



**16.05.2019**

Kiel erkennt den Climate Emergency an und erhöht  
das Tempo zur klimaneutralen Stadt

**5 Jahre danach**

Wie weit sind wir gekommen?



[bielenbergkoppel.de](http://bielenbergkoppel.de)



**TKKG**   
Turbo Klima Kampf Gruppe



### **Hafen und Flughafen (Ziel bis 2030)**

Der Port of Kiel (Seehafen Kiel) will gemäß Blue Port Umweltbericht in folgenden Schritten das Ziel zur 100 %-igen Klimaneutralität bis 2030 erreichen:

- Ab 2022 Emissionsfreiheit von 60 Prozent aller Fähr- und Kreuzfahrtschiffe während der Liegezeit
- Ab 2025 Emissionsfreiheit von 80-90 Prozent aller Fähr- und Kreuzfahrtschiffe während der Liegezeit
- Laufende Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes durch kontinuierliche Umrüstung der Fahrzeugflotte auf Elektro-/Brennstoffzellenantrieb
- Ab 2030 100 Prozent Klimaneutralität im PORT OF KIEL

### **Forderungen: Hafen und Flughafen (bis 2035)**

Wir, die Bürgerinitiative Klimanotstand Kiel, fordern von der Stadt Kiel mit ihrer Verwaltung und ihren Ratsfraktionsparteien

- alles Notwendige umzusetzen, so dass diese Ziele im Zeitfenster des Blue Port Umweltberichts des Seehafen Kiel (Port of Kiel) erreicht werden. Wenn Ziele in den jeweiligen Jahren nicht erreicht werden, müssen die verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen in den Folgejahren kompensiert werden.

Des Weiteren fordern wir:

- Die offizielle Einführung der verpflichtenden Landstromnutzung im Kieler Hafen zur Kieler Woche im Juni 2025 (außer bei anderweitigen klimaneutralen Antrieben).
- Dass alle Schiffe verpflichtet werden, in der Kieler Förde ab 2030 emissionsfrei zu fahren.

### Forderungen: Hafen und Flughafen (bis 2035)

**Basierend auf den Forderungen des NABU e.V. fordert die Bürgerinitiative Klimanotstand-Kiel die Umsetzung folgender Maßnahmen, um Kreuzfahrtschiffe langfristig klimaneutral zu betreiben“**

Konzept und Forderungen für eine klimaneutrale Kreuzschifffahrt mit dem langfristigen Ziel, bis max. 2035 klimaneutral zu werden:

| <b>kurzfristige, sofort umsetzbare Maßnahmen bis 2025</b>   | <b>mittelfristig umzusetzende Maßnahmen bis 2030</b>                      | <b>langfristig umzusetzende Maßnahmen bis 2035</b>                            |
|---|---|---|
| 1. Eindeutiges Bekenntnis zu den Klimazielen von Paris  | 1. Erste, komplett klimaneutral betriebene Schiffe in der Flotte          | 1. Roll-out der gewählten klimaneutralen Technologien für die gesamte Flotte  |
| 2. Vorlage eines Klimafahrplans mit klaren Meilensteinen, Minderungszielen und Maßnahmen bis max. 2035  | 2. Neubauten nur noch klimaneutral  | 2. Komplett klimaneutraler Betrieb der gesamten Flotte ab 2035                |
| 3. Effizienzmaßnahmen im Schiffs- und Hotelbetrieb  | 3. Umrüstung erster Schiffe der Bestandsflotte auf klimaneutralen Betrieb | 3. Klimastrategie umgesetzt – alle Geschäftsbereiche sind 100 % klimaneutral! |
| 4. Erste Maßnahmen auf einzelnen Schiffen, die den Weg zu emissionsfreier Schifffahrt ebnen, z. B.<br>– Drop-in e-Fuels (*1<br>- Brennstoffzellen<br>- Batterie-Hybrid<br>- Windunterstützung |   |   |
| 5. Landstromanschlüsse und Ertüchtigung des Bordnetzes auf allen Schiffen, Nutzung von Landstrom verpflichtend  |   |   |
| 6. Verpflichtende Nutzung von Stickoxiddkatalysatoren und Rußpartikelfiltern  |   |   |

(\*1 RFNBOs (Renewable fuels of non-biological origin in the European Union) (EU genutzte Abkürzung)  
- erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs



## Fragerunde: Kreuzfahrtschiffe in Kiel

### 1. Frage:

Wie plant die Stadt Kiel Anreize für Reedereien zu setzen, Landstromanlagen trotz des Preisvorteils von Diesel zu nutzen bis die Nutzung verpflichtend ist?

---

### Gemäß Quelle: Positionspapier zu „ZeroEmission@Berth“ zu Liegeplätzen in Häfen:

**Die deutschen Seehäfen positionieren sich für die Einführung eines europäischen CO2 Emissionslimits am Liegeplatz für alle See- & Binnenschiffe.** Ein flächendeckender Ausbau von netzgebundenen Landstromanlagen ist dabei jedoch nicht unbedingt zielführend. Netzgebundene Landstromanlagen können eine effektive Lösung zur Emissionsreduzierung von See- und Binnenschiffen während der Liegezeit im Hafen sein, wenn sie mit 100% erneuerbarem Strom betrieben werden, jedoch nicht für jeden Hafen, nicht für jeden Liegeplatz und nicht für jedes Schiff. **Die Frequentierung eines Liegeplatzes sowie die Schiffstypen des Liegeplatzes müssen berücksichtigt werden. Eine Kostenbeteiligung der Schiffsbetreiber bzw. Kostenumlage auf die Schiffsbetreiber (z.B. über einen Finanzierungsfonds) sollte sichergestellt werden.**

### 2. Frage:

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?

---

### 3. Frage:

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?

## Solaranlagen in Kiel

Pro Quadratmeter und Jahr stellt uns die Sonne ca. 1.000 Kilowattstunden Energie zur Verfügung. Das ist ein Vielfaches der vom Menschen benötigten Energiemenge. Inzwischen ist das Solarpaket (26.04.2024) beschlossen. Das erklärte Ziel des Paketes war, den Bau und Betrieb von PV-Anlagen zu entbürokratisieren und den Zubau von Photovoltaik weiter zu beschleunigen. Auch Balkonkraftwerke sollen einfacher installiert und betrieben werden können.

Das Ergebnis? „Könnte besser sein“, urteilt die Bundesgeschäftsführerin des Solarenergie-Fördervereins Deutschland e.V. (SFV), Susanne Jung: „Balkon-PV und Mieterstrommodelle profitieren zwar von dem neuen Solarpaket, aber bei den Ausbauzielen für Photovoltaik ist noch viel Luft nach oben! Dabei hat die Branche 2023 gezeigt, dass sie mehr kann.“ Trotz gefüllter Lager und vorhandener personeller Kapazitäten der Installationsbetriebe war der Zubau von PV-Anlagen zuletzt wieder rückläufig.

„Momentan reichen die Zubau-Ziele bei Wind und Solar nicht mal für die Sektoren Wärme, Verkehr und Industrie“, erklärt Prof. Dr. Eberhard Waffenschmidt, SFV-Vorstand. „Grünen Wasserstoff aus einheimischen Erneuerbaren Energien bekommen wir nur mit einem deutlichen Zubau hin. Ansonsten bleibt die Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen und teuren Energieimporten.“

Für Solarstromanlagen sieht das neue Solarpaket Veränderungen vor: Die größte Hürde, die verpflichtende Direktvermarktung für Anlagen ab 100 kWp, wird für die Eigenversorgung geöffnet. Allerdings bleibt für den überschüssig eingespeisten Strom aus diesen Großanlagen bis 200 kWp dann nur noch eine „Null-Vergütung“. Dieser Strom wird dem Netzbetreiber „geschenkt“. Zudem müssen PV-Anlagen auf Dächern nun bereits ab einer Größe von 750 kWp statt zuvor 1000 kWp in die Ausschreibung. „Das ist nicht nur verschenktes Potenzial, sondern eine völlig unverständliche Investitionsbremse für Gewerbe und Betreibende größerer Dachanlagen.“ kommentiert Jung. Ausschreibungsverfahren gelten aufgrund ihrer komplizierten Durchführung als Hemmnisse für den PV-Ausbau und sollten nach Ansicht des SFV so weit wie möglich abgeschafft werden.

Auf der anderen Seite seien der Bürokratieabbau bei Balkon-PV, die verbesserten Mieterstrommodelle, höhere Anreize für größere Dachanlagen, mehr Möglichkeiten für Freifächensolar und das neue Konzept einer „Gemeinschaftlichen Gebäudeversorgung“ begrüßenswert. Für Mietparteien, die bisher kaum als Akteure der Energiewende berücksichtigt worden waren, bietet das Gesetz neue Optionen. Auf beharrliches Drängen des SFV wurde zudem eine Lösung für die Abrechnung minimaler Strombezüge bei Wechselrichtern gefunden, und Ü20-Anlagen haben nun bis 2032 (statt vorher 2027) Anspruch auf Abnahme und Vergütung des eingespeisten Stroms. Auch das Repowering von alten Anlagen ist nun problemlos möglich.

## Forderungen

- Besonders nach der Verabschiedung des Solarpaketes vom April 2024 fordern wir die Stadt Kiel auf, einen zeitlichen Plan mit steigender Kapazität zum Solarausbau an städtischen Liegenschaften zu erstellen. Hier gilt es ein Zeichen zu setzen und selber Solaranlagen zu installieren, um das erklärte Ziel Klimaneutralität zu erreichen. Parkhäuser, Parkflächen, Schwimmbäder, Schulen, Flughafen, Friedhöfe, alle Liegenschaften der öffentlichen Verwaltung sowie bereits versiegelte Freiflächen sollten u.a. dazu dienen.
- Wir fordern die Stadt Kiel auf, diese Maßnahmen im Finanz- und Zeitplan aufzunehmen.
- Wenn die Stadt den Ausbau für Solaranlagen nicht selber leisten kann, sollte die Möglichkeit Dachflächen zu vermieten geprüft werden. Mehr dazu bei **Boben Op Klima- und Energiewende e. V.** und **bewirk.sh**.
- Bei Bewilligung von Neubauten und Dachsanierungen muss die Installation von Photovoltaik auf geeigneten Dachflächen zur Pflicht werden.
- Darüber hinaus sollte ein Anreiz für gewerbliche Dachflächen geschaffen werden. Der Solar-Anteil bei gewerblichen Flächen liegt zur Zeit bei 2-3%. Wir gehen davon aus, dass dieser Prozentsatz durch das neue Solarpaket bis 2026 zweistellig wird. Ist das nicht der Fall, muss die Stadt spätestens dann Anreize schaffen, dieses Ziel zu erreichen.
- Die Gewerbesteuer für gewerbliche Solarprojekte muss angepasst werden.
- Mit Hilfe des Solarkatasters (Ausbau und Pflege) sollte die Verwaltung proaktiv auf Hauseigentümer:innen zugehen und beratend tätig werden, um effektive Lösungen für ihre Dächer zu planen. Auch hier muss ein Leistungsziel mit Zeitplan und Kontrolle gesetzt werden.
- Sowohl für die Dächer als auch für die Balkonanlagen muss es eine Vereinfachung der formalen Bedingungen geben. Hier sollte die Stadt unterstützend tätig werden. Wir fordern die Stadt auf, ihren Einfluss geltend zu machen, dass Balkonanlagen als „Privilegierte Maßnahmen“ angesehen werden, damit die Gleichstellung von Mieter:innen und Hausbesitzer:innen sichergestellt wird. Betroffen sind §554 BGB sowie § 20 WEG. Dort gibt es keine Änderungen im Solarpaket. Mieter:innen sind dadurch auf die Zustimmung der Vermieter:innen angewiesen.



## Fragerunde: Photovoltaik

### 1. Frage:

Der Masterplan der Stadt Kiel sieht einen Ausbau von Solar mit der Leistung von 50 MWp gemeinsam mit Haus und Grund vor. Ist das umgesetzt und weiter ausgebaut worden?

### 2. Frage:

Es sollten 2020 insgesamt 800 städtische Liegenschaften für den Ausbau von Photovoltaikanlagen geprüft werden. Ist das geschehen und weiter ausgebaut worden?

### 3. Frage:

Der **Kieler Klimakompass** enthält zahlreiche Maßnahmen, mit denen die Stadt Klimaneutralität erreichen will. Warum wird dort das Potenzial der Photovoltaik nicht berücksichtigt?

## Verkehr

Die Folgen der Verkehrspolitik sind für uns alle jeden Tag spürbar: Motorisierter Verkehr verursacht insbesondere in den Städten Lärm, Luftverschmutzung und Unfälle und sorgt damit für Verkehrstote, Gesundheitsschäden, Stress und Enge. Darüber hinaus trägt er zur Klimaerhitzung bei: Im Jahr 2023 war der Verkehrssektor für rund 146 Millionen Tonnen Treibhausgase (berechnet als CO<sub>2</sub>-Äquivalente) verantwortlich und trug damit rund 22 % zu den Treibhausgasemissionen Deutschlands bei. Im Gegensatz zu den anderen Sektoren sind die Emissionen des Verkehrs seit 1990 praktisch nicht gesunken. Dies macht deutlich, wie dringend wir die Art unserer Fortbewegung ändern müssen.

Kiel hat sich auf den Weg gemacht, um seinen Beitrag zu Mobilitätswende zu leisten. Im **Masterplan Klimaschutz** und im **Mobilitätskonzept Ruhender Verkehr** sind zahlreiche Maßnahmen festgehalten, die zur Klimaneutralität unserer Stadt beitragen können, während sie gleichzeitig die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Kiel deutlich steigern. Genannt werden unter anderem eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs um die Hälfte zugunsten umweltfreundlicherer Verkehrsmittel, zum Beispiel durch verkehrsvermeidende Stadt- und Siedlungsplanung, und eine Verdoppelung der Verkehrsleistung des Umweltverbunds aus Fuß- und Radverkehr und ÖPNV sowie ein Übergang auf Elektrifizierung und Wasserstoffantriebe im Personen- und im Güterverkehr.

Wie weit sind wir auf diesem Weg gekommen?

### Öffentlicher Personennahverkehr

Laut **Positionspapier Kiel klimaneutral 2035** ist geplant, den ÖPNV durch zusätzliche Linien und dichtere Taktung leistungsfähiger zu machen, um den Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split zu verringern.

**1. Frage:** Wie geht der diesbezügliche Ausbau des ÖPNV voran?

**2. Frage:** Welche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sind geplant, um Menschen zum Umsteigen vom Privat-Pkw in den ÖPNV zu bringen?

### Forderungen

- Um das gesetzte Ziel der Klimaneutralität bis 2035 zu erreichen, aber auch um die Luftverschmutzung in der Stadt zu reduzieren, fordern wir die Stadt Kiel auf, die Umstellung der Busflotte von dieselbetriebenen Fahrzeugen auf vollelektrische Batterie-Busse schnellstmöglich voranzutreiben. Wasserstoffbusse sind in Anbetracht der vergleichsweise geringeren Energieeffizienz keine Alternative.
- Aus den gleichen Gründen fordern wir die Stadt auf, wie im **Positionspapier Kiel klimaneutral 2035** formuliert, die Stadtbahn fertigzustellen sowie den Ausbau ins Umland voranzutreiben. Beim Ausbau muss ein ergänzendes Busangebot mitgeplant werden, um den Umweltverbund zu einer echten Alternative zum Individualverkehr zu machen.



## Fahrradverkehr

Laut **Positionspapier Kiel klimaneutral 2035** ist geplant, den Fuß- und Radverkehr systematisch zu fördern, indem seine Attraktivität durch gute Infrastruktur gesteigert wird. Wir begrüßen den Ausbau des Radwegenetzes in Kiel und besonders die Einrichtung der Velorouten. So lange Radfahrer:innen aber auf diesen Strecken immer noch Kontakt mit dem motorisierten Verkehr haben und regelmäßig an Kreuzungen durch Ampeln ausgebremst werden, erscheint uns der Name unverdient. Unerfahrene oder unsichere Verkehrsteilnehmer:innen verzichten in Kiel oft auf das Rad, weil sie sich subjektiv im dichten Verkehr nicht sicher fühlen. Andere Großstädte wie Kopenhagen, Utrecht oder Paris gehen hier mit gutem Beispiel voran, indem sie motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr räumlich trennen, Ampelschaltungen auf die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs einstellen und auch dem ruhenden Radverkehr ausreichend Platz einräumen, indem sichere, wettergeschützte Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Kiel könnte hier ebenfalls ein Leuchtturmprojekt werden und signalisieren, dass Radfahrer:innen gleichberechtigte, ernstzunehmende Verkehrsteilnehmer:innen sind.

**1. Frage:** Welche Möglichkeiten sieht die Stadt, dem Fahrradverkehr mehr Vorrang einzuräumen (z. B. durch Vorfahrtregelung in Fahrradstraßen, Bevorzugung bei Ampelschaltungen)?

**2. Frage:** Welche Möglichkeiten sieht die Stadt, die subjektive Sicherheit für Radfahrer:innen zu erhöhen?

### Forderungen

- Wir fordern die Stadt auf, den Ausbau des Radwegenetzes schnellstmöglich voranzutreiben und eine Fahrradinfrastruktur sicherzustellen, die für alle Radfahrer:innen unabhängig von Alter und Geschwindigkeit subjektiv sicher nutzbar ist. Zumindest auf den offiziellen Velorouten, perspektivisch aber auf allen Radwegen, müssen Rad- und Autoverkehr baulich getrennt werden, um Unfälle zu verhindern. An Kreuzungen sollten die Velorouten Vorrang haben.
- Weiterhin fordern wir flächendeckend sichere und nach Möglichkeit wettergeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Fahrradanhänger und Lastenräder.

## Ruhender Verkehr und Aufenthaltsqualität

Der Raum für den öffentlichen Verkehr ist bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze. In der Innenstadt ist genügend Platz für den Umweltverbund, aber nicht für motorisierten Individualverkehr. Daher begrüßen wir die Planung der Stadt, die Innenstadt und weitere Bereiche autofrei zu gestalten. Diese Maßnahme birgt das Potential, die Aufenthaltsqualität der Kieler Innenstadt deutlich zu erhöhen und somit sowohl Einwohner:innen als auch Tourist:innen in die Innenstadt zu ziehen. Wie jede Veränderung, die das tägliche Leben betrifft, wird die Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs zunächst auf Widerstand stoßen. Daher sind ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung der Umsetzung unvermeidbar. Den Einsatz des Kommunalen Ordnungsdienstes zu Fuß und auf dem Rad begrüßen wir in diesem Zusammenhang sehr, da dieser Perspektivwechsel dem Einsatz für die Verkehrssicherheit der Kieler:innen, die zu Fuß und auf dem Fahrrad unterwegs sind, sicherlich förderlich ist. Erfahrungen aus internationalen Großstädten wie Paris, Kopenhagen und Utrecht zeigen, dass Klimaschutzmaßnahmen in diesem Bereich nach anfänglichem Widerstand auf große Zustimmung stoßen, wenn offensichtlich wird, dass der Gewinn für die Allgemeinheit deutlich größer ist als die zuvor befürchteten Umbequemlichkeiten.

- 1. Frage:** Welche konkreten Maßnahmen sind geplant, um die Innenstadt und die Kiellinie autofrei zu gestalten? Wie sieht der Zeitplan für diese Maßnahmen aus?
- 2. Frage:** Gibt es bereits P & R – Konzepte, um insbesondere Pendler:innen und Besucher:innen aus dem Umland den Umstieg vom PKW in den ÖPNV zu erleichtern?
- 3. Frage:** Wie weit ist die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums schon gediehen?

### Forderung

- Wir fordern die Stadt auf, das **Mobilitätskonzept ruhender Verkehr 2035** stringent umzusetzen, um die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu erhöhen und die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors zu reduzieren. Die Umsetzung des Konzepts muss durch verstärkte Kontrolle und Ahndung von Verkehrsverstößen sichergestellt werden, bis eine Gewöhnung und Akzeptanz der Maßnahmen eingesetzt hat.

## Wärme

Der Gebäudesektor macht insbesondere im Bereich der Wärmeversorgung einen wesentlichen Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Uns ist bewusst, dass Verbesserungen gerade in diesem Sektor nur mit besonders hohem Kosten- und Zeitaufwand zu realisieren sind. Daher ist es für uns um so wichtiger, dass dort ein ambitionierter und realistischer Plan erarbeitet wird, dessen Maßnahmen aufeinander abgestimmt sind, sodass Kiel bis spätestens 2035 klimaneutral wird. Die schnelle Aufstellung eines integrativen kommunalen Wärmeplans bis Ende dieses Jahres begrüßen wir und stellen in diesem Zusammenhang folgende Forderungen:

### Forderungen

Die Stadt muss mit geeigneten Maßnahmen dafür sorgen, dass die Emissionen aus dem Gebäudesektor den Zielvorhaben des Masterplans 100% Klimaschutz entsprechend reduziert werden, d.h. u.a.

- Die energetische Gebäudesanierung von 44 % bzw. 53 % der Bestandsgebäude bis spätestens 2045 soll umgesetzt werden. Die Stadt soll koordinierend tätig sein und die Maßnahmen auf Quartiersebene unterstützen. Basierend auf den Ergebnissen der Wärmeplanung soll in allen Quartieren, in denen die Gebäudeeffizienz mehrheitlich in den Klassen F, G und H anzusiedeln sind, ein Quartierskonzept umgesetzt werden.
- Die Stadt Kiel muss mithilfe der Stadtwerke Kiel und anderer Versorger bis 2035 eine verlässliche und sozial gerechte klimaneutrale Wärmeversorgung schaffen.
- Sofern die Umsetzung durch die Stadtwerke nicht erfolgt, müssen alternative Initiativen (organisatorisch, ggf. auch finanziell) gefördert werden (z.B. auf Quartiersebene oder konkurrierendes „Wärmewerk“).
- Das Ziel muss sein, vor Ort genau die Wärmeversorgung umzusetzen, die ökologisch und technisch die beste Lösung ist, Versorgungssicherheit bietet, aber auch bezahlbar bleibt. Gebiete, für die eine Nah- und Fernwärmeerschließung durch die bisherigen Akteure nicht wirtschaftlich erscheint, dürfen nicht sich selbst überlassen werden. Sofern sich ausreichend interessierte Bürger in diesen Gebieten finden (50% der Haushalte), sollte zumindest die Wirtschaftlichkeitsberechnung eines Wärmenetzes basierend auf einer genossenschaftlichen Lösung durch die Stadt Kiel durchgeführt werden.
- Wasserstoff soll für die dezentrale Wärmeversorgung nicht eingesetzt werden, da eine strombasierte Erzeugung auf Basis von Wärmepumpen wesentlich effizienter ist.
- Die Fortschritte der Emissionsreduktion müssen im Rahmen eines regelmäßigen Monitorings relevanter Kennwerte (Sanierungsstand, Fernwärmeausbau, Heizungssysteme) erfasst und zeitnah veröffentlicht werden (z.B. im Kieler Klimakompass).
- Bei Neubau muss CO<sub>2</sub>-Neutralität zu einer Bedingung der Baugenehmigung werden.

Falls festgestellt wird, dass die Ziele mit den aktuellen Maßnahmen perspektivisch nicht erreicht werden können, müssen ergänzende Maßnahmen ausgearbeitet und umgesetzt werden, z.B.

- Verbot von Neuinstallation fossiler Heizungssysteme im Bestand (Prüfung, ob rechtlich auf Bebauungsplanebene möglich)
- eine Anschlusspflicht an ein geplantes Nah- oder Fernwärmenetz in verdichteten Quartieren.



## Fragen

### Fernwärme / Stadtwerke

#### 1. Frage:

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

#### 2. Frage:

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

#### 3. Frage:

Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger ist eine Minderheitsbeteiligung an den Stadtwerken mit Unsicherheiten verbunden. Gibt es aktuell Überlegungen die Stadtwerke zu rekommunalisieren und könnte die Stadt sich das leisten?

#### 4. Frage:

Welche Rolle spielt das Küsten-KW zukünftig bei der Fernwärmeversorgung?

#### 5. Frage:

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?

### Gebäudesanierung und Quartiersentwicklung

#### 1. Frage:

Kann die im Maßnahmenkatalog erfasste Reduzierung der Emissionen im Gebäudesektor bis 2040 eingehalten werden? Gibt es dazu Gespräche mit der Wohnungswirtschaft?

#### 2. Frage:

Wie ist der Stand der energetischen Sanierungen? Entsprechen die Sanierungsraten den angestrebten Werten? Welche Maßnahmen wurden zur Information und Unterstützung der Eigentümer eingeleitet? Haben diese die erhoffte Tragweite?

#### 3. Frage:

Wurden Zwischenziele für die Umsetzung der energetischen Sanierungen formuliert, anhand derer die Wirksamkeit der Maßnahmen fortlaufend geprüft und diese ggf. angepasst werden können?

#### 4. Frage:

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?



**5. Frage:**

Werden im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung Energiekonzepte für sämtliche Quartiere erstellt? Falls nein, werden Maßnahmen umgesetzt, um betroffene Eigentümer über ihre Pflichten (GEG) und Möglichkeiten (z.B. Förderungen) zu informieren?

**6. Frage:**

Über das Energieeffizienzgesetz werden insbesondere auch öffentliche Stellen verpflichtet, Energieeffizienzziele bis zum Jahr 2030 zu erreichen. Das EWKG soll dahingehend angepasst werden. Wie verhält es sich aktuell mit den Gebäuden der Stadt Kiel: Befindet sich Kiel auf Kurs bei der Sanierung seiner eigenen Liegenschaften und nach welchen Standards werden Neubauten geplant? Gehört bspw. deren Ausrichtung zur Nutzung von Dach-PV-Anlagen standardmäßig zur Planung?

**7. Frage:**

Welche Maßnahmen plant die Stadt, um die räumliche Mobilität von Menschen im fortgeschrittenen Alter zu verbessern und die Wohnraumnutzung für die Stadt insgesamt effizienter zu gestalten? (Stichworte: Bodenbevorratung in Bestandsquartieren, Zusammenlegung von Grundstücken & Herstellung von flexiblem Wohnraum in diesen Quartieren?)

**8. Frage:**

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?