

Wärmewende

Fernwärme / Stadtwerke

Die Erreichung der anvisierten 70% Fernwärmeanschlüsse bis 2035 scheint bei jetziger Ausbaurate fraglich. Gibt es seitens der Stadt Möglichkeiten, um den Ausbau des Fernwärmenetzes zu beschleunigen?

Mit der Kommunalen Wärmeplanung wird die Landeshauptstadt Kiel bis Ende 2024 einen mit der Stadtwerke Kiel AG angestimmten Wärmeplan beschließen. Dieser Plan dient als Orientierung für die Gebäudeeigentümer*innen und zeigt in welchen Stadtgebieten der Ausbau der Fernwärme der Stadtwerke Kiel AG oder der Ausbau oder Aufbau von Nahwärmenetzen die wirtschaftlichste Wärmeversorgungslösung darstellt.

Die Priorisierung und Umsetzung dieser für den Ausbau von Fern- und Nahwärmenetzen vorgesehenen Gebiete in einem Zeithorizont von ca. 10 Jahren wird dann maßgeblich davon abhängen, inwieweit die Gebäudeeigentümer*innen in diesen Gebieten bereit sind, sich an ein solches Netz anzuschließen, in welchem Maße Tiefbaukapazitäten vorhanden sind etc.

Die Landeshauptstadt Kiel hat ebenfalls das Interesse an einer schnellen Umsetzung der klimaneutralen Wärmeversorgung und versucht, all jene Beschleunigungsmöglichkeiten zu nutzen, die in ihrem Wirkungskreis liegen. Hierzu arbeiten Verwaltung und Stadtwerke eng zusammen.

Bei der Diskussion um Prozentzahlen von erreichbaren Anschlussquoten sei darauf hingewiesen, dass sich das Ausbauziel vorrangig an den abgesetzten Fern- und Nahwärmemengen orientiert und weniger an der Hausanschlussquote. Gerade im Bereich der Ein- und Zweifamilienhäuser ist die dezentrale Wärmeversorgung mittels Wärmepumpen im Vergleich zu Wärmenetzen die wirtschaftlichere Versorgungsvariante.

Welche Verbindlichkeit besteht für die Umstellung auf eine klimaneutrale (Fern-) Wärmeversorgung seitens der Stadtwerke? Besteht bereits jetzt ein Vertrag mit der Stadt o.ä.?

Gemäß dem Wärmeplanungsgesetz (WPG) müssen Wärmenetzbetreiber schrittweise ihre Wärmeversorgung klimaneutral umstellen. Jedes einzelne Wärmenetz muss bis 2030 einen Anteil von mindestens 30% Wärme aus erneuerbaren Energien oder unvermeidbarer Abwärme erreichen. Bis 2040 müssen Wärmenetze zu 80% mit Wärme aus erneuerbaren Energien oder unvermeidbarer Abwärme gespeist werden. Spätestens bis 2045 müssen alle Wärmenetze vollständig klimaneutral sein, also zu 100% erneuerbare Energie einsetzen.

Die Stadtwerke Kiel AG haben einen internen Transformationsplan zur Dekarbonisierung der Kieler Fernwärme erstellt (8-Punkte-Programm) und wollen bereits bis spätestens 2035, also 10 Jahre früher als gesetzlich vorgeschrieben die Fernwärme klimaneutral erzeugen.

Die Landeshauptstadt Kiel und Stadtwerke Kiel arbeiten bei der Kommunalen Wärmeplanung eng zusammen. Die Stadt unterstützt die Stadtwerke Kiel beim Ausbau der Kieler Fernwärme und der Umsetzung des Transformationsplans.

Eine direkte Einflussnahme auf die Entscheidungen der Stadtwerke Kiel ist aufgrund der Minderheitsbeteiligung und der Rechtsform als Aktiengesellschaft begrenzt.

Wird mit dem kommunalen Wärmeplan der Stadt Kiel auch ein Wasserstoffnetz thematisiert? Wenn nein, gibt es neben der Kommunalen Wärmeplanung Überlegungen, welche Rolle Wasserstoff zukünftig in der Energieversorgung Kiels spielt?

Die Landeshauptstadt Kiel hat im Verbund mit der KielRegion am Bundesförderprogramm HyLand teilgenommen hat die zwei Förderschritte HyStarter und HyExperts in Anspruch genommen. Eine Wärmeversorgung von Wohngebäuden in der KielRegion mittels grünem Wasserstoff wurde in den Ergebnisberichten ebenso als unwirtschaftlich dargestellt wie der Einsatz von grünem Wasserstoff in bestimmten gewerblichen Bereichen wie Großwäscherei oder einer Bäckerei. In bestimmten Bereichen des Schwerlastverkehrs oder schwerer Nutzfahrzeuge wird zukünftig ein Bedarf an grünem Wasserstoff gesehen. Auch für die Dekarbonisierung von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen, wie dem Kieler Küstenkraftwerk, kann der Einsatz von grünem Wasserstoff zukünftig notwendig sein.

Im 8-Punkte-Programm der Stadtwerke Kiel AG zur Dekarbonisierung der Kieler Fernwärme ist der Einsatz von Grünen Gasen, insbesondere grünem Wasserstoff im Küstenkraftwerk vorgesehen.

Aufgrund dieser gutachterlichen Einschätzungen wird der Aufbau eines Wasserstoffnetzes zur Wärmeversorgung im Zuge der Kommunalen Wärmeplanung nicht verfolgt.

Gemeinsam mit der Stadtwerke Kiel AG setzt sich die Landeshauptstadt für den Ausbau des Wasserstoffkernnetzes bis nach Kiel ein. Die Stadtwerke Kiel AG haben Anfang 2024 im Zuge des Konsultationsverfahrens zum Aufbau des Wasserstoffkernnetzes einen Bedarf an Wasserstoff bei der Bundesnetzagentur angemeldet woraufhin Kiel in den aktuellen Plan aufgenommen wurde. Hierzu haben Stadt und Stadtwerke Kiel AG eine gemeinsame positive Stellungnahme im Rahmen des weiteren Beteiligungsverfahrens abgegeben.

Gebäudesanierung und Quartiersentwicklung

Wie ist der Stand der energetischen Sanierungen bzgl. der kritischen Gebäudeenergieeffizienzklassen (F, G und H)? Entsprechen die Sanierungsraten den angestrebten Werten? Welche Maßnahmen wurden zur Information und Unterstützung der Eigentümer eingeleitet? Haben diese die erhoffte Tragweite?

Die Landeshauptstadt Kiel nutzt verschiedene Beratungsinstrumente um im Gebäudebestand Einfluss auf die individuellen Investitionsentscheidungen von Gebäudeeigentümer*innen hinsichtlich der Sanierung ihrer Gebäude und dem Austausch der Heizungsanlagen zu nehmen: Die Erstellung von Quartierskonzepten mit anschließendem Sanierungsmanagement, Informationsveranstaltungen und Messen zum Energieeffizienten Bauen, Sanieren und Heizen, Klimaschutzwerkstätten in Stadtteilen, Informationsstände auf Stadtteilstesten, Förderung von Pilotprojekten durch den Kieler Klimaschutzfonds.

Bisher sind nur öffentliche Gebäudeeigentümer*innen verpflichtet, Daten zu den Energieeffizienzklassen veröffentlichen auszuhängen, so dass bisher nur im Zuge von Quartierskonzepten entsprechend Daten zu individuellen Sanierungszuständen der Gebäude vorlagen.

Die im Zuge der kommunalen Wärmeplanung erhobenen Energieverbrauchsdaten liegen aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht gebäudescharf vor, eine Auswertung nach Gebäudeenergieeffizienzklassen (F, G und H) sind nur grob möglich. Es ist aber vorgesehen

mit den Daten der kommunalen Wärmeplanung Quartiere mit überdurchschnittlich hohem spezifischen Heizenergieverbrauch zu identifizieren und vorrangig hinsichtlich der Sanierungsmöglichkeiten zu beraten.

In der Vergangenheit gab es verschiedene Quartierskonzepte im Kieler Stadtgebiet. Wurden diese Konzepte evaluiert und ist die Stadt zufrieden mit den Ergebnissen? Wie wird die Stadt Kiel in Zukunft eine Umsetzungsplanung für Quartiere realisieren, nachdem das KfW 432-Programm eingestellt wurde?

Ein wesentlicher Baustein der Quartierskonzepte ist die Erstellung von Mustersanierungskonzepten für die im Quartier vorherrschenden Haustypen. Sie stellen die Basis für sachgerechte individuelle Sanierungsentscheidungen dar. Sie bilden auch die Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln. Die Mustersanierungskonzepte sowie die darüber hinaus gehenden individuellen Beratungsangebote werden von den Gebäudeeigentümer*innen geschätzt. Umfangreiche Sanierungen werden aber weiterhin vorrangig nach individuellen Sanierungsplänen umgesetzt und nur in seltenen Fällen aufgrund klimapolitischer Erfordernisse vorgezogen.

Nach Einstellung der KfW 432 Förderung werden die zur Verfügung stehenden Eigenmittel konzentriert für die Erstellung von Mustersanierungskonzepten eingesetzt sowie für die Entwicklung und Umsetzung der im kommunalen Wärmeplan für die Quartiere vorgesehenen wirtschaftlichen Wärmeversorgungsmaßnahmen.

Wie stellt die Baugenehmigungsbehörde der Stadt Kiel sicher, dass alle öffentlichen Bauträger im Stadtgebiet Kiel Neu- und Erweiterungsbauten klimaneutral bauen, und welchen Einfluss hat die Stadt Kiel darauf, dass alle in Kiel befindlichen öffentlichen Gebäude bis 2035 energetisch saniert werden?

Der Bund und das Land Schleswig-Holstein haben im Rahmen ihrer Gesetzgebungskompetenz im Bundesklimaschutzgesetz und in Energiewende- und Klimaschutzgesetz des Landes Schleswig-Holstein für ihren Zuständigkeitsbereich und ihre Liegenschaften selbstverpflichtende Auflagen gemacht. In den meisten Fällen ist die obere Bauaufsichtsbehörde des Landes für die Genehmigung von Landesliegenschaften zuständig. Dies liegt daran, dass Landesliegenschaften oft von übergeordneter Bedeutung sind und eine einheitliche Behandlung auf Landesebene erfordern. Die Landeshauptstadt Kiel hat für ihre Bauvorhaben ebenfalls Energiestandards und eine klimaneutrale Wärmeversorgung vorgeschrieben. Sie erstellt für ihre eigenen Liegenschaften eine Prioritätenliste, die sie mit der Politik abstimmt. Eine kurzfristige energetische Sanierung der Gebäudehülle aller städtischer Liegenschaften ist nicht möglich, zur Erreichung der Klimaneutralität haben derzeit Maßnahmen zur klimaneutralen Wärmeversorgung Vorrang.

Verkehr

ÖPNV

Bezüglich der Aussage von Frau Voß, wohlhabende Menschen würden eine Tram benutzen, aber nicht den Bus: Welche Maßnahmen können Sie sich vorstellen, um das zu ändern? (z. B. in Attraktivitätssteigerung in den Bussen und eine Werbekampagne investieren, die mit diesem Vorurteil aufräumt) Sehen Sie wirklich keine Möglichkeiten, die Attraktivität des ÖPNV kurzfristig zu steigern?

Es ist wissenschaftlich belegt, dass alle Menschen die Nutzung eines schienengebundenen ÖPNV gegenüber einem Bus bevorzugen. Nichtsdestotrotz versucht die Landeshauptstadt Kiel mit ihren Verkehrsunternehmen den heutigen ÖPNV zu Wasser und zu Lande so attraktiv wie möglich zu gestalten. Dazu gehören auch kurzfristige Maßnahmen. Viele Maßnahmen wurden beständig in den letzten Jahren schon umgesetzt. Den besten Überblick erhält man mit dem Regionalen Nahverkehrsplan (aktuell 6. RNVP https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/verkehrswege/nahverkehrsplanung.php). In den September-Ausschüssen erfolgt jeweils die jährliche Evaluation des RNVP als Geschäftliche Mitteilung über die zuletzt umgesetzten Maßnahmen.

Hervorzuheben sind die Elektrifizierung der Busse und Fähren, eine verbesserte Fahrgastinformation, vergünstigte (auch lokale) Tarifangebote, vor allem aber die Steigerung der Fahrleistung in den letzten 10 Jahren.

Welche Maßnahmen sind geplant, um dem Fachkräftemangel im ÖPNV entgegenzuwirken? Gibt es Unterstützungsangebote für Menschen, die sich dafür interessieren, im ÖPNV zu arbeiten (z. B. verlässliche Begleitpersonen, die Quereinsteiger:innen, Migrant:innen durch die bürokratischen Vorgänge leiten)?

KVG und SFK tätigen hohe Anstrengungen, um genügend Fahrpersonal zur Verfügung zu haben. Neben tariflichen und betriebsinternen harten und weichen Faktoren, bildet die KVG auch schon lange selber aus bzw. unterhält Kooperationen mit Fahrschulen und dem Jobcenter. Insbesondere um den Markt der Arbeitskräfte zu erweitern, bildet sich gerade eine landesweite Kooperation vieler Verkehrsunternehmen und auch der Aufgabenträger. Auch eine Kooperation mit der KielRegion zur Fachkräftesuche besteht.

Das Jobcenter hat neue Programme und Förderungen aufgenommen, den Unternehmen die Gewinnung und Einstellung von Berufsfremden und Menschen mit Migrationshintergrund, die gern im ÖPNV arbeiten wollen, zu erleichtern. Beispielhaft für diese Anstrengungen ist zu nennen, dass das Jobcenter im Juli 2024 eine tolle Veranstaltung mit der KVG für Frauen mit Migrationshintergrund durchgeführt hat, um sie als Busfahrerinnen zu gewinnen. Den interessierten Frauen wurde das Berufsfeld der Busfahrerin und die passende Qualifizierung auf dem Werksgelände vorgestellt. Alle Frauen hatten Spaß daran auf dem Gelände der KVG das Busfahren auszuprobieren. Die überwiegende Anzahl der Frauen hat starkes Interesse an der Qualifizierung zur Busfahrerin und der dauerhaften Beschäftigung bei der KVG geäußert.

Gibt es Überlegungen zum autonomen Fahren?

Die Initiative CAPTN (<https://captn.sh/>) unter Beteiligung der drei Hochschulen (CAU, FH und Kunsthochschule) beschäftigt sich vor allem mit dem Thema autonomer ÖPNV auf dem Wasser, aber auch der Busverkehr wird thematisiert. Es fährt bereits ein autonomer Versuchsträger auf der Förde. Das Projekt wird von der Landeshauptstadt Kiel und der SFK und KVG unterstützt.

Fahrrad

Welche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind geplant? Mit welcher Begründung wird parkenden PKW immer noch Vorrang vor Fahrrädern eingeräumt?

Die Installation von Fahrradabstellanlagen wurde vor Jahrzehnten begonnen und seither konsequent weiterverfolgt. Sowohl im Neubau wie auch im Bestand werden Bügel mitgedacht. Bürger*innen melden sich sehr regelmäßig über die verschiedenen Kanäle bei der Stadt, und fragen den Aufbau von Fahrradbügel an. Dies wird daraufhin geprüft und die Bügel ggf. aufgestellt. An neuen mobil.punkten, wie im Programm „Mobilitätsstationen“ verankert ist, entstehen immer Fahrradabstellanlagen, teilweise auch als Doppelstockparkanlagen.

Fahrradabstellanlagen werden grundsätzlich als Einzelfall geprüft. Das bedeutet, dass die Sachbearbeitung jeweils prüft, wo sich Bügel am ehesten anbieten. Hier werden unterschiedlichste Belange geprüft. Dieser Vorschlag wird dem Ortsbeirat zur Kenntnis gegeben. Hier kann die Überlegung aus verschiedensten Gründen abgelehnt werden. Es wird immer versucht, einen Kompromiss zu finden, um neue Abstellanlagen zu ermöglichen.

Wäre es möglich, den Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu erheben (z. B. durch Anwohnerbefragung oder Besichtigung vor Ort - wo stehen viele Räder an Bäumen und Straßenlaternen) und entsprechend danach die Straße umzubauen? Welche konkreten Möglichkeiten sind geplant, abseits der Premium-Velorouten die Sicherheit für alle Altersgruppen zu erhöhen?

Eine Erhebung von Fahrradbügel bietet sich projektbezogen an. Eine schlichte, stadtweite Bestandsaufnahme wird als wenig zielführend eingeschätzt und steht in keinem Verhältnis zwischen Aufwand (Kosten) und Nutzen. Bei einer konkreten Straßenplanung findet genau diese Bestandsaufnahme statt, woraufhin eine bestimmte Anzahl von Bügel eingebaut wird, die nach Einschätzung der Verwaltung auch den Bedarf nach mehreren Jahren noch deckt.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist unabhängig der Velorouten ein wichtiges Thema. Radverkehrsanlagen werden dadurch immer so breit wie möglich angelegt und deutlich vom Gehweg separiert. Radverkehr, der auf der Fahrbahn geführt wird, soll immer öfter durch Protektions-Elemente geschützt werden. Ampeln für den Radverkehr werden sukzessive ausgetauscht und sind dadurch besser sichtbar.

Auch die Einrichtung von Fahrradstraßen ist ein wichtiges Thema wozu einerseits die Einrichtung neuer Fahrradstraßen aber auch Verbesserungen im Bestand gelten (bspw. Verringerung des Durchgangs-Kfz-Verkehrs).

Bei Querungshilfen für den Radverkehr (Mittelinseln) wird auf üppige Breiten geachtet, sodass sich auch Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern sicher aufstellen können.

Wurde die neue Verkehrsführung evaluiert, u. a. Abbiegespuren und Abbieger-Ampeln für Radfahrer:innen? Wäre es möglich, die Ergebnisse der Evaluation zu veröffentlichen? Wäre eine Ortsbegehung mit Radfahrer:innen aller Altersgruppen denkbar, um Gefahrenstellen zu identifizieren?

Planungen, der jeweilige Umbauzustand sowie fertiggestellte Maßnahmen werden im Kieler Fahrradforum vorgestellt. Hier haben Verbände, Initiativen, Zusammenschlüsse, Parteien etc. die Möglichkeit, sich zu informieren und Anregungen zu äußern.

Während der jährlich stattfindenden Chancen- und Mängel-Touren werden verschiedenste Orte befahren und begutachtet. Das jeweilige Protokoll wird im Ratsinformationssystem veröffentlicht.

Eine vollumfängliche Evaluation aller Maßnahmen wird als wenig zielführend erachtet, erfolgt jedoch im Bedarfsfall.

Einer Ortsbegehung steht die Verwaltung offen gegenüber.

Parkraumbewirtschaftung

Welche Flächen sollen bewirtschaftet werden? Welche Preise sind geplant?

Gemäß dem Mobilitätskonzept | Ruhender Kfz-Verkehr 2035 und dem zugehörigen Beschluss aus dem November 2022 (Drs. 0742/2022) soll das gesamte Gebiet der IKS-Studie von 2019 auf Bewohnerparkvorrechte geprüft und bei positivem Ergebnis auch umgesetzt werden (vgl. www.kiel.de/ruhenderverkehr). Ziel ist dabei die Verlagerung von Pendlerverkehren auf nachhaltige Verkehrsmittel.

Die Parkgebühren in den heute bereits monetär bewirtschafteten Bereichen sollen angehoben werden. Zurzeit ist eine Erhöhung um rund 25 % im Gespräch. Die derzeitige Gebührenhöhe liegt seit gut 10 Jahren bei 1,50 €/h, wobei Parkdauern, die 30 min nicht überschreiten, kostenlos sind.

Für die Erweiterungsgebiete gemäß IKS-Studie ist eine Bewirtschaftung nur mit Parkscheibe (tagsüber) geplant. Besitzer*innen von jeweils gültigen Bewohnerparkausweisen für das jeweils eingetragene Fahrzeug werden dann gemäß Beschilderung in weiten Teilen von der Parkscheibenpflicht ausgenommen sein.

Welcher Zeitplan ist für die Sanierung der Parkhäuser vorgesehen?

Die Parkmöglichkeiten in der Schlossgarage wurde in 2024 weiter eingeschränkt, geplant ist eine Schließung der Garage zwecks umfassender Renovierungsarbeiten ab November 2025

für ca. 1 Jahr. Für die Tiefgarage Europaplatz liegt noch kein abschließender Sanierungsplan vor.

Welche Maßnahmen sind geplant, um das Mobilitätskonzept ruhender Verkehr umzusetzen und Verkehrsverstöße zu ahnden? Steht dem Kommunalen Ordnungsdienst ausreichend Personal zur Verfügung?

Hierzu werden bereits erste Quartiers- und Stadtteilmobilitätskonzepte erarbeitet (Stinkviertel, Französisches Viertel, Gaarden) bzw. sind bereits in der Umsetzung (siehe www.kiel.de/stinkviertel, www.kiel.de/franzviertel, www.kiel.de/mk-gaarden).

Darüber hinaus dienen verschiedene Digitalisierungsprojekte den Zielen des Green City Plans mit Bezug zum Parken (Erneuerung des Parkleitsystems, Parkraumsensoren, Verkehrsinformationstafeln).

Der Kommunale Ordnungsdienst hat vorrangig andere Aufgaben. Verkehrsverstöße werden durch den Sachbereich „Verkehrsüberwachung, Bußgeldstelle“ kontrolliert und geahndet - der KOD wird hier nur ausnahmsweise tätig. Bei Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Bewohnerparkzonen) ist aus Sicht des Mobilitätsmanagements eine deutliche Aufstockung des Personals der Verkehrsüberwachung erforderlich, um eine gute Regeleinhaltung durchzusetzen.

Photovoltaik

Was sind die Zeithorizonte für die Realisierung der Solar-Projekte am Flughafen, Panzerstraße Friedrichsort, Müllanlage Schönwohld? Gibt es noch weitere?

Ab Vorlage der Grundlagen - wie eine Funktionsplanung für einen Bebauungsplan - dauert ein Verfahren zur Schaffung des verbindlichen Planungsrechts in Kiel durchschnittlich 3 Jahre. Für den Solarpark auf dem Flugplatzgelände in Holtenau bedarf es zunächst einer finalen Bestimmung der Trassenführung zur 2. Anbindung des Sanierungsgebietes Holtenau-Ost, um Planungskonflikte auszuschließen. Bei der ehemaligen Panzerstrecke in Pries/Friedrichsort liegt die Funktionsplanung der Vorhabenträgerin noch nicht vor. Über weiteren Planungen zu großen PV-Parks liegen dem Stadtplanungsamt aktuell keine Informationen vor.

Welche städtischen Liegenschaften sind geeignet, um sie mit Photovoltaikanlagen auszustatten? In welchem Zeitraum ist dies geplant? 2020 sollten 800 Liegenschaften geprüft werden. Was ist das konkrete Ergebnis und wie ist eine Fortsetzung geplant?

Seit dem Beschluss zum Climate Emergency im Jahr 2019 (Drs.1135/2019) wurden 121 Liegenschaften für die Prüfung auf ihr Potential zur Erzeugung von erneuerbaren Energien identifiziert. Die Untersuchungen von weiteren 19 Liegenschaften wurde aufgrund deren bisher unklarer Entwicklung oder der Aufnahme der Dachflächen bzw. Gebäude in einem Sanierungsplan nicht weiterverfolgt.

Für 41 Liegenschaften wurde die Überprüfung der Dachflächen aufgrund bestehender Belange des Denkmalschutzrechtes zurückgestellt. Die Dachflächen von 17 Liegenschaften sind wegen eines relativ hohen Instandhaltungsbedarfs nicht geeignet für weitere Dachaufbauten. Zehn Liegenschaften werden aktuell im Zuge perspektivisch absehbarer Sanierungsarbeiten derzeit genauer untersucht.

Im Rahmen der Sanierungs- und Bauprogramme werden Dachflächen grundsätzlich auf die Nutzung für PV-Anlagen geprüft

Ist eine finanzielle Unterstützung für Solarinteressierte geplant, und in welchem Umfang?

Die Kieler Ratsversammlung hat am 17. Februar 2022 eine Förderrichtlinie für die Errichtung von Photovoltaik- und Solarthermieanlagen beschlossen. Aktuell wird die Richtlinie überarbeitet. Bisher stehen pro Jahr 300.000 € zur Verfügung. Weitergehende Informationen und www.kiel.de/solarfoerderung

Welche Anreize sind geplant, um Gewerbebetriebe zu motivieren, Photovoltaikanlagen zu installieren?

Mit dem Interfraktioneller Antrag „Solarstadt Kiel - Kampagne zum Ausbau erneuerbarer Energie in Kiel“ Drucksache 0123/2021 wird die Verpflichtung zum Bau von Solaranlagen - dort wo die Stadt Einflussmöglichkeiten hat - bereits verbindlich vereinbart, „bei neu zu errichtenden Gewerbeimmobilien sollen über die zugehörigen Grundstückskaufverträge, Erschließungsverträge, städtebaulichen Verträge, Durchführungsverträge, Wettbewerbe und Bebauungs-Pläne (z.B. MFG 5, Flughafengewerbeflächen, Kieler Süden) PV-Anlagen auf den Dächern verpflichtend werden.“

Viele Unternehmen des von der Landeshauptstadt Kiel in Kooperation mit der IHK initiierten Energieeffizienznetzwerk haben mittlerweile PV-Anlagen errichtet oder planen dies. Zu den förderfähigen Leistungen des Solarförderprogramms der Stadt Kiel zählen neben Zuschüsse zu PV-Anlagen von Unternehmen auch Zuschüsse zu Voruntersuchungen, Einstiegsberatungen für Unternehmen, und begleitende Maßnahmen.

Ist die Möglichkeit geprüft worden, auf städtischen Liegenschaften durch Vermietung der Flächen, diese mit Solaranlagen zu bestücken?

Die Landeshauptstadt Kiel hatte in der Vergangenheit negative Erfahrungen mit der Verpachtung von Dachflächen gemacht und beschlossen PV-Anlagen zukünftig selber zu errichten und zu betreiben. Auf dem Dach des Neuen Rathauses befindet sich eine Bürgersolaranlage.

Ist geplant, proaktiv auf die Bewohner:innen, Hausverwaltungen und Genossenschaften der Stadt Kiel zuzugehen und sie bezüglich Photovoltaik zu beraten? Dazu könnte das Solarkataster benutzt werden.

Es gibt zum Ausbau der Solarenergie bereits Beschlusslagen („Climate Emergency, erste Beschlüsse zur Resolution“ Drs. 0685/2019, „Solarstadt Kiel - Kampagne zum Ausbau erneuerbarer Energie in Kiel“ Drucksache 0123/2021) mit klaren Zielvorgaben sowie Beratungsangebote und ein unterstützendes Förderprogramm (www.kiel.de/solarfoerderung), den Arbeitskreis Mieterstrom mit Wohnungsunternehmen, das Energieeffizienznetzwerk mit Kieler Unternehmen, Klimaschutzwerkstätten für Bürger*innen, Informationsveranstaltungen Veranstaltungen in Kooperation mit Verbraucherzentrale und Solarfirmen.

Hafen

Plant der Seehafen Kiel für die bereitgestellten Landanschlüsse eine Kostenbeteiligung der Schiffsbetreiber bzw. Kostenumlage auf die Schiffsbetreiber? Werden die erlangten finanziellen Mittel zur Erreichung des klimaneutralen Betriebs im Geschäftsbereich des Seehafen Kiel eingesetzt?

Der Seehafen Kiel kauft den Landstrom am Spotmarkt ein und berechnet zusätzlich eine „Shore Power Fee“ pro Kilowattstunde, die an die Reedereien weitergegeben wird. Das Landstromprojekt trägt mit der Reduktion der CO₂-Emissionen der Schifffahrt an den Liegeplätzen maßgeblich zu den Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsbestrebungen des Hafens bei.

Laut Blue Port Umweltbericht sollen alle Aktivitäten in den Geschäftsbereichen ab 2030 CO₂-neutral durchgeführt werden. Ist eine Elektrifizierung der Flotte, die für den Transfer der Kreuzfahrtpassagiere zuständig ist, geplant? Wie sieht der konkrete Zeitplan hierfür aus?

Die Transferverkehre im Kreuzfahrtbereich werden durch Dritte durchgeführt und von den Kreuzfahrtreedereien beauftragt. Sie zählen nicht zum Geschäftsbereich des PORT OF KIEL. Unabhängig davon unterstützt der PORT OF KIEL seine Kunden, soweit möglich, bei der Durchführung von Elektrifizierungsprojekten und plant beispielsweise die schrittweise Bereitstellung von öffentlich nutzbarer Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus wird die unternehmenseigene PKW-Flotte seit Jahren sukzessive auf Elektroantrieb umgestellt. Avisiert ist eine vollständige Umstellung bis 2030, sofern eine technische Verfügbarkeit der entsprechenden Fahrzeuge, vor allem auch der Flurfahrzeuge, gegeben ist.

Wie will der Seehafen Kiel die Verfehlungen der Ziele im Blueport-Umweltbericht in den Folgejahren kompensieren und gleichzeitig die Jahresziele des aktuellen Jahres einhalten?

Der Seehafen monitort die im Umweltbericht formulierten Nachhaltigkeitsbestrebungen fortlaufend und befindet sich derzeit auf einem sehr guten Weg, die gesteckten Ziele einzuhalten.

Was sieht das Konzept zur flächendeckenden Umstellung auf E-Methanol auf Seeschiffahrtsstraßen und in den Häfen vor?

Seit 2022 verfügt der PORT OF KIEL über ein abgeschlossenes Risk Assessment von Lloyds Register, was die Rahmenbedingung für eine E-Methanol-Bebunkerung im Kieler Seehafen für alle Seeschiffe ermöglicht. Die Bebunkerung der Schiffe mit alternativen Kraftstoffen findet vorrangig per Ship-to-ship Bunkervorgang statt, d.h. seeseitig über eine Bunkerbarge. Seitens der Reedereikunden wird die benötigte Menge Methanol bei einem Drittanbieter bestellt, der dann ein Bunkerschiff nach Kiel kommen lässt, welches während der Liegezeit seeseitig das entsprechende Schiff mit E-Methanol versorgt. Es ist derzeit nicht geplant, landseitige Infrastruktur für die Bebunkerung mit alternativen Kraftstoffen seitens des Seehafens zu errichten.