch! Und letztendlich zahlt man ja als Bürger auch die*

Recyclinghofnutzung mit. Es ist also doppelt unverständlich, wenn ich dann mal was habe, wieso ich dann wegen etwas zu viel eine Kostenpflichtige Stelle anfahren soll!!!

- **Kommentar zum Thema Müllvermeidung am Bau**
Der Bausektor (vor allem die hier verwendeten Materialien) hat einen signifikanten Anteil am Abfallaufkommen und auch den CO₂ Emissionen, lokal und weltweit. Insbesondere die (aufgrund des Klimawandels) dringend nötigen energetischen Sanierungen der Wohnhäuser, aber auch die Wohnungsknappheit in den Städten, machen aber eine Intensivierung der Arbeiten in diesem Sektor nötig. Deshalb müssen hier dringendst Verbesserungen erreicht werden: 1. Renovieren statt Abbrechen (allein die Zementherstellung verursacht hohe Kosten in der Entsorgung und ca. 8% der weltweiten CO₂ Emissionen) 2. Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen und/oder recycelte Baustoffe verwenden. Hierbei ist im Sinne der CO₂ Einsparung auch der Energieverbrauch bei der Herstellung zu bedenken. 3. Beim Bau gleich den Rückbau mitbedenken, Stichwort „Rückbaubeschreibung“. Hierbei versucht man gleich so zu bauen, dass sich die unterschiedlichen Materialien möglichst einfach und sauber trennen lassen. 4. Während des Bauprozesses und des Rückbaus Materialien trennen und recyceln. Auf die genannten Punkte könnte die Stadt z.B. über Bebauungspläne Einfluss nehmen. Zumindest jedoch bei eigenen Bautätigkeiten (und derer von städtischen Betrieben wie der WBG Fürth) kann die Stadt eigene, nachhaltige Maßstäbe setzen.

4. DOKUMENTATION DIALOG MIT STAKEHOLDERN ZU ANALYSEERGEBNISSEN, 23. MÄRZ 2021

Einordnung

Im Sommer letzten Jahres nahmen die beiden Klimaschutzmanager*innen Theresa Dorn und Dominik Wiehl ihre Arbeit für das Klimaschutzkonzept der Stadt auf. Nun liegen die Ergebnisse der Energie- und Treibhausgasbilanz, der Szenarienentwicklung sowie der Potenzialanalyse vor. Diese wurden u.a. in der Veranstaltung für organisierte Interessensgruppen der Stadt Fürth am 23.03.2021 vorgestellt. In zwei Diskussionsgruppen konnten Einschätzungen und weitere Anregungen hierzu gegeben werden.

Begrüßung

3. Bürgermeister Dietmar Helm

Nachdem sich die rund 40 Teilnehmenden im virtuellen Veranstaltungsraum eingefunden hatten, begrüßte der 3. Bürgermeister Dietmar Helm alle Teilnehmenden und zeigte kurz die Hintergründe zur heutigen Veranstaltung auf. Hier verwies er besonders auf das Jahr 2019 in welchem zahlreiche wegweisende Beschlüsse für den Klimaschutz im Stadtrat gefasst wurden - so wie der Beschluss Fürth solle Klimaschutzstadt werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sei jedoch ein übergreifendes Konzept notwendig. Für Wirtschaft und den Erhalt von Wohlstand seien Planbarkeit und Ergebnisse wichtig. Daher sei es eine Verpflichtung die Erderwärmung zu stoppen, so Helm. Das Klimaschutzkonzept, welches nun erstellt wird, soll hierfür den strategischen Überbau für die zukünftige Entwicklung der Stadt liefern.

Vorstellung Ziele und Agenda

Kerstin Seeger

Im Anschluss daran wurde durch die Moderatorin Kerstin Seeger ein kurzer Blick auf die Ergebnisse der anfänglichen Umfrage geworfen. Dort gaben die Teilnehmenden an, zu welchem Bereich sie sich zuordnen würden (Abbildung 1).

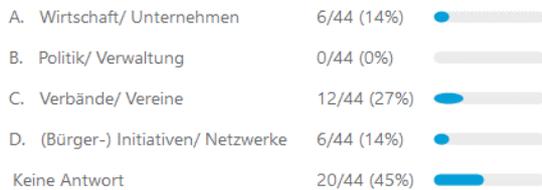


Abbildung 10: Umfrageergebnis: Welchem Bereich ordnen Sie

Nach dieser kurzen Einordnung wurden der Ablauf (Abbildung 2) und die Ziele der dreistündigen Veranstaltung erläutert.

DIALOG-VERANSTALTUNG (online) für organisierte Interessensgruppen - Das Klimaschutzkonzept der Stadt Fürth -

23. März 2021, 16.30 bis 19.30 Uhr

PROGRAMM

Zeit	Programmpunkt
16:15 Uhr	Einfinden inkl. Umfrage, ggf. Klärung technischer Fragen
16:30 Uhr	Begrüßung 3. Bürgermeister Dietmar Helm
16:40 Uhr	Ziele & Agenda Kerstin Seeger, Moderation
16:50 Uhr	Interview mit dem Klimaschutzmanagement: Die Erstellung des Klimaschutzkonzepts der Stadt Fürth Theresa Dorn & Dominik Wiehl Klimaschutzmanager*in Stadt Fürth
17:05 Uhr	Vorstellung der Analyse-Ergebnisse: Energie- und Treibhausgasbilanzierung, Potenzialanalyse, Szenarienentwicklung René Werler & Tobias Buchholz von seecon Ingenieure
17:45 Uhr	Pause
18:00 Uhr	Diskussion der Ergebnisse aus den Bereichen <ul style="list-style-type: none">WirtschaftPrivate HaushalteVerkehr
19:15 Uhr	Politisches Blitzlicht und Vorstellung der nächsten Schritte 3. Bürgermeister Dietmar Helm Kerstin Seeger
19:30 Uhr	Ende der Veranstaltung

Abbildung 9: Programm zur Veranstaltung

Interview mit dem Klimaschutzmanagement: Die Erstellung des Klimaschutzkonzepts der Stadt Fürth

Kerstin Seeger, Theresa Dorn und Dominik Wiehl

Im Anschluss daran leitete Frau Seeger zu einem Kurzinterview mit den beiden Klimaschutzmanager*innen über, um Hintergründe zum Klimaschutzkonzept genauer zu beleuchten. Eingeleitet wurde mit der Frage, was die Aufgaben des Klimaschutzmanagements bei der Stadt sind. Dominik Wiehl führte hierzu aus, dass sie seit letztem Sommer bei der Stadt angestellt sind. Er wies darauf hin, dass die beiden Stellen aus Bundesmitteln gefördert und zunächst auf zwei Jahre befristet sind. Der Ursprung zur Stellenschaffung liegt aber im Stadtratsbeschluss vom Juli 2019, in welchem neben anderen Beschlüssen zum Klimaschutz u.a. auch entschieden wurde, dass sich Fürth zur „Klimaschutzstadt“ entwickeln soll und hierfür zwei Stellen für die Erstellung des Klimaschutzkonzepts geschaffen werden sollen. Er ergänzte, dass hier jedoch nicht bei „null“ angefangen wird, sondern das Klimaschutzkonzept bspw. auf dem Klimaschutzfahrplan von 2008 oder dem Energienutzungsplan der Stadt aus dem Jahr 2018 aufbaut und zudem noch die breit aufgestellte aktive Stadtgesellschaft ebenfalls auf vielen Ebenen bereits wichtige Arbeit geleistet hat. Das Konzept soll schließlich als strategische Entscheidungsgrundlage für die gesamte Stadt und auf allen Ebenen dienen. Klimaschutz sei sowohl für die Verwaltung, als auch auf Ebene der verschiedenen Akteure aus Politik und Bürger*innen bzw. Zivilgesellschaft, eine Querschnittsaufgabe. Daher sei es auch wichtig auf dieses lokale Wissen zurückzugreifen. Dies sei besonders im Rahmen der anstehenden Maßnahmenentwicklung wichtig, um ein schlüssiges Gesamtkonzept zu erarbeiten.

An Theresa Dorn wurde die Frage gerichtet, in welchem Erarbeitungsstand sich das Klimaschutzkonzept derzeit befinde. Wichtiger Meilenstein sei hier die Analyse des Ist-Zustands der Stadt, d.h. die Energie- und Treibhausgasbilanz, sowie die möglichen Szenarien für den Klimaschutz der Stadt und mögliche Potenziale für den Klimaschutz, weshalb man auch mit dieser und weiteren Veranstaltungen zu den Ergebnissen in den Dialog tritt. Darauf aufbauend werden Strategien zur Treibhausgasminderung entwickelt, welche an konkrete Handlungsfelder gekoppelt sind.

Handlungsfelder im Klimaschutzkonzept:

- Erneuerbare Energien, Wärme- Kältenutzung
- Mobilität
- Abwasser, Abfall
- Stadtbegrünung
- Flächenmanagement
- Klimawandelanpassung
- GHD
- Private Haushalte
- IT-Infrastruktur, Liegenschaften, Straßenbeleuchtung

Zudem wurden im Rahmen einer Bestandsanalyse in den letzten Monaten zahlreiche interne Dokumente gesichtet, welche im Zusammenhang mit den Handlungsfeldern und den Klimaschutzbemühungen der Stadt stehen. Seitens der Verwaltung wurden der „Lenkungsreis Klimaschutz“ ins Leben gerufen, um die interne Zusammenarbeit in Bezug auf Klimaschutz zu schärfen. Darüber hinaus wurde auch die breite Öffentlichkeit in einer Auftaktveranstaltung im Dezember informiert und konnte sich in einem Online-Forum einbringen, wodurch bereits wichtige Hinweise für die verschiedenen Handlungsfelder gegeben wurden.

Daran schloss auch die abschließende Frage an, welche auf die Wichtigkeit der Einbindung der Öffentlichkeit bezogen war. Hier wurde betont, dass gerade die Menschen, welche in Fürth arbeiten, leben und sich engagieren am besten Bescheid wissen und somit die Weisheit der Vielen genutzt wird, um verschieden Perspektiven einzubeziehen. Aber auch für die künftige Umsetzung sei die Einbeziehung der Leute vor Ort unabdingbar.

Vorstellung der Analyse-Ergebnisse: Energie- und Treibhausgasbilanzierung, Potenzialanalyse, Szenarienentwicklung

Rene Werler & Tobias Buchholz seecon Ingenieure

Nach den Ausführungen der beiden Klimaschutzmanager*innen folgte die Vorstellung zunächst der Ergebnisse der Energie- und Treibhausgasbilanz durch Herrn Werler, des beauftragten Ingenieurbüros seecon Ingenieure GmbH.

Er erläuterte zunächst die kommunalen Grenzen der Bilanz, welche sich aus der zwischenzeitlich einheitlichen Systematik zur Bilanzierung BSKO (Bilanzierungssystematik kommunal) ergeben. Entgegen früherer Bilanzierungsmethoden werden heute bspw. explizit auch weitere Treibhausgase wie Methan oder Lachgas mitbilanziert. Darüber hinaus findet auch im Bereich der Energiegewinnung eine Berücksichtigung der Vorketten statt.

Im Weiteren wurde dargestellt, dass die Ergebnisse einer kommunalen Bilanz nicht mit dem CO₂-Fußabdruck, welchen man beispielsweise mit verschiedenen Online-Rechnern wie dem vom Umwelt-Bundesamt (UBA) berechnen kann, vergleichbar sind. Der Grund hierfür liegt einerseits in Emissionen in den Bereichen der Ernährung und Konsum, welche in einer territorialen Bilanz nicht erfasst werden. Genauso werden Emissionen, welche die Bürger*innen der Stadt außerhalb der Stadtgrenzen verursachen, in einer Territorial-Bilanz nicht erfasst.

Anschließend erfolgte ein Überblick über den gesamten Energieverbrauch in der Stadt Fürth. Dieser ist bis etwa 2017 leicht angestiegen und war 2018 wieder leicht rückgängig. Danach folgte eine Aufschlüsselung der Anteile der betrachteten Sektoren Verkehr, Private Haushalte, Kommunale Einrichtungen, Industrie sowie Gewerbe, Handel, Dienstleistung am Energieverbrauch bzw. den jeweils zuzuordnenden Emissionen. Diese Emissionen wurden dann in ihrer Verteilung den verschiedenen Energieträger und den mit ihnen verbundenen Emissionen veranschaulicht. Dabei wurde hervorgehoben, dass verständlicherweise die Emissionen durch die Erzeugung von erneuerbare Wärme, wie etwa durch Holz-Pellets, vergleichsweise geringer zu anderen Energieträgern sind.

Es folgte ein aufgeschlüsselter Überblick über den Anteil der verschiedenen Sektoren am Wärme- sowie Stromverbrauch. In diesem Zusammenhang wurde von einem Teilnehmenden gefragt, ob die Kläranlage hier ebenfalls erfasst sei. Herr Werler wies darauf hin, dass die Abgrenzung im Sektor Gewerbe, Handel, Dienstleistung nicht zu 100 % scharf vorgenommen werden kann, im Gegensatz zum Bereich Industrie. Denn bei letzterem sind Unternehmen verpflichtet ab einer bestimmten Schwelle ihren Verbrauch zu melden. Jedoch sei die Kläranlage in den Gesamtdaten erfasst.

Im Weiteren wurde der Wärmemix in der Stadt dargestellt. Dabei wurde erkennbar, dass hierfür noch zu über 90 % auf fossile Energieträger zurückgegriffen wird, während der Rest mit erneuerbaren Energien bzw. Nahwärme gedeckt wird. Auch wurde darauf hingewiesen, dass Wärmepumpen praktisch dem Bereich Umweltwärme entsprechen und somit hier gut erfasst seien. Der Bereich Nah- und Fernwärme umfasst zudem auch Contracting-Anlagen der infra. Bei den privaten Haushalten wurde deutlich, dass auch hier noch ein erheblicher Anteil von knapp 23 % mit Heizöl heizt. Im Chat fragte eine Teilnehmerin, ob die BHKWs (Blockheizkraftwerke) wirklich regenerativ sind und eine andere Teilnehmerin wollte wissen woraus die Nah- bzw. Fernwärme erzeugt wird. Es wurde erklärt, dass die vier größeren Wärmenetze der infra Großteils mit Contracting-BHKWs betrieben werden. Dies sei Grundsätzlich bereits deutlich besser als eine reine Gasheizung. *(Anmerkung: Zudem setzt die infra Biogas aus dem infra-eigenen Bio-Energie-Zentrum (BEZ) bei Langenzenn für ihre BHKWs ein. In Wärmenetz bei der Vacher Straße kommt zudem ein großer Holzhackschnitzelkessel zum Einsatz).*

Es folgte ein Überblick zur Stromerzeugung aus Erneuerbaren Energien im Stadtgebiet. Hier zeigte sich, dass etwa 12,5 % auf dem Stadtgebiet erzeugt werden, der Rest jedoch importiert werden muss. Hier warf ein Teilnehmer im Chat die Frage auf, ob auch die Vorkette (landwirtschaftliche Produktion, Transport) bei Biogas berücksichtigt werde. Es wurde erklärt, dass in der Betrachtung kein Emissionsfaktor „null“ sei: Egal ob Windrad, Biogas oder andere Erneuerbare Energien, die Vorkette werde stets mit betrachtet. Die nächste Grafik sollte verdeutlichen, dass beim lokalen Strommix auch bspw. Anlagen der infra berücksichtigt werden können, welche außerhalb des Stadtgebiets liegen, wodurch die Summe des Anteils der Erneuerbaren etwas ansteige.

Weiter ging es nun mit der Betrachtung des Verkehrs. Eine Übersicht stellte die Emissionen, unterteilt in Schienenverkehr, Verkehr inner- und außerorts, Autobahn und Binnenschifffahrt, dar. Dabei wurde geklärt, dass die Stadt einen großen Einfluss auf den Verkehr des Bereichs „innerorts“ sowie in größerem Maße auch im Bereich „außerorts“ besitzt. Anschließend wurde an einer Grafik - ohne den Anteil der Autobahn - verdeutlicht, dass dennoch im Bereich des PKW-Verkehrs der größte Hebel zur Emissionsreduktion liege, welcher u.a. durch einen besseren Energieträgermix beeinflusst werden

könne. Zur Verteilung des PKW-Verkehrs informierte sich ein Teilnehmer im Chat, wie dieser generell auf „Autobahn“ und „innerorts“ verteilt ist. Dieser sei im Verkehrsmodell hinterlegt, welches den Berechnungen zugrunde liegt, weshalb eine Verteilung ähnlich der vorhergehenden Grafik anzunehmen ist. Zum besseren Verständnis fragte ein Teilnehmer nach den Daten, welche den Berechnungen zugrunde liegen. Hier wurde auf das sog. TREMOD-Verkehrsmodell verwiesen, welches in der Bilanzierungssoftware hinterlegt ist und in seiner Datengrundlage bereits sehr genau sei. Zudem fragte ein Teilnehmer ob die Südwesttangente dem Bereich Autobahn zugeordnet ist. *Anmerkung (1): Die Südwesttangente ist eine Bundesstraße und fällt daher in die Kategorie „außerorts“.*

Anmerkung (2). In der Veranstaltung wurde kurz diskutiert, ob der Autobahnanteil für Fürth so korrekt ist. Hier hat sich in der Tat ein Berechnungsfehler eingeschlichen, weshalb der Anteil der Autobahn statt knapp 44 % nun 27,5 % beträgt. Dies führte auch zu leichten Verschiebungen bei den verschiedenen Verkehrskategorien, weshalb insbesondere der PKW-Anteil nunmehr 69,8 % statt 74,1 % beträgt. In der hier beigefügten Präsentation sind daher die korrigierten Werte angegeben.

Nachfolgend wurden die Treibhausgasemissionen in CO₂-Äquivalenten pro Einwohner*in genauer betrachtet. Hier ist eine leicht rückläufige Entwicklung zu beobachten, was einerseits auf den Bevölkerungszuwachs der Stadt und andererseits besonders auf die Verbesserung des bundesdeutschen Energiemix bei der Stromerzeugung zurückzuführen ist.

Die Unterschiede, welche sich aus der älteren Bilanz des Energienutzungsplans zu der jetzigen Bilanz ergeben, wurden ebenfalls dargelegt. Die Unterschiede ergeben sich insbesondere aus genaueren und zwischenzeitlich durch Schornsteinfeger einheitlich erfasste Daten zu Feuerstätten, welche auch künftige Entwicklungen bei Öl-, Gas- oder Holzheizungen besser vergleichbar machen. Zudem gibt es Unterschiede innerhalb der BSKO-Methodik, welche jedoch aufgrund ihrer deutschlandweiten Vereinheitlichung nun auch eine langfristige Vergleichbarkeit sicherstellt.

Auch ein Vergleich zur Stadt Erlangen wurde gezogen. Zwar liegen hier die pro-Kopf-Emissionen im Durchschnitt höher, jedoch lässt sich dies beispielsweise auf den höheren Anteil an Autobahnen sowie den größeren Wirtschafts-Sektor zurückführen. Die Verbräuche der privaten Haushalte hingegen sind vergleichsweise sehr ähnlich. Im bundesdeutschen Vergleich liegt Fürth zwar unter dem Durchschnitt. Dies lässt sich jedoch darauf zurückführen, dass städtische Infrastruktur im Vergleich zu Flächenlandkreisen auf mehr Menschen verteilt, da in Städten letztlich alles verdichteter sei.

Es wurde noch ein Überblick über bisherige Zielstellungen und Entwicklungstendenzen im Klimaschutz der Stadt gegeben. Hier wurde erkennbar, dass bspw. die Gesamtemissionen der Stadt seit 1990 bis 2018 um rund 7% abgenommen haben. Aufgrund des Bevölkerungswachstums sind die Pro-Kopf-Emissionen somit um etwa 24,7% gesunken womit das Ziel der Stadt für 2020 erreicht wird.

Im Anschluss hieran folgte eine Einordnung der klimapolitischen Rahmenbedingungen der nationalen und internationalen Ebenen. Hier wurde verdeutlicht, dass die internationalen Bestrebungen eine Begrenzung der Erwärmung auf deutlich unter 2°C bzw. auf 1,5°C zum Ziel haben. Auf dieses 1,5°-Ziel sei die Zielstellung Deutschlands im Rahmen des Klimaschutzgesetzes jedoch noch nicht angepasst, da dieses auf alten Zielen basiere. Die Ziele im Bayerischen Klimaschutzgesetz von 2020 seien jedoch besonders beim Ziel der Pro-Kopf-Emissionen von weniger als 5 t/EW ebenfalls noch nicht ausreichend, in Hinblick auf die internationalen Bestrebungen. Aus diesem Grund wurde in der Szenarienbetrachtung der sog. CO₂-Restbudget-Ansatz gewählt, welchem die internationalen Ziele zugrunde liegen und somit vier mehr oder minder ambitionierte Ziele für die Stadt vorschlägt, wenngleich von wissenschaftlicher Seite die beiden 1,5°-Ziele als notwendig empfohlen werden. Hier wurde ebenfalls noch ein Vergleich mit den Nachbarkommunen bzw. weiteren bayerischen Städten gezogen und welche Ziele zum Zeitpunkt der Klimaneutralität hier bereits gesteckt wurden.

Im Weiteren wurde verschiedene Szenarien verglichen. Hier wurden u.a. die Trendfortschreibung mit einem Entwicklungspfad basierend auf dem 1,5°-Ziel mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % verglichen. Dabei ist in jedem farblich unterscheidbaren Szenario das Budget über alle Jahre aufsummiert gleich. Zudem verbleiben hier in jedem Szenario noch 0,5 t Restemissionen pro Jahr, welche nach aktuellem Stand der Diskussionen noch vertretbar wären. Es wurde jedoch verdeutlicht, dass insbesondere mit einer Weiterführung des aktuellen Trends bereits im Jahr 2028 das Budget aufgebraucht wäre, was ähnlich auch beim Klimaschutzplan der Bundesregierung der Fall wäre. Würde das Restbudget in einem nichtlinearen Verlauf verbraucht, müsste die Klimaneutralität der Stadt spätestens im Jahr 2040 erreichen werden.

Damit ein solcher Entwicklungspfad möglich wird, wurden im Weiteren dargelegt, dass hierfür im Jahr 2030 die Emissionen pro Einwohner bereits nur noch 1,7 t betragen dürften, wofür entsprechende Potenziale aktiviert werden müssen.

Daher wurde nun aufgezeigt, welche Ansatzpunkte für Kommunen existieren. Zwar sind die Handlungsmöglichkeiten für Kommunen beschränkt, da vieles auf höheren Eben wie bspw. der Bundesebene entschieden bzw. gesteuert wird. Dennoch bestehen besonders durch Vermeidung und Verlagerung von THG-Emissionen Möglichkeiten für die Kommune.

Potenziale bietet daher der Verkehrssektor, bei welchem im Modal Split eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs auf 25 % bis 2030 anzustreben wäre, was durchaus sehr ambitioniert wäre.

In der Vergangenheit war Fürth zudem auf den vorderen Plätzen in der „Solarbundesliga“ vertreten. Diese ist jedoch derzeit ausgesetzt, wobei die Stadt am jüngst initiierten „Wattbewerb“ teilnimmt.

Es wurde anschließend erklärt wie sich Fürth als Solarstadt weiterentwickeln müsste. Eine Trendfortschreibung würde auch hier nicht genügen, wenngleich eine Orientierung an den Ausbauzielen auf Bundesebene deutlich besser wäre und machbar erscheint. Aktuell wird hier noch erarbeitet was dies als Konsequenz bspw. für die Stadtplanung bedeuten würde.

Großes Potenzial bietet auch ein Umschwung auf einen zukunftsfähigen Wärmemix. Hier sei ein großer Umschwung nötig, da es keine Option wäre, die vorhandenen Ölheizungen durch Gas zu ersetzen. Daher wären auch Wärmenetze sinnvoll.

Abschließend wurde aufgezeigt, dass auch zusätzlich mit einer Steigerung der Sanierungsquote auf 3 % in Verbindung mit den zuvor erörterten Potenzialen eine Reduktion der Emissionen auf 1,7 t/EW nicht zu erreichen sei. Was hier noch möglich wäre, werde in den nächsten Wochen erarbeitet um diese Lücke zu schließen. Hiermit wurde die Vorstellung der Analyseergebnisse abgeschlossen und alle Teilnehmenden konnten in eine kurze Pause gehen.

Diskussion der Ergebnisse aus den Bereichen Wirtschaft, Private Haushalte, Verkehr

Nach der Pause wurden zwei virtuelle Gruppenräume eröffnet und die Teilnehmenden jeweils zugeordnet. Ausgangspunkt der Diskussion sollten die vorgestellten Ergebnisse sowie darauf aufbauende Leitfragen sein.

Leitfragen

- Gibt es generelle Rückmeldungen zu den Analysen? Sind aus Ihrer fachlichen Perspektive heraus die Einschätzungen und bisherigen Schlussfolgerungen nachvollziehbar?
- Unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und Ihres Fachbereiches, wo sollte Fürth in 15 Jahren stehen?
- Welche Potenziale für mehr Klimaschutz gibt es in den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, private Haushalte Ihrer Meinung nach?
- Welche Besonderheiten und/ oder Hürden gibt es bei den Potenzialen, wie können dieses ggf. gelöst werden?

Die Ergebnisse der Gruppendiskussionen werden auf den nächsten Seiten dargestellt.

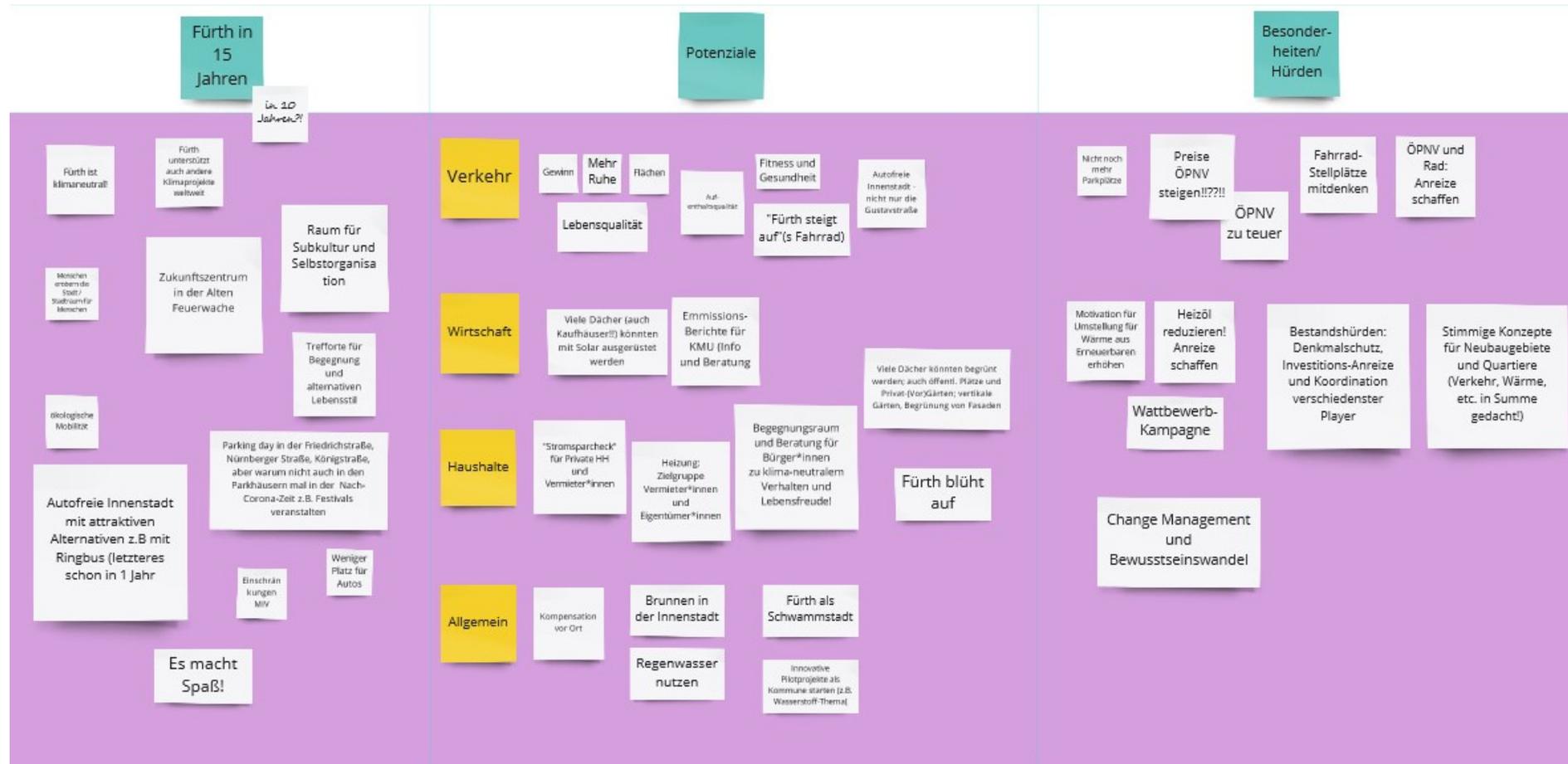


Abbildung 11: Pinnwand mit den Ergebnissen der Diskussion aus Gruppe 1

Gibt es generelle Rückmeldungen zu den Analysen? Sind aus Ihrer fachlichen Perspektive heraus die Einschätzungen und bisherigen Schlussfolgerungen nachvollziehbar?

Eine Vertretung des ADFC äußerte sich „schockiert“ über den hohen Anteil der verkehrlichen Emissionen bezogen auf die Kategorie **Autobahn** mit über 40 %. Er regte an sich hier noch konkreter mit den Hintergründen auseinanderzusetzen. *[Anmerkung: Aufgrund der Kommentare während der Veranstaltung wurden die Berechnungen nochmals geprüft. Hier hatte sich tatsächlich leider ein Fehler im Datenursprung eingeschlichen. Der Anteil an Emissionen in der Kategorie Autobahn beläuft sich nun auf 27,5 %.]*

Aus der Wirtschaft wurde sich zur vorgestellten Entwicklung des **Modal Split** geäußert und herausgestellt, dass sich dieser seit ca. 15 Jahren relativ gleich verhält. Die Wirtschaftsvertretung schlussfolgerte, dass die Stadt Infrastrukturen nur wenig ausbaue bzw. geringe Anreize für eine Änderung des Modal Splits geschaffen habe.

Eine Rückfrage aus der Wirtschaft bezog sich zudem darauf, ob die sog. „Scope 3 Emissionen“, aus der Bilanzierungsmethode Greenhousegas-Protocol, ebenfalls berücksichtigt sind. *[Anmerkung: Darin sind laut der Website des Carbon Trust die folgenden Bereiche enthalten: „Gekaufte Waren und Dienstleistungen, Geschäftsreisen, Pendler, Abfallentsorgung, Verwendung verkaufter Produkte, Transport und Lieferung (Up- und Downstream), Investitionen, Leasingobjekte und Franchise“].* Herr Werler der Firma seecon betonte, dass in der Bilanzierung nur die Endenergieverbräuche und keine weiteren Betrachtungen einbezogen wurden.

Unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und Ihres Fachbereiches, wo sollte Fürth in 15 Jahren stehen?

Beim Blick in die Zukunft wurde geäußert, dass Fürth bis 2035 **klimateutral** sein sollte. Daneben betonte eine Teilnehmerin Fürths globale Verantwortung im Sinne der **Unterstützung von weltweiten Projekten** und **Kompensationsleistungen** von Emissionen in sinnvollen Bereichen. Außerdem wurde die Frage aufgeworfen, ob 15 Jahre zu langfristig gedacht sei: es sollte an **näheren Zielen** gearbeitet werden, da ggf. nicht mehr ausreichend Zeit zum Handeln vorhanden sei.

Welche Potenziale für mehr Klimaschutz gibt es in den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, private Haushalte Ihrer Meinung nach? Welche Besonderheiten und/ oder Hürden gibt es bei den Potenzialen, wie können dieses ggf. gelöst werden?

Wichtige Klimaschutzpotenziale bei der Stadt Fürth liegen im Verkehrsbereich. Da der MIV als wesentlicher Treiber von Emissionen festgestellt wurde, wäre eine Veränderung zur nachhaltigen Mobilität nötig. Dies bedeute u.a. die **Förderung** des Rad- und Fußverkehrs sowie die Verwirklichung von **Einschränkungen im MIV** und dem Verkehr, der viel Platz benötige. Eine begünstigende Komponente des MIVs sei der kostenlose **Parkraum** in Fürth – dieser ziehe den Verkehr in die Stadt.

Eine Teilnehmerin verwies beim Thema „Platz“ auf den **Parking-Day**, der zeige, dass in Fürth Potenzial für eine **autofreie Innenstadt** vorhanden sei. Auch Parkhäuser könnten beispielsweise für kulturelle

Veranstaltungen genutzt werden. Studien zufolge, so ein Teilnehmer, profitiere der **Einzelhandel** von einer autofreien Innenstadt – dies müsse breit kommuniziert werden, da die Annahme oftmals eine andere sei.

Kostenlose Shuttlebus-Systeme als Ring um die Innenstadt könnten eine Verkehrswende erleichtern – die derzeitig steigenden ÖPNV-Preise seien jedoch kontraproduktiv. Eine **Finanzierung des ÖPNVs** könne beispielsweise durch steigende Parkgebühren geregelt werden. Eine gute **Taktung**, insbesondere in die Randbezirke, sei zudem notwendig.

Auch ein **gut angebundenes Radwegenetz**, z. B. an Begegnungsflächen, wurde benannt. **Verkehrssicherheit** und **Radstellplätze** böten zudem Ausbaupotenzial.

Beim Thema Verkehr sollten aber nicht nur Einschränkungen, sondern auch positive Effekte auf die **Lebensqualität** bedacht werden und Menschen mitgenommen werden: Durch eine andere Verteilung des Verkehrs würde mehr **Ruhe** sowie, **Flächen für Begrünung, Aufenthalt und Begegnung** entstehen können. Ein weiterer positiver Effekt nachhaltiger Mobilität sei, dass die Fortbewegung zu Fuß oder per Rad auch der **Gesundheit** diene.

Auch der Themenbereich Energie wurde behandelt: Dabei wurde viel Potenzial für die Energieerzeugung in Form von **PV-Anlagen auf Dächern von Gewerbeimmobilien** gesehen. Hier sollte verstärkt **geprüft** werden, ob diese Potenziale statisch und technisch umsetzbar wären. Für Privatpersonen wurde ein **Solaratlas bzw. –kataster** angeregt, in dem sich diese unkompliziert über Möglichkeiten auf den eigenen Dachflächen erkundigen können. *[Anmerkung: Ein Solardachkataster wird derzeit von der Stadt beauftragt und erstellt.]* Der „**Wattbewerb**“ soll in der Stadt private Haushalte ansprechen, aber auch die Industrie erreichen, bei der großes Potenzial liege. Ein Vorschlag belief sich auf die Finanzierung von PV-Anlagen und Sanierungen: Durch eine **Bürgerstiftung** könnte ggf. das nötige Kapital zur Umrüstung generiert werden.

Aus der Wirtschaft wurde sich dafür ausgesprochen, den in den Analysen identifizierten Hebel „**Heizöl**“ im Sektor private Haushalte für eine Reduktion an Treibhausgasen zu nutzen – ggf. über Anreize. Im privaten Bereich wurde außerdem der **Stromsparcheck** als Potenzial angesprochen, der sich insbesondere an die Zielgruppe der **einkommensschwachen Haushalte** richtet und u.a. LEDs sowie Wassersparer verteilt. Über vorwiegend **finanzielle Anreize** konnten hier seit Beginn bereits über 2.600 Tonnen CO₂ eingespart und ca. 2.300 Haushalte beraten werden. Neben dieser Gruppe sollten aber auch die **übrigen Haushalte** sowie insbesondere die der **Mieter*innen** nicht vergessen werden – auch wenn deren Handlungsspielraum teilweise sehr begrenzt ist. Deshalb sind auch **Vermieter*innen** beim Thema Heizwärme eine wichtige Zielgruppe.

Ein Teilnehmer merkte an, dass die **Energieversorgung bei Wohnblöcken** oftmals zu hohe kostentechnische Hürden aufweise und gehofft wird, dass **zukünftige BHKWs bessere Konditionen** aufweisen würden, so dass sich eine Umstellung rentiere. Für neue Bauvorhaben und Quartierslösungen sollten zudem **stimmige Konzepte unter Berücksichtigung der Sektorenkopplung** erarbeitet werden. Dies betreffe u. a. den Verkehrsbereich (E-Mobilität, Lastenräder) als auch die Energieerzeugung (Mieterstrommodelle, PV-Anlagen).

Aber auch Hürden nannten die Teilnehmenden im Themenbereich Energie: Dies seien beispielsweise hohe **Abstimmungsaufwände**. Zudem würden Quartiere oftmals nicht als Summe betrachtet. Im Bestand lägen Hürden zudem beim **Denkmalschutz** und bei der Übernahme von **Investitionskosten** und der Klärung von **Eigentumsverhältnissen** im Vermieter-Mieter-Verhältnis. Fürth sei außerdem historisch geprägt von dezentralen Wärmesystemen; eine **Umstellung auf Nah- oder Fernwärme** und die damit

verbundene **Motivation** der unterschiedlichen Eigentümer*innen sei derzeit nach Einschätzung des Energieexperten nahezu unmöglich. Beim Thema Nah- und Fernwärme wurde zudem angesprochen, dass eine **Nahrungsmittelkonkurrenz**, z. B. bei der Verarbeitung von Mais bei der Biogas-Gewinnung, vermieden werden sollte.

Im Bereich der **Innovationen** wurde aus der Wirtschaft die **kommunale Verantwortung** unterstrichen, um Pilotprojekte im Bereich Sektorenkopplung, Wasserstoff und im Verkehrsbereich zu verwirklichen.

Ein weiterer Bereich, der durch die Teilnehmenden angesprochen wurde, war das Thema Stadtgrün. Ein Teilnehmer plädierte für ein Gegengewicht zur kompakten, dichten Bebauung Fürths in Form von mehr Grün. Bei **Umgestaltungen von Flächen**, z. B. **Hinterhöfen**, sollte darauf geachtet werden und, statt beispielsweise weiterer Stellplätze, mehr Grün geschaffen werden. Zudem wurden Dächer, öffentliche Plätze, (Vor-) Gärten und Fassadenbegrünung als Potenzialflächen genannt. **Anreize** für eine Begrünung sollten geschaffen werden. Das **städtische Förderprogramm** „Fürth blüht auf“ sei hier ein gutes Beispiel Menschen zu sensibilisieren und auch zu motivieren. Eine Installation von (**Trinkwasser-**) **Brunnen** in der Innenstadt dienen auch zur Bewässerung der Grünflächen. Die **Regenwassernutzung** spiele zukünftig außerdem eine Rolle und hier insbesondere das Konzept der **Schwammstadt**.

Das Thema Grün trage außerdem zur **Kompensation** von Treibhausgasen bei: Durch Aufforstungs- oder Dachbegrünungs-Maßnahmen könnte diese beispielsweise direkt vor Ort durchgeführt werden.

Die Teilnehmenden diskutierten auch Begegnungs- und Beratungsstätten. Bei diesen sollten klimaneutrales Verhalten im Zentrum stehen. Bereits **bestehende Angebote** z. B. durch die Frauenwerkstatt M17 oder Bluepingu könnten in **gemeinsame Räumlichkeiten** integriert werden. Ein „Zukunftszentrum“ könnte vor allem bei der **Umsetzung von Maßnahmen und kleineren Projekten** aktiv werden. Beispielhaft wurde die Alte Feuerwache als ein mögliches Zentrum genannt. Eine solche Stätte solle auch zur **Selbstorganisation**, zum Teilen, Helfen, Förderung von Bürgerbeteiligung und als Raum für Subkultur genutzt werden.

Neben technischer Ideen sollte generell das **Change Management** nicht zu kurz kommen, das den Menschen in Fürth eine Umstellung erleichtern, gute Ideen auch gut „verkaufen“, Spaß an der Sache vermitteln und Bewusstsein schaffen lässt.

Auch im Bereich der Wirtschaft könnten Anreize zur Emissionsreduktion geschaffen werden. **Betriebliche Emissions-Bilanzen** könnten verbreiteter erstellt werden; dies würde zu einer Sensibilisierung und Information über Stellhebel für mehr Klimaschutz führen.

Gruppe: Moderation Diana Perkins & Dokumentation Dominik Wiehl

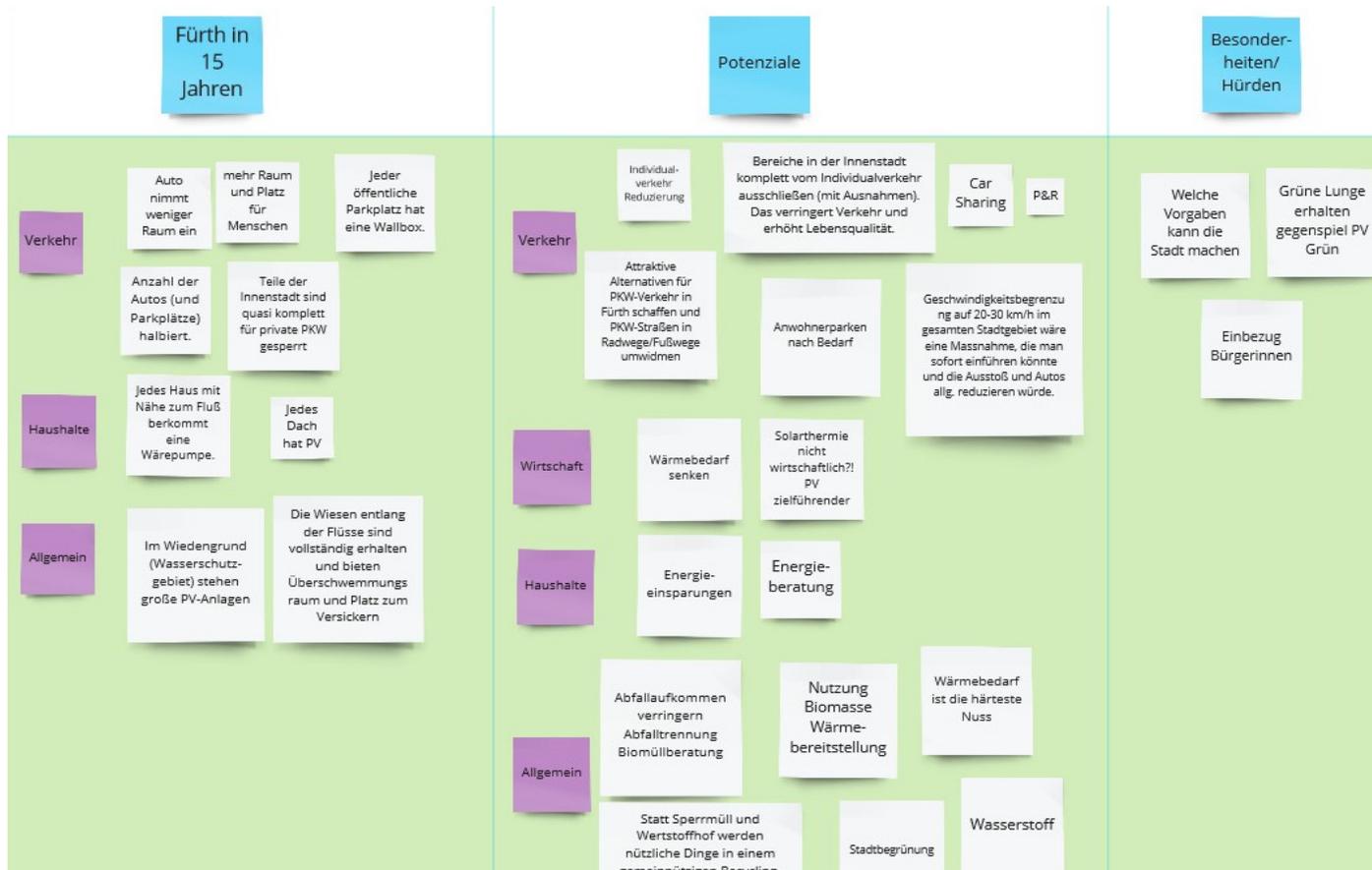


Abbildung 12: Pinnwand mit den Ergebnissen der Diskussion aus Gruppe 2

Gibt es generelle Rückmeldungen zu den Analysen? Sind aus Ihrer fachlichen Perspektive heraus die Einschätzungen und bisherigen Schlussfolgerungen nachvollziehbar?

Generell wurde sich positiv dazu geäußert, dass nun mit den Analysen auch Fakten auf dem Tisch liegen. Etwas verwundert war eine Teilnehmerin, dass das Ziel **als Solarstadt** nicht erreichbar scheint. Hier verwies Herr Helm darauf, dass seinerzeit der Impuls wichtig war. Aber natürlich sollte auch künftig das Ziel weiterverfolgt werden, weshalb aus seiner Sicht **Photovoltaik** auch auf **denkmalgeschützten Gebäuden** denkbar wäre. Ebenfalls verwies er darauf, dass in diesem Jahr zwei größere Freiflächenanlagen ans Netz gehen werden. Andererseits werden aber auch **Energiewälder** in Zukunft notwendig sein, was letztlich im Konflikt stehen kann.

In Bezug auf die Analysen wurde die Frage gestellt, inwiefern auch künftige **Klimatisierung von Gebäuden** berücksichtigt sei. Es wird von einem gleichbleibenden Stromverbrauch ausgegangen, was jedoch auch bedeutet, dass **Effekte durch Energieeinsparung** bspw. hierfür auch wieder aufgewendet werden.

Unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und Ihres Fachbereiches, wo sollte Fürth in 15 Jahren stehen? Welche Potenziale für mehr Klimaschutz gibt es in den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, private Haushalte Ihrer Meinung nach?

Im Bereich Abfall wurde darauf hingewiesen, dass mit Hilfe des anfallenden **Biomülls** bei einer Verwertung in einer **Biogasanlage** rund 3 GW Energie gewonnen werden könnten. Dabei wurde auch erwähnt, dass alleine aufgrund der **Methanemissionen** des Biomülls eine energetische Verwertung sinnvoll ist.

Bezüglich des Gebäudebereichs wies Herr Helm darauf hin, dass der nachhaltige **Baustoff Holz** keine Lobby hat, obwohl hier die **CO₂-Speicherung** gegeben wäre. Es wurde auch die Möglichkeit angesprochen, dass in Gebäuden, in der Nähe von Flüssen, **Wärmepumpen** mit dem Flusswasser gekoppelt werden könnten. Es wurde aber auch darauf hingewiesen, dass mit der Gewinnung von Umweltwärme bestimmte Risiken einhergehen. Jedoch könnte bspw. **Abwasserwärme** lokal genutzt werden. Auch **Abwärmepotenziale** der Industrie können für umliegende Wohngebiete genutzt werden. Die **Baugenossenschaft der Spiegelfabrik** bietet **gute Beispiele**, wie den Einsatz von BHKW, die auch für andere Gebäude oder Quartiere nützlich sein könnten.

Zum Thema Verkehr wurde darauf hingewiesen, dass bereits **diverse Initiativen** am Thema **Individualverkehr** dran sind. Es sei bspw. notwendig **Carsharing** leicht zugänglich zu machen und im Gegenzug **Stellplätze zu reduzieren**. In diesem Zusammenhang wird in der **Oststadt** das Ziel verfolgt bis in 15 Jahren ein **fuß- und fahrradfreundliches und somit autoarmes** Quartier zu verwirklichen. Es wurde zudem angeregt, **Anwohnerparkausweise** an die **Bedürftigkeit** der Anwohner*innen zu **knüpfen**. Auch auf die Problematik der derzeitigen **Carsharing-Konzepte** wurde hingewiesen. Bspw. kann in Nürnberg ein geliehenes nur am Ausgangsort abgestellt werden – besser wäre es daher, wenn es überall abgestellt werden könnte um **flexibler** zu sein. In **Fürth** wurde Seitens der Verkehrsplanung das Carsharing gut vorangebracht. Doch auch hier wurden die Stellplätze hin auf **stationäres Sharing** konzipiert. Ein anderes Konzept könnten **Sharing-Inseln** sein, in welchem ein Auto an einem Sammelpunkt in der Nähe des Ziels abgestellt werden kann. Im Gegensatz hierzu ist „free floating“ eher in größeren Städten möglich. Zudem werfen Studien auch die Frage auf, ob durch Carsharing dem **ÖPNV nicht Teilnehmende genommen** würden. Im Zusammenhang mit Möglichkeiten für Park & Ride für Leute die in die Innenstadt gelangen möchten wurde kritisch angemerkt, dass dies alleine vermutlich nur eine geringe Wirkung für das Aufkommen an Autos in der Stadt hat, da wenige Menschen bewusst umsteigen würden, wenn sie

mit 10 Minuten Mehraufwand einen guten Parkplatz in der Innenstadt finden. Daher müsse P&R mit einer Verknappung und Verteuerung des Parkraums in der Innenstadt einhergehen.

Beim Bereich Stadtgrün ist darauf hingewiesen worden, dass es wichtig sei die **Bürger*innen einzubeziehen**, um überall dort zu begrünen wo es auch möglich ist. Ein gutes Beispiel ist hier das „Südstadtgärtla“. Generell wäre auch ein Mehr an Grün in der Stadt wünschenswert.

Zum Thema Energie wurde verdeutlicht, dass jeder Haushalt durch **bewussteren Umgang** Strom einsparen kann, aber auch muss. Auch wurde darauf verwiesen, dass in der Solarbundesliga zwar PV in Fürth vergleichsweise gut, **Solarthermie** wiederum **vergleichsweise wenig** vertreten sei. Jedoch merkte Bürgermeister Helm an, dass die Wirtschaftlichkeit bei Solarthermie oft nicht gegeben ist. Auch können die Themen aufgrund der Rahmenbedingungen erst jetzt besser vorgebracht werden.

Welche Besonderheiten und/ oder Hürden gibt es bei den Potenzialen, wie können dieses ggf. gelöst werden?

Es wurde angeregt etwas wie ein Klima-Dashboard einzurichten. Hier wurde durch die Moderation bestätigt, dass das Klimaschutzkonzept auch eine **Verstetigungsstrategie** umfasst, um u.a. auch den Informationsaustausch nach außen zu fördern. Zwischenzeitlich ist auch der Energienutzungsplan auf der städtischen Website zur Nachvollziehbarkeit verfügbar.

Im Bereich Abfall wurde darauf hingewiesen, dass bspw. die **Abfallstatistik** aufbereitet und miterfasst werden sollte, um bspw. auch im Verlauf der Corona-Krise **Entwicklungen** besser ablesen zu können. Dadurch könnte auch die Entwicklung von Maßnahmen zur **Abfallvermeidung** veranschaulicht werden. Hier wurde vom Klimaschutzmanagement auch noch mal darauf hingewiesen, dass das Thema Abfall im Rahmen der eingangs erwähnten Handlungsfelder erfasst wird.

Von Seiten eines Vertreters der Industrie wurde vorgebracht, dass derzeit bei der Produktion in vielen Bereichen **Erdgas** für die Bereitstellung von **Prozesswärme** zum Einsatz kommt. Wenngleich Bestrebungen bestehen dies zu verbessern, bestünden derzeit **kaum Alternativen** hierzu. **Wasserstoff** könnte zwar als Substitut dienen, jedoch werden hier momentan noch **wenig signifikante Überschüsse** erzeugt, obwohl man selbst im eigenen Unternehmen an allen globalen Unternehmensstandorten bereits Photovoltaik installiert hat, welche praktisch schon komplett für den Eigenverbrauch verwendet wird. Der Wärmebedarf im Gewerbe ist das größte Problem, so auch ein anderer Teilnehmer – eine Reduktion im Verkehr sei hier einfacher, weshalb für dieses Problem dringend eine Strategie gefunden werden muss. Bei Feuerungsanlagen mit Öl und Erdgas müssen daher **Substitute eingesetzt** werden. Generell wurde auch die Frage in den Raum gestellt, welche **Einflussmöglichkeiten** die **Kommune** im Bereich **Wärme** besitzt. Hier wurde durch Herr Buchholz vom beauftragten Ingenieurbüro darauf hingewiesen, dass besonders im Wärmesektor alle Möglichkeiten genutzt werden müssen und es dabei wichtig sei offen für neue Ideen zu sein. Herr Helm wies hier auch darauf hin, dass es verständlicherweise im **Gebäudebestand schwieriger** sei, allerdings kann man beim **Neubau** Seitens der Stadt mit **Satzungen** wirken.

Bezüglich der Energiegewinnung mit **Solaranlagen** wurde darauf hingewiesen, dass die **Auen** hierfür in Hinblick auf die **Trinkwasserversorgung** **problematisch** wären. Änderungen an der Oberfläche würden hierfür lange Aufbereitungswege für das Wasser nach sich ziehen, da die Brunnen nur in rund 6-8m Tiefe liegen. Zudem könnten solche baulichen Maßnahmen den **Luftaustausch** mit der Stadt einschränken. Dies sieht auch der Stadtrat so, da der Nutzen für die Stadtkühlung wichtig sei und der **Wiesengrund** daher **unantastbar** ist. Ein weiterer kritischer Punkt bezog sich auf den **Anlieferverkehr in Verbindung mit Holz bzw. Pellets** zur Wärmeengewinnung, welcher nicht zu vernachlässigen ist.

Politisches Blitzlicht und Vorstellung der nächsten Schritte

Bürgermeister Dietmar Helm & Kerstin Seeger

Abschließend richtete Herr Helm noch einige Worte an alle Teilnehmenden. Er wies darauf hin, dass es nicht unbedingt das Ziel seien müsse eine auto-freie Innenstadt vorzufinden sondern vielmehr eine auto-arme. Es ist jedoch wichtig, das Klimaschutzkonzept und somit Ziele mit allen Akteurinnen und Akteuren zu entwickeln, welche auch immer wieder evaluiert werden müssen. Somit ist es möglich einen gemeinsamen Weg zu beschreiben, dann aber auch schnell umzusetzen.

Frau Seeger warf die Frage auf, ob überhaupt noch 15 Jahre Zeit sind. Bürgermeister Helm verdeutlichte hier, dass es einerseits natürlich wichtig ist, Dinge zügig anzugehen, andererseits ist aber auch die strategische Perspektive nötig. Zudem ist es wichtig keine Verbotskultur zu etablieren, sondern die Vorteile herauszustellen, wie etwa die Möglichkeit Begegnungsräume mit klimaneutralen Lebensstilen zu schaffen. Der Spaß solle daher nicht auf der Strecke bleiben. Praktikable Fachideen könnten bspw. Gründächer oder Solaranlagen auf Kaufhausdächern sein.

Am Ende wurde noch auf die nächsten Schritte und hier insbesondere auf die Formulierung der Klimaschutzziele durch den Stadtrat im kommenden Mai hingewiesen. Mit einem kurzen Feedback der Teilnehmenden zur Veranstaltung, welches durchwegs positiv ausgefallen ist, fand diese ihren Abschluss.

5. DOKUMENTATION DIALOG MIT ZUFALLSBÜRGER*INNEN, 26. MÄRZ 2021

Einordnung

Im Sommer letzten Jahres nahmen die beiden Klimaschutzmanager*innen Theresa Dorn und Dominik Wiehl ihre Arbeit für das Klimaschutzkonzept der Stadt auf. Nun liegen die Ergebnisse der Energie- und Treibhausgasbilanz, der Szenarienentwicklung sowie der Potenzialanalyse vor. Diese wurden u.a. in der Veranstaltung für zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger der Stadt Fürth am 26.03.2021 vorgestellt und in drei Diskussionsgruppen konnten Einschätzungen und weitere Anregungen hierzu gegeben werden.

Begrüßung und Grußwort des Oberbürgermeisters

Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung & Kerstin Seeger, Moderation

Nachdem sich die rund 25 Teilnehmenden im virtuellen Veranstaltungsraum eingefunden hatten, leitete die Moderatorin Kerstin Seeger die dreistündige Veranstaltung mit einer kurzen Vorstellung der Umfrage ein, die zu Beginn gestellt wurde. Hier wurde gefragt, wie sich die Teilnehmenden selbst bzw. ihren Bezug zum Thema Klimaschutz einordnen würden (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Viele der Anwesenden, so die Umfrageergebnisse, besaßen bereits Vorkenntnisse zum Thema; keine Person war absolut neu im Bereich unterwegs und eher ablehend dem Thema gegenüber.

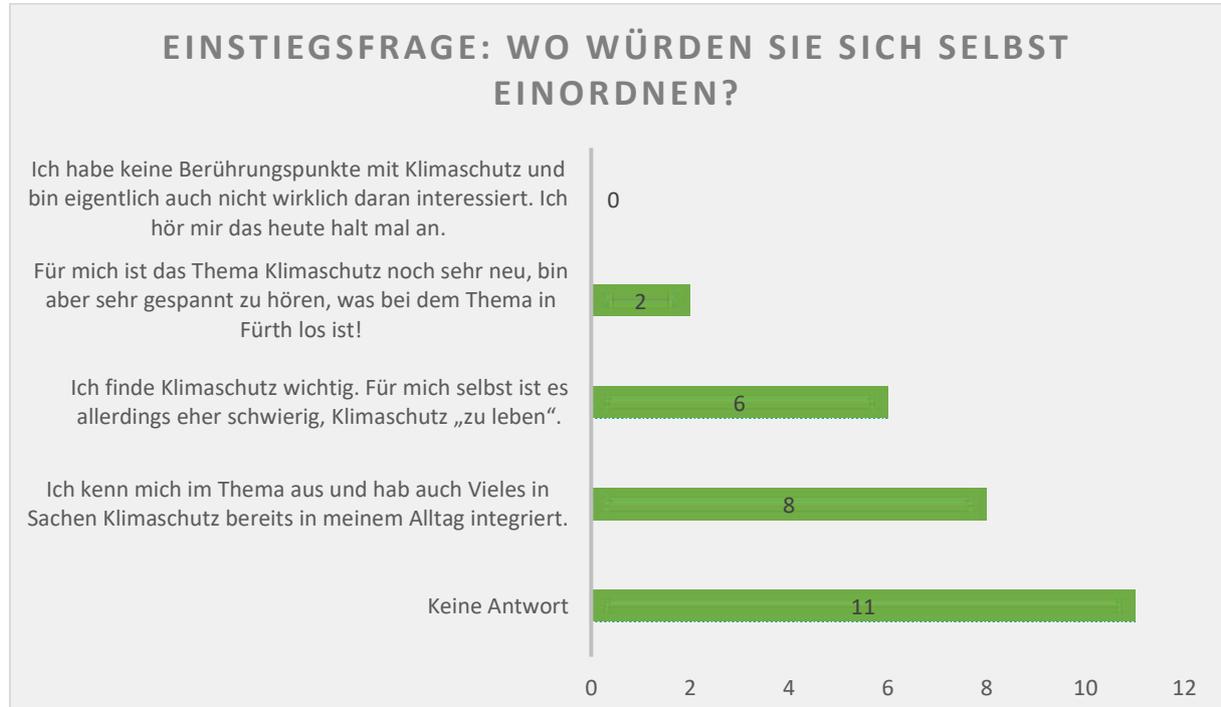


Abbildung 13 Einstiegsfrage

Darauf folgte ein Grußwort des Oberbürgermeisters Dr. Thomas Jung. Er betonte, dass das Thema Klimaschutz fast täglich auf seinem Schreibtisch kommt. Der entscheidende Unterschied zur heutigen Veranstaltung sei aber, dass er sich in diesem Zusammenhang in seiner täglichen Arbeit meist mit

Verbänden austauscht, weshalb er sehr darüber erfreut ist, dass bei der heutigen Veranstaltung interessierte Bürgerinnen und Bürger zum Thema diskutieren. Dies ist besonders dahingehend wichtig, dass in den nächsten Wochen wichtigen Weichenstellungen für die Stadt getroffen werden, worin all diese Initiativen eingehen werden.

Vorstellung Ziele und Ablauf

Kerstin Seeger, Moderation

Darauf folgte ein kurzer Überblick, wer letztendlich für die Veranstaltung gewonnen werden konnte. Ziel war es, ein Abbild der Fürther Gesellschaft zu erhalten, weshalb bei der Auswahl der Stichprobe aus dem Melderegister bestimmte Eigenschaften wie Alter, Wohnort innerhalb von Fürth und Geschlecht herangezogen wurden. Es folgte ein Überblick über die Anteile der verschiedenen Kriterien bei den Anwesenden in der Veranstaltung und ein Überblick über die Ziele sowie der Ablauf der Veranstaltung.

In Zweier- bzw. Dreiergruppen konnten im Anschluss alle Teilnehmenden kurz miteinander in den Austausch treten und sich über ihre jeweiligen Hintergründe und Beweggründe für die Teilnahme an der Veranstaltung austauschen.



DIALOG-VERANSTALTUNG (online) - Das Klimaschutzkonzept der Stadt Fürth -

26. März 2021, 16.30 bis 19.30 Uhr

Zeit	Programmpunkt
16:15	Einfinden, ggf. Klärung technischer Fragen
16:30	Begrüßung Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
16:40	Ziele & Ablauf der Veranstaltung Kerstin Seeger, Moderation
16:50	Kennenlernen
17:05	Interview mit dem Klimaschutzmanagement: Was passiert gerade in Sachen Klimaschutz bei der Stadt Fürth? Theresa Dorn & Dominik Wiehl Klimaschutzmanager*in Stadt Fürth
17:20	Das Klimaschutzkonzept: Wo steht die Stadt heute, wo kann es hingehen? (inkl. Klimaquiz) Theresa Dorn & Dominik Wiehl Klimaschutzmanager*in Stadt Fürth
18:00	Pause
18:15	Kleingruppendiskussion
19:00	Blitzlicht der Gruppendiskussion im Plenum
19:15	Vorstellung der nächsten Schritte & Verabschiedung Kerstin Seeger
19:30	Ende der Veranstaltung

Abbildung 14: Programm

Kurzinterview mit dem Klimaschutzmanagement:

Was passiert gerade in Sachen Klimaschutz bei der Stadt Fürth?

*Theresa Dorn und Dominik Wiehl, Klimaschutzmanager*in Stadt Fürth*

Im Anschluss daran wurden die beiden Klimaschutzmanager*innen durch Frau Seeger in einem Kurzinterview zu verschiedenen Hintergründen zum Klimaschutzkonzept befragt.

Eingeleitet wurde mit der Frage seit wann die beiden Klimaschutzmanager*innen bereits bei der Stadt beschäftigt und was genau hier ihre Aufgaben sind. Dominik Wiehl führte hierzu aus, dass sie beide im letztem Sommer bei der Stadt eingestellt wurden. Er betonte hierbei, dass die Stellen aus Bundesmitteln gefördert und zunächst auf zwei Jahre befristet sind. Der Ursprung zur Stellenschaffung liegt aber im Stadtratsbeschluss vom Juli 2019, in welchem u.a. auch entschieden wurde, dass sich Fürth zur „Klimaschutzstadt“ entwickeln soll. Er ergänzte, dass jedoch nicht bei „null“ begonnen werden muss, sondern das Klimaschutzkonzept bspw. auf dem Klimaschutzfahrplan von 2008 oder dem Energienutzungsplan der Stadt aus dem Jahr 2018 aufbaut. Er betonte außerdem, dass in der Vergangenheit sowie auch gegenwärtig das Thema Klimaschutz auf verschiedene Weise durch die Stadt adressiert wird, wie bspw. durch das Förderprogramm „Der geschenkte Baum“, Grünpflegepatenschaften oder die „Mobi-Punkte“ der infra.

An Theresa Dorn wurde die Frage gerichtet, weshalb die Stadt überhaupt ein Klimaschutzkonzept erstellt. Dorn legte dar, dass Klimaschutz die Stadt als Ganzes in den nächsten Jahren stark prägen und fordern wird, was einerseits in der Verpflichtung durch das Pariser Klimaziel, die Erderwärmung auf möglichst 1,5° zu begrenzen, begründet ist. Andererseits ist Klimaschutz notwendig, um auch in Fürth eine lebenswerte Zukunft zu sichern. Dabei betonte Sie, dass Klimaschutz eine Aufgabe für die gesamte Gesellschaft ist, in welcher die Politik zwar den strategischen Handlungsrahmen vorgibt, aber letztlich alle Bürgerinnen und Bürger der Gesellschaft gefragt sind und auch Verbänden oder Initiativen einen Beitrag hierzu leisten können.

Auf die Frage, was das Klimaschutzkonzept eigentlich beinhaltet, wurden die verschiedenen Handlungsfelder wie bspw. Erneuerbare Energien, Mobilität, Abfall oder private Haushalte angeführt, d.h. die Bereiche, die letztlich Energie verbrauchen und Emissionen verursachen. Diese Felder stehen wiederum mit übergeordneten Sektoren im Zusammenhang. Für diese Sektoren werden Potenziale zur Energieeinsparung ermittelt und darauf aufbauend entsprechende Maßnahmen zur Energieeinsparung und Emissionsminderung erarbeitet.

Im Weiteren Interviewverlauf wurde dargelegt, was in den letzten Monaten bereits geschehen ist. Hier zeigte das Klimaschutzmanagement auf, dass im Rahmen einer Auftaktveranstaltung im vergangenen Dezember die Öffentlichkeit über die anstehende Konzepterarbeitung informiert und ein Onlineforum für erste Rückmeldungen und Anregungen eingerichtet wurde. Zudem wurde eine Vielzahl interner Dokumente gesichtet, um bisherige Klimaschutzbemühungen einzuordnen. Innerhalb der Verwaltung wurde der „Lenkungsreis Klimaschutz“ ins Leben gerufen, um den internen Austausch in Bezug auf Klimaschutz zu fördern und die Zusammenarbeit zu schärfen. Abgeschlossen wurde das Interview mit einer kurzen Ausführung zur Einbindung der Öffentlichkeit. Dies ist von großer Bedeutung, da einerseits eine frühe Beteiligung für den Erstellungsprozess sinnvoll ist, andererseits aber auch die vielfältigen Impulse durch Expert*innen, Politik oder eben Bürger*innen für eine sinnvolle Ausgestaltung des Konzepts unabdingbar sind, so die Klimaschutzmanagerin.

Im Anschluss wurde von einem Teilnehmenden die Frage aufgeworfen, ob man sich auch im Umfeld anderer Kommunen umschaue, um zu sehen, was hier im Bereich des Klimaschutzes bereits läuft. Frau Dorn erläuterte, dass man Seitens der Stadt in jedem Fall über den Tellerrand hinausschaue, d.h. was die direkten Nachbarstädte wie Nürnberg oder Erlangen, aber auch andere Kommunen deutschlandweit im Klimaschutz bereits umsetzen, um hierdurch Anregungen und Ideen für Fürth zu erhalten.

Das Klimaschutzkonzept: Wo steht die Stadt heute, wo kann es hingehen?

*Theresa Dorn und Dominik Wiehl, Klimaschutzmanager*in Stadt Fürth*

Ermittlung des Energieverbrauchs und der Ausstoß klimaschädlicher Gase

Zunächst wurden die erfassten klimarelevanten Gase wie Kohlenstoffdioxid, Methan und Lachgas sowie die in der Energie- und Treibhausgasbilanz berücksichtigten Sektoren erläutert. Dabei wurde besonders das sogenannte Territorial-Prinzip herausgestellt, welchem die alleinige Einbeziehung von Energieerzeugung und -verbräuchen sowie Emissionen innerhalb des Fürther Stadtgebiets zugrunde

liegen. Zum Einstieg in die eigentlichen Analysen, welche durch ein externes Ingenieur-Büro aus Leipzig erarbeitet wurden, erläuterte Theresa Dorn die Hintergründe zu den pro-Kopf Emissionen an Treibhausgasen für Fürth. Hier stellte sie heraus, dass die Ergebnisse nicht mit dem CO₂-Fußabdruck, welchen man beispielsweise mit verschiedenen Online-Rechnern wie dem vom Umwelt-Bundesamt (UBA) berechnen kann, vergleichbar sind. Der Grund hierfür liegt einerseits in Emissionen in den Bereichen der Ernährung und Konsum, welche in einer territorialen Bilanz nicht erfasst werden. Genauso werden Emissionen, welche die Bürger*innen der Stadt außerhalb der Stadtgrenzen verursachen, in einer Territorial-Bilanz nicht erfasst.

In der Stadt Fürth haben sich die Treibhausgasemissionen in den letzten Jahren erfreulicherweise leicht auf mittlerweile 6,36 Tonnen pro Einwohner*in im Jahr 2018 reduziert. Es wurde aber andererseits darauf hingewiesen, dass der Energieverbrauch in den letzten Jahren demgegenüber eher stagniert. An einigen Stellen konnten die Anwesenden auch ihre Einschätzung abgeben, wie etwa beim Beitrag des Verkehrs an den gesamten Treibhausgasemissionen in der Stadt, welcher zu rund einem Viertel hierzu beiträgt. Im Weiteren wurden die Anteile der verschiedenen Energieträger dargestellt. Hier wurde deutlich gemacht, dass der Anteil fossiler Energieträger noch bei weitem einen Großteil ausmacht und daher auch entsprechende Emissionen verursacht. Dem wurden anschließend die verschiedenen Anteile an Erneuerbaren Energien am Stromverbrauch gegenübergestellt. Auch hier wurde deutlich gemacht, dass auf dem Stadtgebiet bisher nur 12,5 % durch Erneuerbare erzeugt wird und der Anteil der Photovoltaik hier noch deutlich gesteigert werden kann. Der Bereich der Wärmeversorgung in den Haushalten wird ebenfalls noch von fossilen Energieträgern dominiert. Es wurde herausgestellt, dass hier in der Zukunft besonders darauf geachtet werden muss, Ölheizungen, welche derzeit noch knapp ein Viertel zur Wärmeerzeugung beitragen, in späteren Jahren nicht durch ebenfalls fossile Gasheizungen zu ersetzen.

Hier wurde von einer Teilnehmerin angemerkt, dass letztlich nur umfassende Dämmmaßnahmen an Gebäuden auch zu einer Reduzierung der Emissionen führen. Seitens des Klimaschutzmanagements wurde noch hinzugefügt, dass man bei der Energiewende auch von sogenannten Energiedrehsprung spricht, welcher als oberstes Ziel die Energieeinsparung, wie etwa durch Wärmedämmung bei Gebäuden, ansieht. Im Weiteren muss die Effizienz beim Einsatz von Energie gesteigert werden, wie etwa durch Wärmepumpen. Der verbleibende Energiebedarf sollte dann letztlich durch Erneuerbare Energien gedeckt werden.

Im Verkehrsbereich wurde aufgezeigt, dass der PKW-Verkehr im Stadtgebiet, der Anteil der Autobahn wurde an dieser Stelle bereits außen vorgelassen, den Löwenanteil bei den verkehrsbedingten Emissionen verursacht, was auch den Einschätzungen der Teilnehmenden entsprach. Daher sei auch hier ein besonders großer Hebel zur Reduktion durch Umstieg auf andere Mobilitätsformen vorhanden, wenngleich bspw. der LKW- bzw. Lieferverkehr kaum zu reduzieren ist, bzw. nur durch alternative Antriebsarten ersetzt werden kann.

Festlegung von Zielmarken

Danach ging es in der Vorstellung der Analysen mit einem Überblick über nationale und internationale Klimaschutzziele bzw. Reduktions-Ziele weiter. Es wurde zudem dargestellt, dass Fürth nach derzeitigem Stand das Ziel einer Reduktion der CO₂ Emissionen pro Kopf um 23% bis 2020, welches aus dem

Klimaschutzfahrplan von 2008 hervorgeht, voraussichtlich erreicht hat. Im Anschluss wurde jedoch die Frage an alle Anwesenden gestellt ob aus ihrer Sicht die Reduktionsziele auf Bundesebene ausreichend sind. Die Mehrheit (52 %) der Anwesenden nahm an, dass diese Zielmarken nicht ausreichten.

Aus der Frage konnte man schon ableiten, dass es Diskrepanzen zwischen den Zielen auf unterschiedlichen Ebenen gibt. Anhand des sogenannten CO₂-Budgetansatzes wurde anschließend genauer erläutert, in welchem Rahmen sich auch die Klimaschutzziele in Fürth bewegen sollten. Dieser Ansatz orientiert sich am übergeordneten Ziel der Weltklimakonferenz von Paris, die globale Erwärmung bis zum Ende des Jahrhunderts auf deutlich unter 2° C zu begrenzen. Hierfür stehen abhängig von den Zielsetzungen noch unterschiedliche hohe CO₂-Budgets zur Verfügung. Für das in der Veranstaltung weiter ausgeführte Szenario würde das Restbudget demnach für die gesamte Stadt Fürth noch 6,5 Mio Tonnen betragen. Anschließend wurden mehrere Szenarien betrachtet, welchen dieses Budget zugrunde gelegt wurden. Dabei wurde deutlich, dass bei einer Fortführung des bisherigen Trends das Budget bereits Ende 2028 aufgebraucht wäre. Unter Annahme des Klimaschutzplans der Bundesregierung wäre zu diesem Zeitpunkt das Budget ebenfalls aufgebraucht. Unter der Annahme eines Restbudgetszenarios, welches die Temperaturerhöhung auf 1,5° C begrenzt und dieses Ziel mit einer Wahrscheinlichkeit von 50% erreicht, wäre es hingegen möglich den Verbrauch des Budgets bis etwa in das Jahr 2040 zu verlängern. Alle Szenarien erfordern aber große Anstrengungen mit möglichst großen Emissionsreduktionen in den kommenden Jahren.

Wo liegen Potenziale zu mehr Klimaschutz

Zum Einstieg bei den Potenzialen wurde ein kurzer Blick auf die „Solarstadt“ Fürth geworfen. Hier war Fürth in der Vergangenheit im Vergleich mit anderen bayerischen Kommunen erfreulicherweise stets vorne mit dabei. Es wurde an dieser Stelle aber noch einmal in Erinnerung gerufen, dass der Anteil der Photovoltaik am gesamten städtischen Stromverbrauch nur zu etwa 3,8 % beiträgt. Um den Beitrag von Solarstrom zu steigern wurden anschließend zwei Pfade für die Zukunft verglichen: Wenn Fürth demnach seinem bisherigen Trend zum Ausbau folgen würde, läge im Jahr 2030 der solare Anteil nur bei gut 9 %. Wenn die Ausbauziele auf Bundesebene zugrunde gelegt würden, könnte der Anteil bereits auf über 15 % steigen. Das Potenzial hierzu wäre, so auch schon in früheren Analysen des Energienutzungsplans beschrieben, vorhanden.

Im Bereich der Raumwärme wurde bereits auf den derzeit noch hohen Anteil an Öl- und Gasheizungen hingewiesen. Aufgrund der Analysen sollte angestrebt werden den Anteil Erneuerbarer Energien und Wärmenetze in diesem Bereich bis zum Jahr 2030 von derzeit 13 % auf etwas über 50 % zu steigern, um die klimaschädlichen Emissionen signifikant zu reduzieren.

Abschließend wurde noch ein Blick auf die Potenziale im Verkehr geworfen. Hier wurde hervorgehoben, dass in den letzten gut 15 Jahren nur sehr geringe Veränderungen in der Aufteilung der Verkehrsmittel zu verzeichnen sind. Der motorisierte Individualverkehr (MIV), also die Nutzung des Autos für private Zwecke, hat demnach einen Anteil von zuletzt 50 % in 2018 bei den zurückgelegten Strecken, während der Umweltverbund, also die Nutzung der umweltfreundlichen Alternativen aus Fuß- und Radverkehr bzw. ÖPNV die andere Hälfte auf sich vereint. Perspektivisch sollte hier bis 2030 eine deutliche Verschiebung hin zum Umweltverbund stattfinden bzw. der Anteil des MIVs nur noch etwa 25 % betragen, so die Ausführungen des Klimaschutzmanagements.

Fragen & Hinweise

Im Folgenden werden Fragen und Hinweise dargestellt, die teils nur im Chat behandelt, teils auch mündlich aufgegriffen wurden.

Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass auch **Emissionen bei der Herstellung von erneuerbaren Energieträgern**, wie PV-Anlagen, anfielen, die berücksichtigt werden müssten. Dabei entgegnete ein weiterer Teilnehmer, dass auch beim Bau von Kohlekraftwerk Energie aufgewendet werden müsse. Beim Thema **Fernwärme** stellt ein Teilnehmer fest, dass der Anteil in Fürth bemerkenswert sei. Eine Frage bezog sich in diesem Kontext darauf, wie Fernwärme erzeugt wird: Fern- und Nahwärmenetze werden mit Gas gespeist, so das Klimaschutzmanagement. Dieses könne z. B. aus Erdgas, Bio-Methan oder auch Deponiegas gewonnen werden. Eine Frage betraf den Einsatz von **Wärmepumpen** und ob diese in Fürth noch nicht verwendet würden. Eine Teilnehmerin ergänzte, dass diese unter dem Oberpunkt „Umweltwärme“ zusammengefasst sind. Ein weiterer Teilnehmer verwies bei diesem Thema auf **wasserstoffbasierte Heimspeicherlösungen**, die also mit den Komponenten Solaranlage, Brennstoffzelle und Wärmepumpe funktionierten. Eine Anmerkung bezog sich auf den eingesetzten Strom bei Wärmepumpen: So wäre nur eine Verwendung von **Ökostrom** in Verbindung mit Wärmepumpe sinnvoll; dafür sei der Strom allerdings im Vergleich noch zu teuer. Eine Teilnehmerin warf die kritische Frage auf, warum dennoch weiterhin beispielsweise **Neubauten** (Mehrfamilienhäuser) mit **Gasheizungen genehmigt** würden. Hier wurde durch das Klimaschutzmanagement angemerkt, dass dies im Sinne des Klimaschutzes durchaus problematisch sei und die zuständigen Fachämter der Stadt auch hier an Lösungen arbeiteten. Zudem wurde die Frage aufgeworfen, ob ein mit **Holz beheizter Kaminofen** und im Gegenzug eine ausgeschaltete Gasheizung positiv oder negativ für den Klimaschutz und Treibhausbilanz sei. Die Frage konnte nicht mehr direkt beantwortet werden, daher hier als *Anmerkung: Hier kommt es ein Stück weit auch darauf an, woher das Holz stammt: Wenn es im besten Fall aus der Region oder zumindest aus heimischen Wäldern stammt, dann ist die Klimaschutzwirkung in jedem Fall besser als eine Verbrennung von Erdgas. Dabei muss aber auch berücksichtigt werden, dass mit der Verbrennung von Holz im Gegensatz zu Gasheizungen ebenfalls Emissionen insbesondere von Feinstaub einhergehen, welche in dicht bebauten Stadtgebiet durchaus problematisch sind. Dies liegt daran, dass Feuerstätten, wie Kaminöfen, keine oder kaum eine kontrollierte Verbrennung ermöglichen wie dies bspw. bei speziell entwickelten Holzpellets-Kesseln der Fall ist.* Verwiesen wurde auch auf die **Dämmung** der Häuser, die in energetischer Hinsicht entscheidend sei. Ein Teilnehmer wies darauf hin, dass **Strom** immer grüner werde – jedoch der Treibstoff, z. B. im Dieselauto, weiterhin durch Öl gespeist würde. In diesem Zuge wurden ebenfalls Gas- oder Ölheizungen kritisch erwähnt: Wenn diese heute installiert werden, stoßen sie die nächsten Jahrzehnte noch CO₂ aus.

Im Mobilitätsbereich merkte ein Teilnehmer an, dass bei **Öffentlichen Verkehrsmitteln** noch weitere Punkte mitgedacht werden sollten, wie der verursachte Lärm, z. B. durch Busse, sowie die Symbolwirkung. Die Frage, wo **E-Bikes bzw. Pedelecs** berücksichtigt werden in der Bilanz, ob im MIV oder im Radverkehr, wurde mit letzterem bestätigt.

Ein Teilnehmer vermisste die Bereiche **Müll**, hier vor allem Plastikmüll, sowie den **Artenschutz**. Er verwies auf die Website der Stadt, bei der Begrünungsthemen ebenfalls eine Rolle spielen. Hier wurde seitens des Klimaschutzmanagements darauf hingewiesen, dass das Thema Abfall auch Bestandteil des gesamten Konzepts ist und ebenfalls Strategien zur Vermeidung etc. entwickelt werden. Da aber dieser

Bereich energetisch nicht in der Bilanz erfasst wird (die Verwertung des Fürther Restmülls erfolgt in Nürnberg), taucht dieser Bereich in den jetzigen Analysen auch nicht auf. Ebenso ist es mit dem Bereich Artenschutz, welcher im Zusammenhang mit Stadtgrün bzw. Grünflächen und Klimawandelanpassung mitgedacht wird.

Kleingruppendiskussion

In drei getrennten Kleingruppen diskutierten die Teilnehmenden anschließend folgende drei Leitfragen:

Leitfragen

- Wenn Sie entscheiden dürften, wie würden Sie sich **Fürth in 15 Jahren** vorstellen?
- Welche **Möglichkeiten für mehr Klimaschutz** gibt es Ihrer Meinung nach (z. B. bei Verkehr, der Wirtschaft, bei Verbraucher*innen, der Kommune)?

Die Ergebnisse der Gruppendiskussionen werden auf den nächsten Seiten dargestellt.

Gruppe 1

Moderation Kerstin Seeger, Protokoll Dominik Wiehl

In einer kurzen Vorstellungsrunde gaben die Diskutant*innen kurze Einblick in ihre persönliche Einstellung zum Thema, Beweggründe und Erfahrungen. Die Kommentare reichten von der Verpflichtung gegenüber der eigenen Kindern, den persönlichen Tätigkeitsfeldern im Zusammenhang mit Umwelt- oder Energiethemen, bis hin zum ganz alltäglichen Verhalten bei welchem etwa auf Mülltrennung oder die Nutzung des Fahrrads geachtet wird. Ebenfalls wurde darauf verwiesen, dass Lösungen wie E-Autos auch stets ob deren Sinnhaftigkeit hinterfragt werden müssen.

Für den Einstieg in die Diskussion wurde die Frage gestellt, wie sich jede*r Fürth in 15 Jahren vorstellt. Diese Frage wurde dann reihum von den Teilnehmenden unterschiedlich beantwortet und auf einer virtuellen Pinnwand gesammelt (**Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**, Abbildung 4).



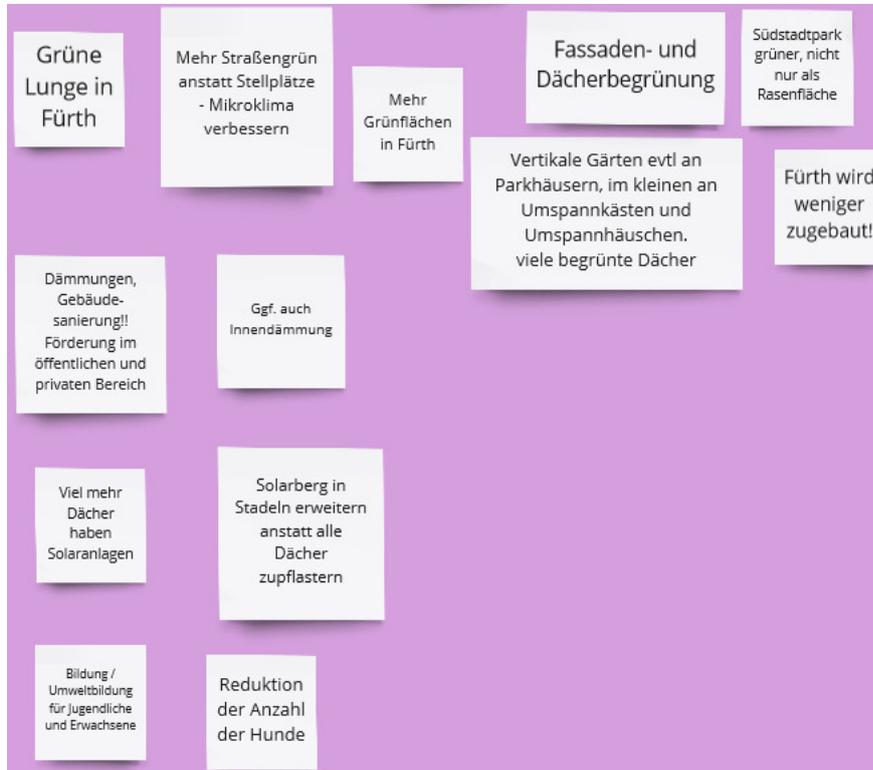
Abbildung 15: Pinnwand der Ergebnisse aus Gruppe 1 (Teil 1)

Allgemein wurde für die verstärkte Nutzung der **Solarenergie** plädiert. Hier könnten bspw. auch halbtransparente Solarmodule für bestimmte Zwecke zum Einsatz kommen. Jedoch wurde von einem Teilnehmer kritisch angemerkt, dass u.a. aus **ästhetischen Gründen** nicht alle Dächer mit Solaranlagen belegt werden sollten. Zudem könnte am Ende der Lebensdauer von Solaranlagen ein Entsorgungsproblem entstehen, weshalb ein **gezielter Ausbau** wie auf dem Solarberg unter

Berücksichtigung moderner Technik erfolgen sollte. Hier wurde vom Klimaschutzmanager angemerkt, dass es bereits Unternehmen gibt, welche Solarmodule aus Altanlagen prüfen und aufbereiten, um diese wieder zu verwenden. Zudem wird auch der Bedarf an Recycling von ausgedienten Modulen immer größer, da immer mehr Altmodule anfallen, welche die Hersteller durchaus als Rohstoffquelle erkennen. Auf einen ähnlichen Punkt wurde auch im Zusammenhang mit Windkraftanlagen hingewiesen. Auch hier sollte zu Beginn auch der Rückbau geregelt sein. Ein Vorteil von **Solaranlagen auf Dächern** wurde jedoch auch darin gesehen, dass diese gegenüber Freiflächenanlagen **keine neuen Flächen** benötigen.

Für den **baulichen Bereich** wurde auf die Notwendigkeit von **Fördermaßnahmen** bei Sanierungen, wie etwa Gebäudedämmung, hingewiesen. Auch im **Denkmalschutz** müssten die Möglichkeiten genutzt werden. Diskutiert wurde zudem, dass in den letzten Jahren in Fürth viel zugebaut worden sei, wie etwa Parkhäuser oder Hotels etc. im Bereich des Bahnhofs.

Daher wären auch **mehr Grün- bzw. Grünflächen** wünschenswert, Bäume sollten besser geschützt werden. Fassaden- und Dachbegrünung oder eine Reduzierung von Stellflächen könnten für ein besseres **Stadtklima** sorgen und so besonders in der häufig recht heißen Südstadt Linderung verschaffen.



In diesem Zusammenhang wurde auch auf den Südstadtpark verwiesen, welcher zwar als solcher wichtig sei, aber trotzdem bspw. durch mehr Bäume noch „grüner“ werden könnte. Auch vertikale Gärten, bspw. an Parkhäusern, wurden als Option benannt. Eine Limitierung der zahlreichen Hunde wurde in den Raum gestellt, um Schaden an Natur und Bäumen zu reduzieren und somit auch Artenvielfalt zu fördern.

Abbildung 16: Pinnwand der Ergebnisse aus Gruppe 1 (Teil 2)

Im Verkehrsbereich wurde für einen weiteren

Ausbau des ÖPNV plädiert. In diesem Zusammenhang wurde auch darauf verwiesen, dass der ÖPNV derzeit nicht immer eine praktikable Option darstelle, da besonders für Pendelnde von weiter außerhalb der zeitliche Mehraufwand momentan noch erheblich sei. Auch sollten **Rad- und Fußwege** im Ballungsraum Nürnberg-Fürth besser vernetzt werden. Breitere Radwege könnten ebenfalls die **Attraktivität und Sicherheit steigern**. Dadurch könnte der **Autoverkehr** merklich **reduziert** werden.

Auch der Bereich Abfall wurde von einigen Teilnehmenden angesprochen. Generell wurde eine **Reduktion** im Aufkommen als notwendig angesehen. Weniger Verpackungen bzw. weniger Plastikmüll, was auch durch lose Gebinde statt feste Verpackungsgrößen ermöglicht werden müsste, wären hier eine Möglichkeit. Aber auch **mehr Verwertung** wurde gefordert. Dies würde zudem Transporte aus dem Ausland reduzieren. Ebenfalls sollte es für Supermärkte attraktiver werden noch genießbare **Lebensmittel** zu spenden, statt diese wegzuworfen.

Ebenfalls machten die Teilnehmenden deutlich, dass es besonders wichtig sei auch die **Jugend** an die generelle Thematik heranzuführen, da es schließlich um ihre Zukunft gehe. Die **soziale Komponente** sollte ebenfalls nicht vernachlässigt werden, da bspw. **Lebensmittel** und andere **Produkte** mit geringeren klimatischen Auswirkungen oft teurer seien, weshalb Möglichkeiten gefunden werden müssen dieses Missverhältnis zu ändern. Die Möglichkeit höherer Busgelder bei Umweltverschmutzung wurden ebenfalls angeregt.

Gruppe 2

Moderation Diana Perkins, Protokoll Anna Meißner

Nach einer kurzen Kennenlern-Runde diskutierten die Teilnehmenden auch hier, wie ihre Stadt in 15 Jahren aussehen sollte und welche Möglichkeiten für mehr Klimaschutz dabei bestehen würden (Abbildung 5, Abbildung 6).



Abbildung 17 Pinnwand der Ergebnisse aus Gruppe 2 (Teil 1)

Eine kontroverse Diskussion entspann sich um das Mobilitäts-Thema. Dabei wurden Positionen einer **autofreundlichen Stadt vs. einer Stadt ohne Auto** ausgetauscht. Auf der einen Seite wurde die Position vertreten, dass es weiterhin möglich sein sollte mit Tempo 30 durch alle Straßen fahren zu können; andererseits wurde das Bedürfnis nach mehr autofreiem Raum geäußert, in dem sich auch Kinder ohne Angst vor Autos aufhalten können. Große Autos sollten zudem aus der Innenstadt verschwinden. Generell erwähnten mehrere Personen den Wunsch nach einer autofreien Stadt. In diesem Zuge verwies die Moderation auf den derzeit in Erstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Fürth.

Die Gruppe diskutierte außerdem einen **Ausbau an Radverkehr und ÖPNV**. Um beispielsweise die Attraktivität einer **Multimodalität** für Pendler*innen zu steigern sollten am Bahnhof mehr Fahrradstellplätze geschaffen werden. Insgesamt sprachen sich die Teilnehmenden dafür aus, dass Fürth **fahrradfreundlicher** werden muss. Dazu sollten mehr Anreize geschaffen werden, wie beispielsweise die „**Mobilitätsdrehscheibe**“.

Zur **Elektromobilität** wurden Bedenken bezüglich einer überhandnehmenden Anzahl an **E-Ladestationen** im Stadtbild geäußert. Ein Ausbau wird weiter stattfinden, jedoch generell ein Verkehrsmix angestrebt, so die Moderation. E-Mobilität werde dazu beitragen, es müsse aber jedoch auch in andere Richtungen (z. B. Wasserstoff) gedacht werden.

Des Weiteren wurde die **Luftqualität** der einzelnen Stadtteile angesprochen. Die Stadt verfügt über einen **Luftreinhalteplan**, in dem Feinstaubmessungen an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet einsehbar sind. Die Werte, lägen an fast allen Stellen unter dem kritischen Bereich, stellte die Moderation dar.

Als weiterer Themenkomplex wurden die Grünflächen diskutiert. Die Teilnehmenden erwähnten dabei ein Verbot von **Steingärten**. Die Moderation wies darauf hin, dass in neuen Bebauungsplänen bereits Verbote in bestimmten Bereichen umgesetzt werden. Zudem wurde die Frage aufgeworfen, ob eine **Begrünung** der Stadt überhaupt Effekte auf den Klimaschutz habe. Die Verwaltung verwies hier auf das derzeit in Arbeit befindliche **Solar- und Gründachkataster**, die Auskunft über vorliegende Potenziale in Fürth geben könnten.

Ein weiterer Punkt der Bürger*innen war die **Information und Kommunikation** zu Klimaschutz in Fürth. So wurde der Wunsch nach regelmäßigen Informationen über aktuelle Studien für alle Bürger*innen geäußert. Diese sollten gedruckt per Post an die Haushalte gesendet werden, um eine niedrigschwellige Information zu Klimaschutz in Fürth im privaten Bereich zu erhalten. So könne gewährleistet werden, dass alle Bürger*innen über die Klimaschutz-Aktivitäten der Stadt und potenzielle Klimaschutz-Möglichkeiten für Zuhause informiert sind.



Abbildung 18 Pinnwand der Ergebnisse aus Gruppe 2 (Teil 2)

Auch das Thema Abfall spielte eine Rolle in der Diskussion: So wurde der Bedarf nach **mehr Abfalleimern** geäußert, z. B. am Kanal. Zudem wurde mehr **Aufklärung** angeregt: Infoschilder an Containern, die u.a. über Neuerungen informierten, könnten hier unterstützen. Generell sollte über richtige Mülltrennung mehr aufgeklärt werden.

Beim Thema Dämmung wurde kontrovers diskutiert. Eine Meinung war, dass dies aufgrund der milden Winter in unseren Breiten nicht mehr nötig sei.

Allgemein regten die Teilnehmenden an, Klimaschutzmaßnahmen zu formulieren, die konkrete **Gegebenheiten der einzelnen Stadtviertel** berücksichtigten. Es wurde außerdem das Thema **Gender** im Zusammenhang mit dem Klimaschutzkonzept angesprochen.

Gruppe 3

Moderation Theresa Dorn, Protokoll Karin Diedrich

Auch in der dritten Gruppe wurden nach einer kurzen Vorstellungsrunde die Rückmeldungen zu den Leitfragen auf einer Pinnwand gesammelt (Abbildung 7, Abbildung 8).

Zu Beginn wurde die Frage aufgeworfen, welche **Möglichkeiten bzw. Handlungsspielräume die Kommune** überhaupt auf Klimaschutz und Treibhausgasemissionen hat, z. B. in Bezug auf individuelles Verhalten bei der Verkehrsmittelnutzung oder der Heizungsumstellung. Die Moderation stellte dar, dass die Kommune mit Anreizen und Strukturen in verschiedenen Feldern hinwirken kann, aber natürlich Abhängigkeiten zur Länder- oder Bundesebene bestehen.

Sehr ausführlich diskutierten die Teilnehmenden das Thema Mobilität. Dabei wurde der Wunsch nach einer möglichst **autofreien Innenstadt** geäußert. In diesem Zuge wurde eine Ausdehnung von **Carsharing-**



Abbildung 19: Pinnwand „Fürth in 15 Jahren“ Gruppe 3

Angeboten angeregt. Beim Thema **Parkraum** diskutierten die Anwesenden die Möglichkeit von **Parkhäusern am Rande der Innenstadt**. Dies würde auch eine Reduzierung von Parkplätzen ermöglichen. Zudem wurde eine **Erhöhung der Parkgebühren** vorgeschlagen, beispielsweise auf 15 Euro pro Stunde. Dabei wurde auch die Meinung geäußert, dass **Anwohnerparken** dennoch weiterhin unterstützt werden sollte. Autos sollten weiterhin vorhanden sein, jedoch weniger genutzt werden.

Beim **ÖPNV** wurde u.a. diskutiert, dass alle vorhandenen, großen Busse abgeschafft werden und dafür kleinere **Shuttle-Busse** eingeführt werden sollten, die in 5 bis 10-minütiger Taktung zur Innenstadt verkehrten. Haltestellen könnten zudem abgeschafft und **flexible Haltepunkte** anstatt eingeführt

werden. Zudem plädierten die Teilnehmenden für einen **billigeren bzw. kostenlosen ÖPNV**, vor allem für Familien.

Auch zum **Radverkehr** wurde sich geäußert: **Verbesserte und sichere Radwege** sollten angegangen werden, z. B. in der Schwabacher und Würzburger Straße, der Billiganlage und Hochstraße. Insgesamt sollte der Radverkehr **gefördert** werden.

Bei der **Elektromobilität** wurde eine Steigerung des Anteils von **Lasten-E-Bikes** genannt. Außerdem mehr Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge, vor allem **Schnellladesäulen** im öffentlichen Raum (z. B. Supermärkte). Als zukunftssträchtige Lösung wurde außerdem **Wasserstoffmobilität** genannt.

Ein weiterer Schwerpunkt war das Thema Heizwärme/ Dämmung. Die Teilnehmenden sprachen mehrmals die Frage nach der **Wärmerversorgung der Zukunft** an: Alternativen also, die nach der Nutzung von Gas- oder Ölheizungen von privaten Haushalten gewählt werden sollten. Für die Infra wurde dabei ein Lob bezüglich des **Fern- und Nahwärmeausbaus** ausgesprochen. Weitere Möglichkeiten bestünden auch weiterhin im **Ausbau von KWK-, Solaranlagen** aber auch der **Wasserstoffspeicherung** und **Brennstoffzellen**. Wichtig sei es, laut der Teilnehmenden, dass sowohl auf Bundesebene **Fördermittel** ausgebaut, aber auch auf kommunaler Ebene **Anreize** zur Umrüstung geschaffen würden. Beim Thema Dämmung argumentierten die Anwesenden, dass diese günstiger werden müsse, da eine energetische Dämmung oft an der **Kostenfrage** scheitere. Zudem wurde der **Denkmalschutz** und damit die Auswirkungen auf das Stadtbild von Dämmungsmaßnahmen verwiesen und dabei als Alternative die **Innendämmung** vorgeschlagen.

Auch bei der Ernährung wurde auf mehr Saisonalität und Regionalität, z. B. aus dem Knoblauchsland verwiesen. Dies könne zudem zu einer Eindämmung des Lieferverkehrsaufkommens führen und damit positive Effekte auf den Verkehrsbereich haben.

Das Thema Grünflächen nannten die Teilnehmenden im Zusammenhang mit der Möglichkeit so **Hotspots** vorzubeugen.

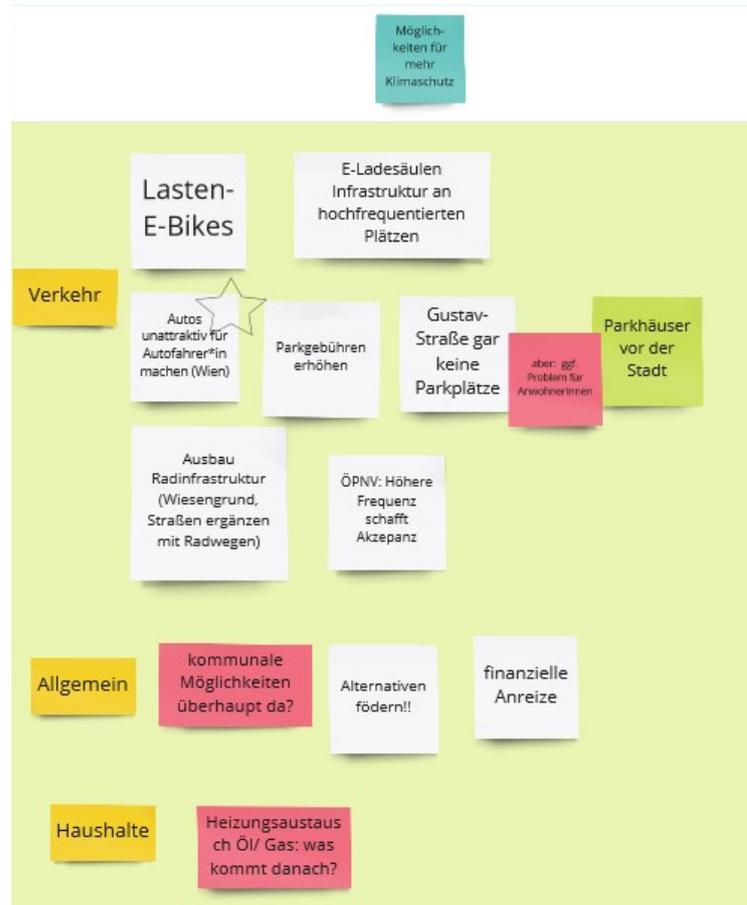


Abbildung 20: Pinnwand „Möglichkeiten für mehr Klimaschutz“ Gruppe 3

Blitzlichter, Vorstellung der nächsten Schritte & Verabschiedung

Nach den einzelnen Gruppendiskussionen kamen alle Teilnehmenden noch mal zusammen und berichteten kurz über Kernthemen und Ideen aus den Diskussionen. Anschließend wurde noch ein Ausblick über die nächsten Schritte beim Klimaschutzkonzept gegeben und darauf verwiesen, dass noch weitere Möglichkeiten bestehen werden, sich an dessen Erstellung zu beteiligen. Hierfür wurde bei den Beteiligten nachgefragt wie sie künftig gerne angesprochen werden möchten um auf dem Laufenden zu bleiben. Das Feedback dazu kann im untenstehenden Kasten eingesehen werden.

Feedback zu Kommunikationskanälen & Beteiligung

„Über welche Kanäle würden Sie gerne angesprochen werden? Wie würden Sie gerne beteiligt werden?“

Kanäle

- Neuerungen in der Fürther **Stadtzeitung** veröffentlichen. Die wird von sämtlichen Altersgruppen gelesen.
- **Instagram**, vor allem um die jungen Leute zu erreichen. Man kann da sehr gezielt seine Zielgruppen erreichen.
- **Fürth-App, Infoscreens** in den Öffentlichen Verkehrsmitteln, **Fürther Stadtzeitung**.
- Veranstaltungen in der **Innenstadtbibliothek** oder **Schulen**
- Kurzinfos auf der **FürthApp**
- Über **Infra**: Kunden aktiv über Alternativen zu Öl oder Gas informieren

Generelles Feedback

- Dankeschön, ich habe mich gefreut, teilzunehmen zu können! Es hat mich motiviert mich mehr zu informieren und an neuen Ideen zu überlegen.
- Dankeschön für die Einladung! Mich hat es sehr gefreut, als junger Mensch an dieser Veranstaltung teilnehmen zu können :)
- Die Info's zur Lage in der Stadt fand ich sehr interessant
- Es wäre natürlich super, dieses Format in Präsenz abzuhalten, sobald das wieder möglich ist. Gerne auch mit den gleichen Teilnehmern
- Mir war es zu wenig konkret: zu viel MAN könnte, zu wenig Ideen

6. DOKUMENTATION DIALOG MIT JUNGEN MENSCHEN, 31. MÄRZ 2021

Ablauf der Dialog-Veranstaltung

Die Stadt Fürth lud junge Menschen im Alter zwischen 14 und 20 Jahren zum Dialog ein. Dabei sollte sich die Zielgruppe, im Vorfeld der Formulierung von Klimaschutzzielen durch die Fürther Kommunalpolitik, Einblicke in die Analyseergebnisse erhalten und zu Klimaschutzthemen austauschen.

Die jungen Menschen wurden über verschiedene Kanäle, aber vor allem durch Multiplikator*innen, zur Teilnahme eingeladen (s. auch digitaler Flyer in Abbildung 1). Insgesamt hatten sich zwar mehrere Interessent*innen für eine Teilnahme gemeldet, letztendlich konnten aber nur drei engagierte junge Menschen tatsächlich teilnehmen. Diese kleine aber feine Gruppe diskutierte angeregt über die Analysen sowie zukünftigen Klimaschutz in der Stadt Fürth.

Nach einer Kennenlernrunde stellten die Klimaschutzmanager*innen Theresa Dorn und Dominik Wiehl die Analyseergebnisse anhand eines interaktiven Quiz mit den Teilnehmenden dar und lernten deren Einschätzungen kennen (s. Beispiel in Abbildung 2)



Abbildung 21: Digitaler Veranstaltungsflyer



Abbildung 22: Beispiel für Klima-Quiz

Nach diesem informativen Teil ging es in die Diskussion mit den Anwesenden.

Überblick der Diskussions-Ergebnisse

Die jungen Menschen diskutierten zu folgenden Leitfragen:

- Wie stellt ihr euch Fürth in der Zukunft vor?
- Was sollte eurer Meinung nach für eine klimafreundliche Stadt Fürth im Jahr 2035 noch getan werden? Welche Bereiche sind euch wichtig?
- Wie würdet ihr zukünftig gerne beteiligt werden, über welche Kanäle erreicht man euch?

Die Ergebnisse der Diskussion wurden festhalten und können den untenstehenden Abbildungen entnommen werden:

Wie stellt ihr euch **Fürth in der Zukunft** vor? Was sollte für eine klimafreundliche Stadt Fürth im Jahr 2035 noch getan werden? Welche Bereiche sind euch wichtig?



Abbildung 23: Rückmeldungen der jungen Menschen zu ihren Vorstellungen vom „Fürth der Zukunft“

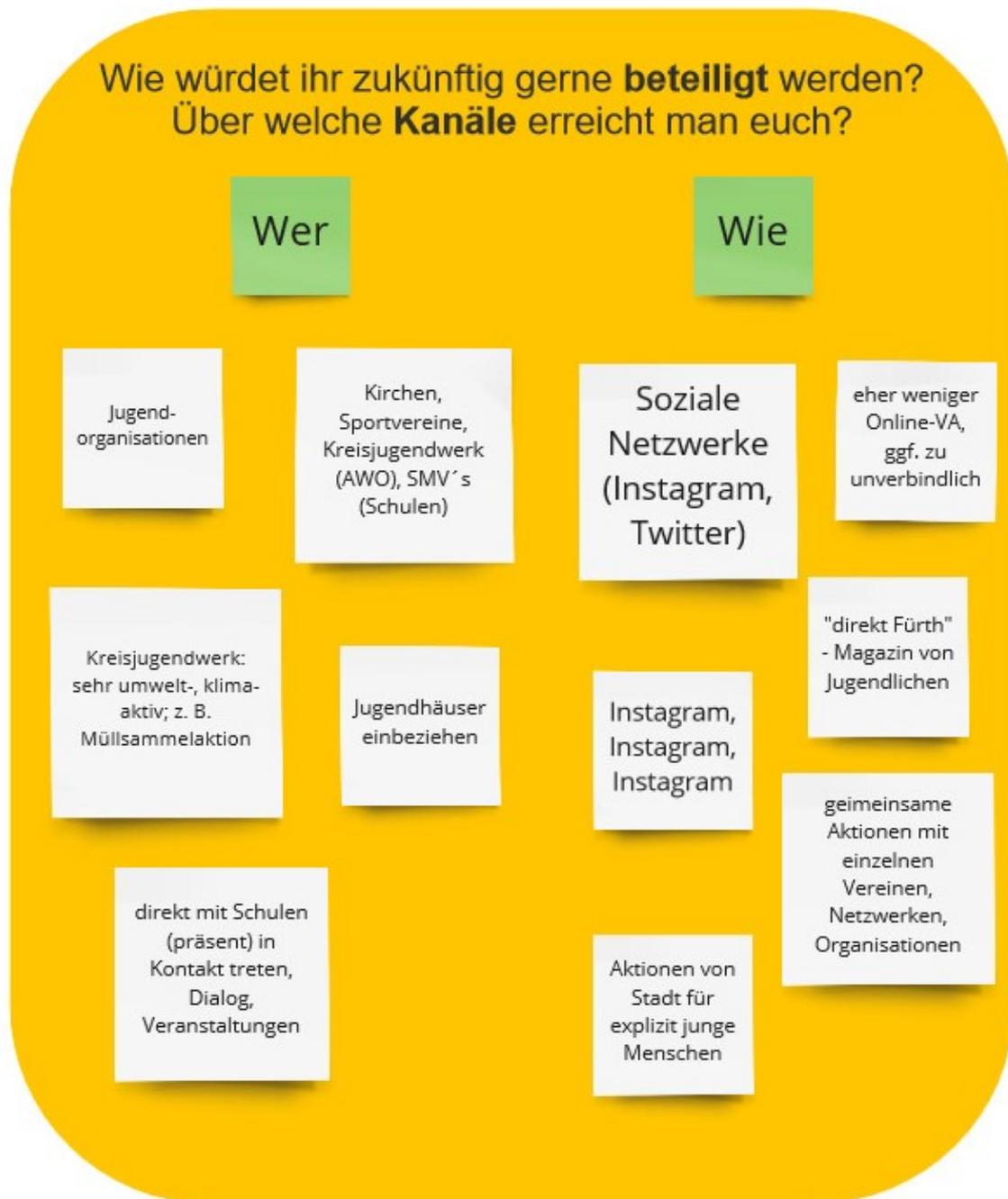


Abbildung 24: Rückmeldung der jungen Menschen zur gewünschten Information und Beteiligung

7. JUGEND-KLIMAGIPFEL, 4. – 6. AUGUST 2021

Kurzimpressionen der Ergebnisse

ENERGIE & ABFALL

- Häuser haben eigene PV-Freiflächen
- Überschüssige Grünflächen können für PV „Anbau“ genutzt werden & Autobahn Ränder
- Investition in Stromspeicher
- Niedriger Preis für Anlagen
- Info Angebote im Internet (Preis, Eignung, ...)
- (- Zusammenarbeit mit anderen Städten)
- Windräder in Gebieten ohne Tiere → in Industriegebieten
- Problem: 10H Regel
- Mülltrennung
- unnötige Verpackungen vermeiden
- Abfallberatung
- Mindesthaltbarkeitsdatum umbenennen (infor.)
- Lebensmittelreste für Bedürftige
- Lebensmittelretter
- Second Hand Klamotten
- Klamotten an Fam./Freunde weitergeben
- Pfandsystem
- Pfand zurück bringen
- wiederverwendbare Verpackungen
- Umverpackt
- Unverpacktäden

Mehr Grün in Fürth

- Viel Plätze in Fürth genutzt für Parkplätze
- Mehr Parkhäuser → in die Höhe bauen
- Kühlere Stadt, bessere Luft
- begrünen (Dächer, Fassade, etc.)
- ↳ auch Häuser (mit Begrünung)
- Schulen, Kindergärten
- Schulgärten, Pausenplätze
- ↳ regionaler Anbau von Lebensmitteln
- ↳ Stadt + Schüler profitieren
- Grünflächen
- ungenutzte Grünflächen → [Obdachlose, Bedürftige]
- ↳ Postenfrei, öffentlich
- unser Projekt (...)

VERKEHR:

- Zu viele Parkplätze
- Mehr Fahrrad Parkplätze
- Weniger Kinder mit dem Auto zur Schule bringen
- Mit dem Bus in die Schule fahren
- Längere Grünphasen für Fußgängerampeln (Menschen mit Behinderung/ für ältere Menschen)
- Mehr und breitere Fahrradwege
- Ausbau von Lastenräder und andere Fahrräder (Leahsystem)
- Fahrradstraße gut
- aber mehr Fahrradinfrastruktur
- Fahrradmitnahme in ÖPNV einfacher und billiger
- Mehr Haltestellen und dichtere Takt in ÖPNV
- Kostenloser/billigerer ÖPNV, barrierefreier Ausbau
- bauliche Abgrenzung von Radwegen
- Längerfristig Autofreie Innenstadt

Zertifikat für

über die erfolgreiche Teilnahme am 2. Fürther

dem Jugendbeteiligungsprojekt zum Klimaschutzkonzept der Stadt Fürth vom 04. - 06. August 2021

CATCH THE UP KINDER- UND JUGENDRAT

Echt! Fürth

8. PROTOKOLLE DER I. ARBEITSGRUPPENSITZUNGEN, AUGUST 2021

8.1 AG 1: Versorgung, Entsorgung: Energie & Gebäude, Abfall, (Ab-) Wasser & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 10 August 2021

Hinweise zum Protokoll:

- *Das folgende Protokoll entspricht der chronologischen Abfolge während der Sitzung*
- *„Anmerkungen“: Beziehen sich auf einen Themenkomplex bzw. eine konkrete Maßnahme*
- *„Ergänzungen“: Beziehen sich auf eine vorhergehende Äußerung bzw. Anmerkung*

Diskussion ausgewählter Maßnahmen

Themenblock Energie

1.11 Aufsuchende Energieberatung bzw.

1.20 Schaffung einer Energieberatung für Bau und Sanierung im privaten Bereich

Anmerkung: Aufsuchende Energieberatung in Form einer „Energiekarawane“ wäre für die Stadtbevölkerung wichtig. Daneben sollte ein vergleichbares **Angebot für Unternehmen** geschaffen werden. Bspw. wollen Unternehmen oftmals selbst keine PV-Anlage auf ihrem Dach betreiben, wären aber offen für eine Vermietung ihrer Dachflächen. Hierfür sollten Möglichkeiten geschaffen werden.

Ergänzung: **Energieberatung für Gewerbe (1.22)** ist ebenfalls angedacht. Des Weiteren ist auch die Maßnahme der Schaffung einer **Solardachbörse (1.26)** vorgesehen.

Frage: Generell wäre es interessant zu wissen, wie sich die Anteile Hauseigentümer und Mieter etwa aufteilen.

Anmerkung: Die Themenfelder **Energieschuldnerberatung (1.31)** und **ENP 8.1.18 Energieberatung und Fördermöglichkeiten für Privathaushalte (1.50)** ließen sich gut kombinieren, da es bei beiden um Strom- und Wärmeverbrauch in Haushalten geht.

Ergänzung: BMU-Förderprogramm „Klimaanpassung in sozialen Einrichtungen“ – hier startet nächstes Förderfenster wieder im Frühjahr 2022. Förderung u.a. von Maßnahmen zur Energieeinsparung in Kindergärten, Krankenhäusern etc.

Frage: Ist **Energieberatung** nicht problematisch hinsichtlich Konkurrenz zu privaten Anbietern?

Ergänzung: Würde nicht selbst durch die Stadt, sondern voraussichtlich **in Kooperation** mit der Verbraucherzentrale angeboten. Hier wird ebenfalls auf die Energieberater in der Region zurückgegriffen.

Frage: Was wäre die Rolle der Stadt?

Ergänzung: Das Konzept der Energiekarawane ist bereits vorgefertigt vorhanden. Koordination über die Stadt wie etwa die Identifikation von Stadtteilen bzw. Quartieren in welchen eine Beratung durchgeführt werden kann und bspw. Anschreiben der jeweiligen Haushalte.

Anmerkung: Fraglich ob die Zeit noch ausreicht, gerade wenn man auf die **Freiwilligkeit der Gebäudeeigentümer** angewiesen ist. Daher müssten alle Gebäudeeigentümer zu einem Energiereduktionsplan verpflichtet und somit alle Gebäude in der Stadt erfasst werden. Eigentümer hätten anschließend bis Ende 2022 Zeit zur Vorlage. Große Beratungskapazität wäre hierfür vorhanden. Verpflichtung wäre auch in anderen Bereichen zwingend nötig, da Zeit für Freiwilligkeit nicht mehr genügt.

Ergänzung: **Verpflichtung geht nur auf rechtlicher Grundlage**, welche die Stadt nicht schaffen kann. Freiwilligkeit ist daher die einzige Möglichkeit. Diese Grundlagen können nur auf bayerischer- oder Bundesebene geschaffen werden.

Die Stadt kann nur auf Freiwilligkeit und begrenzt auf Förderungen setzen. Die Maßnahmen sind sicher alle sinnvoll und möglich. Jedoch müssen dann noch die **Kosten berücksichtigt** werden um zu sehen, was dann auch wirklich getan werden kann.

Bei Energieberatung sollte natürlich auch die infra mitgedacht werden, wobei hier auch gerne neue Formate zur Beratung umgesetzt werden können.

Anmerkung: Für den Stadtrat ist es wichtig, auf welchen rechtlichen und gesetzlichen Grundlagen eine Abstimmung stattfindet. Der **Maßnahmenkatalog** muss letztlich auch **trennschärfer und kompakter** gestaltet werden, sonst verlieren wir uns möglicherweise im Detail.

Anmerkung: **Kosten/Nutzen-Faktor ist extrem wichtig** wie z.B. bei privaten Gebäuden, weil hier vermutlich großer Verbrauch und daher auch Nutzen vorhanden ist.

Anmerkung: Energiekarawane ist gefördert und daher von den Kosten für die Stadt überschaubar. Am Ende der etwa zweistündigen Begutachtung erhalten die Eigentümer einen zweiseitigen Bericht zu möglichen Maßnahmen an Gebäudetechnik, Gebäudehülle etc.

Anmerkung: Die Maßnahmen sind nicht unbedingt neu – die **Umsetzung muss jetzt vorangehen**. Bestehende **Beratungsangebote in der Stadt sollten als Kooperation mit der Stadtverwaltung** bspw. in einer Klimaschutz-/Energieagentur der Stadt als zentrale Anlaufstelle ergänzt werden, da viele Kapazitäten nötig sind, bspw. für Quartierskonzepte zur Umsetzung mit Baugesellschaften etc. Dazu müssen auch Ressourcen bei der Stadt geschaffen werden. Genereller Apell: Klimaschutz ist Wirtschaftsförderung!

Anmerkung: Energieberatung, PV-Themen etc. – all dies muss stark beworben werden auf verschiedenen städtischen Kanälen. Bspw. private Hausbesitzer etc. anschreiben.

Ergänzung: All dies soll auch im Rahmen der verschiedenen Maßnahmen zur Kommunikation und Kooperation verstärkt angegangen werden, da aufgrund der Freiwilligkeit die Aufmerksamkeit der Menschen für diese Themen notwendig ist.

1.28 Langfristige Strategie zum Umbau der Wärmeversorgung im Stadtgebiet (kommunale Wärmeplanung)

Anmerkung: Grundsätzlich muss bedacht werden, was es bedeutet, dass die Wärmeversorgung bis 2030 zu 70% Erneuerbar werden soll. Ist **enorme Herausforderung** angesichts der Zeit als auch der Kostenseite. Dazu sind enorme Investitionen nötig, worüber letztlich der **Stadtrat entscheiden** muss.

Baulich müsste die ganze Stadt aufgerissen werden. Letztlich soll das Handbuch (IKSK) beschlossen werden, jedoch u.U. fraglich ob der Stadtrat so zustimmen wird.

Viel **Kommunikation und Information** ist trotzdem notwendig um die Leute aufzuklären und zu motivieren hier möglichst freiwillig mitzuziehen. Bspw. sind Bebauungspläne aber auch ein adäquates Mittel, um einen gewissen Zwang auszuüben. Die infra GmbH wird daher auch ihre Maßnahmen entsprechend konkretisieren bzw. ausarbeiten.

Anmerkung: Es wird immer von Biomasse geredet. **Bioabfälle wären jedoch vergärbar** und könnten ins Gasnetz eingespeist werden. Dadurch müsste weniger aufgerissen und die Wärmewende könnte dennoch vorangebracht werden.

Frage: Warum setzt die Stadt teils weiterhin auf eine neue **Gasinfrastruktur** wie bspw. beim Projekt Reichsbodenfeld, bei dem wieder bilanzielles Biomethan zum Einsatz kommt?

Ergänzung: Bioabfälle können auch nur einen sehr begrenzten Teil zur Wärmeversorgung beitragen.

Anmerkung: Kommunikation ist ganz entscheidendes Thema. Beim Pegnitzquartier beispielsweise wurde eine Einzellösung für die Schule geschaffen, obwohl eine umfassendere Quartierslösung möglich gewesen wäre. Daher sollte sich bei vergleichbaren Initiallösungen künftig stärker unter allen beteiligten Akteuren ausgetauscht werden.

Ergänzung: Zum Thema **Biomethan:** Bioabfall könnte auch voll vergärt werden, jedoch bestehen hier gewisse bürokratische Hürden; generell könnten dazu gar nicht die **Anlagenkapazitäten** für die Wärmewende bereitgestellt werden.

Zum Reichsbodenfeld bzw. Morgenfeld: Erdsonden wären nicht möglich gewesen (zwei Fußballfelder notwendig), daher nun der **Mix aus verschiedenen Techniken** um letztlich das Quartier bilanziell CO₂-frei zu machen.

Fluss- bzw. kanalgebundene Wärmenutzung wird gerade genauer betrachtet, wobei man dann künftig auch hier auf die Mitarbeit der genehmigenden Behörden angewiesen ist.

Anmerkung: Technische und finanzielle Hürden und Kommunikation sind elementar. Da Fürth nur einen kleinen EE-Strom-Anteil von 7 % vor Ort produziert könnte eine Idee sein: **PV-Speicher und bspw. Wasserstoff-Speicher** kombiniert mit Großwärmepumpen – wäre weniger mit Tiefbauarbeiten für bspw. Wärmenetze verbunden. Finanziell gibt es auch sicherlich im Bereich der EU-Förderung Möglichkeiten. Die infra GmbH informiert schon umfassend über verschiedene Kanäle.

1.29 Wasserstoffstrategie für die Stadt

Frage: An einem Industriestandort in der Stadt wird bereits ein Fernwärmenetz mit rund 120 Gebäuden betrieben. Wie ist jedoch für solche **Großverbraucher die Perspektive** seitens der infra.

Anmerkung: Geringer EE-Anteil lässt sich auch durch die Bilanzierungssystematik erklären – im städtischen Bereich schwierig, da nur das betrachtet wird, was im städtischen Bereich an Strom produziert wird.

Die infra beschafft bilanziell bereits **100 % Ökostrom aus Deutschland (1.57)** für alle Privat- und Gewerbekunden - Ökostrom mit Zertifikaten, die zwar anerkannt, aber nicht in der

Bilanzierungssystematik berücksichtigt werden und dennoch sinnvoll sind, da auch hier der Ausbau von EE-Anlagen gefördert wird.

Bei Wasserstoff ist die sogenannte **Farbenlehre** zu beachten: Bspw. Grau (klassisch aus Erdgas), Grün (Ökostrom) – entscheidend ist hier die **Sektorenkopplung**. Daher viel mehr Erneuerbare Energien notwendig bzw. EE vor Ort nötig. Derzeit noch keine Lösung und mittelfristig eher als Beimischung im Erdgasnetz, was schrittweise entwickelt werden muss.

Ergänzung: Thema Wasserstoff kann kein Einzelner in der Stadt, sondern muss **gesamtstädtisch als Strategie** angegangen werden. In Deutschland haben wir ein riesiges Erdgasnetz, das prinzipiell schon als großer Speicher dienen kann und wasserstofftauglich ist. Es wird aber noch dauern bis hier nennenswerte Mengen bzw. aus Stromüberschüssen produziert und eingespeist werden. **Bis 2030 müssen wir daher an anderer Stelle ansetzen**; ggf. könnte man in Deutschland perspektivisch etwa 25% des Wasserstoffbedarfs mit der inländischen Produktion decken und den Rest importieren, was aber wie gesagt noch lang dauern wird. Bspw. könnten auch rund 1000 Tonnen Wasserstoff mit der Biogasanlage der infra erzeugt werden, was aber mit unnötigen weiteren Umwandlungsverlusten verbunden ist und vom Anteil letztlich auch nicht ausreicht. Aktuelles bzgl. Wasserstoff: Es gibt Überlegungen ab wann eine Beimischung möglich ist und bspw. werden Wärmezentralen jetzt schon **H2-ready** ausgelegt, um zu einem späteren Zeitpunkt ohne größeren Aufwand umstellen zu können. Letztlich müssen für eine solche Strategie aber verschiedene Personen an einen Tisch.

1.15 Errichtung von Windkraftanlagen

Anmerkung: Im ENP (Energienutzungsplan) wird noch von 140 m hohen Anlagen ausgegangen - heute eher 160 m. 10-H ist hier natürlich auch weiterhin ein Problem. Die **Wirtschaftlichkeit sollte auf jeden Fall geprüft werden**. Windkraftprojekt kann letztlich aber auch an Öffentlichkeit scheitern, aber man muss hier definitiv über das Thema vor Ort diskutieren.

Wichtig zu bedenken ist auch, dass bestehende EEG-Anlagen (Wind, PV) allmählich aus der Förderung herausfallen. Denkbar wäre hier das **Repowering**, also bestehende Anlagen mit stärkeren Anlagen. Verortung der Anlage sollte daher nicht nur auf Stadt begrenzt sein, da jede Anlage ihren Beitrag zur Energiewende leistet, egal wo sie steht.

Anmerkung/Frage: Möglicherweise gibt es wieder ein bilanzielles Problem: Windkraft wird nicht unbedingt am Stadtrand stehen. Interessant könnten aber auch Contracting-Modelle bzw. PPAs (Power-Purchase-Agreements) sein – hier ist die Privatwirtschaft auf Nachfrage-Seite gefragt zumal rentabel für die Unternehmen und somit auch umsetzbar in Fürth.

Ergänzung: Auch infra ist im Bereich der PPAs aktiv. Bspw. in Cadolzburg in Verbindung mit 10 MWp PV-Anlage – PPA über 20 Jahre abgeschlossen.

Windkraft ist extrem emotionales Thema, Bürgerbeteiligung sollte daher auf jeden Fall mitgedacht werden; Land Bayern könnte auch die Staatsforste für WKAn zur Verfügung stellen um dem Flächenmangel entgegenzukommen.

Themenblock Abfall und Wasser

1.3 Förderung von Mehrwegbehältnissen für die Gastronomie und Mehrweggebot

Anmerkung: **Abfallvermeidung und Trennung sind elementar**; Abfallberatung ist daher wichtig, damit die Leute Abfall trennen; Durch Mehrwegbehältnisse in der Gastronomie könnten Mülltonnen in der Stadt entlastet werden. Biomüll muss konsequent getrennt werden, was auch Müllverbrennung in Nürnberg verbessern würde; Fraglich wer will die Vergärungsanlage für Biomüll; Innenstadt sollte abfallfrei werden, was ein kleiner Schritt wäre.

Ergänzung: Antrag stammt ja von den Grünen; zig Millionen an To-Go-Bechern müssen jährlich entsorgt werden. Derzeit wird geprüft **welches System** für Fürth sinnvoll ist, gleichzeitig ist es aber schwierig, wenn man z.B. von Fürth nach Nürnberg fährt, da dort wieder ein anderes System verfolgt wird; Anfrage daher an das Wirtschaftsreferat, nach Möglichkeit ein **einheitliches System für die Metropolregion** zu schaffen, was auch die Akzeptanz steigern würde. Idee könnte sein, einen Austausch über die gesamte EMN in allen Bereichen des Themas Abfall (Getränke, Essen etc.) herzustellen und ein gemeinsames System zu erarbeiten.

Ergänzung: Absprache innerhalb der EMN ist bereits so angedacht bzw. läuft.

Anmerkung: Fördern ist gut Fordern ist schwierig; bspw. „Recup“ ist für den Kaffeebereich schon recht etabliert. Für z.B. Pizzakartons ist eine Lösung noch schwer vorstellbar. Eher bei der Gastronomie dafür werben und freiwillige Lösungen vorschlagen.

Anmerkung: Diverse Kollegen aus dem **Lebensmittelhandwerk** bestätigen, dass es zu viele **Systeme** gibt, die **nicht kompatibel** sind. Generell ist es bspw. für Metzgereien bzw. **kleinere Betriebe sehr aufwändig** bzw. schwer umsetzbar: Benutztes Behältnis kommt zurück, muss gereinigt, dokumentiert etc. werden. Einheitliches System am Markt nötig; Verpackungsmaterial aus nachwachsenden Rohstoffen geht auch teilweise, aber wird für den Endkunden teurer werden.

Ergänzung: Biologisch abbaubare Verpackungen sind derzeit nicht verwertbar bei Entsorgern, was eigentlich zusätzlich Müll verursacht. Lebensmittel sind wichtigste bzw. die am höchsten veredelten Güter, daher **Intensivierung von Lebensmittelrettung** nötig; neue **Strukturen auf Bundes- und Landesebene** hierfür nötig um Kosten der freiwilligen Organisationen zu decken bzw. mehr Unterstützung von Seiten der Stadt bieten.

Anmerkung: Immer mehr Städte wollen **Zero-Waste-Städte** werden, was vor allem auf Verpackungen und Lebensmittel abzielt. Eine **Strategie auf kommunaler Ebene** ist hierfür notwendig.

Ergänzung: **Verbraucher** muss sich in seiner **Erwartungshaltung ändern** – Bereithaltung von verderblichen Lebensmitteln bis kurz vor Ladenschluss ist nicht zielführend; zwar sinnvoll, dass es die Lebensmittelretter gibt, andererseits dürfte es bei einem entsprechenden Umgang mit Lebensmitteln diese gar nicht geben.

1.55 Sensibilisierung zum Thema (Trink-) Wasser

Anmerkung: Alle Maßnahmen zum Thema Wasser werden bereits bei der infra bearbeitet und auch in der Kommunikation berücksichtigt. **Trinkwasser ist ein eigentlich extrem günstiges aber hochwertiges Gut** – es gibt bereits vier **Trinkwasserbrunnen in der Stadt**. Verschiedene Voraussetzungen müssen dafür gegeben sein: Es muss verkehrlich und städtebaulich passen, muss regelmäßig beprobt werden etc., Mindestumsatz an Wasser ist nötig was letztlich auch mit nicht unerheblichen Kosten verbunden ist.

Sensibilisierung ist auch in Schulen nötig und wird hier auch bereits gemacht. Konzept zu Trinkwasserbrunnen wird derzeit entwickelt. Beinhaltet auch, z.B. wie in anderen Ländern häufig üblich, das Angebot von Leitungswasser in der Gastronomie.

Frage: Ist wassersparen für das Abwassersystem problematisch?

Anmerkung: Bisher ist hier nichts bekannt. Generell ist jedoch interessant, dass **Trinkwasserverbrauch** in der Stadt über die letzten Jahre etwa **stabil** bleibt - **trotz Einwohnerzuwachs**, d.h. es wird pro Kopf letztlich Wasser gespart.

Anmerkung: Es gibt Probleme bei Niedertemperaturerwärmung von Trinkwasser, da man hier auf die Legionellen-Verordnung trifft.

Ergänzung: Trinkwasserverordnung ist hier richtig und wichtig, zumal 24/7 Versorgung mit Trinkwasser gegeben; infra schaut hier nochmal welche Empfehlungen möglich sind, aber letztlich ist man auch an den gesetzlichen Rahmen gebunden.

Anmerkung: Der breiten Öffentlichkeit muss bewusstgemacht werden, dass Wasser aus der Leitung auch ganz einfach Trinkwasser ist.

Anmerkung/Frage: **Wasserschutzgebiete müssen sicher sein**, damit keine Schadstoffe ins Trinkwasser kommen; in Allersberg wird jedoch momentan eines der infra-Gebiete von zwei Seiten bedrängt (Gewerbegebiet und geplantes ICE-Werk).

Anmerkung: Im Wasserschutzgebieten um die Stadt herum muss der Bevölkerung auch klar sein, warum nicht alles einfach möglich ist wie bspw. durch die Nutzung in der Freizeit (Zelten, Campen...); hier ist noch immer viel Aufklärung nötig, welche Schritte bis zur Bereitstellung von hochwertigem Trinkwasser nötig sind.

Allersberg: Hier derzeit Diskussionen, da massive bauliche Tätigkeiten direkt am Wasserschutzgebiet, was vermutlich später ein großes Problem wird. **Politische Unterstützung** daher notwendig; derzeit wird ein Positionspapier zu einem Wasserkonzept der Stadt erstellt.

Anmerkung: Trinkwassergewinnung hört nicht beim Abpumpen auf. Die **enorme Versiegelung erschwert Grundwasserneubildung**. **Versickerung** ist daher ein **entscheidendes Thema** auch in Hinblick auf Entlastung der Hydraulik/Kanalisation bei Starkregenereignissen

Weiteres zum Themenblock Energie

1.58 Ausbau des Mittel- und Niederspannungsnetzes

Anmerkung: Umbau des Nieder-/Mittelspannungsnetzes wird seit Jahren schon bearbeitet, weshalb man hier gut gerüstet ist.

1.25 Prüfung der Einbindung von Stromspeichern

Anmerkung: Hier wurde letztlich noch nichts Konkretes gemacht, wenngleich man immer wieder am Thema dran ist - bspw. letztes Jahr Überlegungen zum Bau einer Schnellladestation mit Speicher; aber letztlich nicht Wirtschaftlich und daher nicht umgesetzt. Generell waren **bisher Stromspeicher aufgrund**

des Energiewirtschaftsgesetzes nicht wirtschaftlich im Netz integrierbar, aber seit kurzen **netzdienliche Speicher möglich** bspw. im Quartier – hier wird auch konkret dran gearbeitet.

Themenblock Kommunikation, Kooperation, Partizipation

5.2 Klimaschutzkampagnen, 5.12 Umweltbildung

Anmerkung: **Freiwilligkeit ist bei älterer Generation oft schwierig**, aber besonders die **jungen Menschen** können in ihrem Verhalten noch geprägt bzw. zum **Umdenken** gebracht werden; Klima- bzw. Umweltschutz sollte ein „muss“-Fach in den Schulen werden. infra zeigt bspw. jedem Jahr vielen Schulklassen ihr Wasserwerk.

Anmerkung: bei einigen Maßnahmen sind Sachen angesprochen, die es bereits schon gibt. Bspw. bei der **Energieschuldnerberatung (1.31)** wird auf Nürnberg verwiesen - der **Stromsparcheck** ist im Prinzip schon eine Schuldenprävention, welchen die infra auch bespended. In Quartieren ist man ebenfalls schon mit Stromsparcheck vertreten, was aber während Corona auch schwierig ist. Thema **Umweltbildung** – hier gab es bspw. ein Projekt im Mütterzentrum: Vorschulkindern zu Stromspardetektiven ausgebildet und Wissen an andere Kinder weitergegeben – sowas kann gerne ausgebaut werden.

Frage: Ist **Ziel von Speichern** allen Strom im Stadtgebiet zu halten?

Anmerkung: Ja, da der Bezug von außen minimiert werden soll, da **Lastspitzen teuer sind und Ausbaukosten dadurch reduziert** werden können – Strombedarf möglichst gleichmäßig verteilen. Das Thema Laden sollte im Zusammenhang mit Speichern kein Problem sein (auch Autos als Stromspeicher betrachten); Strom kann somit im Quartier verbleiben. Hier noch am Anfang der Umbaumaßnahmen.

Über das 110 kV-Netz wird praktisch nichts auf höhere Stromnetzebene aus Stadtnetz verschoben; kann jedoch passieren, dass Leistungsflüsse über das 110 kV-Netz laufen, was jedoch am Kraftwerk Gebersdorf liegt für welches Fürth zum Transit dient, was aber nicht in Verbindung mit der Energiewende steht.

Anmerkung: **Stromsparcheck nur für Einkommensschwache Haushalte**, aber auch die **Durchschnittshaushalte** haben noch Potenzial zur Einsparung, da hier für bspw. Stromverbrauch **oft wenig Bewusstsein** vorhanden ist – daher Kommunikation wichtig. Es muss klarwerden, welche Bedürfnisse überhaupt bestehen - es muss **nicht unbedingt immer Verzicht** bedeuten bzw. davor schrecken die Leute zurück; Bsp. Autoverkehr wäre hier ein Beispiel, da weniger Autoverkehr ein **Gewinn für alle** wäre. **Die Politik muss hier auch klar kommunizieren und alle müssen gemeinsam als Stadt Fürth an einem Strang ziehen.**

Linksammlung aus dem Chat:

- <https://www.nordbayern.de/region/hoechstadt/herzogenaurach-eigenstrom-vom-dach-ist-nun-pflicht-1.10149457?article=1.10149457&zoom=18&geomap=1>
- https://www.lkz.de/lokales/stadt-ludwigsburg_artikel,-kuenftig-wird-hier-mit-eis-geheizt-arid,637499.html
- <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtpolitik/M-nchner-Zukunftsdialoag/M-nchen-soll-Zero-Waste-City-werden.html>
- <https://refill-deutschland.de/>
- <https://www.saechsische.de/darf-man-brot-vom-vortag-noch-verkaufen-80352.html>
- <https://www.backenwiedamals.de/projekte>

Anhang

Übersicht der Maßnahmenvorschläge Version 1.1

Maßnahmenvorschläge Themenfeld 1

Nr.	Maßnahmentitel
1 1	Vermeidung von Papier- und Plastikmüll aus unerwünschter Werbepest
1 2	Hochwertige Verwertung von Bioabfall und Grüngut (Kompost, Energie)
1 3	Förderung von Mehrwegbehältnissen für die Gastronomie und Mehrweggebot
1 4	Prüfung der Einrichtung einer Bauteilbörse
1 5	Reparaturbonus für Verbraucher*innen
1 6	Durchführung von abfallarmen, nachhaltigen Veranstaltungen
1 7	Umfassende Abfallberatung
1 8	Erhöhung der Anzahl von Abfallbehältern und Erweiterung mit Trennmöglichkeit
1 9	Reduktion von Lebensmittelverschwendung
1 10	Prüfung und Erweiterung des Einsatzes von Pfandringen
1 11	Aufsuchende Energieberatung
1 12	PV-Förderung
1 13	Stärkung des Mieterstromangebots
1 14	Förderung von Steckdosen-PV-Modulen
1 15	Errichtung von Windkraftanlagen
1 16	Alternative Finanzierungsmodelle für private Dach-PV-Anlagen
1 17	Gründung einer Bürger*innen Energiegenossenschaft
1 18	Solardachkataster bewerben
1 19	Schaffung eines lokalen Kompetenznetzwerks Gebäudesanierung
1 20	Schaffung einer Energieberatung für Bau und Sanierung im privaten Bereich
1 21	Energieberatung/Netzwerk für Gebäudeeigentümer*innen und Immobilienunternehmen
1 22	Energieberatung für Gewerbe
1 23	Initiierung eines Energieeffizienz- und Suffizienz-Netzwerks für Unternehmen
1 24	Überarbeitung des PV-Freiflächenkonzepts von 2011
1 25	Prüfung der Einbindung von Stromspeichern
1 26	Schaffung einer Solardachbörse
1 27	Erhöhung der Sanierungsquote der WBG
1 28	Langfristige Strategie zum Umbau der Wärmeversorgung im Stadtgebiet (kommunale Wärmeplanung)

Nr.	Maßnahmentitel
1 29	Wasserstoffstrategie für die Stadt
1 30	Intensivierung der Beratung zu Alternativen zu Öl- bzw. Gasheizungen durch die infra
1 31	Energieschuldnerberatung
1 32	ENP 8.3 Ausbau Fernwärme
1 33	ENP 8.2 Ausbau der dezentralen Kraft-Wärme-Kopplung
1 34	ENP 8.1.13 Beratungskonzept denkmalgeschützte Gebäude
1 35	ENP 8.1.9 Energieeffiziente Stadtsanierung
1 36	ENP 8.1.11 Fachveranstaltung "Energetische Gebäudesanierung"
1 37	ENP 8.1.12 Infokampagne "Energieeffiziente Gebäudehülle in Wohngebäuden"
1 38	ENP 8.1.14 Infokampagne Heizungsumstellung und Anlagentechnik
1 39	ENP 8.1.10 Sanierungsmanagement in Stadtquartieren
1 40	ENP 8.1.1 Abwärmenutzung mittlerer / großer Bäckereien
1 41	ENP 8.1.5 Abwärmenutzung von Kälteanlagen
1 42	ENP 8.1.6 Frischdampfaukopplung bei GuD-Anlagen
1 43	ENP 8.1.2 Kraft-Wärme-Kopplung und Wärmeverbünde bei Hotels / Gasthöfen
1 44	ENP 8.1.4 Nutzung der Abgaswärme
1 45	ENP 8.1.17 Prüfung der Wirtschaftlichkeit von KWK/KWKK in Unternehmen
1 46	ENP 8.1.16 Vor-Ort- Energieberatungen bei Unternehmen
1 47	ENP 8.1.3 Wärmerückgewinnung aus dem Abwasser von Wäschereien
1 48	ENP 8.1.7 Wärmerückgewinnung aus dem Kühlkreislauf
1 49	ENP 8.1.15 Energieeinsparcontracting kommunaler Liegenschaften
1 50	ENP 8.1.18 Energieberatung und Fördermöglichkeiten für Privathaushalte
1 51	ENP 8.1.8 Fernwärmeinitiative
1 52	Bedarfsgesteuerte Straßenbeleuchtung
1 53	Steigerung der Wasserqualität der Fließwasser
1 54	Verbesserung der Abwasserreinigung
1 55	Sensibilisierung zum Thema (Trink-) Wasser
1 56	Verpackungsabgabe bzw. -steuer
1 57	100 % Ökostrom aus Deutschland
1 58	Ausbau des Mittel- und Niederspannungsnetzes
1 59	Ausbau der städtischen Förderlandschaft zur CO2 Minderung

Maßnahmenvorschläge Themenfeld 5

Nr.	Maßnahmentitel
5 1	Digitale Informationen für Neubürger*innen
5 2	Klimaschutzkampagnen
5 3	Klimawettbewerb für Unternehmen
5 4	Nachhaltige, klimafreundliche Wirtschaftsförderung
5 5	Klimaschutzprojekte bei internationalen Kooperationen
5 6	Innovative Pilot-/ Leuchtturmprojekte
5 7	Ausbau der Kooperation mit Landkreis
5 8	Ausbau der Kooperation zwischen dem Klimaschutzteam und Stadtteilnetzwerken sowie Quartiersmanagement
5 9	ENP 8.1.20 Umweltbildung an Schulen
5 10	Ausbau bzw. Weiterführung der Beteiligungsmöglichkeiten

Nr.		Maßnahmentitel
5	11	Einrichtung einer Informations- und Begegnungsstätte
5	12	Umweltbildung
5	13	Etablierung von umsetzungsorientierten Arbeitsgruppen zum Klimaschutz
5	14	Klimaschutzsymposium für Politik und Verwaltung
5	15	Beratung ökologisches Bauen

8.2 AG 2: Versorgung, Entsorgung: Energie & Gebäude, Abfall, (Ab-) Wasser & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 10 August 2021

Hinweise zum Protokoll:

- *Das folgende Protokoll entspricht der chronologischen Abfolge während der Sitzung*
- *„Anmerkungen“: Beziehen sich auf einen Themenkomplex bzw. eine konkrete Maßnahme*
- *„Ergänzungen“: Beziehen sich auf eine vorhergehende Äußerung bzw. Anmerkung*

Diskussion ausgewählter Maßnahmen

Generelle Anmerkungen und Fragen

Frage: Wie laufen die parallelen Prozesse bei der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) und des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK), da zahlreiche Maßnahmen des IKSK unmittelbar im Zusammenhang mit dem VEP stehen?

Anmerkung: Der **VEP wird maßgeblich für den Bereich Mobilität** erstellt; U.a. aus Fördersicht, Klimaschutz- und Bürger*innensicht ist Thema Mobilität für das IKSK notwendig; **Ergebnisse IKSK werden auch in VEP eingehen.**

Ergänzung: Personalentwicklung in Verkehrsplanung ungünstig, da Neubesetzung der für den VEP zuständigen Stelle noch aussteht - daher ruht die **Weiterentwicklung des VEP derzeit**. Zusammenarbeit zwischen Dienststellen ist aber ohnehin gegeben. Wiederaufnahme der Arbeiten am VEP ist noch ungewiss. Bestimmte Diskussionen im Rahmen des IKSK können daher auch jetzt schon gewinnbringend geführt werden.

Themenblock Mobilität

2.5 Ausbau E-Ladesäulen und Wasserstofftankstellen

Anmerkung: Überblick über bisheriges und was ist geplant:

E-Ladesäulen: infra ist mit weiteren 60 Stadtwerken im Ladeverbund+ und somit fast 1000 Ladesäulen in Nordbayern per App auffindbar; Fürth ist deutschlandweit mit Ladesäulendichte auf Platz 8, u.a. auch durch größere Anzahl an Wallboxen im Parkhaus Jakobinenstraße. Derzeit an 40 Standorten mit 80 Ladepunkten im Stadtgebiet und drei Schnellladepunkten; in kommenden 12-18 Monaten 125 weitere öffentliche Ladepunkte geplant. Aber **zu bedenken, dass 80% der Ladevorgänge im privaten Bereich oder beim Arbeitgeber** stattfinden. Mit allen Wohnungsbaugesellschaften der Stadt im Austausch. Aufgrund des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) müssen bei Neubauten entsprechend Ladepunkte vorhanden sein. Bisher wurden durch die infra ebenfalls 70 Wallboxen verkauft. Bzgl. E-Ladetechnik und im Zusammenhang mit Zunahme der E-Auto Anmeldungen läuft es hier ganz gut und bisher auch eher unkritisch für das Netz.

Wasserstoff: Hier ist die „Farbenlehre“ zu beachten; Fokus hier auf „grünem Wasserstoff“ der CO₂-neutral hergestellt werden muss. Problem ist, dass keine ausreichenden EEG-Stromerzeugungsanlagen für reine Stromversorgung bestehen und daher erst recht nicht für H-Fahrzeuge vorhanden sind.

Frage: Ladepunkte häufig an Orten, wo man nicht lange stehen kann/wird bspw. Supermärkte – hier vielleicht besser im Blick behalten wo die Leute auch länger stehen?

Ergänzung: Eine halbe Stunde laden ist nicht unwesentlich und reicht schon für grobgesagt 50 km. Aber es muss natürlich **beides bedacht werden - langes/kurzes Parken**.

Ergänzung: Fa. Solid unterstützt infra beim Ausbau der Ladeinfrastruktur; Bspw. in hochverdichteten Wohngebieten auch Ladestationen an Plätzen wo Leute dann länger stehen können. Kosten für infra-Kunden 32ct / kWh sonst 38ct im Ladeverbund.

Anmerkung: Gut zu sehen, dass schon viel passiert ist. Dennoch Warnung, dass **Wirtschaft nicht ausgeklammert wird**, denn Gewerbesteuererinnahmen kommen letztlich aus der Wirtschaft. Es ist schon zu beobachten, dass Firmen oder bspw. Ärzte aufgrund der Parkthematik bereits aus der Stadt herausgehen. **Push und Pull ist nötig**, aber das Auto auszuklammern kann problematisch werden - daher jetzt keine Entscheidungen treffen, die man später u.U. bereuen wird bzw. nicht mehr rückgängig machen kann. Gute Beispiele sind hier Kopenhagen, Wien etc. (Wien: STEP 2025 – VEP bzw. vielmehr ein Stadtentwicklungsplan);

Ergänzung: Der Beteiligungsprozess sieht auch ganz klar eine Beteiligung der Wirtschaft vor.

Anmerkung: Wohnungsgenossenschaft Fürth hat 1000 Wohnungen und andere Wohnungsbaugesellschaften treffen auf dieselbe Problematik: Elektrisches Aufladen ist derzeit dort nicht möglich; Tiefgarage mit bspw. 3 Parkplätzen mit Lademöglichkeit kostet rund 30.000 €, daher alle 900 Stellplätze mit Lademöglichkeit auszurüsten ist unmöglich, denn es gibt auch noch andere Herausforderungen im Wohnungsbereich. Es braucht **mehr Förderung für solche Ladeinfrastruktur**.

Anmerkung (aus Chat): Bei **Wohnungsbaugenossenschaften & privaten Immobilien** besteht sicher noch **ungenutztes Potenzial für Fahrradstellplätze** (z.B. ehemaliger Wäschekeller in Wohnanlagen): Evtl. Aufrufe starten, Anreize schaffen, bestehende Potenziale für Fahrradkeller zu nutzen. → **Ausbau Fahrradstellplätze (2.17)**

Anmerkung: Woher soll das Geld kommen für die Infrastrukturaufrüstung und Investitionen in Ladesäulen? Es müssen Investoren mit an Bord – Stichwort **Supermärkte** etc.: Hier können die **Besitzer selbst aktiv werden**.

Frage: Lässt die infra auch Mitbewerber zu?

Anmerkung: Die **infra** hat natürlich **keine Monopolstellung**; bspw. IKEA verfügt über eigene Ladesäulen, die auch immer mehr Supermärkte anbieten. Problematisch ist, dass man mit einer **Ladesäule derzeit kein Geld verdienen** kann. Die hiesige Infrastruktur ist zudem schon vergleichsweise gut. Als kommunales Unternehmen gibt es jedoch auch Verpflichtungen im Bereich der Infrastruktur: Bspw. arbeitet man im ÖPNV mit einer Kostendeckung von 47%. **In Zukunft wird der Großteil der Ladevorgänge im privaten Bereich oder beim Arbeitgeber (AG) stattfinden** – das macht dann auch AG oder Wohnungsangebote attraktiver.

Übergreifende Diskussion - unter anderem:

2.3 Entlastung des innerstädtischen Verkehrs durch Verlagerung des Durchgangs- und Wirtschaftsverkehrs

2.22 Einführung einer City-Maut

Anmerkung: Der **MIV im Innenstadtbereich muss reduziert** werden, wenngleich die **Erreichbarkeit mit dem PKW dennoch gegeben** sein muss. Derzeit gibt es die Neigung zu Extremen: Zu viel MIV in der

Innenstadt steht der Forderung einer autofreien Innenstadt gegenüber. Es wäre auch nicht sinnvoll heute eine Ladeinfrastruktur in der Innenstadt zu schaffen, wenn morgen die Innenstadt autofrei sein sollte.

Anmerkung: Viele Parkgaragen wie z.B. in Wien etc. könnten sinnvoll sein. Problematisch wäre, wenn verschiedene Pläne gleichzeitig umgesetzt würden, dann müsste man die Stadt aufgrund der Baumaßnahmen dichtmachen, da die Geschäfte während dieser extrem leiden. Wir müssen **klären was wir in der Innenstadt wollen**: Geschäfte, Wohnungen, keine Autos... - **positive Anreize schaffen** bspw. in Bezug auf Radverkehr.

Ergänzung: Man ist auch schon stärker dran das nicht-öffentliche Laden zu pushen.

Anmerkung: Einfach nur Radverkehr wegführen wie in den Wiesengrund ist für die Innenstadt nicht nützlich; bei den **Radverkehrsnetzen muss verbunden werden**: Kulturorte, Schulen, Neue Mitte... Die Erreichbarkeit muss gegeben sein. Derzeit ist der Fahrradanteil ausbaufähig. **Autoverkehr bleibt auch noch immer gefährlich, selbst wenn er elektrisch ist.**

Anmerkung: 20 % MIV ist ein hochgestecktes Ziel; eine **autofreie Stadt kann jedoch nicht das Ziel** sein, da gewisse Ziele mit MIV erreichbar sein sollen/müssen, aber 20% ist dennoch sinnvolles Ziel; bspw. Wien hat Preise für Innenstadtparken extrem erhöht und somit unattraktiv gemacht. Leute lassen freiwillig das Auto stehen, wenn die Alternativen attraktiv sind. **Gewisser Druck und Zwang für MIV wird erforderlich sein.** Einwand der Wirtschaft verständlich, aber zur Zielerreichung muss man hier Kompromisse finden.

Anmerkung: Den **VEP wird es natürlich geben**. Die Erarbeitung zunächst des IKS ist daher kein Widerspruch, da sinnvolle Maßnahmen zur Klimaneutralität hier entwickelt werden und gewinnbringend in den VEP einfließen können.

Autofreie Innenstadt ist zumindest aus Verkehrsplanungssicht **bislang kein Thema**. Wichtig wäre die **Reihung der Maßnahmen und ob sich Klimaschutz nur auf Klimaneutralität bezieht oder auch NOx, Feinstaub, Versiegelung etc. ebenfalls mit eingehen?**

Anmerkung: Alle wollen mobil sein und das muss auch so bleiben - **bspw. Lieferverkehr muss sein**. Es müssen Mobilitätsangebote geschaffen werden und Alternativen müssen genauso attraktiv sein. **Autoreduzierte Innenstadt hat noch andere Vorteile** wie Lärmreduzierung; In Verbindung mit Elektrifizierung erhöht dies die Lebensqualität deutlich.

Ergänzung: Die **Priorisierung erfolgt in verschiedenster Hinsicht** wie z. B. nach Kosten, Schwerpunktsetzung, Zusammenhänge mit anderen Bereichen wie Luftreinhaltung etc. Berechnungen von bspw. CO₂-Einsparungen können ebenfalls in den VEP einfließen.

Anmerkung: Die „Autofreie Innenstadt“ war Wahlforderung der Grünen. Oft wird vergessen **das Fürth eine „Sandwichstadt“** zwischen Erlangen und Nürnberg ist. Wenn **vor Ort die Attraktivität** mit dem Auto nicht mehr gegeben ist, dann hätte das zur Folge, dass die Leute woanders hin zum Einkaufen fahren. Problematisch könnte sein, dass verschiedene künftige Baustellen nicht aufeinander abgestimmt sind, was sehr ungünstig für den Handel ist.

Anmerkung: Der **VEP sollte nicht losgelöst vom IKS angesehen werden**; **VEP wir aus Sicht von Bürger*innen, Wirtschaft, infra, Beiräten, etc. dringend benötigt**. Zeitplan reicht aber möglicherweise nicht mehr zur Zielerreichung: In 2030 nur noch Emissionen von 1,7 t p.K. – aus dieser Sicht hätten wir

vorgestern anfangen müssen. Der VEP muss vernünftige Planungsbasis sein – ist aber nicht mehr Hilfreich, wenn er erst 2025 fertiggestellt ist. Der VEP muss schleunigst fertiggestellt werden, auch als Botschaft an die Politik, denn er umfasst auch Themen die das Umland betreffen. **Für entsprechende personelle Ausstattung muss definitiv auf oberster Ebene gesorgt werden.**

Anmerkung: Zugunsten des Klimaschutzes werden hier Konzepte entwickelt, um Klimaschutzziele zu erreichen - **Konflikte in der Innenstadt sind nicht zu vermeiden.** Lieferanten etc. haben jetzt schon teils Probleme. **Beschränkungen des MIV können mit Erreichbarkeit in Einklang gebracht werden** – hier in dieser Form aber etwas zweifelhaft.

Anmerkung: Zwei Zwischenergebnisse kann man festhalten: **Alle Verkehrsarten haben ihre Berechtigungen und Hauptverkehrsachsen müssen erhalten bleiben.** Immer jedoch auch bedenken: Fürth ist eine der Städte mit dem größten Pendlersaldo. **City-Maut (2.22)** sollte bspw. daher als Maßnahme raus. Entlastung des innerstädtischen Verkehrs wäre zwar wichtig, aber genauere **Differenzierung Güter- und Wirtschaftsverkehr** nötig. Wichtiger push and pull; ÖPNV in den Mittelpunkt auch in Bezug auf das Umland.

Ergänzung: City-Maut ist auch **kein zeitgemäßes Mittel** mehr

2.1 Ausbau der Fußverkehrsachsen

2.7 Ausweitung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen und Tempo-30-Zonen

Anmerkung: Beide Maßnahmen sehr sinnvoll; Tempo 30 wäre gut, aber **für den Busverkehr verlangsamend**, da immer rechts-vor-link-Regelung beachtet werden muss.

Anmerkung: Attraktivere Fußgängerachsen wären auch günstig machbar - **Durchgängigkeit** müsste gegeben sein wie bspw. durch parkende Autos verhindert; „Bettelampeln“ auch wenig attraktiv – besser umgekehrt: Fußgänger vor Autos, um somit Wartezeit für Fußgänger zu verkürzen. **LED-Zähler an den Fußgängerampeln** mit verbleibender Wartezeit wären eine Erleichterung.

Gehwege dürfen nicht zu schmal und nicht zugestellt sein (Mülltonnen, parkende Autos) – durch entsprechende Markierungen können solche Bereiche deutlich gemacht werden; **Niveauunterschiede** könnte man ebenfalls vergleichsweise einfach beheben; bei Gals-Containern könnte auch für Autofahrer deutlicher gemacht werden wo zu parken ist.

Baustelleneinrichtungen: Hier bleiben Fußgänger meist völlig unberücksichtigt – bspw. Schild mit „wie lange dauert die Maßnahme“; Kontrolle, ob die Baustellen so eingerichtet sind wie geplant/genehmigt.

Querungen der Eisenbahnen sind extrem wichtig – bspw. Jakobinen-Unterführung als Negativbeispiel: Radfahrer zu schnell und in falsche Richtung, Auto Linksabbiegerspur ist eigentlich überflüssig und könnte sinnvoller genutzt werden.

Anmerkung: **Verkehrsberuhigung** ist nach StVO geregelt und **bedeutet immer umfassenden Umbau im Straßenraum** – kann sich die Stadt sicher nicht leisten. Dort möglich wo Spiel- und Bewegungsangebote im öffentlichen Raum notwendig sind. Zu **Tempo 30** ist nach StVO **weitestgehend ausgeschöpft** was im Stadtgebiet möglich ist (Schulen, Wohngebiete...). Hoffnung auf Änderungen zu Tempo 30 Zonen, welche derzeit in Arbeit sind. Alle Verkehrsträger könnten bei Tempo 30 gleichermaßen mitlaufen, wäre kostensparend umzusetzen und sinnvoll bzgl. Klima.

Ergänzung: Bei Tempo 30 müsste die Feuerwehr Richtung Südstadt mit doppeltem Tacho fahren um die Erreichbarkeit zu gewährleisten.

Ergänzung: Tempo 30 ja, aber **ohne Benachteiligung des Busverkehrs** durch ständige Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge durch Rechts-vor-Links an Einmündungen, was auch für die Fahrgäste im Sinne von Fahrgaststürzen ein hohes Risiko darstellt. Zusätzlich werden die Umlaufzeiten dadurch erhöht und die **Wirtschaftlichkeit und Attraktivität des Busverkehrs sinkt**.

2.6 Konsequentes Parkraummanagement

Anmerkung: **Für ÖPNV braucht es mehr Platz um schneller zu werden** – hier hilft jedes Auto, das nicht in die Stadt kommt. P+R in Peripherie; Freiflächen und Parkhäuser für Anwohner in der Innenstadt könnten hier ebenfalls helfen Platz zu schaffen.

2.10 Ausdehnung des ÖPNV-Netzes

Anmerkung: Umfragen belegen, dass das Netz schon gut ist; gewisse Optimierungen werden gemacht; teils wurde auch „suboptimiert“. **VEP/Nahverkehrsplan: Netz muss im Grunde komplett neugestaltet werden** - wie soll das Netz künftig aussehen und was berücksichtigt werden. Kosten entstehen bei infra und Stadt: ÖPNV kostet derzeit 17 Mio. € (also Verluste). In Tempo 30-Zonen (bspw. Hintere Straße) ist keine Bevorrechtigung für ÖPNV erwirkt worden – würde ggf. Anschaffung eines weiteren Busses mit Kosten von 185.000€ p.a. bedeuten. Art der Mobilität muss auch weitergedacht werden – Stichwort U-Bahn Erweiterung wie in Nürnberg und dann auch das ÖPNV-Netz hier in Fürth entsprechend anpassen.

Ergänzung: Es wurde in den letzten Jahren schon viel Geld in die Hand genommen und Vieles verbessert (bspw. Busbeschleunigung, schadstoffarme Busse). Ideen um das Thema „Wie wird der ÖPNV attraktiver?“ kosten letztlich immer Geld. **Frage nach der Finanzierung:** Idee könnte eine **Nahverkehrsabgabe** sein: bspw. jeder der ein Auto zulässt muss eine Abgabe zahlen, die er in Nahverkehrsticket umwandeln kann.

Anmerkung: Wenn wir hier einen großen Wurf machen wollen müssen wir auch groß denken. Ist-Zustand Fahrrad 10 %, Fuß knapp 20% - Ziel: 25% Rad, Fuß: 25 % und 30% ÖPNV wäre mit klassischen Verkehrsmitteln im ÖPNV nicht machbar – daher **neue Angebote, vorhandenes Netz überarbeiten und so Attraktivität steigern**, um auch Leute zu erreichen, welche bisher nicht über ÖPNV nachdenken. Möglichkeiten wären On-Demand-Verkehr, Ride-Pooling, Ride-Sharing; Mobilitätsmix darf nicht aus der Hand der Stadt gegeben werden, da ein gewisser Kannibalismus der Verkehrsmittel sonst nicht zu vermeiden wäre.

2.20 Prüfung einer Mobilitäts-App

Anmerkung: Ist ein weiter Begriff und es gibt schon viele Angebote (VGN, Car-Sharing, E-Scooter) – große Herausforderung, da sich private Anbieter schwer integrieren lassen. Stadt/infra/VGN könnte alles anbieten, aber soweit ist man noch nicht. Thema **Bike-Sharing ist derzeit in Planung**.

2.16 Jugend lernt ÖPNV-Nutzung

Anmerkung: Gut Idee, aber **während Corona** war es nicht förderlich, dass z.B. auch **Fahrradprüfungen ausgefallen** sind – muss dringend nachgeholt werden.

Themenblock Kommunikation, Kooperation, Partizipation

5.7 Ausbau der Kooperation mit dem Landkreis:

Anmerkung: Die **Verknüpfung der Mobilität muss auch innerhalb der EMN** geschehen – also in Ballungsraum/Industrieregion ergänzt werden. Bspw. Fahrradwege dürfen nicht an Stadtgrenzen enden; U-Bahn-Anschluss in Fürth muss auch an Fürth sinnvoll angeschlossen werden.

5.2 Klimaschutzkampagnen

Anmerkung: Hier gab es bspw. auch eine **Beteiligung der Jugend beim Klimagipfel** in der vergangenen Woche → Fahrradwege, Fußverkehrswege und Sicherheit als ganz wichtige Themen.

Anmerkung: Push and Pull in Bezug auf Fahrradwege ist wichtig. Viele sind aber Auto-affin, weshalb Kommunikation enorm wichtig ist, damit auch **alle Leute mitgenommen und über Alternativen aufgeklärt werden**.

5.12 Umweltbildung

Ergänzung: Stichwort **Mobilitätsmanagement** fehlt noch, auch in Bezug auf Kinder. Mobilitätsmanagement sollte **bereits im Kindesalter** erlernt werden – es gibt hierfür bereits verschiedene Konzepte bspw. zu Querungen, Roller fahren, gemeinsam zur Schule laufen, Radverkehrsführerschein etc. – sollte in weiterführenden Schulen fortgeführt werden – insbesondere Fahrrad und ÖPNV. Konkrete Projekte, um vorhandene Infrastruktur nahezubringen.

Ebenfalls noch ergänzend: **Mobilitätsmanagement in Unternehmen**. Zuschüsse für Mitarbeiterparkplätze bei der Stadt sind höher als fürs Jobticket, was zu hinterfragen wäre.

1.13 Verkehrsarmes Umfeld an Schulen/Kindergärten

1.14 Erhöhung der Verkehrssicherheit (Vision Zero)

Anmerkung: Kommunikation muss mit Maßnahmen einhergehen – bspw. Elterntaxi: Verkehrsberuhigte Zone um diese Einrichtungen und dann auch motivieren, dass Kinder zusammen mit Eltern den Weg gehen.

Anmerkung: Bsp. Erlangen: Viele **ampel- und kreuzungsfreie Fahrradwege**.

ÖPNV muss sicherer sein – Weg nachts alleine nach Hause ist unangenehm.

Ergänzung (aus Chat): Der ÖPNV ist abends eher unangenehm für Frauen als ein objektives Sicherheitsrisiko. Aber das subjektive Empfinden führt auch zu Vermeidungsverhalten.

Ergänzung: Alles im Untergrund vermittelt unsicheres Gefühl, wobei hier bspw. schon viele Kameras vorhanden; Sicherheit im ÖPNV auch U-Bahn ist hoch – es muss aber vor allem auch **kommuniziert werden, mit welchen Mitteln Sicherheit geschaffen wird**

Anmerkung (aus Chat): Eine gute Lösung wäre ein **zusammenhängendes Fahrradstraßennetz auf Nebenstraßen**, damit tut man dem Parkverkehr nicht weh und tut auch gleich etwas für die Verkehrsberuhigung.

Anmerkung: Infrastruktur für das Fahrrad hat Nachholpotenzial; viele Bereiche sind **v.a. für Kinder unzumutbar**, bspw. wenn ein Bus neben einem Kind vorbeifährt. Es muss **nicht zwangsläufiger Weise**

Konkurrenz zum Auto entstehen und die Zugänglichkeit zu bestimmten Orten kann weiterhin gegeben sein.

Anmerkung: Es gibt viele **Sicherheitskonflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern**, bspw. Gehwege mit Fahrradstreifen, Radwege brechen ab und Verkehrsführung ist teils sicherheitskritisch. Positiv-Beispiel ist die Dambacher Straße, die nun Fahrradstraße ist und klar kenntlich gemacht ist.

Linksammlung aus dem Chat

- Kopenhagen wurde als positives Beispiel genannt. Hier ist ein Radverkehrsanteil von 50% angestrebt (derzeit ca. 40%). Autofreiheit ist hier nicht thematisiert. Siehe auch https://de.wikipedia.org/wiki/Radfahren_in_Kopenhagen
- <https://www.zukunft-mobilitaet.net/168677/analyse/kopenhagen-radverkehr-gute-und-schlechte-elemente-reportage/>
- <https://www.agfk-bw.de/projekte/baustellenleitfaden/>
- <https://www.fuehrerscheine.de/verkehrsrecht/was-duerfen-einsatzfahrzeuge/#sonderrecht-fuer-einsatzfahrzeuge>

Übersicht der Maßnahmenvorschläge Version 1.1

Maßnahmenvorschläge Themenfeld 2

Nr.	Maßnahmentitel
2	1 Ausbau der Fußverkehrsachsen
2	2 Überarbeitung der Stellplatzsatzung inkl. Stellplatznachweis
2	3 Entlastung des innerstädtischen Verkehrs durch Verlagerung des Durchgangs- und Wirtschaftsverkehrs
2	4 Car-Sharing-Angebote
2	5 Ausbau E-Ladesäulen und Wasserstofftankstellen
2	6 Konsequentes Parkraummanagement
2	7 Ausweitung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen und Tempo-30-Zonen
2	8 Klimafreundliche Nahversorgung
2	9 Klimafreundlicher Verkehrsentwicklungsplan
2	10 Ausdehnung des ÖPNV-Netzes
2	11 Vergünstigung des ÖPNV-Angebots
2	12 Erhöhung der Taktung des ÖPNV
2	13 Verkehrssarmes Umfeld an Schulen/ Kindergärten
2	14 Erhöhung der Verkehrssicherheit (Vision Zero)
2	15 Aufbau Fahrradverleihsystem und Ausdehnung kostenloser Lastenrad-Verleih
2	16 Jugend lernt ÖPNV-Nutzung
2	17 Ausbau Fahrradstellplätze
2	18 Ausbau eines zusammenhängenden Radwegenetzes
2	19 Ausbau der Umweltspuren
2	20 Prüfung einer Mobilitäts-App
2	21 Anwohner*innen erfahren ÖPNV
2	22 Einführung einer City-Maut

2	23	Steigerung der Attraktivität von Haltestellen, Bahnhöfen, Verkehrsdrehscheiben für den ÖV
2	24	Ausweitung der Nutzung von E-Bussen und klimaneutralen Antrieben im ÖPNV
2	25	Weitere Biomethan-Tankstellen im Stadtgebiet

8.3 AG 3: Stadtgrün, Stadtentwicklung und Klimaanpassung & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 12 August 2021

Hinweise zum Protokoll:

- *Das folgende Protokoll entspricht der chronologischen Abfolge während der Sitzung*
- *„Anmerkungen“: Beziehen sich auf einen Themenkomplex bzw. eine konkrete Maßnahme*
- *„Ergänzungen“: Beziehen sich auf eine vorhergehende Äußerung bzw. Anmerkung*

Diskussion ausgewählter Maßnahmen

Themenblock Stadtgrün, Stadtentwicklung und Klimaanpassung

3.3 Erstellung einer klimafreundlichen, nachhaltigen Stadtentwicklungsstrategie

Frage: Was ist der Unterschied zwischen Maßnahme **3.3 Erstellung einer klimafreundlichen, nachhaltigen Stadtentwicklungsstrategie** und **3.15 Erstellung eines Stadtklima-Konzeptes**? Wie trägt man das an die Bevölkerung heran bzw. wie ist die *Kommunikationsstrategie* nach außen?

Ergänzung: Das IKSK kann nicht alle Themen in ihrer Tiefe erfassen bzw. erarbeiten. Ein **Stadtklimakonzept ist etwas grundlegend Anderes** für das eigentliche Stadtklima; manches kann im IKSK nicht abgedeckt werden.

Ergänzung: Nachhaltige Stadtentwicklungsstrategie ist etwas Elementares, da hierdurch Leitlinien gegeben werden. Das Größere von beiden ist die Stadtentwicklungsstrategie - im Prinzip ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) welches heute auch immer einen Nachhaltigkeitsfokus hat. Ein Stadtklimakonzept wäre inhaltlich deutlich enger gefasst und mit Fokus auf das Stadtklima; dennoch **beides aus Stadtplanungssicht wichtige Werkzeuge**

Ergänzung: ISEK ist essenziell für die Entwicklung einer Stadt, benötigt aber ebenfalls Zeit; gewisse Klarheit ist nötig; aktives Flächenmanagement (**3.7 Bodenvorratspolitik und aktives Flächenmanagement**) wurde im Nachhaltigkeitsbeirat behandelt und muss vom Stadtrat beschlossen werden.

Anmerkung: Klimadiskussion schon länger in Fürth; IPCC hat bereits 2007 die Warnung herausgegeben, wie sie in den letzten Tagen nochmals veröffentlicht wurde. **Wir müssen daher jetzt endlich umbauen** - Klimawandelanpassung/-schutz, da wir nur noch wenige Jahre bis etwa 2030 Zeit haben, um noch wirksamen Klimaschutz zu betreiben, da Vieles seit sehr vielen Jahren schon bekannt ist. Weshalb daher noch mehr Konzepte?

Ergänzung: Wie wollen wir ohne Konzept sonst vorgehen?

Ergänzung: **Mehr Bäume und Grün im öffentlichen Raum**, da oft keine nutzbaren Dachflächen vorhanden sind. Menschen müssen Hitzeperioden überleben können; Hitzetote der letzten Jahre durchaus vergleichbar mit jetzigen Anzahl an Corona-Toten.

3.11 Hitzeaktionsplan

3.12 Fürth als Schwammstadt

3.28 Förderung von Urban Gardening & Maßnahmen zur „essbaren Stadt“

Ergänzung: Vertrauen der Bürger darf nicht verspielt werden.

Anmerkung: In anderen Veranstaltungen wurde von Bürger*innen die **Schaffung vieler kleiner Grünflächen und deren Vernetzung** vorgeschlagen, was scheinbar im Maßnahmenkatalog fehlt. Es ist auch **Entsiegelung nötig**: adäquate Maßnahme nicht enthalten. Bsp. Berlin will sich auch zur Schwammstadt umbauen; bei Maßnahme **3.12 Fürth als Schwammstadt** fehlt die Entsiegelung und ist noch wenig konkret.

Beim Thema Hitzeanpassung ist noch wenig Inhalt außer der Vermerk in **3.11**, dass ein **Hitzeaktionsplan** entwickelt werden muss. Muss jedoch höchste Priorität haben.

Ergänzung: Wir müssen mit ganz vielen Punkten schnell vorankommen. Wo es **planungsrechtlichen Rahmen** gibt muss anders agiert werden als bei anderen konkreten **direkt umsetzbaren Maßnahmen**. Entsiegelung kann bspw. auch schnell angegangen werden; **mit Bürgerbeteiligung** kann man z.B. **entsiegelbare Flächen finden und schnell umsetzen**.

Anmerkung: Bei klassischer Wohnbebauung sind direkt angegliederte Grünflächen nötig, besser wäre vielleicht ein **größeres zusammenhängendes Areal statt vieler solcher kleinen Flächen**, was auch aus sozialen Gesichtspunkten sinnvoll wäre.

Leitlinien sind unglaublich wichtig; wir sollten die **Priorisierung der leicht umsetzbaren Dinge ganz nach vorne stellen** - bspw. Bäume anpflanzen kann schnell gehen. Daher sollte die Verwaltung hier auch so unbürokratisch wie möglich agieren, um sinnvolle Maßnahmen zu beschleunigen; Leitlinien für die Priorisierung der Maßnahmen –hier muss die Stadt schnell werden.

Ergänzung: Stadtplanung hat bisher selten Bäume verhindert.

Anmerkung: Entsiegeln und Grünflächen sind wichtig, aber nur Entsiegeln und einfach eine Wiese anpflanzen ist zu stark vereinfacht; bspw. Baum-Wiesenlandschaften – **vielschichtige Grünstruktur nötig**. Die **Bevölkerung muss mitgenommen werden**; Urban-Gardening weiterverfolgen; Es gibt einen Demo-Urban-Gardening-Garten, Infomaterial ist auch erhältlich (*Link: siehe Link-Sammlung*). Verständnis in der Bevölkerung ist oft nicht vorhanden, daher ist **Umweltbildung elementar**.

Ergänzung: Bspw. auch der Deutsche-Wetter-Dienst (DWD) bestätigt, dass für das Stadtklima **viele kleine Flächen bedeutsamer** sind als wenige große; Diskussion mit Bürger*innen ist ebenfalls sehr wichtig.

Ergänzung: Wesentlich im Prozess ist die **Akzeptanz** – bspw., das Gastronomie Außenbereich vergrößert und auch begrünt hat (Corona-Inseln) und Parkplätze wegfielen kam gut an; die Idee der Sommerstraßen nicht. Diese jetzigen Außenbereiche könnten Beispielmaßnahmen sein, um hiervon ausgehend eine **Grünflächenstrategie** zu entwickeln; bei Spiegelfabrik von ursprünglich 3500 m² versiegelter Fläche jetzt netto 2000 m² Grünfläche. Länge behördlicher Prozesse ist oft schwierig, aber es kann wie in obigen Beispielen auch schnell gehen. **Akzeptanz** kann somit **durch „Machen“ geschaffen** werden.

Anmerkung: In letzten Jahren wurden viele Bäume gepflanzt aber in Bereichen, wo es ohnehin schon grün ist - **Grün im Grau ist wichtig.**

3.19 Verschattung im öffentlichen Raum

In Maßnahme **3.19 Verschattung im öffentlichen Raum** findet sich zwar etwas von Segeln und künstlichen Beschattungsmöglichkeiten – ein **Baum** wäre aber etwas völlig anderes durch seine **kühlende Funktion**. Bäume haben auch **unmittelbare gesundheitliche Auswirkungen** auf Wohlbefinden.

Anmerkung: Problematisch wird künftig auch **Versickerung von Regenwasser**, daher ist Entsiegelung wichtig zumal auch entscheidend für die Grundwasserneubildung.

3.9 Begegnungszone Innenstadt

Frage: Prinzipiell gut, aber was ist der Beitrag zum Klimaschutz?

Ergänzung: Frage ist: Wie verteilt man Fläche? - daher auch Überschneidungen z.B. zu Verkehrsbereich.

Ergänzung: Wichtig ist auch die Frage, wie wir **Zonen für die Menschen** schaffen, in denen sie **sich abkühlen können** – wie findet man Orte an denen man sich der Hitze entziehen kann?

Anmerkung: Wenn man sich Gebhardtstraße 28 bis zum neuen Parkhaus anschaut und wie hier die Begrünung der Dachgaragenfläche aussieht, macht das Mut. Mit „**Stadt-Oasen**“ könnte man in vielen Bereichen etwas Gutes tun. Es müsse nicht immer durchgehende Grünflächen sein, sondern an **mehrere kleinere, begrünte Stellen**. Kleinere Projekte im Zusammenhang mit Begegnungsflächen wären auch leichter umsetzbar.

3.10 Erhalt und Schaffung von Belüftungs- und Kaltluftschneisen

Anmerkung: **Schaffung solcher Schneisen wohl schwer, daher Erhalt wichtig**; Tal-Auen stehen glücklicherweise unter Landschaftsschutz.

Frage: Wie könnte man von Seiten der **Stadt vorgehen**, wenn Bürger*innen wie bspw. in Berlin/Friedrichshain **Vorschläge für Flächen zur Entsiegelung** machen?

Ergänzung: Mit **Sommerstraßen hatte man ähnliches Vorgehen** – Bürger*innen haben Vorschläge gemacht. Prozess um Sommerstraßen hat aber gezeigt, dass **Ideen von Einzelnen nicht unbedingt auch Andere gut finden** - ähnlich könnte es mit Stellplätzen zur Entsiegelung laufen.

Ergänzung: Angesichts der ganzen Situation **kann nicht immer nur auf Kompromisse gezielt werden**; Politik muss hier auch einfach mutig sein, Dinge anzugehen bzw. zu vertreten.

Anmerkung: Parkplätze im öffentlichen Raum müssen in Wert gesetzt werden; **Öffentlicher Raum ist nicht nur zur freien Verfügung der Autobesitzer** da, sondern für alle, daher sollte Parken auch nicht mehr kostenlos sein.

Im Hafen wurde Seitens der Stadtverwaltung erwidert, dass das Prinzip Schwammstadt nur in Neubaugebieten möglich sei. **Schwammstadt-Konzept sollte aber in allen Bereichen der Stadt genutzt werden** können, alleine in Hinblick auf Grundwasser und besonders, wenn man sich die letzten trockenen Sommer in Erinnerung ruft.

Anmerkung: **Parkgebühren sind landesrechtlich gedeckelt**, weshalb öffentlicher Raum kaum so hoch bepreist werden kann, dass dieser Konkurrenzfähigkeit erhält.

Nachträgliche Ergänzung: § 10 ZuStV – Parkgebühren; 1 Die örtlichen und die unteren Straßenverkehrsbehörden können in ihrem Zuständigkeitsbereich unter Beachtung nachfolgender Höchstsätze Gebührenordnungen für das Parken nach § 6a Abs. 6 und 7 StVG erlassen; 2 Die Parkgebühren dürfen höchstens 0,50 €, in Gebieten mit besonderem Parkdruck höchstens 1,30 € je angefangener halber Stunde betragen.

Anmerkung: Vielzahl der Maßnahmen – hier nicht in Details verlieren. Bzgl. **Bürgerbeteiligung und Partizipation** sollte man sich **Fähigkeiten in der Verwaltung aneignen**, da teils schlicht nicht vorhanden; jedoch zwingend **notwendig für Umsetzung, Akzeptanz und Politik**, die hier Haltung zeigen kann. Partizipation ist extrem wichtig – es braucht die große schweigende Mehrheit aber auch die einzelnen Gegner mit denen man ins Gespräch kommen muss und gegenüber denen die Politik auch Haltung zeigen muss.

3.23 Anpflanzung klimaangepasster Bäume (Klimax-Baumarten)

Anmerkung: Das Grünflächenamt ist hier bspw. mit Zentrum Stadtnatur und Klimaanpassung der TUM schon gut vernetzt und in Forschungsprogramm.

3.26 Ausbau Förderprogramm Gebäudebegrünung

Anmerkung: V.a. Fassadenbegrünung ist enorm teuer und Technik dahinter defektanfällig, daher eher in Richtung einfacher umsetzbarer Maßnahmen gehen.

2.38 Förderung von Urban Gardening & Maßnahmen zur "essbaren Stadt"

Anmerkung: Sollte im Zusammenhang mit kleinen Grünflächen mitgedacht werden.

Anmerkung In letzter Regierungserklärung „Klimaland Bayern“ Schwerpunkt Urban Gardening/Farming → sollte man im Blick haben und sich möglichst beteiligen.

Frage: Wie kommt man an Urban-Gardening Flächen? Vielleicht über eine Börse?

Ergänzung: Flächen sind leider immer rar. Muss aber in Erfahrung gebracht und im Rahmen der Maßnahme eruiert werden.

Ergänzung: Landwirtschaftsamt gibt es neben Demonstrationsgarten auch eine Urban-Gardening-Spezialistin: Workshops, Vorträge etc. möglich (*siehe Link-Sammlung*).

3.8 Klimaschutzaspekte in städtebaulichen Verträgen/ Grundstückskaufverträgen

Anmerkung: Für Steingärten sollten es auch im Bestand Auflagen geben, da ungünstig für Stadterwärmung.

Ergänzung: Übers BauGB hat Staatsregierung nun **gesetzlichen Rahmen** geschaffen und **ermöglicht** bspw. **Rückgängigmachen von Steingärten**; Erlangen hat bspw. hierfür schnell eine Satzung erlassen.

Ergänzung: **Stadtplanung ist bereits am Thema dran**; je nach planungsrechtlicher Grundlage könnte man hier dagegen vorgehen; Problematik ist aber in der Wahrnehmung größer als tatsächlich vorzufinden.

3.5 Förderung einer regionalen, klimaschonenden Landwirtschaft

Anmerkung: Seitens des Landwirtschaftsamtes gibt es hier viele Möglichkeiten Kooperationsprojekte durchzuführen; nicht nur Landwirte, sondern auch Gärtner sollten mit einbezogen werden.

Anmerkung: Fraglich ist, ob **Methanfreisetzung durch Schafhaltung** nicht wiederum nachteilig – wäre zu prüfen.

Anmerkung: Ergebnis des Volksbegehrens Artenvielfalt war, dass in Bayern 50 Biodiversitäts-Berater und 50 Wildlebensraum-Berater eingestellt; Beraten entsprechend Landwirte und ist auch Kernaufgabe am Landwirtschaftsamt.

Anmerkung: Hier geht es auch darum: Wie können diejenigen unterstützt werden, die (Bio-) Angebote machen? **Volksbegehren** hat auch **Erhöhung des Bioangebots bis 2030 auf 30%** festgelegt – ist in Hinblick auf andere Belange ebenfalls wichtig. In Städtischen Einrichtungen sollten daher entsprechende Lebensmittel verstärkt Einzug finden; bspw. Nürnberg ist Ökomodellregion.

Themenblock Kommunikation, Kooperation, Partizipation

5.12 Umweltbildung

Anmerkung: Bereits gute Führungen entwickelt; Alle Akteure der Stadt sollten hierzu vernetzt werden, um auch möglichst viele Menschen zu erreichen; Klimaschutzkampagnen ebenfalls bündeln. Daher sollte auch die Maßnahme **4.13 Etablierung von umsetzungsorientierten Arbeitsgruppen zum Klimaschutz** umgesetzt werden.

5.13 Etablierung von umsetzungsorientierten Arbeitsgruppen zum Klimaschutz

Anmerkung: Oft schwere Sprache in der Stadtzeitung etc. – **keine Verwaltungssprache verwenden** und somit zugänglicher für alle machen.

Anmerkungen: Bildungseinrichtungen sind eher künstlich; Leute die vielleicht **direkt im Quartier vor der Haustüre die „essbare Stadt“ finden**, könnten so deutlich niederschwelliger erreicht werden bzw. damit in Berührung kommen.

5.4 Nachhaltige, klimafreundliche Wirtschaftsförderung

Anmerkung: Bspw. wurde eine Förderung für 4-6 Leerstände beantragt, um entsprechendes Gewerbe anzuziehen; Gibt momentan auch viele **gute Innenstadt-Förderprogramme seitens EU, Bund, Bayern**. Förderungen und damit zusammenhängende Maßnahmen sollten im kleinen Rahmen mit jeweiligen Sachbearbeitern erarbeitet werden.

Anmerkung: Gut wäre in den Stadtteilen z.B. kleine Nahversorgung zu erhalten oder zu schaffen – auch vorteilhaft für die Mobilität. Generelle Überlegungen anstellen: **Was braucht es** z.B. für Angebote zur Gründungsunterstützung, neue Formate, genossenschaftliche Lösungen etc.

Anmerkung: Man könnte auch leere Läden zur Verfügung stellen; momentan lehnt man konsequent Umwandlung von Erdgeschossflächen in Wohnungen ab, da diese für Nahversorgung erhalten bleiben sollen.

Ergänzung: Stadtplanung unterstützt das ebenfalls; problematisch nur, wenn baurechtliche Bedingungen für Wohnen erfüllt sind.

5.8 Ausbau der Kooperation zwischen dem Klimaschutzteam und Stadtteilnetzwerken sowie Quartiersmanagement

Anmerkung: Bspw. in Spiegelfabrik starker Nachhaltigkeitsschwerpunkt; **Nachbarschaftsbüro würde sich für Umweltbildung anbieten** – offen für Urban Gardening Projekte oder auch „Wander-Oasen“ die durch das Quartier ziehen, um so mit Leuten in Kontakt zu kommen.

5.5 Klimaschutzprojekte bei internationalen Kooperationen

Anmerkung: **Verursacherprinzip sollte mit bedacht werden**, um Städte zu unterstützen.

5.4 Nachhaltige, klimafreundliche Wirtschaftsförderung

Anmerkung: Wertewandel für (etablierte) Unternehmen ist eine große Herausforderung – was ist der Sinn des Unternehmens? Innere und gesellschaftliche Entwicklung beginnt auch am Arbeitsplatz.

Linksammlung aus dem Chat

- Urban Gardening Demonstrationsgarten am Amt f. Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Fürth: : <https://www.lwg.bayern.de/urban-gardening-bayern>; <https://www.lwg.bayern.de/urban-gardening/242891/index.php>; Ansprechpartnerin Gundula Holm, E-Mail: gundula.holm@aelf-fu.bayern.de
- <https://www.netzwerk-buergerbeteiligung.de/kommunale-beteiligungspolitik-gestalten/kommunale-leitlinien-buergerbeteiligung/>
- https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7661/file/Z114_Post-Corona-Stadt.pdf
- BW-Städte planen teils deutliche Gebührenerhöhungen beim Anwohnerparken <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/teures-anwohnerparken-100.html>
- Zum Thema Gebühren für Bewohnerparken <https://www.br.de/nachrichten/bayern/bewohnerparken-teuermachen-eine-reform-laesst-auf-sich-warten,SaJiZyB>

Anhang

Übersicht der Maßnahmenvorschläge Version 1.1

Maßnahmenvorschläge Themenfeld 3

Nr.		Maßnahmenvorschlag
3	1	Etablierung einer Flächenkreislaufwirtschaft
3	2	Klimaschutz in Bebauungsplänen
3	3	Erstellung einer klimafreundlichen, nachhaltigen Stadtentwicklungsstrategie
3	4	Wohnraumsuffizienz
3	5	Förderung einer regionalen, klimaschonenden Landwirtschaft
3	6	Unterstützung Angebot regionaler Lebensmittel
3	7	Bodenvorratspolitik und aktives Flächenmanagement
3	8	Klimaschutzaspekte in städtebaulichen Verträgen/ Grundstückskaufverträgen
3	9	Begegnungszone Innenstadt
3	10	Erhalt und Schaffung von Belüftungs- und Kaltluftschneisen
3	11	Hitzeaktionsplan
3	12	Fürth als Schwammstadt
3	13	Erhalt und Schaffung von Kohlenstoff-Senken
3	14	Klimawirkungs-, Klimarisikoanalyse

Nr.		Maßnahmenvorschlag
3	15	Erstellung eines Stadtklima-Konzeptes
3	16	Waldumbau und naturgemäße Waldbewirtschaftung
3	17	Schaffung von "erlebbarem Nass"
3	18	Hochwasserrisikomanagementplan
3	19	Verschattung im öffentlichen Raum
3	20	Starkregengefahrenkarten
3	21	Entwässerungsanlagen auf Starkregenereignisse ausrichten
3	33	Stärkung des Ehrenamts im Katastrophenschutz
3	22	Novellierung der Baumschutzverordnung
3	23	Anpflanzung klimaangepasster Bäume (Klimax-Baumarten)
3	24	Ausweitung des Programms "Grünflächenpatenschaft"
3	25	Gründachkataster bewerben
3	26	Ausbau Förderprogramm Gebäudebegrünung
3	27	Überarbeitung des Blüh- und Mahdkonzeptes
3	28	Förderung von Urban Gardening & Maßnahmen zur "essbaren Stadt"
3	29	Ernährungsrat
3	30	Runder Tisch Blühwiese
3	31	Klimafreundliche Pachtverträge für Grünflächen
3	32	Wettbewerb Biodiversität im Hausgarten

9. PROTOKOLLE DER II. ARBEITSGRUPPENSITZUNGEN, OKTOBER 2021

9.1 AG 1: Versorgung, Entsorgung: Energie & Gebäude, Abfall, (Ab-) Wasser & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 25. Oktober 2021

Hinweise zum Protokoll:

- *Das Protokoll entspricht der chronologischen Abfolge während der Sitzung*
- *„TN“ steht für Kommentare der Teilnehmenden, „KT“ steht für Kommentare des Klimaschutzteams*
- *Vereinzelte nachträgliche Anmerkungen bzw. Ergänzungen sind kursiv*

DISKUSSION DER MAßNAHMENVORSCHLÄGE

Allgemeine/ Übergreifende Anmerkungen

Die Umsetzung der Maßnahmen beginnt erst im nächsten Jahr bzw. mit dem nächsten Förderzeitraum.

Eine genauere Quantifizierung sowie eine bessere Einteilung der benötigten Finanzmittel wäre hilfreich.

Eine Berücksichtigung der Beziehung zwischen dem benötigten Einsatzmitteln (Kosten, Arbeitszeit, Personalbedarf, etc.) und den daraus entstehenden Einsparungen von Treibhausgasen (THG) bei der Priorisierung der Maßnahmen wäre sinnvoll.

Ein weiterer Aspekt hierbei ist, dass geprüft wird, ob die geplante Maßnahme gewinnbringend sein wird. Auch wird aus der Hörerschaft darauf hingewiesen, dass Investitionen getätigt werden müssen und die Umsetzung der Maßnahmen zeitnah stattfinden sollte, v.a. bei scheinbar wenig aufwendigeren Maßnahmen. Ein transparenteres Vorgehen könnte zu einem guten und breit getragenen Ergebnis innerhalb der Bevölkerung führen, ganz im Sinne des Themenfeldes 5.

Themenfeld 1: Versorgung, Entsorgung: Energie & Gebäude

1.2 Langfristige Strategie zum Umbau der Wärmeversorgung im Stadtgebiet (Kommunale Wärmeplanung)

TN: Es ist noch **nicht Fakt, dass Wärmenetze kommen** werden. Die drei erwähnten Netze wurden zunächst eruiert. Mit einer **genaueren Planung** wird **nach der Stadtratssitzung im Dezember** begonnen. Anschließend würde eine Machbarkeitsstudie erfolgen. Die Kosten werden sich pro Netz auf einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag belaufen. Bisher lediglich ein mögliches Projekt.

TN: Bezieht sich die Maßnahme **nur auf kommunale Einrichtungen**, sind private auch gemeint?

KT: Private Haushalte sind unter einem anderen Punkt genannt.

*Anm: Ggf. missverständliche Darlegung in der Veranstaltung. Kommunale Wärmeplanung umfasst eine Stadt bzw. **Kommune als Ganzes**.*

TN: Quantifizierung der Finanzmittel und des finanziellen Rahmens evtl. problematisch. Zudem hoher Einsatzmittelbedarf gegenüber geringen/mittelmäßigen Einsparungen.

KT: Es wird eine **feinere Abstufung der Finanzmittel** sowie eine Kosten-Nutzen-Kalkulation erfolgen

TN: Es handelt sich auch um eine **rentable Maßnahme**, da Umsatz generiert wird.

TN: Für einen vermehrten Einsatz von **Wärmepumpen** sollen Bestandsgebäude über einen **festgelegten Isolierungsstandard** verfügen.

TN: An den Kostenabschätzung wird noch gearbeitet - Maßnahme muss rentable sein. **Zentrale Wärmeversorgung bzw. Großwärmepumpen** sind **bei Altbestand sinnvoll**; einzelne Wärmepumpen bei nicht-isolierten Altgebäuden macht wenig Sinn.

TN: Wird es ein **schärferes Wärmekataster** geben, oder bleibt es beim bestehenden aus dem Energienutzungsplan?

KT: Momentan noch nicht vorgesehen, dass es gesamtstädtische Wärmeplanung geben wird. **Konkretere Betrachtung der Stadtteile** z.B. auch für mögliche Abwärmenutzung wäre aber sinnvoll.

TN: Die genannten **drei Gebiete** sind nur **Initialpunkte/-projekte** mit kurzfristiger Umsetzungsmöglichkeit. Weitere Umsetzungen sind in bestimmten Quartieren durchaus sinnvoll, aber nicht überall.

1.3 Förderung von lokalen Netzwerken zu Energie- und Gebäudethemen

TN – Chat: Es gibt auch derartige Netzwerke in N und ER. Soll es Zusammenarbeit geben?

TN: Werden **Netzwerke aufgrund der Nachfrage** gegründet?

KT: Kein Wunsch der Betriebe für die Bildung eines Netzwerkes - ist eine **Initiative Stadt**. Die Vernetzung von Betrieben soll einen **fachlichen Austausch fördern**.

TN: Es sollte **Veranstaltung für die Betriebe** geben, bei der **Fördermöglichkeiten** aufgearbeitet und vermittelt werden sowie die Möglichkeiten zur gegenseitigen Hilfe bestehen sollen.

TN: Es gibt auch Nachholbedarf bei **Energieberatern und Handwerkern** um heutigen Anforderungen gerecht zu werden. Einem Handwerkerangel kann durch **Fördern/Ausbilden/Anwerben von Nachwuchskräfte** entgegengewirkt werden.

1.4 Akzeptanz und lokale Teilhabe der Fürther*innen an der Energiewende

TN: **Auch an Planung beteiligen** und Akzeptanz durch Aufzeigen des positiven Nutzens bspw. auch bei Sanierungsmaßnahmen schaffen.

1.5 Wasserstoffstrategie für die Stadt

TN: Wasserstoff ist aufwendig in der Herstellung, **warum wird kein Biogas** (Vergärung des Biomülls)?

TN: Wasserstoff ist ein **zukünftiger Energieträger**. Der Ausbau und die **Instandhaltung des Gasnetzes sind sinnvoll**, da vorhandene Leitungen **später auch für Wasserstoff** verwendet werden können in voraussichtlich 8 – 10 Jahren.

TN: Prognostizierte nationale **Wasserstoffmenge für 2045** - Wasserstoffwirtschaft wird daher aufgebaut. Kommunale Ebene ist dabei nicht berücksichtigt worden.

TN: **Gasnetz dort erweitern**, wo bisher **keine erneuerbaren Energien vorhanden** sind – wo wäre das in Fürth?

TN: Weitere Anschlüsse zu Häusern in vorhanden Gasnetz. Bund macht es sich jedoch leicht mit dem 2045 Ziel. Derzeit nicht nachvollziehbar woher klimaneutraler Wasserstoff kommen soll; **Umstellung zu grünem Wasserstoff** - bisher noch nicht massentauglich bzw. verfügbar; **Erdgas daher Brückentechnologie**. In Fürth muss bei jedem Quartier neue geschaut werden was am sinnvollsten ist.

TN: **Importabhängigkeit** würde im Szenario des Bundes wieder steigen.
TN: Wasserstoff wird zwar Baustein sein aber **gehört nicht in Gebäude und in Privat-PKW**; Gefahr, dass fossiler Lock-Out nicht geschafft wird und wieder Abhängigkeiten entstehen. – letztlich jedoch politisch nachvollziehbar.

1.6 Umfassende Energieberatung

TN: **Unbedingt auch Mieter mit einbeziehen**. Motivation durch monetäre Einsparmöglichkeiten kann meist mehr bewirken.

1.7 Städtisches Förderprogramm für erneuerbare Energien und energetische Sanierung

TN: Großer **Mitnahmeeffekt** zu erwarten; evtl. besser **durch Information Motivieren**.
TN: Bei Modernisierung **Berücksichtigung der Mietpreise**; Klimaschutz soll nicht daran scheitern.
TN: Argument gegen Förderung wäre, dass **gesellschaftlicher Umbau Aufgabe für alle** ist. Wenn also alle etwas tun ist fraglich wie so viele Fördermittel zusammenkommen sollen.
TN: **Überschaubare Fördermittelsummen** sollen eher **kleine Anreize** sein. Jedoch auch Gefahr der Überförderung, bspw.: Wallboxen kosten derzeit letztlich nur noch wenige Hundert Euro; Leute holen sich daher Wallbox obwohl kein Bedarf.
TN: Eine kleine Förderung **setzt ein Signal**, das wichtiger als die Höhe der Fördersumme.

TN: Sollen hier Vorgaben bei Neubauten und Sanierungen gemacht werden?

KT: Förderung sollte mit Anforderungen beim Neubauten einhergehen.

TN: Stadtrat setzt zwar Ziel, aber Umsetzung bei Privaten durch Verbote/Gebote. Bei Leuten muss **Verhaltensänderung bewirkt werden** bspw. bei Bestandsgebäuden; lässt sich leider oft nur durch monetäre Anreize bewirken. Gesetzgeberisch kann eine Kommune wenig machen.
TN: Bspw. bei PV-Anlage ist **Förderung** von 500€ nicht ausschlaggebend – **fällt** bei Anschaffungskosten **nicht ins Gewicht** und die Entscheidung der Privatperson nicht beeinflusst. **Aktiven Beratung** der Hausbesitzer **sinnvoller** – Auseinandersetzung der Bürger mit den Themen ist wichtig.

1.8 Strategische Ausrichtung der städtischen Wohnungsbaugesellschaft (WBG) an Klimaschutzziele

TN: Zielsetzung des Beschlusses zur **Klimaneutralität von 2050 auf 2040** vorgezogen. Strenge Vorgaben oder Regulierungen wären nicht zielführend, da hierdurch Sanierungen reduziert werden müsste oder nicht oder schwer umsetzbare Vorstellungen letztlich zu Verzögerungen führen würde. Zielerreichung wird von Ressourcen und Förderungen abhängen. Großer Teil des Bestands **bereits saniert** – kann daher nicht noch mal saniert werden. – Sektorkopplung bzw. Wärmenetze daher künftig wichtig. Zudem auch nur kleiner Anteil am gesamten Wohnungsbestand – daher **wichtig die Privaten zu erreichen**.

TN: Wie ist Absprache mit anderen Wohnbaugenossenschaften geplant?

TN: Initiative Wohnen 2050 ist bundesweiter Zusammenschluss der Wohnungswirtschaft für Austausch, Strategieentwicklung, Klimaschutz etc.

TN: Wie ist die **zukünftige Energieerzeugung** bei der WBG geplant?

TN: Bei der **Sanierung und Neubau** wird momentan alles mit **Pellets** gemacht. Sind aber auch **größter Mieterstromanbieter** der Region bzw. Bayerns. Denkbar auch Einspeisung in lokales Wärmenetz. Derzeit auch noch **Gas als Brückentechnologie**. In den nächsten 10-15 Jahren wird viel auf Wärmepumpen gesetzt werden. Im Bereich der **regenerativen Wärmenetze** zusammen mit anderen Wohnungsgesellschaften und der Infra.

TN: WBG ist ein wichtiger Hebel. Gibt es eine **Wohnungstauschbörse**? Werden **Aufstockungen** von Gebäuden gemacht?

TN: WBG hat eine interne Wohnungstauschbörse – **UmzugsmanagementPLUS** u.a. wegen barrierefreier Wohnungen. Raumwärme wird künftig weniger das Problem sein, aber Warmwasser wird immer benötigt - dafür wird immer Energie nötig sein. Technische Maßnahmen auch immer Frage der Wirtschaftlichkeit. **Aufstockungen** werden im Bestand wo es möglich ist, bei Sanierungen **praktisch immer vorgenommen**.

TN: **Relevanz der Solarthermie** für die WBG?

TN: Die Solarthermie ist **nicht mehr** relevant, nur noch **PV-Strom** zur Erzeugung von Warmwasser.

1.9 Überarbeitung der Sondernutzungssatzung unter Berücksichtigung des Klimaschutzes

Keine Rückmeldung

1.10 Stärkung des Mieterstromangebots

TN: Ausweitung des **Mieterstromangebots** auch unter Berücksichtigung der **Eigentumswohnanlagen**, da dort die Uneinigkeit der Besitzer problematisch ist.

TN: Positives Beispiel Spiegelfabrik Mischform von Eigentum und Genossenschaft – auch hier eine Mieterstromanlage.

1.11 Errichtung von Windkraftanlagen

Keine Rückmeldung

1.12 Bedarfsgesteuerte Straßenbeleuchtung

TN: Stromverbrauch der Steuerung sollte natürlich geringer sein als eingespartes Licht.

TN: Insektenschutz bzw. Lichtverschmutzung sollte aber auch berücksichtigt werden.

TN: Licht ist mitunter sehr politisches Thema – Helligkeit, Lichtfarbe, Dimmen etc. und v.a. auch bzgl. Sicherheit. Bisher ist alles was möglich war auf LED umgerüstet.

1.13 Erstellung eines Zero-Waste-City-Konzepts

TN: Sind **auch Lebensmittel** inbegriffen?

KT: Lebensmittel werden mit **einbezogen** sein.

TN: Warum wird Konzept so lange dauern?

KT: Austausch bspw. mit Stadt Kiel fand statt. **Spezifisches Konzept für Fürth** wird anders aussehen, aber benötigt eben auch gewisse Zeit. Kann aber auch innerhalb der Maßnahme kurzfristiger angedacht werden.

TN: Thema Müll muss wieder mehr behandelt und beworben werden.

KT: Das wird bspw. auch in den geplanten Klimaschutzkampagnen berücksichtigt.

TN: Abfallwirtschaft kann Datengrundlage für weitere Konzepte liefern.

TN: Maßnahme hat hohe Flugebene - was wären konkrete Maßnahmen für Zero-Waste? Das müsste hier noch etwas konkreter sein.

KT: **Maßnahme ist eher übergreifend** bzw. auf konzeptioneller Ebene angelegt.

1.14 Optimierung der Bioabfallverwertung

TN: Fördern des Bewusstseins für Mülltrennung innerhalb der Bevölkerung durch **Informationskampagnen**, da bspw. im Restmüll auch noch 1/3 Biomüll landet. Verwertung in Biogasanlage wäre sinnvoll.

TN: Hohe Biomüllmenge ist nicht unbedingt das Ziel - **Mülltrennung hat höchste Priorität**; Qualität des Biomülls nimmt seit Jahren ab – viele Fehlwürfe; Ausschreibung der **Neuvergabe Biomüllverwertung im kommenden Jahr** wird anhand einer Bewertungsmatrix erfolgen – u.a. auch Biomüllvergärung; Vergärung ist aber nicht ganz trivial – bspw. Methanschluß oder Transportentfernung; zudem in Nordbayern nur wenige Kapazitäten zur Bioabfallbehandlung.

TN: Wäre z.B. **eigene Biomüllgärungsanlage** zusammen mit Nürnberg ggf. Erlangen denkbar?

TN: Ist Maßnahme nur auf Bio-Haushaltsmüll bezogen oder wäre **auch Wirtschaftsdünger** oder „Ausschuss“-Gemüse denkbar? Hier bestünde auch Interesse seitens infra; auch großes THG-Einsparpotenzial

TN: Umsetzung einer eigenen Anlage aufgrund der hohen Kosten nicht vorstellbar.

KT: Anregungen werden ggf. als Prüfauftrag mit aufgenommen.

TN: Bspw. „Krummes“ Gemüse sollte lieber gegessen werden, da hier schon viele Ressourcen drinnen stecken.

1.15 Einführung eines Mehrweggebots

Keine Rückmeldung

1.16 Abfallarme, nachhaltige Veranstaltungen

TN: Kommt es zu **Problemen durch Hygienevorschriften**?

KT: Sollte **prinzipiell machbar** sein; bspw. Konzept des Tollwood-Festivals in München setzt das auch entsprechend um.

TN: Beispiel der Mehrwegbecher der SpVgg. Vielleicht gibt es hier auch Synergien.

TN: Bestimmte Handling muss auch durch Corona eingehalten werden, aber es entsteht derzeit dadurch zu viel Abfall; sollte auch auf private Veranstaltungen übertragen werden, wenn möglich

TN: Hygienischen Anforderungen verhindern nicht den Einsatz von Mehrweggeschirr etc.; auch die technischen Voraussetzungen sind meistens vorhanden.

1.17 Abfalltrennung im öffentlichen Raum

Keine Rückmeldung

1.18 Vermeidung von Papier- und Plastikmüll aus unerwünschter Werbepost

TN: Hanfpapier könnte zur CO₂-Reduktion in der Atmosphäre beitragen.

1.19 Prüfung einer Bauteilbörse

TN: Gibt es beim Bauhof Möglichkeiten Teile zu erhalten, da meist rechtlich problematisch? Werden **Recyclinghöfe dabei berücksichtigt**.

KT: Bauteilbörse ist **mit separatem Träger gedacht** bzw. ggf. auch mit Nürnberg und Erlangen, d.h. nicht alleine von Fürth bzw. dem Recyclinghof ausgehend.

TN: Schon viele **Alternativen vorhanden**: Tausch- und Geschenkmarkt (EMN), Kleinanzeigenportale, Gebrauchtwarenhof; evtl. auch im Zuge der Neukonzeption der komm. Abfallwirtschaft. Oft auch kein Markt für bestimmtes Angebot vorhanden.

TN: Professionelle (städtische) Börse schwierig, da es mit zu großem **Aufwand und hohen Kosten** verbunden. Besser bereits **vorhanden Strukturen entsprechend bzw. besser zu nutzen** und zu überdenken.

TN: Evtl. wäre Koppelung von Reparaturservice und Bauteilbörse denkbar?

KT: Repairinitiativen sind schon vorhanden, daher eher Nutzung dieser und Bewerbung dieser im Rahmen der Kommunikations-Maßnahmen.

1.20 Umfassende Abfallberatung

TN: Schulung von **ehrenamtlicher Abfallberater*innen** wäre evtl. sinnvoll.

1.21 Steigerung und Sicherung der Wasserqualität

TN: Thema wird immer wichtiger.

TN: Schaffung für Anreize von dezentralen Wassersystemen wie z.B.: Zisternen.

1.22 Öffentliche Trinkwasserspender/ -brunnen

TN: Wichtig und müssen für alle zugänglich sein.

TN: Aufwand zu Ertrag muss beurteilt werden.

TN: Anlagen werden teilweise viel genutzt. **Geht auch um Gerechtigkeit** in der Stadt - nicht jeder kann und will sich eine Flasche Wasser leisten.

TN: **Verbesserung des Images** von Leitungswasser – hohe Qualität ist vielen Menschen nicht bewusst. Zudem CO₂ Einsparung durch Wegfall des Transportwegs von Wasserflaschen.

TN-Chat: Vllt einfach Refill stärker bewerben? Infrastruktur schon vorhanden.

Themenfeld 5: Partizipation, Kommunikation, Kooperation

5.1 Weiterführung bzw. Ausbau der (umsetzungsorientierten) Beteiligungsmöglichkeiten

TN: Im Zuge der Förderung von Kommunikation, Einbezug und Transparenz gegenüber der Bevölkerung wäre das **Streamen der Stadtratssitzungen** sinnvoll; **Leitfaden für Bürgerbeteiligungsprozesse** evtl. ebenfalls.

5.2 Einrichtung einer zentralen Informations- und Begegnungsstätte

Keine Rückmeldung

5.3 Neubürger-Informationen zum Klimaschutz

Keine Rückmeldung

5.4 Themenbezogene Klimaschutzkampagnen

Keine Rückmeldung

5.5 Ausbau der Kooperationen mit Kommunen, Wissenschaft und Wirtschaft

Keine Rückmeldung

5.6 Ausbau der Kooperation mit Stadtteilnetzwerken

Keine Rückmeldung

5.7 Klimaschutzprojekte bei internationalen Kooperationen

TN: Müsste eigentlich gültige Beschlusslage des Stadtrats sein; bisher jedoch noch nicht umgesetzt – sollte daher angegangen werden.

5.8 Durchführung von Klimabildungsaktionen

Keine Rückmeldung

9.2 AG 2: Versorgung, Entsorgung: Energie & Gebäude, Abfall, (Ab-) Wasser & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 26. Oktober 2021

Hinweise zum Protokoll:

- *Das Protokoll entspricht der chronologischen Abfolge während der Sitzung*
- *„TN“ steht für Kommentare der Teilnehmenden, „KT“ steht für Kommentare des Klimaschutzteams*
- *Vereinzelte nachträgliche Anmerkungen bzw. Ergänzungen sind kursiv*

Diskussion der Maßnahmenvorschläge

Allgemeine/ Übergreifende Anmerkungen

TN: Was passiert mit dem Maßnahmenkatalog von heute Abend bis in den Stadtrat?

KT: Externe und Interne (=Verwaltung) Rückmeldungen kommen noch hinzu und werden eingearbeitet.

TN: Kann der Katalog in den Gremien der Teilnehmer besprochen werden?

KT: Prinzipiell schon. Es ist aber noch immer ein Entwurf und nicht der abschließend zum Beschluss stehende Katalog.

TN: Stichwort VEP taucht fast überall auf - sollte daher hier auch noch mal deutlich werden, dass dieser übergeordnet notwendig ist.

Themenfeld 2: Mobilität

2.1 Begegnungszone Innenstadt

TN: Formulierungen sollte geändert werden in „**Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens**“ und „**Netto Vergrößerung des Baumbestands**“.

TN: **Radverkehr fehlt** hier noch völlig – sollte ergänzt werden; **Parkraumreduzierung** sollte hier ebenfalls konkretisiert werden.

TN: Evtl. ergänzen, dass bspw. **mit Wanderbäumen** Ideen zur **Parkraumreduzierung zunächst getestet** werden können um der Bevölkerung einen Eindruck über Wirkung zu vermitteln.

TN: **Fürth ist eine der wenigen Städte ohne VEP**; braucht überall viel Zeit und Kapazitäten VEP zu entwickeln. Hier in Fürth haben wir jedoch nur eine Stelle die derzeit zudem noch unbesetzt ist. Wenn dieser erst Voraussetzung sein soll um aktiv zu werden, dann können wir die nächste Jahre nichts machen.

KT: Es werden **auch unabhängig vom VEP Maßnahmen beschlossen**; es soll innerhalb der Maßnahmen auch klar sein, dass das so geschieht.

TN: Mit der Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen kann nicht erst auf den VEP gewartet werden. Der VEP wird mit Sicherheit aufgestellt werden, aber in welchem Umfang muss noch entschieden werden.

KT: **Klimaschutzkonzept soll in einer Linie mit VEP stehen** und sich nicht widersprechen, aber es bedeutet nicht, dass hier erst noch gewartet wird.

TN: Es ist dennoch wichtig, dass im Verkehr Maßnahmen voneinander abhängen, weshalb **ganzheitliche Sicht nötig** ist. Evtl. auch ergänzen, dass Maßnahmen im Verkehr aufeinander abgestimmt werden müssen, da Verkehr bzw. Mobilität die Basisinfrastruktur einer Stadt.

2.2 Prüfung der Verlagerung des Durchgangsverkehrs zur Entlastung des Stadtgebiets

TN: Wie ist Prüfauftrag vorstellbar und in welchem Zeitrahmen? - Häufig versucht man das Rad neu zu erfinden.

TN: Prüfung hat noch nicht begonnen - **Datenbasis fehlt noch**; Stadtrat muss beschließen. In manchen anderen Bereichen wurden bereits Dinge begonnen. Bspw. Wirtschaftsverkehrskonzept wird Anfang nächsten Jahres vorliegen.

TN: **Zu Erfolgsindikatoren**: Zieht sich durch alle Maßnahmen. Bspw. wurde in Studie belegt, dass **Gesundheitskosten** durch Senkung der Emissionen im Verkehr deutlich gesunken sind- könnte **als Indikator** dienen.

TN: **Stadt hat höchsten Pendlersaldo** - daher muss Fürth auch innerhalb der EMN betrachtet werden.

TN: Stichwort **Geschwindigkeitsbegrenzung**: Bezieht sich diese auf das Stadtgebiet? THG-Einsparung wäre vielleicht gering, aber bspw. **Sicherheitsaspekte bzw. Attraktivität profitieren** erheblich davon.

TN: Zu flankierender Maßnahmen „**Tempo-30-Zonen**“: Diese **verlangsamen Busverkehr**; Tempo-30-Abschnitte **ohne Rechts-vor-links in Ordnung**.

TN – Chat: 1. Die **Erreichbarkeit der Innenstadt muss weiterhin gewährleistet sein**, einfach nur den motorisierten Verkehr unattraktiv machen oder positive Anreize (Park and Ride z.B.) zu setzen führt evtl. nicht zum Ziel, sondern im schlimmsten Fall zu Dauer-Stau und mehr CO₂-Belastung im Umkehrschluss.
2. Mittlerweile weiß man, dass Tempo 30-auf langen Strecken mehr CO₂ produziert, als Tempo 50 - <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/-/tempolimits-von-30-oder-40-km-h-verbessern-nicht-zwangslaufig-die-luftqualitat->

Anm.: Überblick zur Studienlage bzgl. Fahrzeug-Emissionen bei 30 km/h und 50 km/h: [WD-8-102-19-pdf-data.pdf \(bundestag.de\)](#)

2.3. Ausbau der Umweltspur

TN: Möchte man mit allen Maßnahmen warten bis das Paket beschlossen ist? Botschaft an Stadtrat: Es müssten **Chancen** bspw. für eine Umweltspur in der Nürnberger Straße **bei den jetzigen Baumaßnahmen genutzt werden**. Wie ernst werden daher die Maßnahmen aus dem Konzept genommen bzw. dann umgesetzt?

KT: Das **Konzept** wird durch den legitimierten Prozess und die Diskussionen auch **ernstgenommen** und daher **zur Umsetzung konzipiert**.

2.4 Berücksichtigung von THG-Emissionen im VEP

Keine Rückmeldungen

2.5 Multimodale digitale Plattform

TN: **Anregungen aus erfolgreichen Kommunen übernehmen**, damit man manche Fehler nicht ebenfalls macht.

TN: Es geht vor allem darum Dinge besser zu machen. Sowas **würde den Umweltverbund bzw. ÖPNV in jedem Fall attraktiver machen**.

TN: Erhobene **Daten sollten hier in öffentlicher Hand** und nicht bei privaten Anbietern bleiben.

2.6 Sharing- und Leih-Angebote

TN: **Zu Hürden**: VAG-Radsystem: Hier sollte es eine **übergreifende Lösung** geben.

TN: Nutzungshürden oder die Stadtgrenze darf **keine Grenze bzgl. Funktionalität des Angebots** sein. Lösung für Nürnberg bzw. Modellversuch in Erlangen mit VAG-Rad ist in Abstimmung ob auch für Fürth übertragbar - **System wird stark am VAG-System angelehnt sein**.

TN: **Querverweis zur Stellplatzsatzung** sollte gemacht werden; **Wohnungswirtschaft** soll hier mit einbezogen werden.

2.7 Mobilitätsmanagement

TN: **Pilotprojekt wird gesucht**; hier würde sich **Helene-Lange-Gymnasium, Hans-Böckler-Realschule (Anm.: vermutlich war Leopold-Ullstein-Realschule gemeint) und Mittelschule Maistraße** anbieten, da in Nürnberger Straße Tempo 30 eingerichtet wurde; Fahrradstraßen werden durch Helikoptereltern derzeit massiv blockiert; wäre durch Rahmenbedingungen gut zum Testen.

TN: Ist derzeit nicht im Aufgabenbereich der Verkehrsplanung; Fokus auf Schulen noch zu überlegen, da **betriebliches Mobilitätsmanagement kurzfristiger vermutlich größeres THG-Einsparpotenzial** bietet. Für schulisches Mobilitätsmanagement wird gerade ein kleineres Projekt erarbeitet

TN – Chat: In dem Zusammenhang finde ich wichtig, dass man sich **nicht darauf fokussiert, unsichere Radwege auf (einspurigen) Hauptverkehrsachsen zu installieren**, sondern ein zusammenhängendes sicheres und ampelfreies Radwegenetz zu installieren im besten Fall auf Fahrradstraßen auf Nebenstraßen. Wichtig ist hier auch Lastenräder mitzudenken, die mehr Platz brauchen.

2.8 Baustellenmanagement

TN: Von Seiten des ADFC immer wieder thematisiert; eigentlich Selbstverständlichkeit. Botschaft an Stadtrat: Man sollte die **Empfehlungen der AGFK hierzu entsprechend umsetzen**.

TN: **Für Fußverkehr ist das Thema noch wichtiger**, da Baustellen hier oft schwierig (bspw. Rampen für Personen mit Rollatoren etc.).

TN – Chat: Das ist wirklich sehr wichtig und **sollte auch in die aktuell schon bestehenden Planungen der Baustellen einbezogen werden**, denn das sind ja nicht wenige.

TN: Mehrere Baustellen sollen in ihrer Summe nicht zu einem Engpass führen.

TN: Baustellen wuchern unkontrolliert, aber die **weichen Faktoren** („fühlt sich der Fußgänger willkommen“) sollten berücksichtigt werden – **„Willkommenskultur“**

TN: VGN-Gutscheine wurden auch in der Kirche überlegt; bspw. Monatsgutscheine für Firmen o.ä.; Wenn sich so etwas bewährt, dann wird es auch leichter fortgesetzt.

TN: Bspw. **Rollstuhlfahrer** sollten **wissen wann sie die Seite wechseln** müssen, da ggf. direkt an der Baustelle nicht mehr möglich.

TN: Bei THG-Einsparungen vermutlich nur geringe Wirkung, aber bspw. Zufußgehen sollte hierdurch nicht verhindert werden.

2.9 Optimierung der Lichtsignalanlagen

Keine Rückmeldungen

2.10 Klimaangepasste Fahrbahnoberflächen...

TN: Im Satz: „Zudem sollte eine klimaschutzrelevante Betrachtung [...]“ „soll“ statt „sollte“

2.11 Prüfung verkehrsberuhigender Maßnahmen und Tempo-30-Zonen

TN: Es sollt **mit Augenmaß** geschehen; was bedeutet das z.B. für den Busverkehr oder auch in Gewerbegebieten ist rechts-vor-links Regelung auch oft schwierig.

TN: Idee zur Fürther Freiheit ist gut – wäre bspw. für Initiativen wie Fürth Ort etc. gut geeignet.

TN: Tempo-30-Zonen wenn dann **mit Rechts-vor-links**; geht neben CO₂-Ausstoß auch **besonders um Sicherheit**.

2.12 Überarbeitung der Stellplatz- sowie Fahrradabstellsatzung inkl. Stellplatz-nachweis

TN: **Weshalb nur im Neubau?** Es ist auch wichtig im Bestand zu reduzieren.

TN: Maßnahme zielt auf Neubau; **Bestand geht über Stellplatzsatzung nicht**. Alternativen sollen in der Überarbeitung ermöglicht werden – daher können bspw. auch Mobilitätskonzepte angeboten werden; **Parkraummanagement wäre für den Bestand** die entsprechende Maßnahme.

TN: Entwicklung der **Stellplatzsatzung** – hier sollte die **Wohnungswirtschaft dabei** sein.

TN: Auftrag zur Überarbeitung von Stadtrat steht. **In Q1/2022 soll Satzung zum Beschluss** vorgelegt werden.

TN: Tiefgaragen und Parkhäuser werden teils nur zu 30-50% genutzt - kostenlose öffentliche Parkplätze werden vorgezogen. In Tiefgaragen sollten z.B. besser erreichbare Parkplätze für Frauen etc. berücksichtigt werden.

2.13 Konsequentes Parkraummanagement

TN: Bayern blockiert derzeit die Gebührenerhöhungen für Stellplätze. Wenn dann möglich sollte **Fürth das zur Steuerung nutzen** - bspw. Tübingen-Modell hat Steuerungswirkung

TN: **Lieferbranche berücksichtigen** – hier wird StVO häufig missachtet - wenn Internet-Kaufen weiter so geht, muss dem auch Rechnung getragen werden – bspw. Entladeflächen in Quartieren.

TN – Chat: Es läuft derzeit eine Parkraumanalyse innerhalb des **Wirtschaftsverkehrskonzept**. Hier ist auch der **Lieferverkehr miteinbezogen**. Hier ist aber auch mitzudenken, dass wenn der **Parkdruck steigt**, das Freihalten von **Lieferzonen z.B. immer umkämpfter** wird.

TN – Chat: **Wirtschaftsverkehrskonzept** erfolgt inkl. **Prüfung eines Ladezonenkonzept**.

TN: **Stellplätze die nicht in Bewirtschaftung** sind müssen **mit aufgenommen werden**. Novelle auf Landesebene ist hier Ausschlaggebend.

TN – Chat: **Bei der Flächengewinnung berücksichtigen**, dass wir als Stadt auch immer darauf angewiesen sind, dass die **Stadt noch weiterhin funktioniert**. Im Moment beobachten wir eine immer angespanntere Lage insbesondere bei ansässigen Ärzten durch Patientenabwanderung bspw. - Fürth als **Wirtschaftsstandort sollte im besten Fall nicht unattraktiv werden**.

TN: Gebühren sollten angehoben werden, zumal **Einnahmen z.B. auch wieder für ÖPNV genutzt** werden könnten.

TN: Maßnahme bringt im Gegensatz zu anderen Geld.

TN: Parkgebühren sind bayerisches Recht. Sollten **eher Steuerungsmittel statt Einnahmequelle** gesehen werden. Es sollen **Flächen für Umweltverbund gewonnen werden** und Möglichkeiten für Lade- und Lieferverkehr geschaffen werden.

TN: **Gebühren sollten soweit wie möglich angehoben werden**; wäre auch im Sinne der **sozialen Gerechtigkeit** ggü. denjenigen, welche sich bspw. kein Auto leisten können aber **Kosten in Verbindung mit Autoverkehr** dennoch tragen. Push-Maßnahmen sind folglich genauso wichtig wie Pull-Maßnahmen.

TN: Diskussion derzeit **365-Euro Ticket** sei so nicht umsetzbar, aber bspw. mit **Parkgebühren** könnten **nennenswerte Einnahmen** hierfür generiert werden.

TN: Alleinige Gebührenerhebung ist nicht sozial-gerecht und muss entsprechend der verschieden Interessen und Erfordernisse gestaltet werden

2.14 Versorgungsinfrastruktur für alternative Antriebe

TN: Es gibt bereits staatl. Förderungen; **kommunale Förderungen für Unternehmen und Wohnungseigentümer kritisch**; einzelne Ladepunkte zu Fördern ist schon Luxus; Förderung eher in Infrastruktur z.B. wenn Gebäude elektrotechnisch modernisiert werden soll evtl. in Ordnung; Eigentümergemeinschaften sollten sich zusammentun um Ladestation zu finanzieren. Ist jedenfalls technisch teuerste Möglichkeit zur Ermöglichung von E-Mobilität.

2.15 Verbesserung des ÖPNV-Angebots/Infrastruktur und Integration neuer Angebote

TN: **Vernetzte Mobilität in einer Hand**, um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden.

TN: Zu Hinweise: **VGN-Gutachten zu 365-Ticket**: Hier wird Wien und Berlin mit Nürnberg verglichen - **Voraussetzungen sind zu unterschiedlich**; Gutachten **zeigt lediglich auf was nicht geht** aber keine Lösungsansätze; Kosten werden wieder ins Feld geführt. Kommunen haben aber auch Möglichkeiten Mittel zu generieren.

TN – Chat: **Busspuren** sollten **im besten Fall durchgängig** sein - bei einspurigen Hauptverkehrsachsen (Königstraße, Schwabacherstraße) stehen die Busse genauso im Stau und fahren der Müllabfuhr hinterher.

2.16 Ausweitung der Nutzung von E-Bussen und klimaneutralen Antrieben im ÖPNV

Keine Rückmeldungen

2.17 Prüfung finanzieller Ausgestaltungsmöglichkeiten zur Unterstützung des ÖPNVs

TN: Sehr sinnvoll; **soziale Staffelung** sollte gegeben sein.

TN: Kostenloser ÖPNV an Wochenende hat gezeigt, dass **Handel profitiert**.

TN: Handel sollte **als Prüfergebnis** so belassen werden.

TN – Chat: Wir unterstützen das ja auch, den **kostenlosen Tag** haben wir **in Zusammenarbeit** mit der infra **finanziert** im Rahmen unseres Maßnahmenpakets.

TN – Chat: Es wurde **von der Kommune für den Handel finanziert**, weil es allen klar ist, dass solche Aktionen profitabel für den Handel sind. **Langfristig** stellt sich dann aber eben die **Frage, wer** bei der **Finanzierung** mit ins Boot genommen wird.

TN - Chat: Da es sich hier um **enorme Summen** handelt rate ich davon genauso ab wie die IHK - die **Belastungen** sind **derzeit und in Zukunft** durch steigende Personalkosten, Energiekosten, enorme Ausfälle während Corona sowie Generationswandel, Mieten und Abwanderung in Onlinehandel **nicht der richtige Weg**, das Betreiben insbesondere von inhabergeführtem Einzelhandel in der Innenstadt weiterhin zu ermöglichen, zumal in naher Zukunft auch enorme Belastungen durch eine Vielzahl an Baustellen zu erwarten sind, was die Planungssicherheit zusätzlich belastet. Wir **unterstützen aber seit vielen Jahren "Fahr, Kauf, Spar"** in Zusammenarbeit mit der infra - hier werden beim **Vorzeigen eines Tickets Preisnachlässe** gewährt, also zielgerichtet Kunden des ÖPNV vom Handel bereits dauerhaft gefördert.

2.18 Ausbau eines zusammenhängenden Radwegenetzes

TN: Heute über viele alternative Verkehre diskutiert; **öffentlicher Raum ist gemeinsame Fläche**, daher **Zusammenhänge** nicht aus den Augen verlieren und alle hierbei berücksichtigen.

TN: **Autoverkehr soll nicht unmöglich**, sondern in erster Linie **für Andere der Verkehr besser** gemacht werden. Jahrzehntelange **Versäumnisse müssen aufgeholt werden**, damit auch in Fürth Radfahren wieder attraktiv wird.

TN – Chat: Anregung bzgl. Fahrradwege allgemein: Einrichtung eines **Fahrrad-„Schnellfahrer“-Rings in Fürth** (ausreichende Breite, Ampel-Vorrang, Doppelspur, Zugang zur Innenstadt).

2.19 Ausbau Fahrradstellplätze

TN: **Fahrrad als Alltagsgegenstand** bspw. zum Einkaufen: Warum wird Fahrrad nass und Einkaufswagen nicht? Wie wird es **Supermärkten** ermöglicht hier Abhilfe zu schaffen? - Evtl. **Ausnahmen bzgl. Stellplatzsatzung oder auch beraten**; liegt auch im Interesse der Händler.

TN: **Diebstahlschutz, Wetterschutz etc. wird in Stellplatzsatzung** berücksichtigt. Im Bestand ist noch nicht ganz klar wie umsetzbar. Aber vielleicht auch erhöhter Druck durch Rad fahrende Kunden.

TN: Fahrradabstellplätze sollten grundsätzlich überdacht sein – das gehört zur Fahrradförderung hinzu. Meldeportale auch für Radfahrer schaffen – für direkten Kontakt in die Verwaltung.

TN: Es sollte auch unbedingt auf schonende Abstellanlagen geachtet werden keine „Speichenknickständer“.

2.20 Ausbau und Aufwertung des Fußwegenetzes

TN: Das jährliche **Gehwegprogramm** bedeutet, dass Bauhof Gehwege bewertet. D.h. dass u.U. Leute die nie Fahrrad fahren oder Zufußgehen beurteilen, was bspw. ein guter Rad- oder Fußweg ist. Hier wäre ein **niederschwelliges Anregungsportal** für die Bürger wichtig.

Themenfeld 5: Partizipation, Kommunikation, Kooperation

5.1 Weiterführung bzw. Ausbau der (umsetzungsorientierten) Beteiligungsmöglichkeiten

Keine Rückmeldungen

5.2 Einrichtung einer zentralen Informations- und Begegnungsstätte

TN: Geht es hier **auch um THG-Reduktionen bei der Priorisierung**? Hohe Priorisierung wäre dann nicht nachvollziehbar.

KT: Anhand der **Kriterien wie Reichweite** ist hier jedoch eine hohe Priorisierung sinnvoll; wenn man bspw. auch im Rahmen einer solchen Stätte **Menschen zu anderen Themen erreicht**.

TN: **Teilhabe ist extrem wichtig**; THG-Einsparungen betreffen auch Konsumverhalten, Nutzungsverhalten etc. - extrem wichtig die Bürger zu informieren

5.3 Neubürger-Informationen zum Klimaschutz

KT: Zu **Flankierende Maßnahmen**: Auch auf **Mobilitätsmanagement** verweisen.

5.4 Themenbezogenen Klimaschutzkampagnen

Keine Rückmeldungen

5.5 Ausbau der Kooperationen mit Kommunen, Wissenschaft und Wirtschaft

Keine Rückmeldungen

5.6 Ausbau der Kooperation mit Stadtteilnetzwerken

TN: **Stadtteilbüros** sollten ebenfalls mit aufgenommen werden; **Nürnberger Klimacamp** ist gutes Beispiel wie hier **niederschwellig** und auch für Kinder **Wissen vermittelt** werden kann.

5.7 Klimaschutzprojekte bei internationalen Kooperationen

Keine Rückmeldungen

5.8 Durchführung von Klimabildungsaktionen

Keine Rückmeldungen

9.3 AG 3: Stadtgrün, Stadtentwicklung und Klimaanpassung & Partizipation, Kommunikation, Kooperation, 28 Oktober 2021

Hinweise zum Protokoll:

- *Das Protokoll entspricht der chronologischen Abfolge während der Sitzung*
- *„TN“ steht für Kommentare der Teilnehmenden, „KT“ steht für Kommentare des Klimaschutzteams*
- *Vereinzelte nachträgliche Anmerkungen bzw. Ergänzungen sind kursiv*

Diskussion der Maßnahmenvorschläge

Themenfeld 3: Stadtgrün, Stadtentwicklung und Klimaanpassung

3.1 Ausweitung (vernetzter) Grünflächen und Entsiegelungen

TN: Rasenflächen, wie z.B. Freizeitflächen, sind eher weniger **Kohlenstoffsinken** – Wirkung eher bei **Feuchtgrünland oder Nasswiesen** vorhanden;

Neu Publikation „Klimawirkungs- und Risikoanalyse für Deutschland 2021“ zur grünen und blauen Infrastruktur: <https://www.umweltbundesamt.de/en/publikationen/KWRA-Zusammenfassung>; vieles ist hier auch noch eher unkonkret.

Generell auch die Frage: Wo kommen die **Flächen für Begrünung** her? - Hier müssten auch Flächen des MIV in Anspruch genommen werden; **hohe Kosten** ebenfalls mit **hohem Nutzen kommunizieren**.

TN: Auch **Bildungsangebot für Gartenbesitzer*innen** schaffen bzw. auf diese zugehen: Vorteile für Biodiversität etc.

TN: Thema muss auch mit „TF 5 – Kommunikation“ einhergehen, da **vieles hier im Themenfeld wird** auch für alle **sichtbar**. Umbau wird eher akzeptiert, wenn sichtbar wird, dass lebenswertere Umwelt entsteht. Bsp. Kopenhagen: Verbindung von Begrünung, Stadtentwicklung und Kommunikation - **Akzeptanz wird durch Kommunikation erhöht**.

TN – Chat: Flyer der Bay. Landesanstalt für Weinbau und Gartenbau zum Thema Biodiversität im Garten: <https://www.lwg.bayern.de/landespflanze/gartendokumente/merkblaetter/250785/>

Anmerkung zur Frage Flächengewinnung: Man muss auch an Gebäudegrün denken! **Stadt** selbst muss hier auch **als Vorbild** vorangehen.

TN: **Konflikt** zu anderem Ziel des **Innenentwicklungs-Managements**: In letzten Jahren wurde mit **reiner baulichen Innenentwicklung** der **Versiegelungsgrad** deutlich gesteigert – hier fehlt daher **Stichwort „Doppelte Innenentwicklung“** - Thema **Grün muss mitgedacht** werden. Durch Förderprogramm wird zwar etwas Grün geschaffen aber im Gegenzug ein Vielfaches versiegelt.

TN: Bestreben des **Baulückenschlusses** um weiter draußen weniger zu versiegeln; **Privateigentümer** von Grundstücken müssen hier angesprochen werden um **Bewusstsein zu schaffen**; oft werden Grundstücke jahrelang nicht angefasst, doch sobald Interessenten genug bieten verschwindet Grün.

TN: Es wird auch von Seiten der Stadt versiegelt (bspw. Hallplatz, Ludwig-Erhardt-Haus...)

TN: Bei Hallplatz wurde versucht alle Interessen bestmöglich zusammenzubringen. Bspw. für Belange der Kirchweih war Gestaltung des Hallplatzes nur so möglich. **Diverse Anforderungen** lassen oft nur **wenige Optionen** übrig, da **hohe Nutzungskonkurrenz** im öffentlichen Raum vorhanden.

3.2 Schutz von Stadtbäumen

TN: Maßnahme **klings nach Baumschutzverordnung** – ist das damit gemeint oder geht der Punkt noch weiter?

Müsste eigentlich „**Maßnahmen zum Erhalt und Pflege der Stadtbäume**“ heißen. Hoheitlicher Schutz wäre Baumschutzverordnung.

KT: Baumschutzverordnung ist zwar Bestandteil, aber **Maßnahme geht darüber hinaus**.

TN: **Stadtbäume** brauchen **lange zur Entwicklung**, daher muss **Jahrzehnte im Voraus geplant** werden. Laut GrfA ist Aufwand für Stadtbäume hoch und komplex. Daher müssen bspw. auch **Gelder bereitgestellt** werden, da Stadtbäume **wichtige Infrastruktur für Zukunft** (Gesundheit, Hitze etc.); bspw. auch **wärmeangepasste, heimische Obstbäume**; bei **Fassadenbegrünung** bspw. Wein pflanzen, da kleine Baumscheibe notwendig und einfach in Umsetzung.

TN: Es gibt auch **Liste von nicht Klimax-Bäumen**. Bäume für Ausgleichspflanzungen in Fürth dahingehend berücksichtigen.

TN: Bei Fassadenbegrünung gibt es **bodengebundene Fassadenbegründung** welche auch Substrat am Boden braucht. Aber auch **wandgebundene Systeme**, was in Innenstadt oft effizienter ist. Hängt von Standort ab bzw. **Platz und Budget**.

TN: Priorisierung ist zu niedrig. Wenn Erhalt wichtig, dann muss **positiver Umgang bei Bäumen die schon Jahrzehnte alt sind befördert** werden.

3.3 Weiterführung des Programms „Grünpflegepatenschaft“

KT: Programm läuft ja bereits, aber was noch zusätzlich angegangen werden muss, ist im Zeithorizont mittelfristig angelegt.

3.4 Ausbau Förderprogramm Begrünung

TN: Alleine **neue Baumpflanzungen** wären **nicht zielführend** – bestehende Bäume haben Wert fürs Klima und müssen erhalten werden. Teils totaler Bau-Boom – Früher 20% Haus und 20% Garage. Heute vorwiegend Bauträger und daher werden **Grundstücke maximal bebaut**. Stellplatzsatzung besagt, dass zur Bebauung der Häuser nur Stellplätze zählen die überdacht sind – Folge: **Bauträger überdachen Stellplätze nicht** mehr und somit ist **um die Häuser nichts mehr Grünes**. Daher auch bei privatem Eigentum ansetzen; die **Baunutzungsverordnung besagt** auch, dass wir **auf Versiegelung achten** müssen.

TN: Bspw. Stadt St. Gallen hat für **Dachbegrünung und PV** auch guten Maßnahmenkatalog wie beides kombiniert werden kann, da sich **beides begünstigt** und u.a. der Biodiversität dient.

PV- und Grünflächenkataster sollte noch **stärker bekannt gemacht werden**. **Biodiversitätsdächer** sollten auch **mit aufgenommen** werden. **PV- bzw. begrünte Überdachungen für Parkplätze** auch berücksichtigen.

3.5 Erstellung eines integrierten, nachhaltigen Stadtentwicklungskonzepts (ISEK)

Keine Rückmeldungen

3.6 Aktives, klimafreundliches Flächen- und Innenentwicklungsmanagement

Keine Rückmeldungen

bzw. vgl. Maßnahme

„3.1 Ausweitung (vernetzter) Grünflächen und Entsiegelungen“ sowie

„3.7 Klimaschutz im Städtebau: Bebauungspläne und städtebauliche Verträge“

→ doppelte Innenentwicklung

3.7 Klimaschutz im Städtebau: Bebauungspläne und städtebauliche Verträge

TN: Was sind hier die **Instrumente** zur Umsetzung?

KT: **Bspw. Leerstands-Tools** für z.B. Zwischennutzung ist in der Maßnahme benannt.

TN: Vorhandene **Baulücken** werden **komplett ausgenutzt** bzw. bebaut; nicht darauf geachtet was zuvor war. Zu hoffen, dass Käufer etwas Grünes pflanzt funktioniert nicht. **B-Pläne** etc. müssen hier **entsprechend genutzt werden**.

TN: Zwei Dinge laufen konträr. bspw. **Baunutzungsverordnung oder B-Pläne aus den 60ern 70ern** wo **keine** entsprechenden **Vorgaben** existieren. Regelungen **auf Bundesebene** zur **Vereinfachungen** haben **ermöglicht Baulücken noch stärker auszunutzen** und so **kommunale Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt**.

Neue Bundesregierung sieht 400.000 Wohnungen vor, weshalb **weitere Gesetzesänderungen abzusehen** sind. Letztlich ist es **klüger Baulücken** zu nutzen **als** noch weiter **in die Fläche zu gehen**.

TN: **Durch die Initiative** welche **vom Klimaschutzkonzept** ausgeht kann in diesem Rahmen die Stadt Fürth **auch Satzungen entsprechend ändern**. Andere Länder und Städte zeigen wie das möglich ist.

TN: **Satzungen** sind natürlich der **einzige Weg**, jedoch immer **starker Eingriff in Eigentumsrecht** - **besonders in B-Plan-Gebiet** wo Baurecht schon lange besteht, sind bestimmte Dinge schwer umzusetzen. Letztlich kommt es auch auf den einzelnen B-Plan bzw. Grundstück an.

TN: In Fürth haben wir **uralte B-Pläne** die in Hinblick auf **Umwelt- oder Denkmalschutz völlig unzureichend** sind - hier fehlt jedoch die Perspektive. Klimaschutzziele werden konterkariert, Raubbauwirtschaft wird befördert.

Klare Zielsetzung eines Freiraumkonzept um zu einer **Doppelten Innenentwicklung** zu gelangen und ein Mindestmaß an Grün zu erhalten. **Dichte Bebauung** ist nicht grundsätzlich falsch, jedoch **Grün erhalten**.

TN: Wie dürfen gleichen Fehler nicht wieder machen. **Nachverdichtung ist wichtig**, aber **nur noch Autos in den Gärten kann nicht sein**. Die neue Baunutzungsverordnung kann gesetzlich übernommen werden.

Vgl. hierzu auch Maßnahme „3.6 Aktives, klimafreundliches Flächen- und Innenentwicklungsmanagement“

KT: Wir nehmen die genannten Kritikpunkte in jedem Fall auch ernst.

3.8 Klimafreundliche Wirtschaftsansiedlung & zukunftsfähiges Innenstadtkonzept

Keine Rückmeldungen

3.9 Zusammenarbeit bei der Erstellung eines Gesamtkonzepts Biodiversität und Klimaschutz für Landwirtschaft und Gartenbau

TN: Dauer der Maßnahme sollte angepasst werden - bspw. für landwirtschaftliche Flächen sollte **Konzept auch langfristig angelegt** sein. Zu entsprechenden **Förderprogramme** wird gerade eine **Zusammenstellung durch das AELF** erstellt

TN: Bzgl. **Schafe sollte die Weidehaltung hinterfragt werden**, ob das klimafördernd ist.

Extensive Rinderweiden sind bei der Klimabilanz im Vergleich zur Stallhaltung **positiv**; **Humusaufbau von extensivem Grünland** hat ebenfalls erhebliche CO₂-Speicher-Potenzial sollte **bei THG-Bilanz berücksichtigt werden**.

3.10 Etablierung eines Ernährungsrates

TN: Im **Projekt „Regionalteller“** des AELF geht es um regionale Produkte bei **Gemeinschaftsverpflegung** und es sind bereits einige **große Institutionen vertreten**; könnten noch mehr Unternehmen aufgenommen werden.

Bsp. Regensburg hier wurde beschlossen mindesten 30 % regionale Lebensmittel in öffentlichen Kantinen einzusetzen.

TN: Schwerpunkt auch auf **Biolebensmittel aus der Region**. – Entsprechende Produktionsweise sollte hier aufgenommen werden.

3.11 Erstellung von Stadtklimaanalysen und eines Stadtklimakonzeptes

TN: Kann das nicht mit ISEK zusammengefasst werden?

KT: Überlegung wurden schon mal angestellt, aber sollte aus unserer Sicht schon eher getrennt betrachtet werden.

Anmerkung aus AG 1: Nachhaltige Stadtentwicklungsstrategie ist etwas Elementares, da hierdurch Leitlinien gegeben werden. Das Größere von beiden ist die Stadtentwicklungsstrategie - im Prinzip ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) welches heute auch immer einen Nachhaltigkeitsfokus hat. Ein Stadtklimakonzept wäre inhaltlich deutlich enger gefasst und mit Fokus auf das Stadtklima; dennoch beides aus Stadtplanungssicht wichtige Werkzeuge.

TN: Letztlich große **Akteurs- und Dokumentenvielfalt** die **zusammengebracht werden** muss.

3.12 Fürth als Schwammstadt,

3.13 Erarbeitung von Starkregengefahrenkarten,

3.14 Hochwasserrisikomanagementplan

Anmerkung: Alle drei Maßnahmen wurden nachfolgend zusammen diskutiert.

TN: **Feuchtigkeitsdächer** sollten auch hier aufgenommen werden zwecks **Pufferwirkung**; **Rasengittersteine** sollten ebenfalls **erwähnt bzw. gefördert** werden.

Hochwassergefahr in Fürth ist aufgrund der großen Flusstäler **vergleichsweise gering**, aber sollte dennoch bedacht werden.

TN: Die **drei Maßnahmen** (Schwammstadt, Starkregengefahrenkarte, Hochwasserrisikomanagementplan) **zusammen denken**.

Das Hochwasser das in den bisherigen Überschwemmungsgebieten auftritt gefährdet nur wenige Bereiche in Fürth, weil Tal Auen erhalten geblieben sind. **Hochwasser durch Starkregen** kann aber prinzipiell **überall auftreten**, wenn Wasser unkontrolliert abfließt. Thema wird immer wichtiger, weshalb **Gefahrenkarten wichtig** sind, da sonst im Stadtgebiet schwer erkennbar wo größte Gefahren drohen. Entsprechende Notfallpläne dann auch nötig.

TN: Stellenweise Problem, dass viel **zu wenig Wasser in Boden abgeführt** wird; zu viel gelangt in Kanalisation, weshalb **Grün erhalten** bleiben sollte.

TN: Problematisch auch **sinkende Grundwasserstände**, wodurch **Bäume auch im Stadtwald absterben**; daher mit Wasser intelligent umzugehen. Bspw. Farrnbach: Großer Teil der **Siedlung ist an recht kleines Gewässer angeschlossen** - wenn hier Starkregenereignis eintritt, dann sind **bisherige Vorkehrungen nicht ausreichend**. Weiterer Zubau ist aus dieser Sicht unmöglich, da Bereich eigentlich schon überlastet.

KT: Flankierende Maßnahmen aus TF 1 (u.a. Wasser, Abwasser) werden hier noch ergänzt.

3.15 Öffentliche Kühlräume schaffen

Keine Rückmeldungen

3.16 Erstellung eines Hitzeaktionsplans

TN: Warum ist die **Einstufung** der Priorität „niedrig“?

KT: Da Bedarf derzeit noch nicht akut und eine kleinere Zielgruppe (vgl. Kriterien zur Priorisierung) und in Zukunft erst noch relevanter wird

TN: Bspw. im **Hitzesommer 2003** gab es bereits zahlreiche Hitzetote - planvolles Vorgehen könnte **hohe Todeszahlen verringern**.

KT: Priorisierung **wird noch angepasst**.

3.17 Stärkung des Ehrenamts im Zivil- und Katastrophenschutz

Keine Rückmeldungen

Generelle Anmerkung

TN: In letzter AG war vielleicht auch noch eine **Maßnahme bzw. etwas zu mehr Bäumen** enthalten. Ist jetzt noch was Vergleichbares enthalten?

KT: Ist **in anderen Maßnahmen enthalten**. Es **wird noch mal überprüft** ob hier eine Maßnahme vorhanden war und ob eine einzelne Maßnahmenausarbeitung sinnvoll ist.

Themenfeld 5: Partizipation, Kommunikation, Kooperation

5.1 Weiterführung bzw. Ausbau der (umsetzungsorientierten) Beteiligungsmöglichkeiten

Keine Rückmeldungen

5.2 Einrichtung einer zentralen Informations- und Begegnungsstätte

Keine Rückmeldungen

5.3 Neubürger-Informationen zum Klimaschutz

Keine Rückmeldungen

5.4 Themenbezogene Klimaschutzkampagnen

TN – Chat: Hier sind die Leute von Stadt-Land-Beides gute Ansprechpartner. <https://www.stadt-land-beides.de/>

5.5 Ausbau der Kooperationen mit Kommunen, Wissenschaft und Wirtschaft

TN: „Forum 1.5“ ist gerade gegründet worden. Hier wird **Verknüpfung von Wissenschaft und Zivilgesellschaft** vorangebracht. Fürth könnte sich hier auch **einbringen**.

<https://forum1punkt5-mfr.de/>

5.6 Ausbau der Kooperation mit Stadtteilnetzwerken

TN: Wenn Personal der **Stadtteilnetzwerke zusätzliche Aufgaben** übernehmen bzw. Themen ausarbeiten soll, dann braucht es **personelle Ressourcen**. Finanzielle und personelle Ressourcen sind für Quartiersarbeit notwendig.

TN: **Stadtjugendring** in Arbeit mit **einbeziehen**.

TN: Mehrere **Förderinitiativen zur Flächenentsiegelung** vorhanden die auch in die Kommunikation aufgenommen werden sollten; viele der Maßnahmen werden viel Geld kosten - **in Kommunikation** jedoch immer wichtig zu **verdeutlichen was „Nichtstun“ kosten würde**.

5.7 Klimaschutzprojekte bei internationalen Kooperationen

Keine Rückmeldungen

5.8 Durchführung von Klimabildungsaktionen

Keine Rückmeldungen

Stadt Fürth
Amt für Umwelt, Ordnung und Verbraucherschutz
Schwabacher Str. 170
90763 Fürth

klima@fuerth.de
www.fuerth.de/klimaschutz

Fürth, Dezember 2021

