

Anlagen: Gutachten Klimaentscheid

Datenschutzrelevante Anlage:

Folgekosten: Ja Nein

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 20.08.2020

Das Bürgerbegehren zur Förderung des Klimaschutzes im Gebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt – KlimaEntscheid Darmstadt - (im Folgenden nur: „KlimaEntscheid Darmstadt“) wurde am 02. Dezember 2019 mit einem wesentlichen Teil der Unterstützerunterschriften beim Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt eingereicht. Am 08. Januar 2020 wurden weitere vereinzelte Unterschriftenblätter an den Magistrat übersandt.

Das Bürgerbegehren „Klimaentscheid Darmstadt“ stellt unter anderem die Forderung auf, konsequenten Klimaschutz zu betreiben; vom Bausektor, über den Verkehr bis zu erneuerbaren Energien.

Dabei stellt es die Frage:

„ Soll die Stadt Darmstadt die nebenstehenden 11 klimapolitischen Ziele umsetzen?“

Die in der Fragestellung erwähnten 11 Ziele sind Folgende (auf die wörtliche Wiedergabe der insgesamt über 40 Unterziele wird verzichtet, sie finden sich bei 3. wieder):

Ziel 1: Klimaneutralität bis 2030

Ziel 2: Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen

Ziel 3: Parkraumbewirtschaftung und Fahrradabstellanlagen

Ziel 4: Umgestaltung von Nebenstraßen

Ziel 5: Förderung des ÖPNV und Klimaticket

Ziel 6: Energetische Sanierungen

Ziel 7: Nachhaltige und ökologische Stadtplanung

Ziel 8: Stadtklima und Stadtbegrünung

Ziel 9: Erneuerbare Wärme

Ziel 10: Städtisches Vorbild

Ziel 11: Strom aus erneuerbaren Energiequellen

Als Begründung des Vorhabens wird dabei folgendes aufgeführt:

- Die jetzigen Generationen haben die Verantwortung das Klima den folgenden Generationen in einem intakten Zustand zu überlassen.
- Um das 1,5°- Ziel und das Pariser Klimaabkommen einzuhalten, müssen die Emissionen der Stadt Darmstadt schneller sinken.
- Mehr nicht- fossile Mobilität und mehr Grünflächen schützen das Klima, fördern die Gesundheit der Stadtbevölkerung und erhöhen die Lebensqualität in Darmstadt.
- Eine nicht-fossile städtische Infrastruktur macht die Stadt Darmstadt unabhängiger und resistenter gegenüber Klimafolgen.

Finanzierungsvorschlag:

Vorliegend werden die Kosten des „KlimaEntscheid Darmstadt“ nach dem Bürgerbegehren auf 37,2 Mio. € pro Jahr geschätzt.

Als Finanzierungsvorschlag wird dabei eine Erhöhung und Umschichtung der Erlöse aus Parkraumbewirtschaftung, Bußgeldern und Stellplatzablöse und der Ausgaben für PKW- und LKW- Verkehr zum Umweltverbund angeführt. Darüber hinaus stützt sich der Vorschlag auf Förderung durch die EU, den Bund und das Land Hessen (z.B. Nationale Klimaschutzinitiative (NKI)). Hinzu kommen Einsparungen durch Energieeffizienz, nach einer entsprechenden Umsetzung der geforderten Ziele. Die verbleibenden Kosten sollen durch Einnahmen aus der Erhöhung der Gewerbesteuer generiert werden.

1. Auszug des Gutachtens des Rechtsamtes zur Prüfung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens KlimaEntscheid Darmstadt

Das Rechtsamt hat die Zulässigkeitsvoraussetzungen des § 8 b HGO in rechtlicher Hinsicht geprüft.

Es kommt zu dem Ergebnis, dass das Bürgerbegehren „KlimaEntscheid Darmstadt“ den Anforderungen des § 8b HGO nicht entspricht und somit nicht zulässig ist (vgl. das als Anlage beigefügte Gutachten des Rechtsamtes).

- a) Ein Bürgerentscheid über die Forderung aus Ziel 1 des „KlimaEntscheid Darmstadt“ ist bereits deshalb unzulässig, weil die 8-Wochen-Einreichungsfrist eines kassatorischen Bürgerbegehrens bereits verstrichen ist.
- b) Es ist festzustellen, dass enthaltene Kostenschätzung viel zu niedrig angesetzt ist und zu einer Unzulässigkeit des „Klimaentscheid Darmstadt“ führt.
- c) Der Kostendeckungsvorschlag enthält ungeeignete (Umschichtungen) bzw. fragliche (Gewerbesteuererhöhung) Vorschläge zur Kostendeckung.
- d) Die Ziele 5, 6, 9, 10 und 11 des „KlimaEntscheid Darmstadt“ verstoßen gegen § 8 b Abs. 2 Nr. 1 HGO, da entsprechende Weisungen des Magistrats nicht ohne Überschreitung der gesellschaftsrechtlichen Grenzen möglich wären. Diese Teilforderungen können daher nicht tauglicher Gegenstand eines Bürgerentscheides sein.
- e) Eine Verletzung des § 8 b Abs. 2 Nr. 7 HGO liegt sehr nahe, da mit der Umsetzung der Ziele gegen maßgebliche Grundsätze des Haushalts- und Gemeindefinanzrechts verstoßen würde.

2. Das Bürgerbegehren KlimaEntscheid Darmstadt ist wegen schwerwiegenden Mängeln beim Kostendeckungsvorschlag materiell unzulässig. Ein Bürgerentscheid kann daher nicht durchgeführt werden.

Gem. § 8b Abs. 3 S.2 HGO muss das Bürgerbegehren einen nach den gesetzlichen Bestimmungen durchführbaren Vorschlag für die Deckung der Kosten der verlangten Maßnahmen enthalten.

Vorliegend werden die Kosten des „KlimaEntscheid Darmstadt“ nach dem Bürgerbegehren auf **37,2 Mio. €** pro Jahr geschätzt.

Als Finanzierungsvorschlag wird dabei eine Erhöhung und Umschichtung der Erlöse aus Parkraumbewirtschaftung, Bußgeldern und Stellplatzabläse und der Ausgaben für PKW- und LKW- Verkehr zum Umweltverbund angeführt. Darüber hinaus stützt sich der Vorschlag auf Förderung durch die EU, den Bund und das Land Hessen (z.B. Nationale Klimaschutzinitiative (NKI)). Hinzu kommen Einsparungen durch Energieeffizienz, nach einer entsprechenden Umsetzung der geforderten Ziele.

Die verbleibenden Kosten sollen durch Einnahmen aus der Erhöhung der Gewerbesteuer generiert werden. Dieser Kostendeckungsvorschlag entspricht nicht den gesetzlichen Bestimmungen.

Zu dem mit dem vorliegenden „Klimaentscheid Darmstadt“ eingereichten Kostenschätzung ist zunächst festzustellen, dass nach den Stellungnahmen der zuständigen Dezernate und der betroffenen kommunalen wirtschaftlichen Unternehmen die geschätzten Kosten in Höhe von

37,2 Mio. € jährlich deutlich hinter den tatsächlich anfallenden Kosten zurückbleiben und nur einen Teilbetrag darstellen.

Dies lässt sich zunächst schon an der Realisierung von **Ziel 6** darstellen:

Der Eigenbetrieb Immobilienmanagement Darmstadt, der vor allem von dem Ziel 6 des „Klimaentscheid Darmstadt“ betroffen ist, gibt an, dass „für eine Sanierung aller städtischen Gebäude auf ENEC- Standard innerhalb von zehn Jahren jährlich ca. **90 Mio. €** für Sanierungsmaßnahmen erforderlich“ wären. Davon werden aktuell jährlich ca. **25 Mio. €** für Sanierungsmaßnahmen durch IDA und DSE bereits aufgewendet. Für die Sanierung auf KfW 40 wären jährlich zusätzlich ca. **7 Mio. €** für Effizienzverbesserung erforderlich. Insgesamt wären für die Umsetzung von Ziel 6 mit zusätzlichen ca. **720 Mio. €** in 10 Jahren zu den heutigen Baukosten zu rechnen.

Die bauverein AG geht in ihrer Stellungnahme vom 06.08.2020 davon aus, dass „für einen klimaneutralen Gebäudebestand, der einem heutigen Vollmodernisierungs-Standard entspricht (Hüllflächendämmung, neue Fenster, effiziente Heizung, Erneuerbare Energien sowie Anpassung der Nebengewerke) ca. **1,7 Mrd. €** aufgewendet werden müssten, wobei **ca. 1,25 Mrd. €** auf den Gebäudebestand im Stadtgebiet entfallen würde“. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus den Kosten für die erforderliche energetische Sanierung in Höhe von rd. 965 Mio. EUR (hiervon. rd. **710 Mio. €** für Darmstadt), sowie für die in diesem Zusammenhang entstehenden Folgekosten an den Gebäuden in Höhe von 735 Mio. EUR (für Darmstadt rd. **540 Mio. €**)

Die Umsetzung des Zieles 6 bei den städtischen Immobilien sowie denen der bauverein AG würde daher bei einem Realisierungszeitraum von 10 Jahren allein ca. **197 Mio. €** Kosten pro Jahr verursachen.

Hinzu kommen weitere Kosten.

In der Stellungnahme der HEAG mobilo GmbH Ziel 5 des Begehrens betreffend, in dem gefordert wird, den Ausbau von ÖPNV-Kapazität zu veranlassen, den Anteil der ÖPNV des Modal Split in Darmstadt zu erhöhen sowie ein sog. Klimaticket für neu hinzugezogene Bürger*innen zur Verfügung zu stellen, wird dargestellt, dass „dafür zusätzliche Straßenbahnen sowie Fahrpersonal benötigt werden. Kosten in Summe von geschätzt 8 Mio. €, von denen die zusätzlichen Erlöse abzuziehen wären, für die gut 2 Mio. € geschätzt werden.“ Daraus würden sich somit Mehrkosten in Höhe von 6 Mio. € jährlich ergeben.

Darüber hinaus gibt das Mobilitätsamt Darmstadt zu bedenken, dass „alleine im Busbereich eine Ausweitung der Kilometerleistung um 6 % jährliche Mehrkosten von ca. 700.000 € (ohne Gegenrechnung von Mehreinnahmen) ergeben würde. Im Straßenbahnbereich wären die Kosten nochmals deutlich höher“.

Weitere Kosten, wie z. B. hinsichtlich des sogenannten Klimatickets kommen hinzu. Dies überschlägig zusammen addiert würde alleine einen Betrag von jährlich mindestens **ca. 205,5 Mio. €** ergeben.

Festzustellen ist somit, dass der im „Klimaentscheid Darmstadt“ angegebene Kostenschätzungsbetrag i.H.v. **37,2 Mio. €** pro Jahr weit unter dem bis zum jetzigen Zeitpunkt berechneten tatsächlichen Kostenbetrag liegt.

Eine Deckung der tatsächlich anfallenden Kosten allein über die im Finanzierungsvorschlag angegebenen Möglichkeiten erscheint unrealistisch. Gerade die vorgeschlagene Gewerbesteuererhöhung führt zu keiner sicheren Einnahmequelle über Jahre hinweg. Nach den vorliegenden Stellungnahmen ist der vorgenannte Betrag viel zu niedrig gegriffen. Vielmehr

belaufen sich die Kosten für die genannten/geforderten Maßnahmen auf mind. **205,5 Mio. €**, so dass ein Hebesatz von **975 v.H.** notwendig wäre, um diesen Betrag zu erreichen. Damit wäre der Steuerbetrag aber noch nicht als Einnahme erzielt.

Da die Deckungsvorschläge "Erhöhung und Umschichtung der Bußgelder, Stellplatzabgaben und Parkraumbewirtschaftung" keine nennenswerten Finanzierungsbeiträge liefern (vgl. Stellungnahme 20) und **Förderprogramme von EU, Bund und Land immer einen erheblichen Eigenanteil vorsehen, welcher von der jeweiligen Förderrichtlinie abhängig ist**, die Fördermittelvergabe nicht im Einflussbereich der Wissenschaftsstadt Darmstadt liegt sowie nicht zu jeder geforderten und notwendigen Maßnahme ein passendes Förderprogramm vorhanden ist, bildet die Erhöhung des Gewerbesteuerhebesatzes die Hauptfinanzierungsquelle des Bürgerentscheids.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt hat bereits einen Gewerbesteuerhebesatz nahezu auf dem Niveau der Metropole Frankfurt. Ein Hebesatz der Stadt Darmstadt, der deutlich über dem Hebesatz Frankfurts liegen würde und ganz erheblich über dem Hebesatz der Umlandkommunen, ist nicht durchsetzbar und würde zu einer Abwanderung von Unternehmen führen. Es muss daher mehr als bezweifelt werden, ob eine Hebesatzänderung zu höheren Gewerbesteuereinnahmen oder unter dem Strich nicht sogar zu niedrigeren Einnahmen führen würde. Daher ist dieser Finanzierungsvorschlag unseriös und nicht solide.

Der Kostendeckungsvorschlag geht somit von insgesamt unrealistischen Kostenschätzungen aus, blendet entstehende Folgekosten aus und enthält ungeeignete Vorschläge zur Kostendeckung. Er vermittelt deshalb jedem Abstimmenden ein unvollständiges und unzutreffendes Bild von den Gesamtkosten.

Wegen dieses erheblichen Mangels beim Kostendeckungsvorschlag kann ein Bürgerentscheid daher nicht durchgeführt werden.

3. Inhaltliche Auseinandersetzung mit den Forderungen des „KlimaEntscheid“

I. Emissionen

Ziel 1: Klimaneutralität bis 2030

Die Stadt Darmstadt soll bis zum **Jahr 2030** in ihrem Stadtgebiet die **Treibhausgasemissionen auf Netto-Null senken**, bei einer jährlichen Reduktion um 9 % der Emissionen, ausgehend von 2019.

Diese Forderung wird abgelehnt, sie steht im Widerspruch zu Antrag SV-2019/0043 „Höchste Priorität für Klimaschutz – Weltklima in Not – Darmstadt handelt“.

Mit Beschluss dieses Antrags verfolgt die Wissenschaftsstadt Darmstadt das sehr ambitionierte und weitreichende Ziel die Klimaneutralität, wo der Magistrat Handlungsoptionen und Einfluss hat, bis 2035 zu erreichen. **Die Wissenschaftsstadt Darmstadt bekräftigt diesen Beschluss.**

Aus rechtlichen Gründen könnte diese Forderung ohnehin nicht zur Abstimmung in einem Bürgerentscheid zugelassen werden (siehe 1. a). Neben dem Beschluss des Antrags SV-2019/0043 wurden dem Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Juli und August 2020 zahlreiche klimarelevante Magistratsvorlagen zur Kenntnis bzw. Beschlussfassung vorgelegt.

Diese sind:

- „Abschlussbericht zur Energie- und CO₂-Bilanz (Bezugsjahr 1990) sowie Evaluation des integrierten Klimaschutzkonzepts von 2013 der Wissenschaftsstadt Darmstadt“ (Magistratsvorlage 2020/0197);
- „Leistungsbeschreibung der Neuaufstellung des integrierten Klimaschutzkonzepts der Wissenschaftsstadt Darmstadt“ (2020/0200);
- „Ausschreibung Handreichung zum Klimaschutz“ (2020/0198);
- „Prüfungen zu Auswirkungen von Magistratsvorlagen auf das Stadtklima und/oder die CO₂-Bilanz – Klimavorbehalt“ (Magistratsvorlage 2020/0199) und
- „Sofortprogramm Klimaschutz“ (2020/0194).

Unter 5. dieser Magistratsvorlage wird im Einzelnen auf die o.g. Magistratsvorlagen sowie die Gesamtstrategie Klimaschutz in der Wissenschaftsstadt Darmstadt eingegangen.

II. Mobilität

Bei folgenden verkehrstechnischen Maßnahmen sind die Mindestbreiten der EFA und ERA in Darmstadt einzuhalten. Die städtische Radverkehrsstrategie ist verbindlich und bei den Maßnahmen zwingend zu Grunde zu legen.

Ziel 2: Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen

- I. Innerhalb von zwei Jahren werden **alle sich an Hauptverkehrsstraßen befindlichen KFZ-Parkflächen priorisiert in Geh- und Radwegen umgebaut**, soweit diese noch nicht oder nicht entsprechend ERA/EFA/Radstrategie vorhanden sind.

Diese Forderung wird mit Verweis auf die gemeinsame Radstrategie abgelehnt.

Wenngleich der Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt die grundsätzliche Intention dieser Forderung als Beitrag zur Verkehrswende begrüßt, kann der Forderung in dieser Form nicht zugestimmt werden, da nicht alle notwendigen Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes derart kurzfristig plan- und realisierbar sind.

Es handelt sich in der Regel um Maßnahmen im Bestand, komplexe Planungsbestimmungen, z.B. Leitungsverlegungen und Bauabläufe sind hierbei zu berücksichtigen. Grundsätzlich ist weiterhin festzustellen, dass diese Forderung – und weitere Forderungen im Bereich der Mobilität – die Ziele des Radentscheids teilweise verschärfen und auch gegen die 23 Punkte umfassende **gemeinsame Radstrategie von Juni 2019** stehen, welche das Ergebnis von Verhandlungen zwischen der Wissenschaftsstadt Darmstadt und der Initiative Radentscheid Darmstadt unter Beteiligung von Experten wie ADFC-Bundesgeschäftsführer Burkhard Stork und Prof. Jürgen Follmann (h_da) ist.

- II. Sollten Geh- und Radwege in Mindestbreite vorhanden sein, werden die Flächen in Grün- und bedarfsabhängig in Radabstellanlagen umgebaut.

Diese Forderung wird in veränderter Form übernommen.

Der Umbau von Straßenraum bzw. Parkständen in Grünflächen ist grundsätzlich im Sinne der Klimaanpassung zu begrüßen. Aktuell werden Begrünungsmaßnahmen im Bereich des Straßenraums vornehmlich im Zuge von umfangreichen Planungen (grundhafte Sanierungen Straße o.ä.) geprüft, da bspw. häufig aufwändige Leitungs- oder Kanalverlegungen zur Schaffung neuer, zusätzlicher Baumstandorte notwendig sind. **Es wird zukünftig grundsätzlich eine Prüfung potentieller neuer Baumstandorte bzw. Grüninseln bei allen verkehrlichen Planungen vorgenommen und neue derartige grüne Infrastruktur wenn möglich umgesetzt.**

- III. Geh – und Radwege, sowie Radwege und KFZ- Fahrspuren, müssen dabei **baulich getrennt** sein.

Diese Forderung wird - wo möglich - bereits umgesetzt.

Bei allen Neu- oder Umplanungen wird bereits heute grundsätzlich geprüft, ob eine bauliche Trennung zwischen Geh- und Radweg möglich und zielführend ist.

Ziel 3: Parkraumbewirtschaftung und Fahrradabstellanlagen

- I. Die Stadt Darmstadt setzt **innerhalb eines Jahres eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung** um oder wandelt Parkflächen entsprechend der in Ziel 2 genannten Kriterien um.

Diese Forderung wird - abgesehen von der Zeitfrist - bereits umgesetzt.

Die Einrichtung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung ist nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes, sondern auch zu Gunsten der Luftreinhaltung erklärtes Ziel des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Innerhalb eines Jahres ist die Einrichtung von flächendeckender Parkraumbewirtschaftung jedoch aus einer Vielzahl von Gründen nicht möglich:

Zunächst müssen Parkraumbewirtschaftungen verkehrlich begründet sein, eine Parkraumbewirtschaftung mit dem vordergründigen Ziel, Geld einzunehmen, ist rechtlich nicht zulässig. Für die Einführung sind weiterhin grundsätzlich ein entsprechendes Konzept sowie eine intensive Anwohner*innenbeteiligung notwendig und sinnvoll. Die Wissenschaftsstadt Darmstadt arbeitet bereits an einer sukzessiven Einführung von Parkraumbewirtschaftungs-zonen in der Kernstadt.

Bereits umgesetzt wurde die Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt, dem Kapellplatzviertel (Nord) und der Innenstadt Süd. Noch in 2020 soll - vorbehaltlich weiterer Verzögerungen durch die Corona-Pandemie - die Parkraumbewirtschaftung in Bessungen Nord, an der Mathildenhöhe sowie im Woogviertel (West) eingeführt werden. In 2021 folgen Woogsviertel (Ost) sowie Kapellplatzviertel (Süd). In 2021/2022 schließlich Johannesviertel, Martinsviertel und Pallaswiesen-/Mornewegviertel.

Damit ist ein großer Teil der Kernstadt, in der erheblicher Parkdruck besteht, einer Bewirtschaftung zugeführt. Danach können weitere Viertel folgen. **Darüber hinaus wird die HEAG Holding AG die Bewirtschaftung nicht-öffentlicher Parkflächen ausweiten.**

- II. **20 % der KFZ- Parkstände je Stadtviertel** werden **in Grünflächen und Radabstellanlagen** umgewandelt. Ladezonen für Lieferverkehr werden dabei die Berechnung nicht als Parkfläche betrachtet.

Die Kernforderung wird bereits umgesetzt, Begrünungsmöglichkeiten werden zukünftig geprüft und umgesetzt.

Bei der Einrichtung von Parkraumbewirtschaftungszonen entfallen grundsätzlich bereits heute **ca. 20 - 50 % der bestehenden Parkstände**. Dies hängt bspw. mit der Straßenbreite zusammen, je schmaler die Straßen sind, desto mehr heute noch geduldetes Gehwegparken oder Parken in Kreuzungsbereichen entfällt. Auch durch die Umwidmung von Parkständen in Fahrradabstellanlagen entfallen Flächen, die zuvor für das Parken privater PKW genutzt wurden. Zukünftig werden zudem Car-Sharing Stellplätze im öffentlichen Raum ausgewiesen, sodass eine weitere Konkurrenz zum Abstellen privater Kraftfahrzeuge im öffentlichen Raum entsteht.

Der Umbau von Straßenraum bzw. Parkständen in Grünflächen ist, wie bei Ziel 2. II. beschrieben, grundsätzlich im Sinne der Klimaanpassung zu begrüßen. **Es wird daher zukünftig grundsätzlich eine Prüfung potentieller neuer Baumstandorte bzw. Grüninseln bei allen verkehrlichen Planungen vorgenommen und neue derartige grüne Infrastruktur wenn möglich umgesetzt.**

- III. *Bis zu 30 % der Radabstellanlagen und Grünflächen können auch in Form von lokalen Ladeflächen mit Teilbegrünung umgesetzt werden.*

Diese Forderung ist inhaltlich unklar

Grundsätzlich sollen Begrünungsmöglichkeiten und zusätzliche Radabstellanlagen zukünftig bei allen verkehrlichen Planungen vorgenommen und wenn möglich umgesetzt werden (s. Forderung 2. II. und 3. II.).

Ziel 4: Umgestaltung von Nebenstraßen

Auch bezüglich des Ziels 4 gilt es bereits in der Radstrategie beschlossene Vereinbarungen zu beachten; das Ziel A 4 der Radstrategie wurde durch den KlimaEntscheid erweitert:

„A 4. Flächengerechtigkeit: Ein attraktives Radnetz braucht mehr Flächen. Dies wird durch die Neuordnung des öffentlichen Raums ermöglicht. Die für den Radverkehr benötigten Flächen werden zum größten Teil von Flächen des bislang räumlich vorherrschenden Autoverkehrs bereit zu stellen sein. Die Förderung des Radverkehrs soll keine Nachteile für den öffentlichen Nahverkehr und den Fußverkehr haben.“

- I. *Die Stadt Darmstadt gestaltet **jährlich 5 km Straße im Nebenstraßennetz** so um, dass diese für den Radverkehr attraktiver werden. Straßen mit hohem Radverkehrsanteil sollen bevorzugt behandelt werden.*

Diese Forderung wird mit Verweis auf die gemeinsame Radstrategie abgelehnt.

Die Festlegung auf eine fixe Streckenlänge pro Jahr ist nicht zielführend, wengleich bspw. in 2019 durch die Einrichtung der Fahrradstraße „Im Erlich“, den Neubau der Radschnellverbindung Darmstadt-Frankfurt nördlich von Wixhausen und die Öffnung mehrerer Einbahnstraßen in Gegenrichtung das Ziel von 5 km/Jahr übererfüllt wurde.

Der Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt begrüßt die grundsätzliche Intention dieser Forderung als Beitrag zur Verkehrswende. Der festgeschriebenen Streckenlänge pro Jahr kann jedoch nicht zugestimmt werden, da nicht alle notwendigen Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes, in diesem Fall des Radverkehrs, kurzfristig plan- und realisierbar sind.

Es handelt sich in der Regel um Maßnahmen im Bestand, komplexe Planungsbestimmungen wie z.B. Leitungsverlegungen und Bauabläufe, welche nicht immer allein in der Hand der Wissenschaftsstadt Darmstadt sind, sind hierbei zu berücksichtigen (s. auch Begründung zu Forderung 2. I.).

- II. *In Nebenstraßen mit hohem Radverkehrsanteil mit mehr als zehn KFZ- Parkständen je 100 Meter werden **50 % der Parkflächen in Grünflächen** und bedarfsabhängig in **Radabstellanlagen** umgebaut.*

Diese Forderung wird abgelehnt, Begrünungsmöglichkeiten werden zukünftig jedoch bei verkehrlichen Maßnahmen geprüft und umgesetzt.

Die unter Ziel 3 geforderte und derzeit in Bearbeitung befindliche Umsetzung von Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt führt - je nach Quartier - zu einem Wegfall von bis zu 20-50 % der vorhandenen, teilweise illegal genutzten Stellplätze (z.B. Gehwehparken, Parken im Kreuzungsbereich), siehe Forderung 3. II.

Eine zusätzliche Reduzierung der Stellplätze würde den **Parkraum für die Bewohner*innen unverhältnismäßig** (trotz Anwohner*innenparken) einschränken, da einige Quartiere aktuell nur in begrenztem Umfang über private Stellplätze verfügen.

Der Umbau von Straßenraum bzw. Parkständen in Grünflächen ist grundsätzlich im Sinne der Klimaanpassung zu begrüßen (s. auch Ziel 2. II./3. II.), ist jedoch nicht in jedem Fall umsetzbar und erfordert eine fachgerechte Prüfung im Einzelfall. **Es wird daher zukünftig grundsätzlich eine Prüfung potentieller neuer Baumstandorte bzw. Grüninseln bei allen verkehrlichen Planungen vorgenommen und neue derartige grüne Infrastruktur wenn möglich umgesetzt.**

III. Bei der Umgestaltung ist eine **Mindestfahrbahnbreite von vier Metern zzgl. einem Sicherheitsabstand von einem Meter zu Autotüren** [einzuhalten].

Diese Forderung wurde in ähnlicher Form bereits in der Radstrategie beschlossen.

Diese Forderung wurde bereits in der Radstrategie unter dem Themenkomplex „Infrastruktur“ (B 5) aufgegriffen und wird, wo möglich, bereits umgesetzt. Die Forderung ist jedoch nicht in allen Nebenstraßen umsetzbar, da die Straßenbreiten dies teilweise nicht ermöglichen.

Ziel 5: Förderung des ÖPNV und Klimaticket

I. Die Stadt Darmstadt veranlasst den **Ausbau der ÖPNV- Kapazität um jährlich mindestens 6 %** bezogen auf das Jahr 2019. Dies soll durch den Ausbau von Bus- und Bahnlinien, einer erhöhten Taktung oder anderen geeigneten Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung erreicht werden. Der Anteil des ÖPNV an in Darmstadt zurückgelegten Wegen soll **bis 2030 auf 30 %** gesteigert werden

Diese Forderung wird übernommen.

Der Magistrat verfolgt konsequent das übergeordnete Ziel den öffentlichen Personennahverkehr als Beitrag zur Verkehrswende und zum Klimaschutz gemeinsam mit der HEAG mobilo stetig und ambitioniert weiter auszubauen. Dies spiegelt sich auch deutlich im aktuellen Masterplan 2030+ und im 2018 beschlossenen Green City Masterplan wieder.

In beiden richtungsweisenden Konzeptpapieren kommt dem Umweltverbund eine tragende Rolle in der Darmstädter Mobilitätsplanung zu. Im Anfang 2020 beschlossenen gemeinsamen Nahverkehrsplan der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landkreises Darmstadt Dieburg ist der **Ausbau des Verkehrsangebots des ÖPNV um 20 % bereits beschlossen.**

Das neue Verkehrskonzept Straßenbahn der HEAG mobilo vergrößert die angebotene Leistung um ca. 30%. Wenn die Beschlüsse in Stadt und Landkreis und des Aufsichtsrates der HEAG mobilo bis Ende dieses Jahres gefasst werden, ist auch die stufenweise Umsetzung des 10 Minuten Taktes von 6-21 Uhr bis Ende 2024 möglich.

Zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes der HEAG mobilo haben sich Stadt und Landkreis im Dezember 2019 zu einem Verkehrsgipfel getroffen. Hier wurde der Auftrag an die HEAG mobilo erteilt, eine Projektgesellschaft zur Planung und Umsetzung von Straßenbahninfrastrukturprojekten im Landkreis zu gründen, auch zum Beispiel für die Erweiterungen nach Roßdorf/Groß-Zimmern, Weiterstadt und Griesheim. Der politische Wille zur Klima- und Verkehrswende wird hierbei deutlich.

Das Planungs- und Genehmigungsrecht für öffentliche Bauvorhaben von Straßenbahninfrastruktur ist auf der anderen Seite immer komplexer geworden. Hierzu werden umfangreiche Gutachten benötigt, welche in der Planungsphase viel Zeit beanspruchen.

Weiterhin ist die Beteiligung der betroffenen Bürger*innen wichtiges Anliegen des Magistrats der Wissenschaftsstadt Darmstadt. Diese Rahmenbedingungen bedeuten, dass trotz des politischen Willens und idealerweise ausreichend vorhandenen finanziellen Mitteln eine Realisierung von derartigen neuen Infrastrukturmaßnahmen in jedem Fall 7-10 Jahre beansprucht.

Grundsätzlich ist bei der durch KlimaEntscheid gestellten Forderung unklar, ob die Beförderungskapazität oder die Kilometerleistung gemeint ist.

- II. *Für neu hinzugezogene Bürger*innen (Studierende ausgenommen) gibt es ab Mitte 2020 ein **kostenloses, drei Monate gültiges „Klimaticket“** für den öffentlichen Nahverkehr Südhessen. Bürger*innen, die bereits in Darmstadt wohnen, erhalten die gleiche Fahrkarte, sofern sie nachweislich einen auf sich angemeldeten **PKW abmelden** [und kein neues Fahrzeug anmelden].*

Diese Forderung wird - abgesehen von der Zeitfrist - übernommen.

Im ersten Schritt wird der RMV über die DADINA beauftragt die Kosten für ein solches „Klimaticket“ zu errechnen. Ziel des Magistrats ist es, ein Klimaticket – entweder für das Stadtgebiet oder das RMV-Gebiet sobald als möglich einzuführen. Eine Einführung neuer Tarifstrukturen ist nicht ohne weitere Abstimmungsprozesse mit DADINA und RMV möglich, weshalb eine Umsetzung des Klimatickets bei Beschlussfassung im November diesen Jahres in jedem Fall erst zum kleinen Tarifwechsel im Juni 2021 möglich sein wird.

Im Rahmen der Neuaufstellung des Klimaschutzkonzeptes und der Erarbeitung von Sektorenzielen für bspw. den Verkehr, wird das Thema Förderung des ÖPNV bzw. des Umweltverbundes eine tragende Rolle spielen.

III. Bausektor

Ziel 6: Energetische Sanierung

- I. ***Der durchschnittliche Heizwärmebedarf aller Gebäude im Eigentum oder Besitz der öffentlichen Hand** (Nicht-Wohngebäude der öffentlichen Hand, die für hoheitliche Aufgaben oder als öffentliche Einrichtungen (z.B. Schulen, Verwaltungsgebäude,...) genutzt werden und Gebäude von kommunalen, wirtschaftlichen Unternehmen **wird bis 2030 auf < 25 kWh (m²a) reduziert.***

Diese Forderung wird abgelehnt.

Grundsätzlich verfolgt der Magistrat mit Beschluss des Antrags SV-2019/0043 „Höchste Priorität für Klimaschutz – Weltklima in Not – Darmstadt handelt“ erklärtermaßen das ambitionierte Ziel, da wo der Magistrat Handlungsoptionen und Einfluss hat, bis 2035 die Netto-CO₂-Emissionen auf null zu senken (i.S.d. Klimaneutralität).

Um dieses Ziel zu erreichen, wird der Sanierung von Bestandsgebäuden, sowohl in privater als auch öffentlicher Hand, eine zentrale Rolle zufallen, weshalb auch in Magistratsvorlage 2020/0194 „Sofortprogramm Klimaschutz“ beschlossen wurde Sanierungsfahrpläne für städtische Liegenschaften und Liegenschaften städtischer Beteiligungen (z.B. Bauverein und andere innerhalb der Stadtwirtschaft der HEAG Holding AG) aufzustellen.

In diesen sollen die Klimaschutz-Ziele bis 2035 abgebildet werden. Auch für das gemeinsam mit dem Klimaschutzbeirat zu erarbeitende neue Klimaschutzkonzept für die

Wissenschaftsstadt Darmstadt (Magistratsvorlage 2020/0200) werden diese Sanierungsfahrpläne und deren Umsetzung von zentraler Bedeutung sein.

Der hier geforderte Heizwärmebedarf von 25 kWh/(m2a) spiegelt jedoch den aktuellen KfW40-Standard für Neubauten wider. Diesen hohen Neubaustandard vollumfänglich zu erreichen, ist im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen bei Bestandsgebäuden häufig nicht möglich. **Als Durchschnittswert für alle Gebäude im Eigentum oder Besitz der öffentlichen Hand ist dieser Wert – wie hier gefordert wird - in jedem Fall nicht geeignet.**

Eine derart strikte Festlegung würde dazu führen, dass in einigen Fällen allein der Abriss und nachfolgender Neubau möglich wäre. Dies wäre aus Sicht des Klimaschutzes und des verantwortlichen Umgangs mit natürlichen Ressourcen weder sinnvoll, noch nachhaltig.

Neben einem Zeitplan für alle Liegenschaften sollen in den zu erstellenden Sanierungsfahrplänen auch Sanierungsziele hinsichtlich der Qualität definiert werden.

Die jeweiligen Ziele müssen aber am jeweiligen Objekt und den dort vorherrschenden Rahmenbedingungen definiert werden, ein **Zielwert von 35 kWh/m2a** (Heizwärme-Kennwert), sofern voll sanierbar (kein Denkmalschutz usw), ist in jedem Fall nach Auffassung des Magistrats anzustreben.

Eine dauerhafte Herausforderung wird hierbei neben den hohen Kosten auch die Verfügbarkeit von Fachfirmen und Handwerker*innen sein, welche die Sanierungsmaßnahmen fachgerecht und nachhaltig durchführen können.

Die hier dargelegten Fragestellungen werden im Rahmen der Neuaufstellung des Klimaschutzkonzeptes und der Erarbeitung von Sektorenzielen gemeinsam mit dem Klimaschutzbeirat diskutiert und weiterentwickelt, da Sanierungen eine tragende Rolle spielen.

- II. ***Bis 2030 soll ein durchschnittlicher Heizwärmebedarf von < 70 kWh (m2a) erreicht werden. Dazu werden für die gesamte Stadt Darmstadt bis Ende 2020 Sanierungsgebiete ausgewiesen. Die Quartiersanierung „Mollerstadt“ wird das Vorbild für das gesamte Stadtplanungsgebiet Darmstadt und sämtlichen zukünftigen Planungen.***

Diese Forderung wird in veränderter Form - teilweise - übernommen.

Wie bei Ziel 6. I. dargelegt, wird der Sanierung von Bestandsgebäuden sowohl in privater als auch öffentlicher Hand eine zentrale Rolle zufallen, weshalb auch in Magistratsvorlage 2020/0194 „Sofortprogramm Klimaschutz“ beschlossen wurde Sanierungsfahrpläne für städtische Liegenschaften und Liegenschaften städtischer Beteiligungen aufzustellen.

Das Ziel eines durchschnittlichen Heizwärmebedarfs von < 70 kWh (m2a) für städtische Liegenschaften und Liegenschaften städtischer Beteiligungen bis zum Jahr 2035 wird (SV-2019/0043) übernommen.

Unklar ist, ob bei der o.g. Forderung auch private Immobilien gemeint sind, hierauf hat die Wissenschaftsstadt Darmstadt keinen mittelbaren Einfluss, weshalb keine Übernahme der Forderung in diesem Sinne möglich ist.

Erklärtes Ziel des Magistrats ist es, weitere Sanierungsgebiete – wo rechtlich möglich – auszuweisen und die Modernisierung auch über diesen Weg voranzutreiben. Hierbei werden selbstverständlich auch die Belange des Klimaschutzes, wie im Übrigen auch gesetzlich vorgesehen (vgl. § 136 Abs. 2 Ziffer 1 etc BauGB), berücksichtigt.

III. *Die Bemühungen der Stadt, die Bürger*innen über **Förderungsmöglichkeiten zu informieren**, werden stark intensiviert. Die Stadt Darmstadt unterstützt die energetische Sanierung von Bestandsgebäuden in privater Hand.*

Diese Forderung wird übernommen bzw. teilweise bereits umgesetzt.

Bereits heute unterstützt die Stadt durch den sog. Modernisierungskonvoi Private durch eine umfassende, kostenlose Beratung durch eine Fachfirma bei der energetischen Sanierung. Diese beratende Unterstützung wird beibehalten und weiter ausgebaut, siehe auch Magistratsvorlage 2020/0194 Sofortprogramm Klimaschutz Punkte 8 und 9.

Eine darüber hinausgehende finanzielle Unterstützung in Form eines Zuschusses, angelehnt an die Vorgaben der KfW bzw. des Klimapakets der Bundesregierung bzw. nach dem Vorbild anderer Kommunen (Freiburg, Bad Homburg, u.a.) um die Sanierungsquote Privater zu erhöhen, wird angestrebt.

Fördermittel für die Sanierung an Wohngebäuden sollen eingerichtet werden, um einen zusätzlichen Anreiz zu setzen und die energetische Sanierung im Bestand stärker zu bewerben. Denkbar wären bspw. bis zu 10 % der Netto-Sanierungskosten bis bspw. maximal 3000 € je Objekt und Antragsteller*in.

Die genauen Bestimmungen (Förderrichtlinie) werden erarbeitet und in einer entsprechenden Magistratsvorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.

IV. *In Darmstadt wird ein Vorzeigeprojekt „Klimaneutrales, Soziales Wohnen“ realisiert: Die Stadt Darmstadt fördert die energetische und sozialverträgliche Sanierung durch Reduzierung des Heizwärmebedarfes auf **35 kWh (m2a)** oder besser von **500 Wohnungen der Bauverein AG bis 2030***

Diese Forderung wird übernommen.

Wie zu Ziel 6. I. dargelegt, wird der Sanierung von Bestandsgebäuden sowohl in privater als auch öffentlicher Hand eine zentrale Rolle zufallen, weshalb auch in Magistratsvorlage 2020/0194 „Sofortprogramm Klimaschutz“ beschlossen wurde Sanierungsfahrpläne für städtische Liegenschaften und Liegenschaften städtischer Beteiligungen (z.B. Bauverein und andere innerhalb der Stadtwirtschaft der HEAG Holding AG) aufzustellen, mit welchen die Klimaschutzziele bis 2035 zu erreichen sind.

Neben einem Zeitplan für alle städtischen Liegenschaften und Liegenschaften städtischer Beteiligungen sollen in den Sanierungsfahrplänen auch die Sanierungsziele hinsichtlich der Qualität definiert werden. Die jeweiligen Ziele müssen am jeweiligen Objekt und den Rahmenbedingungen definiert werden, ein Zielwert von 35 kWh/m2a (Heizwärme-Kennwert), sofern voll sanierbar (kein Denkmalschutz usw), ist in jedem Fall nach Auffassung des Magistrats anzustreben, somit wird die Forderung übernommen.

Ziel 7: Nachhaltige und ökologische Stadtplanung

- I. *Höchste Priorität der Stadtplanung gilt der „[...]nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung [...]“, wie sie auch vom Bauplanungsrecht gefordert wird (§ 1 Abs. 5 Satz 2 BauGB).
Bis 2023 werden, sofern noch nicht geschehen, für das gesamte Stadtplanungsgebiet Darmstadt Bebauungspläne aufgestellt, sowie Städtebauliche Verträge nach § 11 Abs. 1 BauGB, sofern nicht bereits geschehen.*

Diese Forderung wird abgelehnt, Alternative wird dargelegt.

Dieses Ziel kann zunächst aufgrund der nicht erfüllbaren Zeitvorgabe in dieser Form nicht übernommen werden. Die Ausweisung von Bebauungsplänen ist, auch und gerade im Bestand, zeitaufwändig und erfordert Verfahrensschritte wie (Bürger*innen-) Beteiligungen und Prüf- bzw. Abwägungsprozesse.

Weiterhin sind Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Dies ist im jeweiligen Einzelfall zu prüfen und kann nicht pauschal beschlossen werden. Ausschließlich Klimabelange als Aufstellungsgrund können nicht herangezogen werden, wenn keine weitergehenden stadtbaulichen Belange zu klären sind.

Mit Beschluss von SV-2019/0043 sollen jedoch grundsätzlich Maßnahmen zur „Klimaresilienz“ ergriffen werden. Dies wird in neuen Bebauungsplänen soweit rechtlich zulässig umgesetzt (Dach- und Fassadenbegrünung, Regenwassermanagement usw.).

Darüber hinaus wurde in Magistratsvorlage 2020/0199 „Prüfungen zu Auswirkungen von Magistratsvorlagen auf das Stadtklima und/oder die CO₂-Bilanz – Klimavorbehalt“ beschlossen, dass bei der **Erstellung von Bebauungsplänen zukünftig grundsätzlich eine Prüfung im Hinblick auf die damit einhergehenden positiven oder negativen Auswirkungen auf das Stadtklima** durchzuführen ist.

Nicht alle im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sinnvollen, verbindlichen Vorgaben wie bspw. hinsichtlich des Energiekonzepts, des energetischen Standards und weiterer klimarelevanter Aspekte (Begrünung, Solarenergie, Regenwassermanagement,...) können in Bebauungsplänen gemacht werden, jedoch ist dies im Rahmen städtebaulicher Verträge und städtischer Grundstücksverkäufe, da hier privatrechtliche Verträge geschlossen werden, möglich.

Derartige Vorgaben sollen in Zusammenarbeit mit dem Institut für Wohnen und Umwelt Darmstadt (IWU) erarbeitet werden und Bedingung für oben genannte Verträge werden.

Auch im Rahmen der Neuaufstellung des Klimaschutzkonzeptes sollen derartige Regelungen bzw. Instrumente evaluiert und weiterentwickelt werden.

- II. *Dabei werden folgende Kriterien vereinbart:*
 - a) der Einsatz von **klimaneutralen und nachwachsenden Baustoffen** (zum Beispiel Holz oder Lehm) wird priorisiert und mit geeignetem Mittel gefördert.
- III. *b) um einen hohen Energieeffizienzstandard zu erreichen, darf der **Heizwärmebedarf bei Neubauten maximal 25 kWh (m²a)** betragen.*

Diese Forderungen werden im Einflussbereich der Wissenschaftsstadt Darmstadt übernommen.

Die Festsetzung nachwachsender Rohstoffe, Energieeffizienz und eine Lebenszyklusanalyse kann nicht in Bebauungsplänen realisiert werden, da die Festsetzungen in Bebauungsplänen sich jeweils auf den Geltungsbereich beziehen müssen.

Zu a) Der Einsatz von klimaneutralen und nachwachsenden Rohstoffen bei städtischen Bauprojekten oder Bauvorhaben der städtischen Beteiligungen wird in jedem Einzelfall geprüft. Neben dem Neubau der Mensa und neuer Unterrichtsräume der Ludwig-Schwamb-Schule, werden auch im Ludwigshöviertel durch die Bauverein AG zahlreiche neue Wohngebäude in Holz- bzw. Holzhybridbauweise errichtet. **Der Einsatz klimafreundlicher Baustoffe wird in Zukunft weiter priorisiert und im Rahmen der Erstellung des neuen Klimaschutzkonzeptes evaluiert und weiter bearbeitet.**

Zu b) **für alle städtische Neubauten und Bauvorhaben der städtischen Beteiligungen wird der KfW40-Standard – oder energetisch besser - angestrebt**, womit ein Heizwärmebedarf von $\leq 25 \text{ kWh}/(\text{m}^2\text{a})$ erreicht wird. Vorgaben hinsichtlich des energetischen Standards werden wo rechtlich möglich gemacht (s. Ziel 7. I.).

IV. c) Bei Neubauten mit vier oder mehr Wohnungen werden mindestens **30 %** dieser Wohnungen als **sozial-geförderter Wohnraum** realisiert.

Diese Forderung wird abgelehnt, dies wäre ein Rückschritt gegenüber bisheriger Beschlüsse.

Erklärtes Ziel des wohnungspolitischen Konzepts ist ein Anteil von insgesamt **45 %** geförderter Wohnungen (s. Magistratsvorlage Nr. 2017/0031).

V. d) bei Bauanträgen von Bauvorhaben größer als 500 qm Brutto-Grundfläche hat der Bauherr der zuständigen Behörde ein **Energiekonzept und eine Lebenszyklusanalyse** vorzulegen (Beispiel Freiburg).

Diese Forderung wird geprüft und wo möglich im Einflussbereich der Wissenschaftsstadt Darmstadt übernommen.

Energiekonzepte und Lebenszyklusanalysen werden bereits heute bei allen größeren städtischen Neubauten erstellt und angewendet. Es wird geprüft, ob bei städtebaulichen Verträgen und Grundstücksverkäufen derartige Forderungen zukünftig gestellt werden (S. Ziel 7. I.), in Bebauungsplänen kann dies aus rechtlichen Gründen nicht gefordert werden.

VI. e) die **Stadt Darmstadt analysiert den Leerstand** und bewertet das Potenzial des Gebäudeleerstandes in ihrem Stadtgebiet. Die Stadt **reduziert die Anzahl der leerstehenden Objekte bis 2025 um 50 %**.

Der rechtlich mögliche Teil der Forderung wird übernommen.

Eine Leerstandsanalyse und Potenzialbewertung soll durchgeführt werden. Eine Verpflichtung zur Reduzierung des Leerstandes greift jedoch in das private Eigentum ein und kann daher nicht umgesetzt werden. Notwendig wäre eine Wohnraumzweckentfremdungsverordnung, die von Seiten des Landes aufgestellt werden müsste.

VII. f) die Stadt lobt vermehrt **Städtebau- und Hochbauwettbewerbe mit entsprechenden ökologischen Kriterien** aus (Bspw. Wettbewerb Marienplatz). Die Vergabe von Grundstücken erfolgt nicht nach Höchstpreisen, sondern nach Eingang der Konzepte, insbesondere bezogen auf eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Diese Forderung wird bereits umgesetzt.

Konzeptvergaben werden bereits mit den entsprechenden ökologischen Kriterien durchgeführt (Marienplatz, Klinikum). Wie bei Ziel 7. I. dargelegt, sollen in Zusammenarbeit mit dem Institut für Wohnen und Umwelt Darmstadt (IWU) Kriterien erarbeitet, die auch für o.g. Wettbewerbe gelten werden.

Ziel 8: Stadtklima und Stadtbegrünung

Auf Grund des fortschreitenden Klimawandels gilt es, die Überhitzung der Stadt bei Höchsttemperaturen zu mindern und möglichst ganz zu vermeiden. Folgende Maßnahmen beeinflussen das Stadtklima positiv und werden ergriffen:

- I. *Neubauten müssen mindestens eine **90 % -ige Regenwasserrückhaltung** durch Versickerungsflächen ermöglichen.*

Diese Forderung wird - wo möglich - bereits umgesetzt.

Bereits seit mehreren Jahren wird bei Neubauten und größeren Umbauten eine 100%-ige Regenwasserbewirtschaftung gefordert (Versickerung, Zisterne mit Regenwassernutzung in Haus und Garten, Gründach). Allerdings ist eine Versickerung nur in Bereichen möglich, in welchen der Grundwasserstand nicht zu hoch ist, der Boden genügend wasserdurchlässig ist und keine Bodenverunreinigungen vorhanden sind. In den Fällen, in welchen keine Regenwasserversickerung möglich ist, wird bei Flachdächern mit einer Neigung unter 15° ein Gründach mit mindestens 12 cm Substrathöhe gefordert.

Die Regenwasserbewirtschaftung und Regenwasserverwendung wird im Rahmen der Klimaanpassung weiter an Bedeutung gewinnen. Daher ist im Rahmen des Sofortprogramms (Magistratsvorlage 2020/0194) die **Förderung von Zisternen für Private im Bestand** vorgesehen.

- II. *b) **Dächer mit einer Neigung von unter 15 Grad müssen zu 100 %** mindestens extensiv, wenn möglich intensiv begrünt werden.*

Diese Forderung wird - wo möglich - bereits umgesetzt.

Diese Forderung ist nur bei Neubauten umsetzbar und wird von der Stadt in Bebauungsplänen – und falls eine Versickerung (S. 8. I.) nicht möglich ist – bereits gefordert.

Gründächer auf Bestandsdächern können aus rechtlichen und (häufig) statischen Gründen nicht gefordert werden. Aktuell wird jedoch eine „**Begrünungssatzung**“ erarbeitet, welche auch in älteren Bebauungsplan-Gebieten Verbesserungen in dieser Hinsicht bewirken soll.

Da Gründächer wichtige Funktionen im Rahmen der Klimaanpassungen einnehmen, ist im Rahmen des Sofortprogramms (Magistratsvorlage 2020/0194) zukünftig die **stadtweite Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung** vorgesehen, **in allen Gebieten, in denen es keine Begrünungssatzung gibt.**

Weiterhin ist ein **Gründachkataster analog des Solardachkataster Hessen in Erarbeitung**. Hiermit können Bürgerinnen und Bürger aber auch Betriebe und Firmen Potentiale ihrer Dachflächen hinsichtlich einer nachträglichen Begrünung anschaulich bewerten lassen und auch Einsparmöglichkeiten (Niederschlagswasser) aufgezeigt bekommen.

Darüber hinaus werden **städtische Dächer und Dächer der Stadtwirtschaft – wo möglich und sinnvoll (energetische Sanierung) – zukünftig prioritär nachträglich begrünt**. Hierzu soll eine Potentialabschätzung und ein Umsetzungsfahrplan erstellt werden. Auch Wartehäuser der HEAG mobilo sollen im Bestand, wo statisch möglich, und im Falle der Neuerrichtung begrünt werden.

- III. c) Mindestens **300 qm neue** Grünfläche müssen **pro Jahr** in den versiegelten innenstädtischen Bereichen durch Förderung von öffentlicher, sowie privater **Fassadenbegrünung** geschaffen werden.

Diese Forderung wird übernommen.

Neben einem stadtweiten Förderprogramm für Fassadenbegrünung im Rahmen des Sofortprogramms (Magistratsvorlage 2020/0194) ist auch der **Auftrag zur Umsetzung an bereits energetisch sanierten Fassaden im städtischen Eigentum erteilt** worden, entsprechende Beschlussvorlagen folgen, falls notwendig.

IV. Erneuerbare Energien

Ziel 9: Erneuerbare Wärme

- I. Ein Solarthermieprojekt wird als Wärmelieferant für das Darmstädter Fernwärmenetz realisiert. **Der Anteil solarer Fernwärme wird bis 2024 auf mindestens 7 % der Fernwärmeversorgung** Darmstadts ausgebaut.

Diese Forderung wird geprüft, ein Pilotprojekt wird angestrebt.

Die Integration von Solarthermie ist technisch möglich und wird durch die ENTEGA AG geprüft. Für die Fernwärme-Satzungsgebiete im innerstädtischen Bereich ist diese Prüfung bereits abgeschlossen. Die Integration von Solarthermie ist dort aufgrund des dafür notwendigen Platzbedarfs (Frei- und Dachflächen) sowie aufgrund des zu erreichenden Temperaturniveaus nicht umsetzbar. Im Rahmen von Nahwärme-Versorgungskonzepten sowie zur Regenerationszwecken bei kalter Nahwärme verfolgt die ENTEGA AG jedoch regelmäßig und fortlaufend die Möglichkeit zur Einbindung von Solarthermie. Hier agiert die ENTEGA AG jedoch in der Rolle des Lösungsanbieters und ist wiederum an die Anforderungen bzw. Vorgaben der jeweiligen Auftraggeber gebunden. Die Forderung des Ausbaus des Solarthermie-Anteils bis 2024 auf mindestens 7 % der Wärmeversorgung ist daher nicht realisierbar. Der Magistrat wirkt jedoch darauf hin, dass die ENTEGA AG eine Potentialabschätzung und einen Fahrplan zum zukünftigen Ausbau dieser regenerativen Wärmeenergie erstellt – hierzu werden auch entsprechende Flächen notwendig. Der Magistrat strebt zudem an, bei nächster Gelegenheit Solarthermie im Wärmenetz in Form eines Pilotprojekts einzubinden.

- II. Die Stadt Darmstadt erstellt einen **Dekarbonisierungs- und Wärmeplan** für sämtliche Gebäude der Stadt. Dafür wird, gemeinsam mit in Darmstadt ansässigen Industriebetrieben, ein „**Runder Tisch für Abwärmenutzung**“ gebildet. Es werden Anreize zur Abwärmenutzung geschaffen und die Implementierung von Maßnahmen zu Energieeffizienz in Betrieben entwickelt.

Diese Forderung wird übernommen.

Die Entwicklung eines Dekarbonisierungs- und Wärmeplan soll unter Einbeziehung der Industrie und der Stadtwirtschaft vorangetrieben werden. Dabei können insbesondere Effizienznetzwerke, wie das von der IHK Darmstadt in Zusammenarbeit mit der ENTEGA AG erfolgreich etablierte ETA-Plus-Netzwerk einen wichtigen Beitrag leisten. Insbesondere für kleine und mittlere Betriebe muss jedoch ein Weg gefunden werden, damit der Netzwerkbeitrag nicht die erreichbaren monetären Einsparungen übersteigt und damit die

Motivation für eine Teilnahme verloren geht. Für den zu gründenden „Runden Tisch Abwärmenutzung“ konnte mit der ENTEGA AG bereits ein erster und wichtiger Teilnehmer gewonnen werden. Überdies prüft die ENTEGA AG im Zuge ihrer Wärmestrategie regelmäßig und fortlaufend die Einbindung von Pilotprojekten zur Abwärmenutzung sowie weiterer zukunftsfähiger Versorgungslösungen (Geothermie, Biomethan-KWK, Solarthermie etc.).

III. Dort, wo möglich (z.B. Ludwigshöhviertel), ist Abwasserwärme zu nutzen

Der Inhalt der Forderung wurde bereits beschlossen und wird - wo möglich - umgesetzt.

Mit Beschluss des Antrags SV-2019/0043 ist bei neuen Baugebieten grundsätzlich zu prüfen, ob lokale Potentiale erneuerbarer Energien Abwasserwärmenutzung genutzt werden kann, so bspw. die Geothermie im Ludwigshöhviertel.

Die Abwasserwärmenutzung als eine wichtige Technologie zur klimaschonenden Wärmeversorgung wird im Zuge der weiteren Planungen der Bebauung des Messplatzes geprüft da hier, anders als im Ludwigshöhviertel, relevante Abwassersammler mit entsprechenden Durchflussmengen vorhanden sind.

Ziel 10: Städtisches Vorbild

- I. Das Potential zur Erzeugung von Strom und Wärme aus erneuerbaren Energien wird bei allen städtischen Gebäuden, den Gebäuden stadteigener Betriebe, öffentlichen Gebäuden im Eigentum oder Besitz der kommunalen Hand und Gebäuden von kommunalen wirtschaftlichen Unternehmen analysiert. **Diese Potentiale werden bis 2030 vollumfänglich genutzt.** Dazu gehören insbesondere der Ausbau von Solaranlagen oder Anlagen zur Abwärmenutzung. Dazu erschließt die Stadt Darmstadt **jährlich 9 % des heute bestehenden Potenzials** durch den Einbau von Anlagen zur Erzeugung von Strom und Wärme aus erneuerbarer Energie; und ermöglicht Energiegenossenschaften oder Unternehmen vor Ort die Nutzung dieses Potenzials.*

Diese Forderung wird übernommen.

Das Potenzial zur Erzeugung von Strom und Wärme aus erneuerbaren Energien wird aktuell für die städtischen Gebäude im Rahmen eines Gebäudezukunftspans ermittelt, die Potentiale auf Liegenschaften städtischer Beteiligungen folgen bzw. sind bekannt. Als Teil des Sofortprogramms wurde die zeitnahe Nutzung dieser Potentiale bereits beschlossen. Dabei ist die bei vielen städtischen Gebäuden vorhandene Fernwärmeanbindung zu berücksichtigen. Diese sorgt bereits heute für eine umweltfreundliche Wärmeversorgung. In diesen Fällen ist die ergänzende Umsetzung von EE-Potentialen zur Stromerzeugung (z.B. durch PV-Anlagen) sinnvoll. Bei noch nicht mit Fernwärme versorgten Liegenschaften sollten hingegen auch gekoppelte Strom-/Wärmekonzepte geprüft bzw. umgesetzt werden.

- II. Die Stadt Darmstadt und deren kommunale wirtschaftliche Unternehmen ziehen sämtliche Investitionen aus dem Geschäftsfeld der Förderung der Verarbeitung von und dem Vertrieb von fossilen Energieträgern zurück (Divestment)*

Diese Forderung wird abgelehnt.

Die ENTEGA AG ist seit 2009 atomstromfrei und treibt mit einem umfangreichen Investitionsprogramm die Erneuerbaren Energien voran. Nach dem Kohleausstieg ist jedoch auch klar, dass Erdgas als Brückentechnologie mittelfristig weiter benötigt wird. Es wird ein Konzept zur Reduzierung der Erdgasnutzung bis 2035 erarbeitet, welches im Rahmen der Neuaufstellung des Klimaschutzkonzeptes in die Klimaschutzplanungen der Wissenschaftsstadt Darmstadt einfließen soll. Eine Möglichkeit, den negativen Auswirkungen aus der Nutzung von Erdgas zu begegnen, besteht in der Nutzung von Kompensationsprodukten (klimaneutrales Erdgas). Dadurch werden die Emissionen zwar nicht vermeiden, deren negative Auswirkungen aber zumindest kompensiert.

Ziel 11: Strom aus erneuerbaren Energiequellen

- I. *Die öffentlichen Gebäude im Eigentum oder Besitz der Stadt Darmstadt und die Gebäude der kommunalen wirtschaftlichen Unternehmen der Stadt werden ab 2021 zu 100 % mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt.*

Diese Forderung wird bereits zum größten Teil umgesetzt.

Allerdings beträgt der Anteil von Ökostrom am gesamten Strom-Eigenverbrauch des ENTEGA-Konzerns „nur“ 97 % und nicht 100 %. Dies liegt daran, dass in den reinen Erzeugungsbeteiligungen (zum Beispiel Gemeinschaftskraftwerk Irsching, Projektgesellschaften für Wind- und Solarparks) konventioneller Strom zur Deckung des Strom-Eigenbedarfs eingesetzt wird. Hinsichtlich der energiewirtschaftlichen Kennzahlen (zum Beispiel installierte Leistung und Strom-/Wärmeerzeugung) sowie der Umweltkennzahlen (zum Beispiel Energieverbrauch, Treibhausgasemissionen) werden diese Erzeugungsbeteiligungen sowohl im Falle einer Minderheitsbeteiligung als auch bei einer Mehrheitsbeteiligung immer mit dem prozentualen Anteil der Beteiligung des ENTEGA-Konzerns berücksichtigt. In Folge dessen gehen in die Klima- und Energiebilanz auch die Energieverbräuche des Offshore-Windparks Global Tech I sowie des Gemeinschaftskraftwerks Irsching entsprechend der jeweiligen Höhe der Beteiligung der Entega ein. Hieraus ergibt sich der rechnerische Wert von 97 % Ökostromanteil.

Die Stadt Darmstadt als Hauptaktionär der ENTEGA AG (über die HEAG Holding AG) wirkt darauf hin, dass der Anteil der Kohlekraft und sonstiger fossiler Energien im Gesamtstrommix der ENTEGA AG bis 2022 auf 0 % sinkt.

Diese Forderung wird abgelehnt.

Aktuell ist vorgesehen, dass der Gesamtstrommix der ENTEGA ab 2021 (Stromkennzeichnung wird im Oktober 2022 veröffentlicht) komplett frei von Kohlestrom ist. Wie bei Ziel 10. dargelegt, wird die Erdgasnutzung jedoch als Brückentechnologie auch über 2022 hinaus benötigt, um die Energiewende hin zu 100 % erneuerbarer Energien erfolgreich gestalten zu können. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass der Ausbau der Erneuerbaren Energien in den letzten Jahren aufgrund schwieriger bzw. unklarer regulativer Rahmenbedingungen ins Stocken geraten und hinter den ursprünglichen Zielen zurück geblieben ist.

- II. *Es werden keine neuen Verträge in Bezug auf fossile Brennstoffe abgeschlossen und bereits bestehende Verträge werden nicht verlängert. Zudem soll geprüft werden, ob Verträge in Bezug auf fossile Brennstoffe frühzeitig aufgelöst werden können.*

Diese Forderung wird abgelehnt.

Diese Forderung ist mit den vorherigen Forderungen bzw. Stellungnahmen nicht vereinbar, die Intention der Forderung jedoch mittelfristig angestrebt- siehe auch Ziel 9. i. (Solarthermie im Wärmenetz). Im Rahmen der Neuaufstellung des Klimaschutzkonzeptes wird auch dieses komplexe Thema beleuchtet und potentielle Lösungsansätze sollen gemeinsam erarbeitet werden. Grundsätzlich wird an dem Ziel, da wo der Magistrat Handlungsoptionen und Einfluss hat, bis 2035 ihre bilanziellen Netto-CO₂-Emissionen auf null zu senken festgehalten. Ein potentieller Ansatz wäre es, die Gasverbräuche städtischer Liegenschaften auf Biogas oder auf eine mit grünem Wasserstoff realisierte Wärmeversorgung umzustellen. Jedoch sind in beiden Fällen neben der jeweiligen Verfügbarkeit und den kostenseitigen Auswirkungen insbesondere beim Biogas auch weitergehende potentielle negativen Auswirkungen (z.B. Tank-Teller-Diskussion) umfassend zu beleuchten (integrierter Ansatz, Life-Cycle-Analyse). Als Übergangslösung könnte es daher sinnvoll sein, den Erdgasbezug der städtischen Liegenschaften auf klimaneutrales Erdgas (Kompensationsprodukt) umzustellen, um die bei der Verbrennung entstehenden Emissionen zwar nicht zu vermeiden, aber zumindest zu kompensieren.

4. Folgende Maßnahmen werden bereits umgesetzt bzw. übernommen und entsprechende Vorlagen erstellt

Mobilität:

- Es wird an der im Juni 2019 beschlossenen Radstrategie festgehalten und diese im Rahmen des „4x4 Programm“ weiter konsequent umgesetzt.
In der Radstrategie sind zahlreiche Forderungen des KlimaEntscheid bereits beschlossen wie bspw. die bauliche Trennung von Geh-, Rad- bzw. KFZ-Fahrspuren, der umfassende Ausbau der Radinfrastruktur oder die Berücksichtigung ausreichender Sicherheitsabstände zu bspw. Autotüren.
- Es wird zukünftig eine Prüfung potentieller neuer Baumstandorte bzw. Grüninseln bei allen verkehrlichen Planungen vorgenommen und neue derartige grüne Infrastruktur wenn möglich umgesetzt, hierbei können Parkstände entfallen.
- Die Wissenschaftsstadt Darmstadt setzt eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt mit einem festen und realistischen Zeitplan um, hierbei entfallen Parkstände auch zugunsten von Radabstellanlagen, Carsharing und Begrünungsmaßnahmen wie neuer Baumstandorte.
- Die HEAG Holding AG wird die Bewirtschaftung nicht-öffentlicher Parkflächen ausweiten.

ÖPNV:

- Die Stadt Darmstadt veranlasst den Ausbau der ÖPNV- Kapazität um jährlich mindestens 6 % bezogen auf das Jahr 2019. Dies soll durch den Ausbau von Bus- und Bahnlinien, einer erhöhten Taktung oder anderen geeigneten Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung erreicht werden. Der Anteil des ÖPNV an in Darmstadt zurückgelegten Wegen soll bis 2030 auf mindestens 30 % gesteigert werden.
- Neu hinzugezogene Bürger*innen (Studierende ausgenommen) sollen zukünftig ein kostenloses, drei Monate gültiges „Klimaticket“ für den öffentlichen Nahverkehr erhalten. Bürger*innen, die bereits in Darmstadt wohnen, erhalten die gleiche Fahrkarte, sofern sie nachweislich einen auf sich angemeldeten PKW abmelden [und kein neues Fahrzeug anmelden]. Entsprechende Beschlussvorlagen werden vorbereitet.

Bausektor:

- Es wird ein Sanierungsfahrplan für alle städtischen Liegenschaften und Liegenschaften städtischer Beteiligungen erstellt. Neben einem Zeitplan sollen in den zu erstellenden Sanierungsfahrplänen auch ambitionierte und dennoch realisierbare Sanierungsziele hinsichtlich der Qualität definiert werden.
- Das Ziel eines durchschnittlichen Heizwärmebedarfs von < 70 kWh (m²a) für städtische Liegenschaften und Liegenschaften städtischer Beteiligungen wird bis zum Jahr 2035 (SV-2019/0043) übernommen. Weitere Sanierungsgebiete – wo rechtlich möglich – sollen ausgewiesen werden um die Modernisierung auch über diesen Weg voranzutreiben.
- Die bisherige beratende Unterstützung für Private durch den Modernisierungskonvoi wird beibehalten und weiter ausgebaut (Sofortprogramm). Eine darüber hinausgehende finanzielle Unterstützung in Form eines Zuschusses, um die Sanierungsquote Privater zu erhöhen, wird angestrebt, um einen zusätzlichen Anreiz zu setzen und die energetische Sanierung im Bestand stärker zu bewerben.
- Die Stadt Darmstadt fördert die energetische und sozialverträgliche Sanierung durch Reduzierung des Heizwärmebedarfes auf 35 kWh (m²a) oder besser von 500 Wohnungen der Bauverein AG bis 2030.
- Da viele im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sinnvolle Vorgaben (und Teilforderungen des KlimaEntscheid) in Bebauungsplänen aus rechtlichen Gründen nicht gemacht werden können, sollen derartige Vorgaben in Zusammenarbeit mit dem Institut für Wohnen und Umwelt Darmstadt (IWU) für städtebauliche Verträge und für städtische Grundstücksverkäufe erarbeitet werden. Im Rahmen der Neuaufstellung des Klimaschutzkonzeptes sollen derartige Regelungen bzw. Instrumente evaluiert und weiterentwickelt werden.
- Der Einsatz klimafreundlicher Baustoffe wird in Zukunft weiter priorisiert und im Rahmen der Erstellung des neuen Klimaschutzkonzeptes bearbeitet.
- Für alle städtischen Neubauten und Bauvorhaben der städtischen Beteiligungen (wie BVD AG) wird der KfW40-Standard - oder energetisch besser - festgelegt. Entsprechende Vorgaben hinsichtlich des energetischen Standards werden, wo rechtlich möglich, gemacht.

- Energiekonzepte und Lebenszyklusanalysen werden bereits heute bei allen größeren städtischen Neubauten erstellt und angewendet. Es wird geprüft, ob bei städtebaulichen Verträgen und Grundstücksverkäufen derartige Forderungen zukünftig gestellt werden.
- Eine Leerstandsanalyse und Potenzialbewertung wird durchgeführt.
- Konzeptvergaben werden bereits mit den entsprechenden ökologischen Kriterien durchgeführt (Marienplatz, Klinikum). In Zusammenarbeit mit dem Institut für Wohnen und Umwelt Darmstadt (IWU) werden klare Kriterien für derartige Wettbewerbe erarbeitet.
- Bei Neubauten und größeren Umbauten wird eine 100%-ige Regenwasserbewirtschaftung gefordert (Versickerung, Zisterne mit Regenwassernutzung in Haus und Garten bzw. Gründach). In Fällen, in welchen keine Regenwasserversickerung möglich ist, wird bei Flachdächern mit einer Neigung unter 15° ein Gründach mit mindestens 12 cm Substrathöhe gefordert.
- Im Rahmen des Sofortprogramms ist die Förderung von Zisternen für Private im Bestand vorgesehen.
- Mindestens 300 qm neue Grünflächen pro Jahr werden in den versiegelten innenstädtischen Bereichen durch Fassadenbegrünung geschaffen.

Erneuerbare Wärme:

- Ein Pilotprojekt zu Solarthermie wird umgesetzt
- Es wird ein Dekarbonisierungs- und Wärmeplan für sämtliche Gebäude der Stadt erstellt. Dafür wird, gemeinsam mit in Darmstadt ansässigen Industriebetrieben, ein „Runder Tisch für Abwärmenutzung“ gebildet. Es werden Anreize zur Abwärmenutzung geschaffen und die Implementierung von Maßnahmen zu Energieeffizienz in Betrieben entwickelt.
- Bei neuen Baugebieten wird grundsätzlich geprüft, ob lokale Potentiale erneuerbarer Energien wie Abwasserwärmenutzung genutzt werden können, und wo möglich umgesetzt.
- Das Potential zur Erzeugung von Strom und Wärme aus erneuerbaren Energien wird bei allen städtischen Gebäuden, den Gebäuden stadteigener Betriebe, öffentlichen Gebäuden im Eigentum oder Besitz der kommunalen Hand und Gebäuden von kommunalen wirtschaftlichen Unternehmen analysiert. Diese Potentiale werden bis 2030 vollumfänglich genutzt. Dazu erschließt die Stadt Darmstadt jährlich 9 % des heute bestehenden Potenzials durch den Einbau von Anlagen zur Erzeugung von Strom und Wärme aus erneuerbarer Energie; und ermöglicht Energiegenossenschaften oder Unternehmen vor Ort die Nutzung dieses Potenzials.
- Die öffentlichen Gebäude im Eigentum oder Besitz der Stadt Darmstadt und die Gebäude der kommunalen wirtschaftlichen Unternehmen der Stadt werden ab 2021 zu 100 % mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt.

5. Aktuelle Beschlusslage und Strategie im Klimaschutzbereich

Im Rahmen des Klimaschutzbeirats (KSB) sind neben Politik, Verwaltung und Stadtwirtschaft auch lokale Wirtschaft, Wissenschaft sowie die relevanten zivilgesellschaftlichen Gruppen vertreten (FridaysForFuture, ScientistsForFuture, KlimaEntscheid, Klimanotstand, Lokale Agenda 21, uvm).

Kernaufgabe des Klimaschutzbeirats ist die Beratung der Wissenschaftsstadt Darmstadt und die fachliche Begleitung und Mitarbeit bei der Neuaufstellung des Klimaschutzkonzeptes der Wissenschaftsstadt Darmstadt.

Neben der Neuaufstellung des neuen Klimaschutzkonzeptes für die Wissenschaftsstadt Darmstadt, dessen Ausschreibung in Kürze beginnt, wurden bereits mehrere weitere relevante Magistratsvorlagen in der Stadtverordnetenversammlung am 01.09.2020 zur Kenntnisnahme bzw. Beschlussfassung vorgelegt, so auch ein Sofortmaßnahmen-Programm.

Die im Folgenden in Kurzform dargelegten, beschlossenen Magistratsvorlagen aus 2020 wurden unter Beteiligung bzw. Mitwirkung des Klimaschutzbeirates erarbeitet und stellen einzelne Bausteine der Klimaschutz-Strategie der Wissenschaftsstadt Darmstadt dar.

- **Evaluation und Bilanzierung**

Die Evaluation des aktuell gültigen Klimaschutzkonzeptes und die CO₂-Bilanzierung (Bezugsjahr 1990) zeigen, dass die Ziele des bisherigen Klimaschutzkonzeptes (Emissionsminderung CO₂ bis zum Jahr 2030 um 35 bis 40 %) bereits erreicht wurden (Minderung bis 2018: 37,7 %) bzw. bei einer aktuell jährlichen Minderung um ca. 1,8 % in naher Zukunft und damit deutlich vor 2030 erreicht werden (40 % Minderungsziel). Die Evaluation und CO₂ Bilanzierung wurde mit der Magistratsvorlage 2020/0197 „Abschlussbericht zur Energie- und CO₂-Bilanz (Bezugsjahr 1990) sowie Evaluation des integrierten Klimaschutzkonzeptes von 2013 der Wissenschaftsstadt Darmstadt“ dem Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis gegeben.

Allerdings ist klar, dass die Zielsetzungen bisheriger Klimaschutzkonzepte sowohl auf internationaler, nationaler und auch auf lokaler Ebene nicht ambitioniert genug waren und sind, um die Pariser Klimaziele (2016) und somit die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2 °C gegenüber vorindustriellen Werten zu erreichen. Auch vor diesem Hintergrund wurden mit dem Beschluss „Höchste Priorität für Klimaschutz - Weltklima in Not – Darmstadt handelt“ (SV-2019/0043) neue Festlegungen bezüglich der Ziele der Minderung der Treibhausgasemissionen getroffen; die Wissenschaftsstadt Darmstadt verfolgt das Ziel, da wo der Magistrat Handlungsoptionen und Einfluss hat, bis 2035 ihre Netto-CO₂-Emissionen auf null zu senken (i.S.d. Klimaneutralität). Ein. Neben der Neuerstellung eines Klimaschutzkonzeptes wird parallel ein Sofortmaßnahmen Programm erarbeitet (s.u.).

- **Neuaufstellung Klimaschutzkonzept**

Das Klimaschutzkonzept soll die geänderten Rahmenbedingungen sowohl auf lokaler Ebene (Klimaneutralität im Einflussbereich des Magistrats bis 2035), als auch auf internationaler und nationaler Ebene berücksichtigen. Hierzu gehören beispielsweise das Klimapaket der Bundesregierung (Kabinettsbeschluss Oktober 2019) oder die Pariser Klimaziele. Im Vergleich zum alten Klimaschutzkonzept aus 2013 bedeutet dies durch die beschlossene Aufstellung von Sektorenzielen eine deutliche Konkretisierung und Verschärfung der Zielvorgaben, welche sich u.a. im Maßnahmenkatalog niederschlagen wird. Die inhaltlichen Schwerpunkte (Anforderungskatalog) wurden mit der fachlichen Unterstützung des Klimaschutzbeirat entwickelt und mit der Magistratsvorlage 2020/0200

„*Leistungsbeschreibung der Neuaufstellung des integrierten Klimaschutzkonzepts der Wissenschaftsstadt Darmstadt*“ dem Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis gegeben.

- **Handreichung zum Klimaschutz**

Wie bereits in Antrag SV-2019/0043 beschlossen, wird eine Handreichung entwickelt, die allen Darmstädter*innen vermittelt, welche CO₂-Einsparungen individuell möglich sind. Als Herzstück des mit dem Klimaschutzbeirat erarbeiteten Konzepts wird eine webbasierte Plattform mit Tipps, Ratschlägen und Hintergrundinformationen für alle Bürgerinnen und Bürger erstellt. Von praktischen, niederschweligen und motivierenden Alltagstipps mit Mitmachcharakter bis hin zu komplexen Sachverhalten wie beispielsweise energetische Gebäudesanierung oder die Fassaden- und Dachbegrünung werden Informationen leicht verständlich und ansprechend aufbereitet. Der Fokus liegt auf den vier Bereichen Mobilität, Energie, Konsum, Ernährung. Passende Angebote in und um Darmstadt sollen die Umsetzung der Klimatipps erleichtern und gleichzeitig einen städtischen Bezug herstellen (zum Beispiel: Wochenmärkte, Repair Cafés, Geschäfte für nachhaltigen Konsum wie sog. Unverpacktläden, etc.). Mit Magistratsvorlage 2020/0198 „*Ausschreibung Handreichung zum Klimaschutz*“ wurden weitere Details dem Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung zur Kenntnis gegeben.

- **Prüfungen zu Auswirkungen von Magistratsvorlagen auf das Stadtklima und/oder die CO₂-Bilanz - Klimavorbehalt**

Zukünftig wird, wie bereits in SV-2019/0043 beschlossen, die Klimarelevanz von Magistratsvorlagen bewertet. Dies bedeutet, dass Magistratsvorlagen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das Stadtklima und/oder auf die CO₂ Bilanz der Wissenschaftsstadt Darmstadt bewertet werden. Bei relevanten negativen Auswirkungen von Vorhaben sind diese im Prozess vor Beschlussfassung, wenn möglich, anzupassen bzw. zu optimieren. Es wird hierfür ein Prüfinstrument eingeführt, welches die erwähnten Auswirkungen aufzeigt. Aufgrund der hohen Anzahl an Beschlussvorlagen pro Jahr wurde ein möglichst einfaches, effizientes und dennoch wirksames, zweistufiges Bewertungssystem zur Prüfung der Klimarelevanz in Magistratsvorlagen in Anlehnung an einen Verfahrensvorschlag des Deutschen Instituts für Urbanistik erarbeitet. Dieses wurde dem Magistrat sowie der Stadtverordnetenversammlung mit der Magistratsvorlage 2020/0199 „*Prüfungen zu Auswirkungen von Magistratsvorlagen auf das Stadtklima und/oder die CO₂-Bilanz – Klimavorbehalt*“ zum Beschluss vorgelegt.

Bei zahlreichen Vorlagen wird bereits eine erste Vorprüfung erkennen lassen, ob eine Klimarelevanz vorliegt oder nicht. Dies wird bereits parallel zur Vorlagenerstellung verwaltungsintern geprüft. Sofern im ersten Schritt eine Klimarelevanz festgestellt wurde, ist das Umweltamt zu beteiligen (Mitzeichnung). Es werden dann überschlägig mithilfe

entsprechender Parameter die Menge der Treibhausgasemissionen, welche zusätzlich verursacht oder eingespart werden, ermittelt. Dies ermöglicht die tatsächliche Klimarelevanz des Vorhabens/Beschlusses zu erfassen. Die Ergebnisse werden in einem Beiblatt jeder entsprechend klimarelevanten Vorlage beigelegt. Für Vorhaben mit relevanten negativen Auswirkungen auf das Stadtklima und/oder die CO₂- Bilanz werden gemeinsam mit der für die Vorlage federführenden Organisationseinheit bzw. dem verantwortlichen Dezernat Alternativen erarbeitet und in der Vorlage ergänzend benannt. Ebenso wird bei Magistratsvorlagen mit positiver Wirkung auf die CO₂-Bilanz (Einsparung, CO₂-Senke u.a.) verfahren, mit dem Ziel die Minderung der Treibhausgasemissionen, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist, durch Optimierungen zu verstärken. Gleichzeitig wurde mit Vorlage 2020/0199 beschlossen, dass bei der Erstellung von Bebauungsplänen zukünftig grundsätzlich eine Prüfung im Hinblick auf die damit einhergehenden positiven oder negativen Auswirkungen auf das Stadtklima durch Mikroklimaanalysen durchzuführen ist.

- **Sofortprogramm Klimaschutz**

Da die Erarbeitung eines neuen Klimaschutzkonzeptes eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen wird, wurde – mit fachlicher Unterstützung des Klimaschutzbeirates – ein Sofortprogramm initiiert, welches bereits in den nächsten 1-3 Jahren nach Beschlussfassung, parallel zur Neuaufstellung des Klimaschutzkonzeptes, relevante Minderungen des CO₂-Austoßes bewirken wird und öffentlichkeitswirksam für entsprechende Maßnahmen werben soll (bspw. Punkt 22 Kampagne zur Verkehrswende, s.u.). Es ist vorgesehen die Maßnahmen im Abgleich mit dem zu erstellenden Klimaschutzkonzept zu evaluieren und ggf. anzupassen.

Zur Realisierung einzelner Maßnahmen sind ggf. gesonderte Beschlüsse der zuständigen Gremien notwendig. Einige der im Sofortprogramm beschlossenen Maßnahmen decken sich mit den Forderungen des KlimaEntscheids, zahlreiche Maßnahmen sind weitergehend als die Forderungen des KlimaEntscheids wie in der folgenden Maßnahmenliste des Sofortprogramms ersichtlich ist.

Maßnahmenliste Sofortprogramm:

1. Sanierungsfahrplan für städtische Liegenschaften und Liegenschaften städtischer Beteiligungen (z.B. Bauverein und andere innerhalb der Stadtwirtschaft der HEAG Holding AG) (Ziel 6, 7)
2. Mindeststandard KfW-Effizienzhaus 40 für alle städtischen Neubauten und wo entsprechende Regelungen möglich (bspw. Städtebauliche Verträge) (Ziel 6, 7)
3. Förderung privater Photovoltaik-Anlagen inkl. Kampagne (Balkonmodule und Aufdachanlagen) (hinausgehend über Ziel 10 & 11)
4. Solarenergienutzung (Photovoltaik und/oder Solarthermie) auf allen städtischen Gebäuden (Ziel 10)
5. Solarenergieinstallations-Pflicht (v.a. Photovoltaik) in neu aufzustellenden Bebauungsplänen (wo rechtlich möglich) (Ziel 7)
6. LED-Beleuchtung für städtische Gebäude und öffentliche Flächen (Umrüstfahrplan)
7. Verdopplung der Mittel zur Förderung energieeffizienter Geräte für einkommensschwache Haushalte
8. Finanzierung der Energieberatung bei der Verbraucherzentrale (Ziel 6)

9. Ausweitung des erfolgreichen städtischen Beratungsangebots „Modernisierungskonvoi“ (Ziel 6)
 10. Pilotprojekt "Smart-School-Lösung" (in Zusammenarbeit mit HEAG Holding AG Installation intelligenter Heizungs- und Raumtemperatursteuerung an Schulen)
 11. Energiesparmodelle für Schulen und Kitas mit Prämienauszahlung (Anreize setzen und Bildungsangebote zur Emissions-Minderung an Darmstädter Schulen und Kindertagesstätten)
 12. Verbot von Heizstrahlern bei öffentlichen Veranstaltungen und wo rechtlich möglich
 13. Bewerbung des FairCup-Mehrwegbechers
 14. Ökoprofit-Initiative (betrieblichen Umweltberatungsprogramm für Unternehmen und Gewerbe zur ökologischen Optimierung von Betriebsabläufen)
 15. Nachhaltige Beschaffung (Druckerzeugnisse, Catering Bio & Fairtrade,...)
 16. Emissionsfreier Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
 17. Erhöhung der Parkgebühren für Parkflächen im öffentlichen Raum (Ziel 3)
 18. Verkehrsversuche zur langfristigen Stärkung der Angebote des Umweltverbundes (Radverkehr) (Ziel 2, 3, 4)
 19. Einrichtung einer Fahrradstaffel bei der Kommunalpolizei
 20. Kompensation städtischer Flugreisen und Autoverkehr
 21. „Shuttle on demand" (Fahrzeuge auf Abruf als Zubringer zum ÖPNV) (Ziel 5)
 22. Öffentlichkeitskampagne Verkehrswende
- Klimaanpassungsmaßnahmen:
23. Förderung Dach- und Fassadenbegrünung stadtweit (Ziel 8)
 24. Erhöhung der Anzahl Trinkbrunnen im öffentlichen Raum
 25. Förderung von Zisternen bei Bestandsgebäuden

Mit den insgesamt fünf hochrelevanten in 2020 verabschiedeten Beschlussvorlagen im Bereich des Klimaschutzes wie dem Abschlussbericht zur Energie- und CO₂-Bilanz, der Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts, der Handreichung zum Klimaschutz, der Prüfung der Klimarelevanz von Magistratsvorlagen sowie vor allem auch des Sofortprogramms Klimaschutz legt die Wissenschaftsstadt Darmstadt wichtige Meilensteine, die entscheidend sind, um das aktuelle, ambitionierte Klimaschutzziel - die Klimaneutralität - da wo der Magistrat Handlungsoptionen und Einfluss hat, zu erreichen.

Mit der hier dokumentierten, dezidierten Prüfung aller Ziele incl. Unterpunkten des KlimaEntscheid sowie die Umsetzung zahlreicher realisierbarer, im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung hilfreicher Maßnahmen bzw. Unterforderungen (Punkt 4 dieser Magistratsvorlage) wird gezeigt, dass die Ziele des KlimaEntscheid - trotz des erheblichen Mangels beim Kostendeckungsvorschlag - weshalb aus rechtlichen Gründen kein Bürgerentscheid durchgeführt werden kann, durch den Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt sehr ernst genommen werden und auch in der weiteren Erarbeitung des neuen Klimaschutzkonzeptes aufgegriffen werden sollen.

Darmstadt, den 20.08.2020

Dezernat I

Dezernat II

Dezernat III

Jochen Partsch
Oberbürgermeister

Rafael Reißer
Bürgermeister

Dr. Barbara Boczek
Stadträtin

Dezernat IV

Dezernat V

André Schellenberg
Stadtkämmerer

Barbara Akdeniz
Stadträtin