

Stadt im Klimawandel

Positionspapier zu Klimaschutz und Klimaanpassung

Ausgangssituation

Die Folgen des globalen Klimawandels sind vor Ort spürbar. Die vergangenen Jahre waren gekennzeichnet von extremen Wetterereignissen mit immer neuen Temperaturrekorden. Für die Städte in Rheinland-Pfalz erfordert diese Entwicklung eine zweigleisige Vorgehensweise: Es müssen Maßnahmen zum Klimaschutz ergriffen und zugleich Schritte zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels eingeleitet werden.

Um den **Klimaschutz** voranzutreiben, müssen die Treibhausgasemissionen deutlich gesenkt werden. Diese Aufgabe adressiert alle Ebenen, von global bis lokal. In Paris haben sich die Teilnehmenden der UN-Klimakonferenz im Jahr 2015 im sog. **Pariser Übereinkommen** darauf geeinigt, den Anstieg der globalen durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2°C über dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5°C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Mit dem **European Green Deal** der Europäischen Kommission soll die EU bis 2050 klimaneutral werden, eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft etablieren und die Biodiversität wiederherstellen. Die Bundesrepublik Deutschland bekennt sich ebenfalls zu den UN-Klimaschutzziele und legt hierfür nationale Klimaschutzziele und zulässige Jahresemissionsmengen für einzelne Sektoren im Rahmen des **Bundes-Klimaschutzgesetzes** fest. Auf der Landesebene enthält das **rheinland-pfälzische Landesklimaschutzgesetz** Ziele und Vorgaben zur Einsparung von Treibhausgasemissionen. Hiernach strebt das Land Rheinland-Pfalz als übergeordnetes Ziel an, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu werden, mindestens aber die Emissionen um 90 Prozent zu reduzieren. Der rheinland-pfälzische Landtag hat die gesetzlichen Ziele bereits um einen Beschluss ergänzt, nach dem bis zum Jahr 2030 der Stromverbrauch in Rheinland-Pfalz bilanziell zu 100 Prozent aus Erneuerbaren Energien gedeckt werden soll. Im Koalitionsvertrag 2021-2026 setzte sich die Regierung nun das Ziel, die vollständige Klimaneutralität in einem Korridor zwischen 2035 und 2040 zu erreichen und kündigt an, das Landesklimaschutzgesetz entsprechend fortzuentwickeln. Auch auf **kommunaler Ebene** gibt es längst Klimaschutzziele in zahlreichen rheinland-pfälzischen Städten, Gemeinden und Landkreisen.

Trotz aller Bemühungen zur Erreichung der Ziele zeigen sich in Rheinland-Pfalz unübersehbare **Auswirkungen des Klimawandels**:

- In Rheinland-Pfalz ist die Jahresmitteltemperatur seit dem Beginn der Temperaturmessungen im Jahr 1881 um 1,6°C angestiegen.¹ Der Temperaturanstieg führt im städtischen Raum aufgrund seiner Verdichtung und dem hohen Versiegelungsgrad zu **zunehmender Hitzebelastung** durch Wärmeinseln und Tropennächte. Die Temperaturdifferenz in Großstädten kann bis zu 10°C zwischen der Innenstadt und dem kühleren Umland betragen.² Diese Entwicklung stellt vor allem für ältere Menschen und chronisch kranke Personen ein ernstes Gesundheitsrisiko dar. Unter Hitzestress und Trockenheit leiden zudem viele heimische Tier- und Pflanzenarten, was deren Lebensbedingungen gravierend verschlechtert. Zugleich verstärkt die Temperaturerhöhung die **Zuwanderung von nicht heimischen Arten**.
- Deutlich werden die Veränderungen durch den Klimawandel auch beim Niederschlag. Im Winter gibt es mehr Niederschlag, im Sommer dagegen weist die

¹ Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz, Klimaschutzkonzept des Landes Rheinland-Pfalz, Strategie, 2020, S. 16.

² Deutscher Wetterdienst, Stadtklima- die städtische Wärmeinsel, online: https://www.dwd.de/DE/for-schung/klima_umwelt/klimawirk/stadtpl/projekt_waermeinseln/projekt_waermeinseln_node.html (letzter Zugriff am 19.04.2021).

Niederschlagsmenge eine rückgängige Tendenz auf.³ Somit muss davon ausgegangen werden, dass es in den Wintermonaten verstärkt zu **Hochwasserereignissen** und im Sommer zu **Trockenphasen** kommen wird.

- Je wärmer die Luft ist, desto mehr Wasserdampf kann sie aufnehmen. Daher ist infolge des Klimawandels mit einer **Intensivierung von Starkregenereignissen** zu rechnen.⁴
- Bedingt durch die Dürre **sinken die Grundwasserbestände**. In den vergangenen 15 Jahren ist die Grundwasserneubildung in Rheinland-Pfalz schon um mehr als 25 Prozent zurückgegangen.⁵ Auch die **Qualität des Trinkwassers** leidet, da mangels Verdünnung der Wassermenge die Schadstoffkonzentrationen zunehmen. Diese Entwicklungen stellen die städtischen Ver- und Entsorgungsbetriebe vor Herausforderungen. Die Sicherstellung der Trinkwasserversorgung rückt damit mit in den Fokus der Klimawandelanpassung.

Den Städten fällt beim Klimaschutz und bei der Anpassung an die Folgen des Klimawandels eine **Schlüsselrolle** zu. Viele Vorhaben des Bundes und Landes können nur durch die Städte umgesetzt werden, denn sie sind die Orte, an denen hohe Einwohnerzahlen, breit gefächelter Unternehmensbesatz, starkes Verkehrsaufkommen und dichter Gebäudebestand zusammenkommen. Die Städte engagieren sich daher schon seit vielen Jahren in Zusammenarbeit mit ihren Betrieben und ihren Bürger:innen auf vielfältige Art und Weise. Sie haben Fachpersonal eingestellt, Konzepte sowie Maßnahmen entwickelt, teilweise sogar über ihre Stadträte den Klimanotstand ausgerufen. Die rheinland-pfälzischen Städte zeigen, dass sie die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Handelns erkannt haben und leisten einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele.

³ Umweltbundesamt, Anpassung an den Klimawandel, Bundesland Rheinland-Pfalz, online: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/anpassung-an-den-klimawandel/bundesland-rheinland-pfalz#-bereits-aufgetretene-und-erwartete-klimaanderungen> (letzter Zugriff 19.04.2021).

⁴ Rheinland-Pfalz Kompetenzzentrum für Klimawandelfolgen, Themenheft Klimawandel – Entwicklungen bis heute, 2021, S. 25.

⁵ Landtag Rheinland-Pfalz, Drucksache 17/14562, S. 3.

Allgemeine Grundsätze

Die Städte von Rheinland-Pfalz

- erkennen den Klimawandel als eine der größten Herausforderungen unserer Zeit an.
- sind sich bewusst, dass die städtischen Siedlungsgebiete besonders in den industrialisierten Staaten wie in Deutschland durch ihre Emissionen ein wesentlicher Verursacher des Klimawandels sind und sie daher eine große Verantwortung tragen.
- unterstützen ausdrücklich das klimapolitische Ziel, den weltweiten Temperaturanstieg auf 1,5°C zu begrenzen.
- bekennen sich mit Nachdruck zu dem angestrebten Ziel der Klimaneutralität.
- benötigen eine gemeinsame Strategie mit dem Land zur Erreichung der Klimaneutralität.
- befürworten den Landtagsbeschluss vom 26. April 2018 zur vollständig regenerativen Stromversorgung bis 2030 und die neuen Klimaschutzziele des Koalitionsvertrags.
- ermutigen ihre Bevölkerung und Wirtschaft, sich ebenfalls für die Klimaschutzziele und Maßnahmen zur Klimaanpassung einzusetzen.
- leisten einen eigenen Beitrag zu Klimaschutz und Klimaanpassung.
- stehen zu ihrer Vorbildwirkung.
- wollen ihr Engagement für den Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel deutlich verstärken.
- fordern hierfür mehr langfristige und unbürokratische finanzielle Unterstützung von Bund und Land.
- setzen sich für eine Anpassung der bundes- und landesrechtlichen Vorgaben zur Erleichterung der Umsetzung der Maßnahmen ein.
- haben ihr Potenzial als Erprobungsräume erkannt und sind bereit, in Kooperation mit Wissenschaft und Forschung Modellvorhaben umzusetzen, um die Maßnahmen und Auswirkungen vor Ort besser zu erforschen.

Zentrale Forderungen der rheinland-pfälzischen Städte an das Land auf einen Blick

1. Personal für klimagerechte Städte

- Mehr Personal für Klimaschutz und Klimaanpassung
- Für eine Verstärkung des Einsatzes von Klimamanager:innen sorgen
- Mehr Stellen für Fachpersonal einrichten
- Förderung externer Beratungs- und Planungsleistungen

2. Konzepte für klimagerechte Städte

- Zugang zu den notwendigen Daten sicherstellen
- Dauerhaften Kommunikationskanal zwischen dem Land und den Städten etablieren
- Rechtliche und haushälterische Hindernisse bei der Maßnahmenumsetzung beseitigen
- Innovative Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit erarbeiten und entsprechende Pilotvorhaben fördern

3. Klimaangepasste grüne und blaue Städte

- Zielkonflikte zwischen Maßnahmen zum Klimaschutz/der Klimaanpassung und den bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen lösen
- Landesprogramme für Maßnahmen zur Klimaanpassung aufsetzen und eine entsprechende Förderhöhe für finanzschwache Kommunen aufnehmen
- Einsatz für eine Änderung des Baugesetzbuchs zur Ermöglichung von klimagerechten Bebauungsplänen
- Mehr Bewusstsein der Bevölkerung fördern

4. Klimarobuste städtische Wälder

- Weitere Hilfsprogramme für Wälder auflegen
- Die Leistung der Waldbesitzenden anerkennen
- Maßnahmen zum Umbau der Stadtwälder als Kompensationsmaßnahme anerkennen

5. Nachhaltiger Umgang mit Energie / Energiewende

- Kommunale Energiemanager:innen fördern und verstärken
- Einführung einer landesweiten Solarpflicht in Kombination mit Dachbegrünung
- Förderprogramme auf- und ausbauen
- Einsatz für bundesrechtliche Änderungen zeigen
- Bilanzräume zur Erreichung der Klimaneutralität erweitern

6. Klimapositives Bauen

- Kriterien für klimaschonende kommunale Investitionen und Vergabe erarbeiten
- Mehrausgaben für nachhaltige Baustandards der Förderung zugänglich machen
- Finanzmittel für die Erarbeitung von Standards und Richtlinien bereitstellen
- Modellprojekte für Bauvorhaben aus recycelten Materialien fördern

7. Emissionsarme Mobilität / Verkehrswende

- Klares Bekenntnis zur finanziellen Verantwortung für ein verbessertes ÖPNV-Angebot
- Keine Kürzungen von freiwilligen Nahverkehrsangeboten
- Anpassungen der Landesbauordnung
- Landesförderprogramm für Batterie-, Brennstoffzellen- und Hybridbusse einführen
- StVO-Novelle im Bundesrat unterstützen
- Einführung des Allgemeinen Rundschreibens Straßenbau 12/2020 (Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes) für Landesstraßen
- Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK)
- Dauerhafte Förderung von Planungsleistungen Dritter ermöglichen
- Erforderliche Mehrbreiten von Radwegen der Förderung zugänglich machen
- Aufbau eines schulischen Mobilitätsmanagements fördern
- Förderprogramm für kommunale Elektromobilitätsmanager:innen einrichten

8. Klimagerechte Infrastruktur der Ver- und Entsorgung

- Bezahlbare Abwasserentsorgung und Wasserversorgung sicherstellen
- Vorrang für öffentliche Trinkwasserversorgung gewährleisten
- Etablierung eines Starkregennetzwerkes und einer Öffentlichkeitsarbeit (Warnsysteme bei Starkregen)

9. Vorausschauender Hochwasserschutz

- Aktive Bodenpolitik ermöglichen
- Natürliche leistungsfähige Gewässer als übergeordnetes Ziel fördern
- Retentionsorientierte Land- und Forstwirtschaft unterstützen
- Förderhöhe für finanzschwache Kommunen bei den Förderprogrammen zur Umsetzung der Maßnahmen aus den Hochwasser- und Starkregenvorsorgekonzepten erhöhen

10. Zukunftsgerichtete kommunale Haushaltswirtschaft

- Zukunftsfähige Finanzierungsmöglichkeiten für Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung schaffen
- Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung auch bei defizitärem Haushalt zulassen
- Klimaschutz und Klimaanpassung als Gemeinschaftsaufgabe im Grundgesetz verankern
- Aufbau einer ressortübergreifenden digitalen Förderdatenbank
- Zweckbindungen von bestimmten Erträgen zulassen
- Auskömmliche Finanzausstattung auf den Weg bringen

Positionen und Erwartungen zu den städtischen Handlungsfeldern des Klimaschutzes und der Klimaanpassung

Die Städte tragen mit zahlreichen Maßnahmen zum Klimaschutz bei oder mindern die Auswirkungen der unvermeidbaren Klimafolgen. Sie schaffen den planungsrechtlichen Rahmen und fördern durch die Beteiligung ihrer Bürger:innen die Akzeptanz der Maßnahmen. Ziel muss sein, dass Bund und Land kommunale Klimaaktivitäten nachhaltig fördern sowie zusätzliche Anreize schaffen.

Es ist bei den Handlungsfeldern immer zu beachten, dass die beschriebenen Maßnahmen nicht auf alle Städte in Rheinland-Pfalz gleichermaßen zutreffen. Welche Maßnahmen umgesetzt werden können, richtet sich nach den **Bedingungen vor Ort**. So unterscheiden sich beispielsweise der Verdichtungsgrad, die Diversität der Stadtteile, das ÖPNV-Netz und die Haushaltslage von Stadt zu Stadt, sodass eine pauschale Lösung nicht sinnvoll ist. Jede Stadt identifiziert und realisiert daher individuell die für sie am besten umsetzbaren Maßnahmen. Dabei wird es unvermeidbar sein, dass es sowohl innerhalb als auch zwischen den Städten unterschiedliche Geschwindigkeiten beim Klimaschutz und der Klimaanpassung geben wird.

All die erforderlichen Maßnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern sind finanziell nicht zum Nulltarif zu haben. Klimaschutz und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels sind **gesamtgesellschaftliche Aufgaben**, weshalb Bund und Land dazu aufgefordert werden, die Städte hierbei kraftvoll zu unterstützen und die finanzielle Verantwortung nicht einseitig auf die Kommunen abzuschieben.

1. Personal für klimagerechte Städte

Klimaschutz und Klimaanpassung können nur **interdisziplinär und sektorenübergreifend** angegangen werden. Der Arbeitsaufwand ist dementsprechend hoch und kann nicht von bestehendem Personal in Fachabteilungen zusätzlich zum operativen Geschäft „nebenher“ erledigt werden. Die Klimaschutzmanager:innen leisten einen erheblichen Beitrag zur Umsetzung des kommunalen Klimaschutzes und zur Anpassung der Städte an die Folgen des Klimawandels. Da Klimaschutz und Klimaanpassung als Querschnittsthemen in allen Bereichen der Stadtverwaltung relevant sind, müssen die Klimaschutzmanager:innen die ganze Bandbreite von Öffentlichkeitsarbeit, interner und externer Beratungen, Bearbeitung der Förderanträge sowie die Fachthemen wie beispielsweise Bauprojekte, Energie, Bauleitplanung, Elektromobilität und ÖPNV abdecken. Diese Themenfelder unterliegen einer rasanten Entwicklung, die einige Personalstellen bindet. Es gibt zwar Förderprogramme, die Personalstellen explizit fördern, allerdings ist die Förderdauer meist zeitlich beschränkt. Das Land sollte für eine Verstärkung der Finanzierung sorgen und eine **dauerhafte Perspektive für den Einsatz von Klimamanager:innen** schaffen.

Für eine effiziente Bearbeitung organisieren sich die rheinland-pfälzischen Städte bereits neu und schaffen **Verwaltungsstrukturen**, die das Klimaschutzmanagement in seinem Wirken und seiner Wirkung optimal entfalten lässt und dem Querschnittsthema gerecht wird.

Hinzukommt, dass für die Umsetzung der Maßnahmen zum Klimaschutz und der Klimaanpassung **mehr Personal in den Fachabteilungen** benötigt wird. Da sich der Fachkräftemangel auch in den Stadtverwaltungen niederschlägt, gilt es, attraktive Stellen zu schaffen und zusätzlich **externe Beratungs- und Planungsleistungen** finanziell seitens des Landes zu fördern.

- Klimaschutz und Klimaanpassung müssen dauerhaft Eingang in das Handeln der Stadtverwaltung finden. Die Städte fordern daher eine Abkehr von der reinen Anschubfinanzierung und hin zu einer verstetigten und planbaren Finanzausstattung.
- Hierzu gehört besonders eine ausreichende personelle Ausstattung im Klimaschutzmanagement sowie die Verstetigung des Einsatzes von Klimamanager:innen, mehr Fachpersonal in den umsetzenden Abteilungen der Stadtverwaltungen und die finanzielle Förderung von externen Beratung- und Planungsleistungen.

2. Konzepte für klimagerechte Städte

Innovative Klimaschutzkonzepte und **Strategien zu Anpassung** bilden aus Sicht der rheinland-pfälzischen Städte die Grundlage zur Entwicklung einer klimagerechten Stadt. Auf diese Weise wird der Umgang mit dem Klimawandel abteilungsübergreifend behandelt und so zum Querschnittsthema in der städtischen Verwaltung gemacht. Aus diesem Grund hat bereits eine Vielzahl an Städten in Rheinland-Pfalz entsprechende Konzepte in Abhängigkeit von ihrer jeweiligen Haushaltsslage erstellt.

Ausgangspunkt aller Konzepte ist eine Analyse des Ist-Zustandes und die Identifizierung der Betroffenheit. Allerdings können die Klimakonzepte nicht ohne Datengrundlagen erarbeitet werden. Die Beschaffung relevanter Daten bereitet derzeit noch Schwierigkeiten, beispielsweise die emissionsrelevanten Daten der Kehrbücher. Es bedarf hier **Lösungen zur datenschutzkonformen Datenbeschaffung**. Hilfreich ist ein Blick auf andere Bundesländer. Das Klimaschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg enthält beispielsweise in § 7e die Berechtigung der Gemeinden zur Erhebung von Daten für die Erstellung eines kommunalen Wärmeplans sowie die Verpflichtung für Gewerbe, Industrie und öffentliche Hand zur Datenübermittlung an die Gemeinden.

Entscheidend ist nach Konzepten und Strategiepapieren im ersten Schritt die Überleitung in die Umsetzungsphase. Die ersten Erfahrungen mit Klimakonzepten zeigen Probleme bei der Überführung der konzeptionellen Ebene in die Praxis auf. Denn der Handlungsspielraum von Kommunen ist begrenzt, die Zielstellungen und die Erwartungen an die Stadtverwaltungen sind aber hoch. Ganz überwiegend werden für die Umsetzung der Maßnahmen in der Regel Investitionen erforderlich, deren finanzielle Mittel aufgrund der defizitären Haushaltsslage nicht immer aufgebracht werden können. Auch besteht ein hoher bürokratischer Aufwand und die rechtlichen Rahmenbedingungen lassen nicht alle Maßnahmen ohne Weiteres zu. Ohne eine Veränderung der einschlägigen Regelwerke werden die Klimaschutzziele nicht erreicht werden können. Die Städte in Rheinland-Pfalz sind bereit, dem Land ihre Erfahrungen aus der Praxis zu übermitteln, um **rechtliche und bürokratische Hürden zu identifizieren** und gemeinsam zu einer Lösung für die effiziente und rechtssichere Umsetzung der Maßnahmen zu kommen.

Bei der Umsetzung von Maßnahmen – vor allem aus den Bereichen Verkehr (z. B. Anlage von innerstädtischen Radwegen zum Nachteil von Parkmöglichkeiten) und erneuerbare Energien (z. B. der Bau von Windenergieanlagen) – werden die Städte zum Teil mit enormem Widerstand der Öffentlichkeit konfrontiert. Dabei ist den Städten wohl bewusst, dass Klimaschutz und Klimaanpassung auch zu Einschränkungen und Veränderungen für die Bevölkerung und Wirtschaft führen können. Die Sorge und auch der Unmut werden gesehen und ernst genommen. Aus diesem Grund sollen weitere **Strategien für eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung** auch mit Unterstützung des Landes entwickelt werden. Die

Bürger:innen aber auch die lokale Wirtschaft müssen nicht nur über die Maßnahmen informiert, sondern auch über deren Wirkung und Vorteile aufgeklärt werden. Denn nur wenn ein umfassendes Verständnis vorhanden ist, kann Akzeptanz entstehen. Hierfür ist unerlässlich, dass die angestrebten Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung einen breiten Konsens im Stadtrat finden und somit parteiübergreifend unterstützt werden.

- Die Stadtverwaltungen müssen Zugang zu den erforderlichen Daten erhalten, um Konzepte für die Planung der erforderlichen Maßnahmen erarbeiten zu können. Die Einhaltung der Vorgaben des Datenschutzes wird von städtischer Seite aus gewährleistet.
- Es braucht einen dauerhaften Austausch zwischen dem Land und den Städten zur Identifizierung und Abmilderung bzw. Beseitigung von restriktiven rechtlichen Rahmenbedingungen.
- Für die Einbindung der Öffentlichkeit müssen den Städten vom Land innovative Instrumente zum Umgang mit kritischen Bürger:innen und zur besseren Einbindung von Partikularinteressen zur Verfügung gestellt werden. Das Land sollte daher Pilotvorhaben initiieren und fördern, deren Fokus auf der Entwicklung neuer und der Fortentwicklung bestehender Formate der Beteiligung der kritischen Öffentlichkeit liegt.

3. Klimaangepasste grüne und blaue Städte

Im städtischen Raum führt eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen zu einer Konkurrenz um Fläche. Es gibt nur begrenzt Platz für Mobilität, Wohnen, Begegnung, Kultur und Natur. Die Nachverdichtung im Innenbereich, etwa zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum, verhindert zwar eine weitere Zersiedelung in die Fläche, kann aber mit dem Ziel der Entwicklung von Grünflächen und Frischluftschneisen kollidieren. Um die Zielkonflikte zu erfassen und zu einem gerechten Ausgleich zu führen, setzen die Städte in Rheinland-Pfalz auf ein **modernes und strategisches Flächenmanagement**. Auf diese Weise können die verschiedenen Ansprüche vernetzt und Synergien geschaffen werden. Das intelligente Flächenmanagement ermöglicht Klimaschutz sowie Klimaanpassung und führt zugleich zu mehr Lebensqualität und Biodiversität. Damit die Städte diese Aufgabe besser bewältigen können, sollten sie zu einer aktiven Bodenpolitik ermächtigt und daher die bestehenden **Vorkaufsrechte** zum Zweck des Klimaschutzes und der Klimaanpassung erweitert werden. Eine Ausübung des Vorkaufsrechts sollte auch bei defizitärer Haushaltslage ermöglicht werden.

Für ein modernes und strategisches Flächenmanagement ist zumeist die Neuauflage von Flächennutzungsplänen erforderlich. Die Kosten hierfür sind sehr hoch, zudem muss – auch aufgrund der vorgegebenen europaweiten Ausschreibungspflicht – mit einer langen Zeitdauer bis zur endgültigen Fertigstellung gerechnet werden. Bisher fehlt ein „planerisches Zwischen-Instrument“ mit dem bis zum endgültigen Satzungsbeschluss wichtige Entscheidungen der Stadtentwicklung auf einer belastbaren Grundlage getroffen werden können. Hierfür sollte das Land gemeinsam mit den Städten und Gemeinden unter Einbeziehung der Universitäten und Hochschulen Lösungsmöglichkeiten entwickeln.

Ein besonderes Augenmerk der rheinland-pfälzischen Städte liegt auf der **Erhaltung und Schaffung von städtischen Grünflächen** und der **Pflanzung von widerstandsfähigen Stadtbäumen**. Durch die Atmung der Pflanzen (Photosynthese) wird klimaschädliches CO₂ aus der Luft gezogen und über die Verdunstung und die Schattenbildung die Umgebung

gekühlt. Im Schatten eines Baumes fühlt sich die Temperatur schon um über 10°C geringer an.⁶ Bisher wird die Erhaltung und Schaffung von Grünflächen in ihrer Bedeutung in der Öffentlichkeit, Verwaltung und Politik noch oft unterschätzt. Es leben jedoch viele Menschen in engen Wohnverhältnissen, haben kein Balkon oder Garten und sind daher auf öffentlich zugängliche kostenfreie Nutzung von Grünflächen angewiesen.

Die Artenliste der Stadtbäume wird sich aufgrund zunehmender Trockenheit und Hitze voraussichtlich ändern. Hier sind vermehrt **Untersuchungen zur Auswirkung nichtheimischer Arten** auf die Biodiversität und weiterer ökologischer Faktoren durchzuführen, um langfristig das Bauminventar an die klimatischen Verhältnisse und die naturschutzrechtlichen Bedingungen an die geänderten Verhältnisse anpassen zu können.

Wo immer möglich **entsiegeln** die rheinland-pfälzischen Städte **Flächen**, damit das Niederschlagswasser verdunsten und damit zu einer Abkühlung beitragen kann. Modellberechnungen zeigen zum Beispiel, dass bei einer 80 prozentigen Entsiegelung von Hofflächen noch in zwei Metern Höhe eine Temperatursenkung bis zu 11°C erreicht werden kann. Der Einsatz von Großsteinpflaster statt Asphalt kann bei Parkbuchten zu einer Minderung der Temperatur um bis zu 7°C führen.⁷ Bei der Neugestaltung von städtischen Flächen wie Aufenthaltsplätzen und Schulhöfen wird dieser Aspekt mitgedacht. Die Städte müssen bei der Planung dieser Maßnahmen aber auch die teilweise konfligierenden Interessen der Verkehrsteilnehmenden und Anwohner:innen berücksichtigen, sodass es nicht überall zu Pflasterlösungen kommen kann.

Über den öffentlichen Raum hinaus besteht auch im privaten Raum ein großes Potenzial. Die Förderung von **Maßnahmen zur Umweltbildung** müssen daher verstärkt werden, damit die Bevölkerung vor Ort zur Umgestaltung und zum Schutz ihrer privaten Grünflächen motiviert werden kann. Denn zusätzlich zum Kühlungseffekt führen Grünflächen zu mehr Artenvielfalt und leisten damit einen großen Beitrag zum Erhalt der Biodiversität.

Durch Entsiegelung und Freiflächengestaltung können lokale **Frischluftschneisen** erhalten oder neu angelegt werden. Die Berücksichtigung von Frischluftschneisen wird vorrangig im Rahmen der Stadtplanung umgesetzt. Dies betrifft nicht nur die Freihaltung von entsprechenden Flächen, sondern auch die Ausrichtung von neuen Gebäuden entsprechend den Durchlüftungsbahnen.

In Ergänzung zur Flächenentsiegelung und Schaffung von Frischluftschneisen besteht vor allem im verdichteten Bereich großes Potenzial in der **Dach- und Fassadenbegrünung**. Im verdichteten Bereich dominiert der Altbestand, sodass aufgrund des Bestandsschutz baurechtliche Regelungen weniger effektiv sind und stattdessen vor allem finanzielle Anreize zur Umgestaltung erforderlich werden. Denn die Bepflanzung reduziert die Wärmeabstrahlung von Hauswänden und Dächern erheblich und damit die Bildung von Hitzestaus. Zum Beispiel kann sich ein schwarzes Bitumendach auf 80°C aufheizen, ein begrüntes Dach erhitzt sich dagegen nur auf ca. 35°C.⁸ Zusätzlich wird das Niederschlagswasser von der Bepflanzung aufgenommen oder verdunstet. Neben dem bereits beschriebenen Kühleffekt wird die Abflussmenge

⁶Natur im Garten GmbH, Projekt „Klimagrün – Anpassung der Grünen Infrastruktur an den Klimawandel“, gefördert aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionalentwicklung (EFRE) im Rahmen des Programms Interreg Österreich – Tschechische Republik, Broschüre „Der Klimabaum, 2019, S. 11.

⁷ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Stadtentwicklungsplan Klima, 2011, S. 37.

⁸ Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Difu), im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen, Klimawandel in Kommunen, 2020, S. 11.

reduziert und verlangsamt. Dieser Effekt der Regenwasserrückhaltung entlastet somit zugleich die kommunale Entwässerung.

Für die Nutzung der Kühlleistung von Regenwasser zeigt sich das **Konzept der Schwammstädte** als erstrebenswertes Instrument der Hitzevorsorge sowie des Abwassermanagements: Indem das Regenwasser aufgefangen und nicht direkt abgeleitet wird, wird es nutzbar gemacht und kann langsam verdunsten oder versickern. Mit der Schaffung von Wasserflächen wird zusätzlich neuer Lebensraum für diverse Arten gewonnen. Die Städte von Rheinland-Pfalz streben daher die Anlage von offenem Wasser (freigelegte Bachläufe, Wasserspiele etc.) und Versickerungsflächen im Rahmen ihrer Möglichkeiten an.

Für Maßnahmen der Klimaanpassung im urbanen Raum, wie zum Beispiel Baumpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünungen oder die Neuanlagen von Freiraum- und Grünflächen (auch kleinere Plätze), gibt es derzeit in Rheinland-Pfalz noch keine Förderprogramme. Um solche Maßnahmen außerhalb der Städtebaufördergebiete voranzutreiben, sind **unbürokratische Finanzhilfen** dringend erforderlich.

In den rheinland-pfälzischen Städten besteht vielfach der Wunsch, **klimagerechte Bebauungspläne** aufstellen zu können. Maßnahmen der Klimaanpassung wie ein Verbot von Schottergärten, die Nutzung einer Regenwassernutzungsanlage zur Gartenbewässerung oder die Festsetzung von multifunktionalen Freiflächen wären mögliche Inhalte sowie Vorgaben zur Nutzung von erneuerbaren Energien (→ [Nr. 5](#)). Es bestehen jedoch erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der rechtssicheren Ausgestaltung der Bebauungspläne, daher wird an das Land appelliert, sich für eine **klarstellende Anpassung der Regelungen des Baugesetzbuches** einzusetzen.

- Bei dem Aufbau einer „grünen und blauen Infrastruktur“ handelt es sich um wirkungsvolle multifunktionale Maßnahmen. Um das Potenzial vollständig entfalten zu können, werden Bund und Land aufgefordert, die rechtlichen Regelungen anzupassen. Nur so können rechtliche Hindernisse (z. B. im Naturschutzrecht) beseitigt und neue Möglichkeiten für Städte (z. B. durch Vorkaufsrechte, planerische Zwischen-Instrumente) geschaffen werden.
- Multifunktionale Maßnahmen sollten als Kompensationsflächen anerkannt werden können. Hierfür sollte das Landesnaturschutzgesetz entsprechend erweitert werden.
- Viele Maßnahmen der Klimaanpassung wie die Flächenentsiegelung und die Begrünung von Dächern sind derzeit nicht förderfähig. Die Städte fordern das Land daher auf, neue und unbürokratische Förderprogramme aufzulegen. Der Eigenanteil der Städte sollte angesichts der Dringlichkeit der Maßnahmen und ihrer Bedeutung für die Allgemeinheit sowie der knappen Mittel der Städte so gering wie nur möglich ausfallen.
- Das Land wird aufgefordert, sich für eine Änderung des Baugesetzbuch einzusetzen, um auf diese Weise klimagerechte, rechtssichere und zukunftsgerichtete Bebauungspläne zu ermöglichen.
- Die Städte beraten ihre Einwohner:innen und lokalen Unternehmen, um den privaten Raum klimagerecht zu gestalten. Es müssen jedoch mehr Maßnahmen der Umweltbildung – von der Anpassung des Lehrplans in Schulen bis zu Informationskampagnen vor Ort – auch durch das Land ergriffen werden.

4. Klimarobuste städtische Wälder

Wälder leisten einen großen Beitrag für den Klimaschutz und die Biodiversität. Die Bäume entziehen CO₂ aus der Atmosphäre und binden es langfristig in Form von Biomasse. Im Zusammenspiel mit einer nachhaltigen Holzbewirtschaftung verringern Wälder zurzeit die Gesamtemissionen in Deutschland um etwa 14 Prozent,⁹ der Anteil in Rheinland-Pfalz liegt mit 26 Prozent deutlich über dem Bundesdurchschnitt.¹⁰ Allerdings ist die Schwächung der Wälder durch Klimakrise und Schädlingsbefall dramatisch, die klimastressbedingten Schäden werden von Jahr zu Jahr sichtbar: Die Schadholzmenge der Jahre 2018-2020 beträgt allein in Rheinland-Pfalz rund 11 Mio. Kubikmeter, was einer Waldfläche von etwa 27.500 ha entspricht.¹¹

Eine dringliche Aufgabe ist daher der Aufbau klimaangepasster Wälder. Für die **Wiederaufforstung** der entstandenen Freiflächen erweisen sich Mischwälder als besonders anpassungsfähig. Sie bieten darüber hinaus Lebensraum für eine artenreiche Tier- und Pflanzenwelt. Zu den erforderlichen Waldbewirtschaftungsmaßnahmen gehören aber auch **Naturverjüngung und Waldpflege** zur Stabilisierung der vorhandenen Bestände.

Ein umfassender Waldumbau kann jedoch nicht in wenigen Jahren bewältigt werden, er wird vielmehr Jahrzehnte beanspruchen und erhebliche finanzielle sowie personelle Ressourcen erfordern. Auf den Schadflächen wird es in den nächsten 40 Jahren nahezu keine Einnahmen für die Waldbesitzenden geben, daher sind unbürokratische **Soforthilfen** mit einer langfristigen Planungsperspektive von mindestens zehn Jahren notwendig. Mit der entsprechenden finanziellen Unterstützung von Bund und Land wird die **Leistung der Waldbesitzenden** zum Klimaschutz angemessen anerkannt.

Die Wälder können ihren erheblichen Betrag zum Gemeinwohl zukünftig nur noch leisten, wenn Bund und Land die Waldbesitzenden schnell und unkompliziert bei der Anpassung der Wälder an den Klimawandel unterstützen.

- Die rheinland-pfälzischen Städte begrüßen die bereits eingeleiteten Maßnahmen zum Erhalt der Wälder und zur finanziellen Unterstützung der Waldbesitzenden. Da diese aber noch nicht ausreichen, bedarf es dringend eines deutlich höheren Mitteleinsatzes. Das Land ist gefordert, die finanzielle Unterstützung zum nachhaltigen Aufbau klimaresistenter Stadtwälder deutlich auszuweiten.
- Maßnahmen zum Umbau der Stadtwälder sollten als Kompensationsmaßnahmen anerkannt werden können. Solche Maßnahmen könnten explizit im Landesnaturschutzgesetz aufgeführt werden.

5. Nachhaltiger Umgang mit Energie / Energiewende

Ein effizienter und nachhaltiger Einsatz von Energie ist erklärtes Ziel der rheinland-pfälzischen Städte. Einsparpotenziale können aber nur identifiziert werden, wenn der Energieverbrauch sowie der Energiebedarf erfasst sind. Aus diesem Grund haben sich bereits einige Mitgliedsstädte dazu entschieden, ein **kommunales Energiemanagement** zu etablieren. Mithilfe eines kommunalen Energiemanagements konnten die Energiekosten in den Stadtverwaltungen bisher um durchschnittlich 10-15 Prozent gesenkt werden.¹² Den Städten in Rheinland-Pfalz ist

⁹ Deutscher Forstwirtschaftsrat e.V., DFWR-Klimarechner, online: <https://www.dfwr.de/index.php/about/fachaus-schuesse-dfwr/afb-dfwr/284-klimarechner-afb> (letzter Zugriff am 19.04.2021).

¹⁰ Walderklärung der Landesregierung Rheinland-Pfalz und den Vertretungen der Walbesitzenden, 2019.

¹¹ Landtag Rheinland-Pfalz, Drucksache 17/14479, S. 1.

¹² Landtag Rheinland-Pfalz, Drucksache 17/14384, S. 4.

dies angesichts der steigenden CO₂-Bepreisung ein wichtiges Anliegen. Um das kommunale Energiemanagement in den Stadtverwaltungen zu professionalisieren, sollten **kommunale Energiemanager:innen** vom Land und Bund gefördert und verstetigt werden.

Beim Umgang mit Energie steht vor allem der städtische Gebäudebestand im Fokus. Gebäude verursachen in Deutschland etwa 30 Prozent der CO₂-Emissionen und verbrauchen einen Anteil von etwa 35 Prozent der gesamten Endenergie.¹³ Die Städte wollen daher ihre Vorbildfunktion wahrnehmen und den kommunalen Gebäudebestand vermehrt **energetisch sanieren** sowie die energetische Sanierung von Privatgebäuden durch die Beratung ihrer Einwohner:innen unterstützen. Auch der Handlungsbedarf im Bereich der **regenerativen Wärme- und Kälteversorgung** wurde erkannt und einige quartiersbezogene, strategische Wärmeplanungen sind bereits erarbeitet oder in Planung. Für die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung wird daher die Förderung von Nah- und Fernwärmenetzen von hoher Bedeutung sein.

Für die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen fehlen derzeit besonders in kleinen Handwerksbetrieben **qualifizierte Fachkräfte**. Der eklatante Fachkräftemangel im Handwerksbereich führt zu langen Wartezeiten und einer Kostenexplosion für Sanierungswillige, was die von der Regierung im Koalitionsvertrag gewünschte deutliche Steigerung der Sanierungsrate erheblich hemmt. Die rheinland-pfälzischen Städte plädieren daher für eine intensive Aus- und Fortbildungsoffensive des Landes als zwingende Voraussetzung für die Durchführung der anstehenden Maßnahmen.

Neben der Sanierung des Gebäudebestandes und der Planung von Wärmenetzen betreiben die Städte weitere Maßnahmen zur **Energieeinsparung**. Beispielsweise steht ganz oben auf der städtischen Agenda zunehmend die Umstellung der Straßenbeleuchtung und des städtischen Gebäudebestands wie Sporthallen auf hocheffiziente LED-Leuchtmittel.

Damit die Umstellung auf erneuerbare Energien gelingt, unterstützen die Städte die Stärkung der **dezentralen Energieversorgung** und damit einhergehend den **Ausbau der erneuerbaren Energien**. Über das Instrument der Bauleitplanung, insbesondere der Flächennutzungsplanung, werden Flächen für Anlagen zur Gewinnung von erneuerbarer Energie bereitgestellt. Aktuell erfahren Vorhaben zur Errichtung von Anlagen zur Erzeugung von erneuerbarer Energie jedoch erheblichen Widerstand von allen Seiten. Aus diesem Grund sollte die **Teilhabe der Städte und Bevölkerung** vor Ort – und damit die lokale Wertschöpfung – noch mehr gesteigert werden. Nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) können die Betreiber von Windenergieanlagen den Standortgemeinden einen gesetzlich vorgegebenen finanziellen Betrag anbieten. Es handelt sich dabei um eine freiwillige Zahlung. Das Land sollte sich dafür einsetzen, dass eine Zahlung der Windenergieanlagenbetreiber an die Standortgemeinden zur Pflicht wird.

Im städtischen Raum ist vor allem der **Ausbau der Photovoltaik** von zentraler Bedeutung. Um das Potenzial der Solarenergie voll ausschöpfen zu können, planen die Städte bereits umfangreiche Schritte wie eine Solarpflicht für Neubauten. Es gibt aber regulatorische Hemmnisse, die für eine vollumfängliche Nutzung der Solarenergie abgebaut werden müssen. So sollte die Solarpflicht – unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der örtlichen Gegebenheiten – landesweit nicht nur für Gewerbeneubauten und Parkplatzflächen, sondern auch für Privatgebäude eingeführt und beispielsweise Quartierskonzepte für Mieterstrom im EEG auch ermöglicht werden, wenn die PV-Anlagen nicht an oder in einem Wohngebäude installiert

¹³ Umweltbundesamt, Energiesparende Gebäude, online: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/energiesparen/energiesparende-gebaeude#eigentuemmer> (letzter Zugriff am 19.04.2021).

sind, sondern an einem anderen Gebäude wie zum Beispiel auf einem Parkhaus innerhalb des Quartiers.

Die rheinland-pfälzischen Städte möchten ihren Beitrag zur Gewinnung von erneuerbarer Energie kontinuierlich steigern und mit gutem Vorbild vorangehen. Sie prüfen daher schon heute nicht nur bei jedem Neubau, sondern entsprechend gesetzlicher Vorgaben auch bei Renovierung ihrer **städtischen Gebäude** die Möglichkeit zur Errichtung einer **Anlage zur Nutzung der Sonnenenergie**.

Um die erzeugte grüne Energie konstant und wetterunabhängig zur Verfügung stellen zu können, werden leistungsfähige Speicher benötigt. Zusammen mit den städtischen Unternehmen arbeiten die Städte in Rheinland-Pfalz an der **Schaffung von Speicherkapazitäten für erneuerbare Energien**. Das Land und der Bund werden jedoch aufgefordert, mehr Strategien und Fördermöglichkeiten zum Ausbau der Speicherkapazität zur Verfügung zu stellen und die Technologieentwicklung voranzutreiben.

Die Städte sehen ein großes Potenzial in der Nutzung von **grünem Wasserstoff** zur Dekarbonisierung der Sektoren Mobilität, Energie und Wärme. Mithilfe einiger Pilotprojekte werden derzeit Erfahrungen gesammelt und ausgetauscht. Die rheinland-pfälzischen Städte und ihre Stadtwerke verfügen über Know-how in den Bereichen Verkehr, Strom und Wärme und sind vor Ort gut vernetzt. Ein Aufbau einer dezentralen Wasserstoffwirtschaft sollte von Bund und Land intensiv gefördert werden, um die europäische und nationale Wasserstoffstrategie zum Erfolg zu bringen. Mit Blick auf den anstehenden Neubau von Wasserstoffnetzen müssen allerdings noch vielfältige energiewirtschaftsrechtlichen Fragen wie z. B. die Nutzung von öffentlichen Wegen geklärt werden. Zudem besteht für den Transport von vor Ort hergestelltem grünen Strom über Grundstücksgrenzen hinweg zu einer Elektrolyseanlage ebenfalls vor Ort eine hohe Steuerlast.

Die langfristigen Erfolge durch Sanierung, Energieeffizienz und Ausbau der erneuerbaren Energie können nur durch Sektorkopplung und mit **hohem Investitionseinsatz** erreicht werden. Eine angespannte Finanzlage und finanzielle Unwägbarkeiten angesichts der Coronapandemie schränken die Städte bei der Umsetzung dieser Ziele ein. Nur mit zusätzlicher finanzieller Hilfe sowie mit umfangreichen Beratungs- und Unterstützungsangeboten kann die kommunale Energiewende schnell vorangetrieben werden.

Viele Städte können Klimaneutralität nicht im eigenen Stadtgebiet erreichen. Aus diesem Grund sollte der Bilanzraum zur Klimaneutralität erweitert werden. Denn auf diese Weise könnte beispielsweise ein bilanzieller Ausgleich zwischen Regionen mit Überschuss und Regionen mit Defizit aufgrund der naturräumlichen Ausstattung und den örtlichen Rahmenbedingungen erfolgen oder eine Beteiligung an Windkraftanlagen in der Umgebung angerechnet werden.

- Um ein kommunales Energiemanagement aufzubauen und umzusetzen, wird zusätzliches Personal erforderlich. Die Einstellung und Verstetigung von kommunalen Energiemanager:innen sollte daher von Bund und Land finanziell unterstützt werden.
- Das Land wird dazu aufgefordert, eine landesweite Solarpflicht – wie in Hamburg oder Baden-Württemberg bereits umgesetzt – gesetzlich zu verankern.
- Zusätzlich müssen durch das Land Förderprogramme zum Beispiel für Nah- und Fernwärmenetze und Speicherkapazität ausgebaut und Anreize zur Technologieentwicklung gesetzt werden.

- Die Städte erwarten, dass sich das Land für eine Berücksichtigung der städtischen Belange im EEG einsetzt und den Aufbau einer dezentralen Wasserstoffwirtschaft voranbringt. Hierfür ist erforderlich, dass energiewirtschaftsrechtliche Fragen geklärt sowie steuerliche Belastungen reduziert werden.
- Die Städte wünschen sich eine Erweiterung des Bilanzraums zur Bewertung und Erreichung der Klimaneutralität über die Stadtgrenzen hinaus.

6. Klimapositives Bauen

Emissionsarmes und naturverträgliches Bauen führt den nachhaltigen Umgang mit Rohstoffen und Energie im Gebäudebereich konsequent fort. Die Städte streben den **Einsatz von naturverträglichen und wiederverwertbaren Baumaterialien (Urban Mining)** wie Recyclingbeton oder Holz bei eigenen Neubauvorhaben an. Dies bietet nicht nur die Möglichkeit, Treibhausgasemissionen einzusparen, sondern schont auch wertvolle Ressourcen. Darüber hinaus kommt der Materialgesundheit eine große Bedeutung zu. Durch sie werden Innenräume kreiert, die gesund für Mensch und Umwelt sind, die Produktivität und das Wohlbefinden steigern und Städte als attraktiven Arbeitgeber positionieren. Die Kreislaufwirtschaft im Bausektor wird zusätzlich noch gestärkt, indem ergänzend zur Betrachtung des Gebäudes als Gesamtheit auch der Lebenszyklus aller Komponenten einzeln betrachtet und die Bauweise daran angepasst wird. So können einzelne Bestandteile nach Ablauf ihrer Lebenserwartung unabhängig ausgetauscht werden. Hierfür wäre langfristig die Einführung von Gebäude-Materialpässen denkbar, in denen festgehalten wird, wo in einem Gebäude welche Materialien, wie und in welcher Qualität verbaut sind. Der Einsatz von wiederverwertbaren und neuartigen Baumaterialien ist aktuell aber noch teurer als konventionelles Bauen. Daher sollten diese Mehrausgaben durch von Bund und Land erstellte Kriterien für Investitionsvorgaben und Vergabe sowie durch die Bereitstellung von Mitteln gerechtfertigt werden. Die **Vergabe** darf nicht mehr nur anhand der Wirtschaftlichkeit beurteilt werden, sondern sollte die Klimabilanz des Vorhabens ebenfalls als Entscheidungskriterium vorsehen. Die Städte wollen eine **Vorreiterrolle** einnehmen und mit Industrie, Handwerk und Wissenschaft im Rahmen von Modellvorhaben kooperieren und Standards setzen. In diesem Zusammenhang müssen auch die Förderprogramme entsprechend angepasst werden, um Mehrausgaben für nachhaltige Baustandards der Förderung zugänglich zu machen.

Bei Baumaßnahmen von Straßen und Plätzen, die eine (Teil-)Versiegelung erfordern, wird überprüft, inwieweit **helle Materialien** eingesetzt werden können. Denn im Gegensatz zu dunklen Flächen heizen sie sich nicht so stark auf, sondern reflektieren das Sonnenlicht. Den gleichen Effekt erzielen helle Fassaden oder Dächer an Gebäuden. Die Herstellung von hellen Oberflächen trägt der Anpassung an den Klimawandel Rechnung und kann ebenfalls als multifunktionale Maßnahmen auch dem Artenschutz dienen. So kann zum Beispiel ein heller Asphalt bei neuen Radwegen in sensiblen Gebieten eine Zerschneidungswirkung verhindern und die Querung von Amphibien ermöglichen.

- Von Bund und Land wird gefordert, Kriterien für klimapositive kommunale Investitionen und Vergaben zu erarbeiten, die sich an einer Kreislaufwirtschaft nach dem Ansatz Cradle to Cradle orientieren und die Klimabilanzen der Vorhaben berücksichtigen. Nur so können die Mehrausgaben des nachhaltigen Bauens gerechtfertigt – und in den meisten Fällen erst ermöglicht – werden.
- Die Mehrausgaben für nachhaltige Baustandards müssen der Förderung zugänglich gemacht werden.

- Das Land sollte finanzielle Mittel für die Erarbeitung von (technischen) Standards und Richtlinien bereitstellen und Modellprojekte für Bauvorhaben aus recycelten Materialien fördern.

7. Emissionsfreie und -arme Mobilität / Verkehrswende

Die emissionsfreie und -arme Mobilität kann einen großen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leisten und die Lebensqualität in Städten deutlich verbessern. Die Städte möchten daher die Verkehrswende aktiv voranbringen und die städtische Mobilität klimafreundlich gestalten. Dabei sind die Anforderungen an die städtische Verkehrsentwicklungsplanung hoch: Es soll ausreichend Fläche für alle Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt, die Umweltbelastungen durch den Verkehr reduziert und eine soziale Teilhabe gewährleistet werden. Die Städte wollen diesen Ansprüchen gerecht werden und freiwillige **Verkehrsentwicklungspläne** als Ausgangsbasis für eine multimodale und nachhaltige Mobilität im Rahmen ihrer Möglichkeiten erstellen. Allerdings sind Pläne aufgrund der rasanten Entwicklungen schnell überholt, weshalb der Fokus zugleich auf der schnellen Umsetzung von Maßnahmen liegen muss.

Lokal klimafreundliche Mobilität kann durch die Antriebswende ermöglicht werden, eine stadtgerechte umweltfreundliche Mobilität erfordert jedoch wesentlich mehr. Die Umwandlung und Entsiegelung von Stellplätzen etwa ist Bestandteil einer klimagerechten lebenswerten Stadt, die zu mehr **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum** führt. Es muss hierbei ein gerechter Interessensausgleich aller betroffenen Akteure herbeigeführt und dabei die Belange des Rad- und Fußverkehrs als „schwache“ Verkehrsteilnehmer besonders berücksichtigt werden. Hierfür eignet sich besonders das Instrument der **Stellplatzsatzung**. Gerade mit Blick auf die Planung von zukunftsfähigen Quartieren sehen die rheinland-pfälzischen Städte ein großes Potenzial, mit Hilfe von modernen Stellplatzsatzungen lebenswerte Städte zu entwickeln. Allerdings verlangt die Landesbauordnung Rheinland-Pfalz immer noch eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen bzw. Garagen, die sicher und auf möglichst kurzem Weg erreicht werden müssen. Eine **Anpassung der Landesbauordnung**, die den Städten eine flexible Handhabung der Stellplatzschaffung ermöglicht und dadurch den individuellen Mobilitätsbedürfnissen und -planungen vor Ort Rechnung trägt, ist dringend erforderlich.

Die Sicherung der Mobilität stellt eine wesentliche Aufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge dar. Ein Grundpfeiler zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen ist der **öffentliche Nahverkehr**. Angesichts der Corona-Pandemie hat sich das Mobilitätsverhalten der Bürger:innen verändert und zu einer Schwächung des ÖPNV geführt. Aus Sicht der Städte und ihrer kommunalen Verkehrsunternehmen muss nun alles darangesetzt werden, dass sich der krisenbedingte Trend nicht verfestigt, denn der ÖPNV ist das Rückgrat der Verkehrswende. Ohne einen funktionierenden ÖPNV wird die erforderliche Verlagerung großer Teile des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund nicht gelingen. Daher setzen die rheinland-pfälzischen Städte und ihre Verkehrsunternehmen auf die Schaffung eines **attraktiven ÖPNV-Angebots**. Der Fokus liegt auf der Erweiterung der Angebote durch Taktverbesserungen und auf zusätzliche Verbindungen, besonders zur besseren Vernetzung der Städte mit ihrem Umland. Berücksichtigt wird außerdem ein erleichterter Zugang durch ein einfaches und digitales Ticketsystem und Echtzeit-Anzeigen an Wartestellen. Auf diese Weise sollen wieder mehr Kunden für den ÖPNV gewonnen werden. Ein Ziel der rheinland-pfälzischen Städte ist aber nicht nur die Verbesserung des Angebots, sondern auch die **Umstellung des ÖPNV auf klimafreundliche Antriebsarten**. Zudem ist es unabdingbar, dass zur Entlastung des

Straßennetzes in den Ballungsräumen die Kapazitätsengpässe im Schienennetz durch Land und Bund beseitigt werden.

Der Ausbau des ÖPNV-Angebots sowie die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben kann jedoch nur gemeinsam mit Bund und Land gelingen. Durch zusätzliche Haushaltsmittel des Landes könnten Lücken im Nahverkehrsnetz geschlossen, Taktverdichtungen auf den nachfragestarken Verbindungen erreicht und umweltschonende Fahrzeuge beschafft werden. Vor allem mit Blick auf die Digitalisierung und für die stärkere Verknüpfung von Verkehrsträgern werden ergänzende Sonderprogramme benötigt. Die Städte setzen sich daher für eine **Fortentwicklung der Finanzierungsinstrumente** des ÖPNV und eine entsprechende Aufnahme in den Landesnahverkehrsplan ein. Hierzu gehören neben Sonderprogramme zur Digitalisierung, mehr Regionalisierungsmittel in Gegenden, wo keine direkte Schienenanbindung möglich ist, sowie die Prüfung von alternativen Finanzierungsmöglichkeiten wie die Drittnutzerfinanzierung.

Ergänzend zur Erhaltung und zum Aufbau eines leistungsfähigen ÖPNV kann durch einen **sicheren und gut ausgebauten innerstädtischen Rad- und Fußverkehr** der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf eine klimafreundliche Mobilität erreicht werden. Der Trennung der Verkehrsarten sowie die Möglichkeit, sicher und komfortabel überholen zu können, kommt insbesondere im Alltagsverkehr der Städte eine hohe Bedeutung zu. Hierfür werden in den Städten zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs und zur Erhöhung seines Flächenanteils durchgeführt. So werden neue barrierefreie Rad- und Gehwege oder attraktive Fahrradabstellplätze angelegt, Parkflächen für Pkws reduziert, die Verknüpfung von Rad und ÖPNV durch Bike&Ride-Angebote ermöglicht und straßenverkehrsrechtliche Anordnungen insbesondere zur Beschränkung von Zufahrten und zur Anlage von Pop-up-Radwegen oder Zebrastreifen geprüft. Das Land wird dazu aufgefordert, sich für eine **Anpassung der StVO** einzusetzen, um den Städten mehr Gestaltungsmöglichkeiten zum Schutz des Rad- und Fußverkehrs zu geben.

Der Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad wird nur gelingen, wenn **bessere Stadt-Umland-Radverbindungen** geschaffen werden. Für Radwege entlang Bundes- und Landesstraßen sind die Städte allerdings nicht zuständig und haben daher keine Handlungsmöglichkeiten. Aus diesem Grund wird an das Land appelliert, die Vorgaben des Bundes zur Anlage von Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen aus dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) 12/2020¹⁴, wie in Hessen, Baden-Württemberg und Brandenburg bereits geschehen, auch für die Landesstraßen in Rheinland-Pfalz einzuführen und folglich bei jeder Baumaßnahme an Landesstraßen zu prüfen, ob ein geeigneter Radweg vorhanden ist oder angelegt werden kann. Zur Verringerung eines zusätzlichen Flächenbedarfs, zur Vermeidung eines Eingriffs in sensible Gebiete und/oder um die kürzere oder topografisch günstigere Wegeverbindung realisieren zu können, ermöglicht der Bund zudem, dass vorhandene Wege wie kommunale Wirtschaftswege in die Planung von Radwegen an Bundesstraßen einbezogen werden können und – hierauf ist explizit hinzuweisen – deren Ausbau in der für die kombinierte Nutzung erforderlichen Breite vom Bund finanziert und die Mehrkosten für Unterhaltung und Betrieb gegenüber der Kommune als Wegeeigentümer abgelöst werden (Nr. 4 ARS 12/2020). Mit einer Einführung des ARS 12/2020 für Landesstraßen würde das Land sein Ziel der Radwegförderung ernst nehmen.

¹⁴ Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) 12/2020: Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - Fortschreibung der Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes.

Der Bau von neuen Radwegen erfordert zum Teil erhebliche Planungsleistungen. Bei der Förderung nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) kann allerdings die Planungsleistung eines Ingenieurbüros nicht finanziert werden. Bis Ende 2023 besteht zwar die Möglichkeit, Planungsleistungen Dritter über das Sonderprogramm des Bundes gefördert zu bekommen, jedoch muss das Land sicherstellen, dass – wie zum Beispiel in Baden-Württemberg und Hessen – eine **dauerhafte Förderung auch für Planungsleistungen und Ausgaben für Projektsteuerung** geschaffen wird. Zudem bedarf es im Vergleich zu den Standardradwegen der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV) im Einzelfall regelmäßig **höherer Radwegebreiten** zum Beispiel für Radschnellwege, Pendlerradrouen aber auch für den radfahrgerechten Ausbau von ländlichen Wegen. Auf diese Weise kann den gestiegenen Anforderungen durch unterschiedliche Geschwindigkeiten, Kipp- und Bremsverhalten und Breiten (Lastenräder) gerecht zu werden und mit Blick auf die Nutzung von ländlichen Wegen eine sichere kombinierte Nutzung unterschiedlicher Verkehre ermöglicht werden.

Die rheinland-pfälzischen Städte setzen intensiv auf neue digitale Mobilitätsangebote. Hierzu gehören vor allem **Car- und Bikesharing-Angebote**, die gemeinschaftlich genutzt und zum großen Teil bereits elektrisch angetrieben werden. Umfangreiche Sharing-Angebote können in Kombination mit einem starken ÖPNV den Umstieg der Bürger:innen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erheblich fördern und auch außerhalb der Innenstadt ein Leben ohne privaten (Zweit-)Pkw ermöglichen.

Das Mobilitätsverhalten wird schon in der Kindheit geprägt. Selbstständiges Verhalten im öffentlichen Raum und das frühzeitige Erlernen einer schonenden Mobilität sollen durch den Aufbau eines **schulischen Mobilitätsmanagements** gefördert werden. Mit Hilfe eines schulischen Mobilitätsmanagements soll der Verkehr zur bzw. von der Schule sicherer und umweltfreundlicher gestaltet und insbesondere bei Jugendlichen ein bewusstes Mobilitätsverhalten gefördert werden. Die Städte wünschen sich hierfür Finanzierungshilfen des Landes zur Einrichtung und zum Unterhalt entsprechend fachlicher Stellen sowie einer externen Moderation.

Die Förderung der Nahmobilität gelingt am besten, wenn alle Akteure zusammenarbeiten und regelmäßig im Austausch miteinander stehen. Es sollte daher – wie bereits im Koalitionsvertrag der Landesregierung vorgesehen – eine **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK)** mit der Unterstützung des Landes gegründet werden. Dieser Wunsch wurde bereits von einigen Städten gemeinsam an das Land herangetragen. Die AGFK soll als Ansprechpartnerin für die Stadtverwaltung, Landesbehörden und Institutionen dienen und das Know-how aller Akteure bündeln und zur Verfügung stellen. Perspektivisch ist anzustreben, die Belange des Fußverkehrs in die AGFK zu integrieren. Arbeitsgemeinschaften zum Fahrradverkehr bestehen in verschiedenen Formen bereits in elf Bundesländern, die Erfahrungen hierzu sind durchweg sehr positiv.

Um den verbleibenden motorisierten Verkehr so emissionsarm wie möglich zu gestalten, setzen die Städte bei der Beschaffung ihrer Fahrzeuge auf **alternative Antriebsformen** und auf mehr verlässliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Um **verlässliche Lademöglichkeiten** zur Verfügung zu stellen, sollte für die Nutzer:innen der Elektrofahrzeuge die **Möglichkeit zur verbindlichen Buchung** geschaffen werden. Die Städte befürworten es, wenn bei bestimmten Gebäuden im Zuge von Neubaumaßnahmen und grundlegenden Sanierungen Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden. Das Bundesziel von einer Million **öffentlich zugänglichen Ladesäulen** wird ohne die Unterstützung durch die Kommunen nicht gelingen. Ein großes Augenmerk muss auch auf Lademöglichkeiten im **halböffentlichen**

Bereich liegen. Stadtwerke sind, ohne dass die Errichtung von Ladeinfrastruktur eine kommunale Pflichtaufgabe ist, vielerorts in Vorleistung gegangen. Die Städte unterstützen beim Finden geeigneter Flächen, genehmigen und forcieren den Aufbau von Ladeinfrastruktur und sorgen mit kommunalen Fuhrparks für Sichtbarkeit alternativer Antriebe im Stadtbild.

Einige Städte möchten die Mobilität in den Quartieren verbessern und führen entsprechende Projekte zum Beispiel zur Errichtung von Mobilitätsstationen durch. Allerdings bestehen noch viele Unklarheiten bezüglich der Zuständigkeiten und der rechtlichen Regelungen. Innerhalb der Verwaltung müssen Zuständigkeiten aufwendig geklärt und Lösungen für die Einbeziehung der lokalen Energieversorger gefunden werden. Damit neue Projekte nicht an den Umsetzungshürden scheitern, sollten entsprechende Unterstützungsangebote geschaffen und mit Blick auf Pilotprojekte rechtliche Erleichterungen (zum Beispiel im Bereich der Vergabe) gewährt werden.

Für einen koordinierten Aufbau der Ladeinfrastruktur in Kommunen bittet die Bundesregierung im Masterplan Ladeinfrastruktur die Länder, Stellen für Elektromobilitätsmanager:innen zu schaffen. Das Land sollte aus Sicht der rheinland-pfälzischen Städte dieser Bitte nachkommen und eine gezielte Förderung von **kommunalen Elektromobilitätsmanager:innen** einführen.

Eine spezielle Koordinierung wird auch für die **City-Logistik** immer dringlicher. Es ist abzusehen, dass das bereits überdurchschnittliche Wachstum des Onlinehandels unter anderem durch den Ausbau der Lebensmittellieferdienste noch deutlich zunehmen wird. Das Volumen des deutschen Onlinehandels betrug 2020 zwischen 80 und 88 Milliarden Euro, was einer Verdoppelung im Vergleich zu 2019 entspricht. Berechnungen gehen von einer weiteren Steigerung auf 120 bis 141 Milliarden Euro bis 2024 aus.¹⁵ Damit der steigende Lieferverkehr die Innenstädte nicht noch mehr mit Abgasen belastet und keine Lieferwagenstaus entstehen, wollen die Städte in Rheinland-Pfalz zusammen mit den Kurier-Express-Paket-Dienstleistern umweltfreundliche Lösungen für die „letzte Meile“ erarbeiten. Für den Aufbau einer nachhaltigen City-Logistik bedarf es aber noch mehr Pilotprojekte, die Konzepte und Standards für eine intelligente und zukunftsfähige Belieferung der Endkunden erarbeiten.

- Die Städte insistieren auf ein klares Bekenntnis des Landes zur finanziellen Verantwortung für ein verbessertes ÖPNV-Angebot und der Notwendigkeit eines zusätzlichen finanziellen Engagements.
- Bestehende oder zukünftige Nahverkehrsangebote, die über die Vorgaben des Landesnahverkehrsplans hinausgehen, dürfen nicht durch die Kommunalaufsicht als unzulässige freiwillige Leistung bei defizitärem Haushalt beanstandet werden. Hier muss ein entsprechendes Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und für Sport sowie der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion hergestellt werden.
- Die Städte fordern eine Anpassung der Stellplatzregelung in der Landesbauordnung, um ein flexibles Instrument der Verkehrsplanung an die Hand zu bekommen.
- Um die klimapolitischen Ziele erreichen zu können, wird ein eigenständiges Landesförderprogramm für Batterie-, Wasserstoff- und Hybridbusse mit einem möglichst hohen Finanzierungsanteil des Landes erforderlich. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des „Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive (EU-Richtlinie 2019/1161).

¹⁵ IFH KÖLN GmbH, Pressemitteilung zum „Branchenreport Onlinehandel 2020“, online: <https://www.ifh-koeln.de/rekordzahlen-fuer-onlinehandel-wachstum-2024-bis-auf-141-milliarden-euro/> (letzter Zugriff am 19.04.2021).

- Das Land ist aufgefordert, im Bundesrat für eine Novelle der StVO einzutreten und den Städten damit mehr Handlungsräume zur Umsetzung von lokalen Maßnahmen zu geben.
- Um den Radverkehr zu stärken, empfehlen die Städte ausdrücklich die Einführung des ARS 12/2020 für Landesstraßen und dringen auf die Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) unter Beteiligung des Landes. Außerdem müssen externe Planungsleistungen und Projektsteuerung von Radwegvorhaben sowie erforderliche Mehrbreiten auch über Landesmittel dauerhaft gefördert werden können.
- Die rheinland-pfälzischen Städte sehen im Aufbau eines schulischen Mobilitätsmanagements einen wichtigen Beitrag zur Förderung eines umweltbewussten Mobilitätsverhaltens. Hierfür wird finanzielle Unterstützung des Landes erforderlich.
- Der Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur muss durch das Land durch eine Förderung von kommunalen Elektromobilitätsmanager:innen unterstützt werden.

8. Klimagerechte Infrastruktur der Ver- und Entsorgung

Die kommunalen Ver- und Entsorger stehen vor der Herausforderung, ihre Infrastruktur an die Auswirkungen des Klimawandels anzupassen. Bisher konnten Ver- und Entsorgungsausfälle zwar vermieden werden, die erwarteten Klimaveränderungen können sich aber auf die kommunale Wasserversorgung und Abwasserentsorgung langfristig auswirken.

Es gibt in Deutschland noch keine flächendeckende Wasserknappheit, dennoch beeinflussen die langen Trockenperioden das Wasserangebot negativ. Wegen der Trockenheit führen die Flüsse und Bäche zu wenig Wasser, fallen teilweise sogar trocken. In der Folge muss immer mehr Grundwasser zur allgemeinen Wasserversorgung herangezogen werden. Diese Entwicklung wird in den heißen Sommermonaten aufgrund steigendem Wasserbedarf der Landwirtschaft und privaten Haushalte verstärkt. Im Jahr 2020 ist der Tagesverbrauch an Trinkwasser im Bundesdurchschnitt pro Person von etwa 120 Litern um bis zu 80 Prozent und mehr gestiegen, da viele Personen ihren Urlaub daheim im Garten mit eigenem Pool verbracht haben.¹⁶ In Rheinland-Pfalz fällt der Pro-Kopf-Anstieg noch nicht so deutlich aus, dennoch überprüfen die Städte vorsorglich kontinuierlich zusammen mit ihren Eigenbetrieben und kommunalen Unternehmen die **Leistungsfähigkeit des Versorgungssystems** und regen bei Bedarf **neue Verbundstrukturen** an. Sollte einmal nicht genug Wasser für alle Verbraucher zur Verfügung stehen, muss die **öffentliche Trinkwasserversorgung** entsprechend den Regelungen des Landeswassergesetzes grundsätzlich Vorrang erhalten. Die Konkurrenz um Wasser kann nach Ansicht der Städte auch durch einen verantwortungsvollen Umgang mit der Ressource Wasser entschärft werden. Zur **Sensibilisierung der Bevölkerung** müssen jedoch noch mehr Aufklärungskampagnen stattfinden. Denn nur wenn alle Verbraucher ihren Wasserverbrauch prüfen und auf das Notwendige reduzieren, können in den heißen Sommermonaten alle gerecht mit Wasser versorgt werden.

Zusätzlich zur Anpassung der Versorgungsinfrastruktur werden angesichts zunehmender Starkregenereignisse die Entwässerungssysteme einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen und bei Bedarf optimiert. In Neubaugebieten wird auf getrennte Kanalisations- und dezentrale Entwässerungssysteme unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik

¹⁶ Deutscher Städte- und Gemeindebund, Stresstest für die Wasserversorgung: Kluge Strategien erforderlich, online: <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Aktuelles/2020/Trinkwasserversorgung%20in%20Deutschland%20ist%20sichergestellt/> (letzter Zugriff am 19.04.2021).

gesetzt, um die Kanalisation mitsamt den Kläranlagen zu entlasten und bei Starkregen verhindern zu können, dass Schmutzwasser austritt. Zusätzlich, den Zielen der Wasserrahmenrichtlinie widersprechende, Belastungen der Gewässer im Zuge von Direkteinleitungen wird vorgebeugt. So wird in Siedlungsbereichen sowie problematischen Bereichen wie Gewerbegebieten mit grundsätzlich schadstoffbelasteten Oberflächenwasserableitungen eine zusätzliche Belastung der Gewässer durch dezentrale oder ortspezifische Vorbehandlung vermieden.

Der Fokus liegt aber nicht nur auf **der Abwasserkanalisation und Straßenentwässerung**, sondern auch im Aufbau einer **wassersensiblen Stadtentwicklung**, die einen schadlosen Abfluss von Extremniederschlägen im bebauten Bereich berücksichtigt und Überflutungsflächen sowie Rückhaltungsmöglichkeiten (Stichwort: Schwammstadt) – einhergehend mit der Begünstigung der notwendigen Verdunstung – schafft. Hierfür muss die graue Infrastruktur auch durch Dächer-/Fassadenbegrünung, Freiflächen und Wasserflächen immer grüner und blauer werden (→ [Nr. 3](#)).

Eine erfolgreiche Starkregenvorsorge kann nur gelingen, wenn alle betroffenen Akteure wie der Rettungsdienst, die Stadtverwaltung, Ver- und Entsorgungsbetriebe, Hauseigentümer:innen und die Wirtschaft ein Netzwerk bilden, zum Beispiel im Rahmen einer Arbeitsgruppe Klimaanpassung. Die rheinland-pfälzischen Städte schließen sich daher der gemeinsamen Forderung der kommunalen Bundesverbände und des Verbandes kommunaler Unternehmen an, finanzielle Mittel zur Gründung und Pflege von lokalen **Starkregennetzwerke** bereitzustellen, um praxisnahe Handlungsanleitungen erarbeiten, aktualisieren und diese in der Bevölkerung kommunizieren zu können.

- Die kommunale Wasserwirtschaft ist ein wichtiger Bestandteil der Daseinsvorsorge. Es ist wichtig, dass ihre Infrastruktur zukunftsfest und krisensicher ausgestaltet werden kann. Die Abwasserentsorgung und Wasserversorgung müssen für die Bürger:innen bezahlbar bleiben, weshalb Bund und Land zur stärkeren finanziellen Unterstützung aufgefordert werden.
- Die Städte verlassen sich darauf, dass die öffentliche Trinkwasserversorgung privilegiert behandelt wird und wünschen sich Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit und der Umsetzung eines Starkregennetzwerkes.

9. Vorausschauender Hochwasserschutz

Die mit dem Klimawandel einhergehenden Extremwetterereignisse führen vermehrt zu verheerenden Überschwemmungen durch Hochwasser an Flüssen. Um die Folgen der Hochwasser zu mildern, aktualisieren die rheinland-pfälzischen Städte ihre bestehenden **Hochwasservorsorgekonzepte** regelmäßig und leiten erforderliche Maßnahmen ein. Elementar für die Hochwasservorsorge sind **präzise Datengrundlagen** wie Unwetterwarnungen, Ergebnisse zusätzlicher Messpegel oder Niederschlagsabflussmodelle. Nur mit diesen Informationen können Risikobereiche identifiziert und entschärft werden.

Ein Schwerpunkt der Hochwasservorsorge liegt in der **Sicherung und Herstellung von Rückhalteflächen** als Ergänzung zum technischen Hochwasserschutz. Hierfür werden bestehende Überschwemmungsgebiete geschützt und begradigte Gewässerläufe renaturiert. Mit solchen naturbasierten Lösungen werden nicht nur Anpassungsmaßnahmen umgesetzt; vielmehr wird auch die Artenvielfalt erhöht und damit ein Beitrag zur Erreichung der Biodiversitätszielen geleistet sowie der wasserrechtlichen Verpflichtung zur Herstellung eines guten ökologischen Zustand Rechnung getragen. Um den Hochwasserschutz von Grund auf zu stärken, ist die

Förderung natürlicher Gewässerentwicklung als übergeordnetes Ziel zu sehen. Bereits viele Beispiele von Maßnahmen, die der Gewässerrenaturierung und der natürlichen Gewässergestaltung dienen und dienten, zeugen von erfolgreichen Effekten auf das Hochwasser- und Starkregenmanagement.

Allerdings stoßen die rheinland-pfälzischen Städte beim Erwerb der hierfür benötigten Flächen zunehmend auf Schwierigkeiten. Den Städten müssen daher mehr **Möglichkeiten zum Erwerb von Flächen** zur Verfügung gestellt werden. Hierzu gehören zum Beispiel die Anpassung der haushaltsrechtlichen Bestimmungen, die Schaffung von fairen Konditionen für den Ankauf, die Einrichtung eines Bodenfonds sowie die Möglichkeit eines Vorkaufsrechts für multifunktionale Flächen zur Klimaanpassung auch im innerstädtischen Bereich.

Zum Hochwasserschutz kann auch eine **Fortentwicklung der Gewässerunterhaltung** beitragen, denn die gewässerunterhaltungspflichtigen Städte sind insbesondere verpflichtet, das Gewässer in einem Zustand zu erhalten, der hinsichtlich der Rückhaltung von Wasser den wasserwirtschaftlichen Bedürfnissen entspricht. Eine moderne Gewässerunterhaltung gerät jedoch oft in Konflikt mit den Interessen der Land- und Forstwirtschaft oder mit Infrastrukturanlagen wie Verkehrswegen. Die Städte setzen daher auf einen **intensiven Kommunikationsaustausch** mit den betroffenen Akteuren.

Retentionsorientierte Land- und Forstwirtschaft kann einen großen Beitrag zur Drosselung von Abflusswegen und für gezieltes Abflussmanagement leisten und Abflussmengen in den Ortschaften reduzieren. Die Maßnahmen sind allerdings nicht immer bekannt oder wirtschaftlich attraktiv für die Flächenbetreiber. Die Städte in Rheinland-Pfalz setzen sich daher für mehr Beratungs- und Unterstützungsangebote für die Land- und Forstwirtschaft sowie für eine Förderung von entsprechenden Maßnahmen zur Rückhaltung ein.

Um nachhaltige Hochwasser- und Starkregenvorsorge zu ermöglichen, binden die Städte diese Aspekte in die Stadtentwicklungsplanung konsequent ein. Denn durch eine Berücksichtigung in der Bauleitplanung sowie bei Sanierungs- und Erneuerungsprojekten (vor allem Straßenplanung, Sickerflächen, Bauten in Gewässernähe) können Hochwasserrisiken gezielt reduziert werden.

Mit dem Bewusstsein, dass Hochwasser nicht an den Gemeindegrenzen Halt macht, schließen sich die rheinland-pfälzischen Städte mit den Gemeinden eines Einzugsgebiets zu **Hochwasserpartnerschaften** zusammen und bauen **Kooperationsnetzwerke** mit allen relevanten Akteuren auf. Die Maßnahmen werden eng mit den Nachbargemeinden abgestimmt und erfolgen auf diese Weise effizient und solidarisch.

Da die meisten Hochwasserschäden letztlich an Gebäuden entstehen, werden die Bevölkerung und die ortsansässige Wirtschaft umfassend in den Hochwasserschutz eingebunden. Im Zentrum steht die Verbesserung der privaten Eigenvorsorge. Mit **gezielter Öffentlichkeitsarbeit** machen die rheinland-pfälzischen Städte aktuelles Datenmaterial soweit wie möglich zugänglich und klären die Betroffenen umfangreich auf. Allerdings müssen hierfür noch Lösungen mit dem Landesdatenschutzbeauftragten gefunden werden, da eine Veröffentlichung von Karten aus datenschutzrechtlichen Gründen bisher nicht immer möglich ist.

- Vom Hochwasser sind alle gleichermaßen getroffen. Es müssen alle Akteure an einem Tisch sitzen, um gemeinsam größere Schäden zu vermeiden. Information und Ermutigung der Zivilbevölkerung und Wirtschaft werden als Voraussetzung für einen gelungenen Hochwasserschutz gesehen.

- Zur Förderung einer retentionsorientierten Land- und Forstwirtschaft werden mehr Beratungs- und Unterstützungsangebote für die Land- und Forstwirtschaft erforderlich.
- Das Land muss den Städten eine aktive Bodenpolitik ermöglichen und hierfür geeignete Instrumente zur Verfügung stellen.
- Die Förderquote für Maßnahmen zur Umsetzung der Hochwasser- und Starkregenvorsorgekonzepten muss für finanzschwache Kommunen erhöht werden.

10. Zukunftsgerichtete kommunale Haushaltswirtschaft

Bisher gehören die meisten Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen zum **freiwilligen Aufgabenbereich** der Kommunalverwaltungen. Somit besteht immer das Risiko, dass vor allem in finanziell schlecht ausgestatteten Städten die Kommunalaufsicht Maßnahmen als unzulässige freiwillige Leistung bei defizitärem Haushalt beanstandet oder an anderer Stelle wie im Bereich Kultur und Sport eingespart werden muss. Ein Mehr an Klimaschutz sollte jedoch nicht zulasten der anderen freiwilligen städtischen Tätigkeitsbereiche – vor allem der Angebote der Städte an ihre Bevölkerung – gehen, sondern als Aufgabe im öffentlichen Interesse zum Wohl der Allgemeinheit finanziell von Land und Bund unterstützt werden.

Die Förderung von Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung muss unbürokratisch und transparent gestaltet werden und möglichst wenig städtische Ressourcen binden. Eine **ressortübergreifende digitale Förderdatenbank** auf Landesebene könnte den Zugang zur Förderung vereinfachen und erheblich zur Übersichtlichkeit der Förderlandschaft beitragen.

Allerdings kann aufgrund der finanziell und personell angespannten Lage in einigen Städten, die alleinige Lösung nicht in der finanziellen Unterstützung durch Förderprogramme gefunden werden. Denn selbst ein geringer Eigenanteil stellt die Städte bereits vor das Problem, dass die Haushaltsmittel hierfür nicht genehmigt werden. Außerdem beinhalten die Förderprogramme teilweise sehr restriktive Bedingungen (z. B. Ausschluss der Förderfähigkeit von Anschlussmaßnahmen bei verstetigtem Klimaschutzmanagement oder unzulässige Doppelförderung), kurze Fristen zur Abgabe von Anträgen und verursachen einen hohen Bearbeitungs- und Dokumentationsaufwand, sodass die Wahrnehmung der Förderung auch bei sehr hohen Förderanteilen am fehlenden Personal in den Stadtverwaltungen scheitert.

Neben der Ausstattung der Städte mit zusätzlichem Personal müssen daher dringend **neue Wege der Finanzierung** der Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung gefunden werden.

Damit die Städte verstärkt in Klimaschutzmaßnahmen investieren können, sollte die Aufnahme von **Investitionskrediten** selbst dann ermöglicht werden, wenn die Städte über keine oder unzureichende Eigenmittel verfügen.

Ein Beispiel: In Brandenburg gibt es einen gemeinsamen Erlass des Ministeriums für Wirtschaft und Europaangelegenheiten und des Ministeriums des Innern zu Kommunalkrediten für rentierliche Maßnahmen in den Bereichen der Energieeinsparung/Energieeffizienz und Erneuerbare Energien vom 17. April 2012. Hiernach erhalten Kommunen mit einem Haushaltssicherungskonzept oder in der vorläufigen Haushaltsführung unter bestimmten Voraussetzungen „die Möglichkeit, kreditfinanzierte Maßnahmen in den Bereichen Energieeinsparung/Energieeffizienzsteigerung und Erneuerbare Energien zu realisieren. Beispiele sind:

- Wärmedämmmaßnahmen und Einbau moderner Heizungstechnologien in öffentlichen Gebäuden,

- Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED-Technik,
- Errichtung von thermischen Solaranlagen und Photovoltaikanlagen auf kommunalen Gebäuden,
- Installation von BHKW in kommunalen Gebäuden zur Strom- und Wärmebereitstellung,
- gegebenenfalls die Errichtung von Windenergieanlagen und Photovoltaik-Freiflächenanlagen.

Damit können durch Energieeinsparung und durch Nutzung der Erneuerbaren Energien Beiträge zur Haushaltskonsolidierung geleistet werden. Zusätzlich wird der Klima- und Umweltschutz unterstützt und bewirkt letztendlich auch eine Vorbildfunktion der Gemeinde.“ Eine Möglichkeit der Kreditaufnahme für rentierliche Maßnahmen trotz negativem Finanzspielraum oder negativem Jahresergebnis gibt es auch in Schleswig-Holstein.¹⁷

Ein weiteres Beispiel zur Finanzierung von Energiesparmaßnahmen besteht in dem Instrument des **Intracting**. Intracting ist dabei im Gegensatz zum Contracting eine rein verwaltungsinterne Finanzierungsmaßnahme ohne die Beteiligung von Dritten. Beispielfhaft kann hier das Vorgehen der Stadt Weimar dienen:

Der Stadtrat der Stadt Weimar hat in 2017 beschlossen, dass das Intracting-Konzept zur Umsetzung von investiven Energiesparmaßnahmen und zur langfristigen Entlastung des Haushalts eingeführt und umgesetzt wird. Hierfür wurde eine Anschubfinanzierung in Höhe von jeweils 150.000 Euro ist für die Jahre 2017 bis 2021 bereitgestellt.¹⁸ „Ziel des sog. Intracting ist es, in kurzer Zeit viel Energie einzusparen und dabei möglichst auf umweltverträglichere Technologien umzusteigen: In einem im Vermögenhaushalt eingerichteten Fonds wird zunächst über mehrere – i.d.R. 5 Jahre - eine Anschubfinanzierung zur Verfügung gestellt. Damit werden Energieeffizienzmaßnahmen finanziert, die eine geringe Amortisationszeit aufweisen. Die mit den Energieeffizienzmaßnahmen erzielten Einsparungen fließen in den Energieeinsparfonds zurück – und zwar nur so lange bis die Investition refinanziert ist. Danach tragen sie zur Entlastung des Haushaltes bei. Die in den Fonds zurückfließenden Gelder stehen für weitere Investitionen in Energieeffizienzmaßnahmen zur Verfügung. Somit entsteht ein revolvingener Energieeinsparfonds, der nach der 5-jährigen Anschubfinanzierung keiner weiteren Finanzierung aus dem Haushalt mehr bedarf. (...) Folgende Maßnahmen haben im Allgemeinen relativ kurze Amortisationszeiten und sind daher prinzipiell für das Intracting geeignet:

- Austausch von Wärmeerzeugeranlagen
- Modernisierung der Regelungstechnik
- Beleuchtung (Einbau von LED Innen- und Hallenbeleuchtung, Straßenbeleuchtung)
- Installation von PV-Anlagen zur Eigenstromversorgung.“¹⁹

Die Beispiele zeigen, dass es verschiedene Möglichkeiten zur Finanzierung von Klimaschutzmaßnahmen gibt, für deren Anwendung jedoch noch Regelungen seitens des Landes erforderlich werden, damit auch bei schwieriger Haushaltslage die Finanzmittel hierfür zur Verfügung gestellt werden können.

Die Städte in Rheinland-Pfalz wollen die Aufwendungen für Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung ferner über die **Zweckbindung** von bestimmten, im sachlichen

¹⁷ Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten Schleswig-Holstein, Runderlass zu §§ 85, 95 g der Gemeindeordnung – Kredite, 23. Januar 2017, Ziffer 2.3.

¹⁸ Stadt Weimar, Drs-Nr. 2017/031/V, online: https://stadt.weimar.de/fileadmin/redaktion/Dokumente/umwelt/Energie/2017_031_V_Intracting.pdf (letzter Zugriff am 26.05.2021).

¹⁹ Stadt Weimar, Konzept zur Einführung eines Innerstädtischen Contracting (sog. Intracting) in der Stadtverwaltung Weimar vom 26.01.2017, online: https://stadt.weimar.de/fileadmin/redaktion/Dokumente/umwelt/Energie/2017_031_V_Konzept.pdf (letzter Zugriff am 26.05.2021).

Zusammenhang stehenden Erträgen finanzieren. Denkbar ist beispielsweise eine Verwendung der Gebühren aus der Parkraumbewirtschaftung zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots. Derzeit werden solche Zweckbindungen in verschuldeten Städten von der Kommunalaufsicht jedoch nicht genehmigt, die Erträge müssen stattdessen zur Schuldentilgung verwendet werden.

Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung werden lokal umgesetzt, tragen aber dazu bei, Großschadensereignisse von mindestens regionaler Bedeutung zu verhindern oder zu mindern. Aus diesem Grund sollten die Gemeinschaftsaufgaben in Art. 91a Grundgesetz, die von Bund und Ländern hälftig finanziert werden, um eine weitere Gemeinschaftsaufgabe des Klimaschutzes und der Klimaanpassung ergänzt werden. Auf diese Weise kann der Bund dauerhaft und planbar die Finanzierung dieser Maßnahmen mitgetragen werden.

- Das Land wird aufgefordert, zukunftsfähige Finanzierungsmöglichkeiten für Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung auch für finanzschwache Städte und Gemeinden zu schaffen und Zweckbindungen von bestimmten Erträgen zuzulassen.
- Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung dürfen nicht durch die Kommunalaufsicht als unzulässige freiwillige Leistung bei defizitärem Haushalt beanstandet werden. Hier muss ein entsprechendes Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern und für Sport sowie der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion hergestellt werden.
- Die Städte wünschen sich vom Land, dass es sich für eine Aufnahme der Aufgabe Klimaschutz und Klimaanpassung als Gemeinschaftsaufgabe ins Grundgesetz einsetzt.
- Nur eine auskömmliche Finanzausstattung sichert den Städten die Freiheit, ohne Kürzungen durch die Kommunalaufsicht die für sie passenden Maßnahmen in den Bereichen Klimaschutz und Klimaanpassung zu planen und umzusetzen. Zudem können die Städte ihre volle Handlungsfähigkeit nur dann zurückgewinnen und damit die Herausforderungen des Klimawandels nur dann bewältigen, wenn die Problematik der erdrückend hohen Altschulden nachhaltig gelöst ist. Aus diesem Grund wird an das Land appelliert, eine dem Selbstverwaltungsrecht entsprechende eigenverantwortliche Aufgabenerfüllung der Kommunen zu ermöglichen und hierfür eine ausreichende und angemessene Finanzausstattung zu schaffen.