



EIFELKREIS  
BITBURG-PRÜM

# Klimaschutzkonzept der Verbandsgemeinde Bitburger Land sowie der zugehörigen Ortsgemeinden



## - Maßnahmenkatalog -

Gefördert durch:



### Nationale Klimaschutzinitiative

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium seit 2008 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen, Kommunen oder Bildungseinrichtungen.



Abwasser - Nutzung von Dächern und Freiflächen für PV			
<b>Handlungsfeld:</b> AB	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P1
<b>Ausgangslage:</b> Die Eignung von Kläranlagendach- und freiflächen sollte zusammen mit anderen verfügbaren kommunalen Flächen geprüft werden. Ziel wäre es, weitere PV-Anlagen zu errichten, wobei den wirtschaftlich und ökologisch sinnvollsten Maßnahmen durch Priorisierung Vorrang eingeräumt werden kann.			
<b>Beschreibung:</b> Mit Dach- und Freiflächen-PV kann die Energieversorgung der Anlagen teilweise aus eigener Hand und somit versorgungssicher stattfinden.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Eigenversorgung und Autarkie erhöhen, Netz schonen, Kosten sparen.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Werke	
<b>Zielgruppe:</b> Gewerbe, Bürger		<b>Wirkungstiefe:</b> hoch	
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Invest in Anlagentechnik			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Förderung i. V. m. nationaler Klimaschutzinitiative		<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €	
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel		<b>Reg. Wertschöpfung:</b> sehr hoch	
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Nutzung des Abwärmepotenzials des kommunalen Abwassers in den öffentlichen Kanalsystemen			
<b>Handlungsfeld:</b> AB	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Bisher wird Abwasser als Wärmequelle nicht in Betracht gezogen.			
<b>Beschreibung:</b> Die Gemeinden sollen dafür sensibilisiert werden, bei der Ausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen Wärme aus Abwässern als Heizwärmequelle in Betracht zu ziehen. Dies ist zugleich eine Maßnahme des Gewässerschutzes.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Höhere Nutzung der thermischen Energiepotenziale, geringere thermische Umweltbelastung.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Stadt, Orts- und Verbandsgemeinden, Werke	
<b>Zielgruppe:</b> Gewerbe, Bürger			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Voruntersuchungs- und Satzungsgebungsaufwand			
<b>Finanzierungsansatz:</b> - Fördermittel - Kommunale Werke			<b>Investitionen:</b> hoch 50 - 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Effizienzmaßnahmen an Kläranlagen und Trinkwasserversorgung (Energieeffizientere Belüftung, Pumpentechnik, Beleuchtung, Zusammenlegung von Kläranlagen, Einsatz von Batteriespeichern, Kappung von Leistungsspitzen)			
<b>Handlungsfeld:</b> AB	<b>Nummer:</b> 3	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<p><b>Ausgangslage:</b> Nachdem die Ergebnisse der bereits für alle Kläranlagen beauftragten Potenzialstudien vorliegen sollen ineffiziente Pumpen, Lüfteranlagen und Beleuchtungsanlagen energetisch saniert werden. Da alle Kläranlagen zu klein sind, um den anfallenden Klärschlamm vor Ort unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten anaerob zu stabilisieren (Faulturm), ist die Möglichkeit der Energie-Eigenbedarfsdeckung auf Errichtung und Betrieb von Photovoltaik-Anlagen begrenzt.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Ziel ist es, durch effiziente Technik den Energiebedarf pro gereinigte Abwassermenge zu minimieren.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Maximierung der Energieeffizienz für Kleinanlagen ohne anaerobe Schlammstabilisierung sowie deren Beleuchtung,</li> <li>- Peak-Shaving, Netz schonen, Kosten für eingekauften Strom sparen und in Nachhaltigkeit investieren,</li> <li>- Optimierung und intelligente Steuerung der Lastprofile von Trinkwasseranlagen (KNE AöR ist in diesem Bereich bereits aktiv)</li> </ul>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Werke	
<b>Zielgruppe:</b> Gewerbe, Bürger			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Invest in Maschinenteknik			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Förderung i. V. m. Potenzialstudie			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, hoch (da wo noch Potenziale sind)	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, hoch (da wo noch Potenziale sind)	<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%	
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Hochwasserschutz- und Starkregenkonzepte beantragen und betreuen			
<b>Handlungsfeld:</b> AK	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Konzept	<b>Priorisierung:</b> P1
<p><b>Ausgangslage:</b> Mit fortschreitendem Klimawandel werden Hochwasser- und Starkregenereignisse weiter zunehmen. Mit Blick auf die Hochwasserereignisse im Juli 2018 und im Juli 2021, von denen die VG Bitburger Land stark betroffen waren, ist eine systematische Erstellung von Vorsorgekonzepten notwendig. Diese Konzepte sollten sich mit dem Themen Hochwasserschutz und Starkregen auseinandersetzen. Für einige bereits 2018 besonders betroffene Gemeinden wie Ordorf, Dudeldorf, Ehlenz, Ließem, Rittersdorf oder Grandsdorf wurden bereits Konzepte fertiggestellt oder in Auftrag gegeben.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Nach dem Hochwasserereignis 2021 ist ein neues Förderprogramm aufgelegt worden. In diesem sind u.a. für Hochwasserschutzkonzepte Zuschüsse von bis zu 90% vorgesehen. Eine besonders wichtige Maßnahme ist die Renaturierung von Gewässern.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Um im Ernstfall gerüstet zu sein, sollen folgende Punkte untersucht werden: Vermeidung neuer Risiken, Reduktion bestehender Risiken und die Reduktion nachteiliger Folgen während und nach einem Hochwasser / Starkregen.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Gemeinden, Bürger			<b>Wirkungstiefe:</b> hoch
<p><b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Differenz zu geförderten Kosten (Konzeptkosten abhängig von Größe der Ortschaft)</p>			
<b>Finanzierungsansatz:</b> - Fördermittel - eigener Haushalt			<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Personalstelle für Klimaanpassungsmanagement schaffen			
<b>Handlungsfeld:</b> AK	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Personalentwicklung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Schwerpunkt liegt in der VG Bitburger Land vorerst auf der Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept. Sollte im laufenden Verfahren festgestellt werden, dass zusätzlicher Bedarf besteht kann über weitere Stellen nachgedacht werden.			
<b>Beschreibung:</b> Die Personalstelle ist verantwortlich für Umsetzung von Maßnahmen die im Zusammenhang mit Klimaanpassungen stehen. Hier müssen entsprechende Förderzeiträume beachtet werden! <a href="https://www.z-u-g.org/aufgaben/foerderung-von-massnahmen-zur-anpassung-an-die-folgen-des-klimawandels/">https://www.z-u-g.org/aufgaben/foerderung-von-massnahmen-zur-anpassung-an-die-folgen-des-klimawandels/</a>			
<b>Ziel und Strategie:</b> Um die Maßnahmen in diesem Bereich umzusetzen ist langfristig eine eigene Personalstelle notwendig.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen, Bürger, Wirtschaft			<b>Wirkungstiefe:</b> hoch
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalkosten ggfls. mit Förderung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> eigener Haushalt ggfls. mit Förderung			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch	
			<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Klimaanpassung in Planungsprozesse und Verwaltungshandeln integrieren			
<b>Handlungsfeld:</b> AK	<b>Nummer:</b> 3	<b>Maßnahmentyp:</b> Verstetigung	<b>Priorisierung:</b> P2
<p><b>Ausgangslage:</b> Während es in den heißen Klimazonen der Erde schon immer einen klimaangepassten Bauen gegeben hat, ist in unseren Regionen ein Umdenken erforderlich, um eine Anpassung an die Folgen des Klimawandels zu erreichen. Es muss eine Umgestaltung auf Quartiers- und Gebäudeebene stattfinden, um eine Verminderung der zukünftigen Belastungen durch die Folgen des Klimawandels zu erreichen. Planungsprozesse müssen so gestaltet werden, dass Belange der Klimaanpassung von Anfang an mitgedacht werden (Umgang mit extremen Niederschlagsereignissen und länger andauernden Hitzeperioden).</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Konsequente Beachtung der Anforderungen bei Planungen und Schaffung der notwendigen Strukturen</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Übergreifend für alle Projekte</p>			
<p><b>Initiator:</b></p>		<p><b>Akteure:</b> Verwaltungen</p>	
<p><b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen, alle Personen/Unternehmen... mit Bauvorhaben</p>			<p><b>Wirkungstiefe:</b> hoch</p>
<p><b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalkosten</p>			
<p><b>Finanzierungsansatz:</b> eigener Haushalt (Personalkosten)</p>			<p><b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €</p>
<p><b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel</p>	<p><b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel</p>		<p><b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%</p>
<p><b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig</p>			<p><b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel</p>
<p><b>Flankierende Maßnahmen:</b></p>			



Hitzeschutzpläne /Hitzeaktionspläne erstellen			
<b>Handlungsfeld:</b> AK	<b>Nummer:</b> 4	<b>Maßnahmentyp:</b> Konzept	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> Aufgrund der eher ländlichen Struktur und zahlreicher weiterer drängenderer Prioritäten wird hier der Bedarf als untergeordneter gesehen.			
<b>Beschreibung:</b> Hitzeaktionspläne sind eine geeignete Grundlage, um präventive wie auch akute Kommunikationsstrategien bei extremen Hitzeereignissen festzuschreiben. Es wird ein integrativer Ansatz verfolgt, der Maßnahmen zum Gesundheitsschutz vereint. Die Maßnahmen umfassen unterschiedliche Zeiträume: während akuter Hitzeperioden, Schutz während des Sommers, Vorbereitung auf dem Sommer, langfristige Entwicklung und Planung Besonders wichtige Maßnahmen: - Begrünung von hitzesensiblen Einrichtungen - Sicherung und Schaffung einer hohen klimatischen Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums - Aufstellen von Trinkwasserspendern			
<b>Ziel und Strategie:</b> Nach den Handlungsempfehlungen des Bundesumweltministeriums für die Erstellung von Hitzeaktionsplänen zum Schutz der menschlichen Gesundheit, ist Ziel eines solchen Plans, „mittels verhaltens- und verhältnispräventiver Maßnahmen die Hitze- und – soweit mit den gleichen Maßnahmen möglich – die UV-Exposition zu reduzieren, um hitze- und UV-bedingten Erkrankungen und möglichen Todesfällen vorzubeugen.“			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Gesundheitsamt des Kreises, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Träger sozialer Einrichtungen, Bauamt/Planungsamt	
<b>Zielgruppe:</b> Bürger, hitzesensible Personen und Einrichtungen			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalkosten			
<b>Finanzierungsansatz:</b> - Fördermittel - eigener Haushalt			<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> sehr hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Aufnahme von nachhaltigen Bewertungskriterien in Vergabeverfahren (Leistungsbeschreibung, Bewertungsmatrix,...)			
<b>Handlungsfeld:</b> BE	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Verstetigung	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> Das Beschaffungswesen orientiert sich derzeit im Wesentlichen an den Investitionskosten der zu beschaffenden Produkte. Die Einbeziehung von Nachhaltigkeitskriterien muss in Zukunft höher gewichtet werden.			
<b>Beschreibung:</b> Über die Anschaffungskosten hinaus sollen weitere Nachhaltigkeitskriterien im Beschaffungswesen berücksichtigt werden. Es soll eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe "Nachhaltige Beschaffung" etabliert werden, die gemeinsam Leitlinien für eine nachhaltige Beschaffung erarbeitet. Hilfestellung durch: - Kompetenzstelle für nachhaltige Beschaffung des BMI - Kompass Nachhaltigkeit (Siegel, Gütezeichen) - Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) - Newsletter UBA "Nachhaltige Beschaffung"			
<b>Ziel und Strategie:</b> Durch Einbeziehung der Klimawirkung / Lebenszykluskosten kann ein erheblicher Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Die kommunale Verwaltung kann eine Vorbildrolle für Bürger, Unternehmen und andere Kommunen einnehmen.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, KSM	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltung		<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig	
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Kosten für evtl. Schulung und Reisekosten, nachhaltige Produkte können häufig etwas teurer erscheinen, da nicht die Lebenszyklus-, sondern nur die Anschaffungskosten betrachtet werden			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt		<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €	
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel		<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch	
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Umstellung des Verpflegungsangebotes auf überwiegend biologische, regionale und vegetarische Lebensmittel in Kantinen der Verwaltungen, Schulen und Pflegeeinrichtungen mit öffentlicher Trägerschaft			
<b>Handlungsfeld:</b> BE	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P3
<p><b>Ausgangslage:</b> Viele verschiedene Gerichte, besonders fleischhaltige, verursachen bei der Produktion eine große Menge an CO<sub>2</sub>. Durch die Verarbeitung überwiegend regionaler und saisonaler Lebensmittel können zudem erhebliche Mengen an Treibhausgasen eingespart werden, da lange Transportwege und die Kühlung entfallen. Es ist zu prüfen ob diese Aspekte bisher bei der Speisenplanung in den Schulen und Kindertagesstätten der VG Bitburger Land umfassend berücksichtigt werden.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Klimagesunde Verpflegung in Kitas und Schulen und sonstigen Einrichtungen bedeutet, dass die Verpflegung nicht nur gesund für die Schüler/Kantinenbesucher ist, sondern auch einen neutralen oder gar positiven Einfluss auf das Klima hat. Da Schulen als Bildungseinrichtungen und häufig auch als Ganztagsinstitutionen einen großen Einfluss auf die Ernährung bzw. Ernährungskompetenz von Kindern und Jugendlichen und darüber hinaus auch auf die Familien haben, ist es durchaus sinnvoll, Maßnahmen hier anzusetzen. Es gilt, das Küchenpersonal der Einrichtungen bzw. der Zulieferer entsprechend zu schulen und klimafreundliche Alternativen zu herkömmlichen Produkten und Einsatzstoffen sowie deren Verarbeitung bekannt zu machen.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Eine klimafreundliche Ernährung (regional, saisonal, hauptsächlich pflanzenbasiert) trägt in großem Maße zur Reduzierung von THG-Emissionen bei. Somit wird ein Vorbildcharakter für andere Einrichtungen und Unternehmen geschaffen.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltung, Personal Schulen			<b>Wirkungstiefe:</b> hoch
<p><b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Klären, ob durch Umstellung Mehrkosten entstehen, und ob dadurch die Essenspreise erhöht werden müssen</p>			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt (Personalkosten)			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> sehr hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Erarbeitung Wasserstoffstrategie			
<b>Handlungsfeld:</b> EE	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Konzept	<b>Priorisierung:</b> P1
<p><b>Ausgangslage:</b> Die Entwicklung einer Wasserstoffstrategie sollte, aufgrund der notwendigen überregionalen Beteiligung und voraussichtlich hoher Kosten - in Kooperation mit der VG Bitburger Land - auf Kreisebene erfolgen. Die VGV befindet sich bereits in ersten Gesprächen mit potenziellen Investoren in eine Wasserstofftankstelle und in eine Elektrolyse-Anlage in Verbindung mit lokal erzeugter Windkraft oder Photovoltaik.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Das Thema Wasserstoff ist immer wieder Teil von Diskussionen um die zukünftige Energieversorgung. Wasserstoff gilt hier als wichtige Komponente bei der Speicherung und Transportierbarkeit von Energie. Die Idee ist, grünen Wasserstoff aus erneuerbaren Energien mithilfe eines Elektrolyseurs zu erzeugen und beispielsweise in Tanks oder teilweise in dem bereits vorhandenen Gasnetz zu speichern. Bei Bedarf kann der Stoff über eine Brennstoffzelle wieder in Strom umgewandelt werden oder direkt in der Industrie bzw. im Verkehr eingesetzt werden. Grüner Wasserstoff emittiert bei der Erzeugung und der erneuten Umwandlung in Energie wenig Treibhausgase, vorausgesetzt der Transport und der benötigte Strom ist ebenfalls grün. Der Wirkungsgrad ist im Vergleich zu batterieelektrischen Anwendungen deutlich schlechter. Sinnvolle Wasserrstoffanwendungen (z.B. bei direktem Einsatz von Wasserstoff in der Industrie) bilden jedoch eine wichtige Ergänzung zur nachhaltigen, zukünftigen Energieversorgung.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Ziel ist, Interessierte Akteure (Erzeuger, Abnehmer, Unterstützer) zusammenbringen, sinnvolle, nachhaltige Konzepte mit regionaler Wertschöpfung erarbeiten Pilotprojekten mit durchdachter Verstetigungsstrategie umzusetzen.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> KSM, Verwaltung, KNE, externe Experten	
<b>Zielgruppe:</b> Gewerbe, Bürger			<b>Wirkungstiefe:</b> sehr hoch
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Je nach Aufwand			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt (Personalkosten) Externer Berater			<b>Investitionen:</b> sehr hoch über 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> sehr hoch über 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> sehr hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Bauleitplanung: Klimaschutz und Klimaanpassung integrieren			
<b>Handlungsfeld:</b> FL	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Verstetigung	<b>Priorisierung:</b> P1
<b>Ausgangslage:</b> Die Bauleitplanung berücksichtigt bereits Anforderungen an Gewässer-, Natur-, Immissionsschutz u. a. m., Anforderungen an Eignung für Dach-PV oder Ressourcenschonung wurden bisher nicht explizit formuliert.			
<b>Beschreibung:</b> Die Energieeinsparung und die Steigerung der Energieeffizienz sind die entscheidenden Faktoren, um Klimaschutzziele zu erreichen. Deshalb ist eine bestmögliche Senkung des Energieverbrauchs bereits durch planerische Vorgaben anzustreben. Zudem sollte die Versorgung mit der notwendigen Energie entsprechend dem verringerten Bedarf, soweit möglich, aus erneuerbaren Ressourcen gedeckt werden. Bei Neubaugebieten sollte eine kompakte Bauweise für die Minimierung des Wärmebedarfs sowie die möglichst CO <sub>2</sub> -freie Deckung des verbleibenden Wärmebedarfs festgesetzt werden. Für die konkrete Ausgestaltung bietet der Leitfaden der VG Sprendlingen-Gensingen einen ersten Überblick, der in Kooperation mit der Energieagentur RLP erstellt worden ist.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Durch die Verankerung von Klimaschutz und Klimaanpassung in Planungsprozessen wird eine klimaschonende, energieeffiziente und erneuerbare Strom- und Wärmeversorgung vorangetrieben. So kann z.B. der Siedlungswärmebedarf vermindert werden.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, Fachabteilung	
<b>Zielgruppe:</b> Bauherren, Betriebe und Bürger			<b>Wirkungstiefe:</b> hoch
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Grundsätzliche Planung und Beschlussfassung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt (Personalkosten) + ggfls. externer Dienstleister			<b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



<b>Festlegung von Freiflächen-PV- sowie Windkraftanlagen - Gebieten in der Flächennutzungsplanung gemäß den aktuellen gesetzlichen Bestimmungen, ggfls. Erstellung von Leitlinien</b>			
<b>Handlungsfeld:</b> FL	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Konzept	<b>Priorisierung:</b> P1
<b>Ausgangslage:</b> In der VG Bitburger Land wurde 2021 die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Windenergie beschlossen. Anschließend wurde auf Landesebene eine Reduzierung von Mindestabständen beschlossen und im Bitburger Land in die Flächennutzungsplanung eingearbeitet. Eine besondere Herausforderung besteht darin, 71 Dörfer und Städte bedarfsgerecht in die Planung einzubinden.			
<b>Beschreibung:</b> Ein Flächennutzungsplan ist ein wichtiges Werkzeug, um Planungs- und Entwicklungsziele im gesamten kommunalen Gebiet festzulegen. In einem solchen Plan werden die Bodennutzung, z.B. durch Wohngebiete, Gewerbegebiete und Ackerflächen, aber auch potenzielle Flächen für Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien dargestellt. Unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben und Rahmenbedingungen werden diese Flächen ausgewiesen, was die Projektierung (bspw. einer Freiflächen PV-Anlage) erleichtert.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Gebiete für PV-Freiflächen und Windkraftanlagen (WKA) sollen definiert werden. Außerdem soll eine Definition weiterer Rahmenbedingungen für die Errichtung von EE an Erzeuger (z.B. eingeschränkte Einsehbarkeit von umliegenden Ortschaften) geschehen.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, Planungsbüros, Fachabteilung	
<b>Zielgruppe:</b> Gewerbe, Bürger			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Grundsätzliche Planung und Beschlussfassung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt (Personalkosten) + ggfls. externer Dienstleister			<b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, hoch			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Erstellen von sog. Ökokonten für Ausgleichsflächen			
<b>Handlungsfeld:</b> FL	<b>Nummer:</b> 3	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> In der VG Bitburger-Land ist bisher kein Ökokonto eingerichtet worden.			
<b>Beschreibung:</b> Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen in einem Naturhaushaltsplan oder Ökokonto dokumentiert werden und in einen Flächenpool eingetragen werden. Die Flächen stehen bei späteren Eingriffen in Natur und Landschaft im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung. Damit müssen der Kreis, die Kommunen oder Bauherren nicht erst in einem zeitraubenden Verfahren nach Kompensationsmaßnahmen suchen, sondern können schon durchgeführte Maßnahmen aus dem Ökokonto abbuchen.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Ermöglichen einer schnellen Abwicklung von Bauvorhaben unter Berücksichtigung einer klimagerechten Flächennutzung. Zudem kann die Bebauung mit Wohn- und Nichtwohngebäuden mit einem Ökobilanz-Konto verknüpft werden.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, Fachabteilung	
<b>Zielgruppe:</b> Bauherren, Betriebe und Bürger			<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Sachbearbeitung in der Verwaltung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt (Personalkosten)			<b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Energieverbundnetze für Gewerbegebiete			
<b>Handlungsfeld:</b> GHD	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Energieverbundnetze in Gewerbegebieten sind in der VG Bitburger Land bisher nicht eingerichtet.			
<b>Beschreibung:</b> Der Wärmebedarf in Gewerbegebieten, sowohl in der Produktion als auch bei Büro- und Gewerbeflächen, ist hoch und oft unvermeidlich. In einem ersten Schritt gilt es die Einsparung von Wärme durch die Erhöhung der Effizienz der Verbraucher und der bedarfsgerechten Steuerung der Erzeugung anzugehen. Im zweiten Schritt bietet eine optimierte Wärmebereitstellung, also beispielsweise die betriebsübergreifende Erzeugung und Verteilung, die nächstgrößten Einsparpotenziale.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Ziel ist die Effizienzsteigerung bei der Wärmeversorgung, sowie eine Kostenersparnis durch Zentralisierung von Wärmeerzeugungsanlagen.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, Gewerbe	
<b>Zielgruppe:</b> Gewerbe			<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Ist individuell zu prüfen			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Energieversorger, Wirtschaftsunternehmen			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Rechenzentren: Energie- und Ressourceneffizienzmaßnahmen (Kommunalrichtlinie)			
<b>Handlungsfeld:</b> IT	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Die Verwaltungseinrichtungen der VG Bitburger Land greifen auf kein eigenes Rechenzentrum zurück. Es ist ein für die kommunalen Belange ausreichende Server vorhanden. Energiesparmaßnahmen sind im einzelnen zu prüfen.			
<b>Beschreibung:</b> Die voranschreitende Digitalisierung der Verwaltungen führt dazu, dass eigene Kapazitäten (Räume, Energieversorgung, ...) an Grenzen stoßen. Dies kann als Chance zur Effizienzsteigerung der EDV (durch Zusammenlegung, Auslagerung, Umstellung von Kühlung, ...) gesehen werden.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Erreichen einer energieeffizienten EDV durch eine schrittweise EDV-Umstellung auf effiziente Server oder Cloud-Lösungen, eine effiziente Anlagenkühlung (adiabatische Kühlung) und das Zusammenführung von Standorten.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, Planungsbüros, Fachabteilung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen, Schulen			<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Arbeitsaufwand bei der Bilanzierung, Invest in Anlagentechnik			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel			<b>Investitionen:</b> hoch 50 - 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Beschaffung hocheffizienter Informations- und Kommunikationsgeräte (IKT)			
<b>Handlungsfeld:</b> IT	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> Die Beschaffung von Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) erfolgt sukzessive bei Bedarf. Der Bestand entspricht bereits weitgehend dem Stand der Technik. Bei Neuanschaffung wird auf hohe Effizienz geachtet.			
<b>Beschreibung:</b> Heutzutage ist das Arbeiten ohne technische Hilfsmittel wie Computer, Telefone, Drucker, Tablets usw. nicht mehr möglich. In der kommunalen Verwaltung wird nahezu jeder Mitarbeiter mit technischen Geräten ausgestattet. Die Nutzung von effizienten Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) ist aufgrund der großen Skaleneffekten von großer Bedeutung. Neben dem nächtlichen Ausschalten der Geräte ist natürlich der tägliche Verbrauch eine wichtige Optimierungsgröße.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Bei Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) (Ggf. Laptops anstatt Desktop-PCs, energieeffiziente Monitore, ...) sollen Effizienzkriterien konsequent berücksichtigt werden. Zudem sollen regelmäßige Schulungen stattfinden, um den Mitarbeitern die energiesparende Nutzung der Arbeitsgeräte zu erklären.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltung	
<b>Zielgruppe:</b> Mitarbeiter		<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig	
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Investition in neue IKT, Personalaufwand für Schulungen			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel		<b>Investitionen:</b> sehr hoch über 100 Tsd. €	
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig		<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering	
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Beschaffung energieeffizienter Haushaltsgeräte in Verwaltung und öffentlichen Kantinen			
<b>Handlungsfeld:</b> IT	<b>Nummer:</b> 3	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> Die Beschaffung von Haushalts- und Küchengeräten erfolgt sukzessive bei Bedarf. Bei Neuanschaffungen wird auf hohe Energieeffizienz geachtet.			
<b>Beschreibung:</b> Die Ausstattung der Pausen- und Aufenthaltsräume sowie der Kantinen enthält heutzutage eine Vielzahl an technischen Haushaltsgeräten wie Kaffemaschinen, Mikrowellen, Kühlschränken, Spülmaschinen, .... Die Auswahl von energieeffizienten Geräten ist entscheidend, um den Energieverbrauch gering zu halten. Ebenfalls der Verbrauch im Standby-Modus, bei Nichtbenutzung oder nach Dienstschluss muss wenn möglich vermieden werden. Das Verhalten der Mitarbeiter spielt hierbei ebenfalls eine wichtige Rolle. Im Rahmen von Schulungen sollen die Mitarbeiter zur Energieeinsparung motiviert werden.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Effizienzkriterien bei Haushaltsgeräten sollen konsequent berücksichtigt werden. So muss der Energieverbrauch bei gerade nicht genutzten Geräten vermieden werden. Zudem sollen regelmäßige Schulungen stattfinden, um den Mitarbeitern die energiesparende Nutzung der Arbeitsgeräte zu erklären.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltung	
<b>Zielgruppe:</b> Mitarbeiter			<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Investition in neue Haushaltsgeräte, Personalaufwand für Schulungen			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel			<b>Investitionen:</b> hoch 50 - 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Erstellung von Sanierungsfahrplänen/Sanierungsstrategie für sämtliche kommunale Liegenschaften und sukzessive Durchführung der Sanierungen			
<b>Handlungsfeld:</b> KE	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Konzept	<b>Priorisierung:</b> P1
<p><b>Ausgangslage:</b> Es sind viele Liegenschaften mit Sanierungsbedarf vorhanden. Die energetische Optimierung ist eine große Herausforderung. Mit Hilfe eines Sanierungsfahrplans kann eine sinnvolle Maßnahmenpriorisierung erfolgen. Bei den folgenden Liegenschaften bestehen große Einsparpotenziale in den Bereichen Heizwärme (W) oder Strom (S): Mehrzweckhalle Badem (S), GS und Turnhalle Bettingen (S und W), GS mit Turnhalle und Kita Kyllburg (S), VG-Gebäude Kyllburg (S), Ganztagschule und Turnhalle Rittersdorf (S und W), Sporthalle Hermesdorf (W), Schule Idesweim (W), Verwaltungsgebäude Bitburg (W) und Verwaltungsgebäude Malberg(W).</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Neben einer Überprüfung der energetischen Qualität der kommunalen Gebäude und Maßnahmen zur Verringerung des Energieverbrauchs sind bei den Sanierungen auch die Umstellung der Heizungstechnik auf regenerative Systeme (Biomasse, Wärmepumpen), der Anschluss an ein Nahwärmenetz oder der Einbau bzw. die Optimierung von raumlufttechnischen Anlagen von großer Bedeutung. Bei öffentlichen Liegenschaften ist zudem generell darauf zu achten, dass die Energieversorgung an das Nutzerprofil angepasst wird. Die Fördermöglichkeiten (Energieberatung Nichtwohngebäude (Bafa)) sind immer zu prüfen. Es soll eine Sanierung zu NT-ready (NT=Niedertemperatur, Voraussetzung zur Beheizung mit erneuerbaren Energien) stattfinden.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Effektivere Abwicklung der Sanierung der öffentlichen Gebäude. Durch die zentrale Erfassung, Überprüfung und Auswertung der Energieverbräuche wird dargelegt, bei welchen Gebäuden die höchste Priorität für eine Sanierung (Gebäudehülle, Umstellung auf erneuerbare Wärme, Nutzung von Photovoltaik) nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis besteht.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, Planungsbüros, Fachabteilung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltung		<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig	
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalaufwand für Planung, Förderantrag, Sanierungskosten individuell je nach Vorhaben			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel		<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €	
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig		<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel	
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Einführung von Energiemanagement (inkl. nicht-/geringinvestive Maßnahmen)			
<b>Handlungsfeld:</b> KE	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P1
<b>Ausgangslage:</b> Bisher wird Energiemanagement maßnahmenbezogen durchgeführt, wobei Daten in der Regel händisch erfasst werden. Die Beschaffung des nötigen Equipments und die Schulung von Mitarbeitern auf eine Softwarelösung wird angestrebt.			
<b>Beschreibung:</b> Es ist geplant, einen entsprechenden Förderantrag gemäß Kommunalrichtlinie zu stellen (Förderquote: 60% bei finanzschwachen Kommunen, Projektlaufzeit: 3 Jahre). Mithilfe externer Dienstleister sowie einer zusätzlichen Personalstelle sollen dafür die organisatorischen Strukturen sowie technische Voraussetzungen (Messtechnik, Software) geschaffen werden.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Eine stetige Erfassung und Steuerung von Energieverbräuchen ermöglicht eine bessere Grundlage für Energieeinsparmaßnahmen, wodurch die Energiekosten, sowie die THG-Emissionen kontinuierlich verringert werden können.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, Planungsbüros, Fachabteilung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltung			<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Differenzbetrag zur 60%-Förderung (pro Jahr ca. 25.000 €)			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Fördermittel			<b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel	<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Home Office			
<b>Handlungsfeld:</b> KE	<b>Nummer:</b> 3	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P1
<b>Ausgangslage:</b> Die Mitarbeiter der VG Bitburger Land haben teilweise die Möglichkeit im Home-Office zu arbeiten. Durch Schaffung und Festigung von hierfür erforderlichen Rahmenbedingungen (Dienstvereinbarung, EDV-Anbindung, ...) kann die Verwaltung ggf. auch den zukünftigen Büroraumbedarf für flexible Arbeitsplätze optimieren.			
<b>Beschreibung:</b> Die Voraussetzungen für die Telearbeit in den öff. Verwaltungen müssen verbessert werden. Dazu gehören einerseits die technischen Voraussetzungen, z. B. die Ausstattung von Computern mit Webcams und entsprechender Software für Videokonferenzen sowie andererseits eine schnelle Anbindung an das Internet und die ergonomische Ausstattung des Bildschirmarbeitsplatzes zuhause. In Gesprächen mit den Personalräten in den Verwaltungen können die bisherigen Kriterien zur Genehmigung der Telearbeit überprüft werden und mit dem Ziel einer größeren Nutzung durch die Mitarbeiter evtl. erweitert bzw. angepasst werden. Mitarbeitern sollen die Vorteile (Zeit- und Kraftstoffersparnis) aufgezeigt bzw. wenn notwendig sogar individuell ausgerechnet werden.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Die Steigerung der Nutzung von Home-Office in den öffentlichen Verwaltungen führt zur Vermeidung von Fahrten mit Pkw und damit zur Vermeidung von Emissionen.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Öff. Verwaltungen Landkreis, VGs Städte, Bundes- und Landesverwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Mitarbeiter der öffentlichen Verwaltungen, die einen Teil ihrer Arbeit auch im Homeoffice leisten könnten			<b>Wirkungstiefe:</b> hoch
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Investiv: Organisationsaufwand, evtl. Anschaffung von Laptops, etc., Laufend: Kontrolle der Telearbeitsplätze			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Über den Haushalt der Verwaltungen			<b>Investitionen:</b> hoch 50 - 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Einsatz effizienterer Beleuchtung (Außen- und Straßenbeleuchtung, Innen- und Hallenbeleuchtung)			
<b>Handlungsfeld:</b> KE	<b>Nummer:</b> 4	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Die Straßenbeleuchtung wurde in der VG Bitburger Land weitestgehend auf energieeffiziente Technik umgerüstet. Die Innen- und Hallenbeleuchtungen der kommunalen Gebäude ist auf noch verbliebene Sanierungspotenziale zu prüfen. Viele Ortsgemeinden in der VG Bitburger Land nehmen die Möglichkeit wahr, Stromverbräuche durch temporäre Abschaltung der Straßenbeleuchtung zu senken.			
<b>Beschreibung:</b> Aufgrund der interessanten Förderbedingungen der Kommunalrichtlinie sollte das Thema Beleuchtung systematisch angegangen werden. Der Zuschuss beträgt für finanzschwache Gemeinden bis zu 40 % der förderfähigen Gesamtausgaben. Gefördert wird die energieeffiziente Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtung sowie von Innen- und Hallenbeleuchtung.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Hocheffiziente Beleuchtungstechnik spart Strom und THG-Emissionen und verhindert Lichtverschmutzung, z.B. durch eine gezieltere Ausleuchtung der Umgebung. Die längere Lebensdauer von LED-Technik bedarf zudem längerer Wartungsintervalle und Einsparung von Betriebskosten.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, Planungsbüros, Fachabteilung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen, Schulen			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Differenzbetrag zur 40%-Förderung, abhängig vom Umfang der sanierten Leuchten			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel	
			<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Jobrad			
<b>Handlungsfeld:</b> KE	<b>Nummer:</b> 5	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Ein Jobrad-Modell wurde bisher in der VG Bitburger Land nicht eingeführt.			
<b>Beschreibung:</b> Das Jobrad-Modell ist ein Leasing-Modell mit einer Laufzeit von 3 Jahren. Es ist sowohl für tariflich Beschäftigte als auch für Beamtinnen und Beamte nutzbar. Die monatlichen Leasingraten werden über eine Entgeltumwandlung vom Arbeitgeber an einen Leasinggeber abgeführt. Die Verwaltung schließt hierzu eine Rahmenvereinbarung mit einem Leasinggeber ab.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Die Stärkung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel stellt einen Beitrag zur Gesundheitsförderung für Mitarbeiter dar und senkt die THG-Emissionen.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung	
<b>Zielgruppe:</b> Mitarbeiter der öffentlichen Verwaltungen			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Sachbearbeitung in der Verwaltung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> kein zusätzlicher Finanzierungsbedarf			<b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> sehr niedrig bis 10%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



<b>PV-Potenziale der kommunalen Gebäude nutzen: Kommunale Dachflächen auf Eignung für PV prüfen, Priorisieren</b>			
<b>Handlungsfeld:</b> KE	<b>Nummer:</b> 6	<b>Maßnahmentyp:</b> Konzept	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> Das Potenzial zur Nutzung von Photovoltaik zur Stromversorgung der kommunalen Liegenschaften ist noch nicht ausgeschöpft. Potentielle Installationsflächen sollen in Zusammenarbeit mit dem Klimaschutzmanagement evaluiert und priorisiert werden.			
<b>Beschreibung:</b> Sämtliche kommunale Liegenschaften werden systematisch auf technische und wirtschaftliche Eignung zur Installation von PV-Anlagen überprüft. Eine entsprechende Priorisierung der Gebäude wird vorgenommen, nach der die PV-Anlagen dann sukzessive realisiert werden.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Das Potenzial zur regenerativen Stromerzeugung auf kommunalen Liegenschaften soll möglichst vollständig genutzt werden und je nach technischer Realisierbarkeit möglichst zeitnah und vollständig umgesetzt werden. Aufgrund der Sichtbarkeit ist dies ein wichtiger Schritt zur Betonung der Vorreiterrolle, sowie langfristig auch wirtschaftlich positiv für den Eifelkreis / die Kommune.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, Planungsbüros, Fachabteilung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen, Schulen			<b>Wirkungstiefe:</b> sehr hoch
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Sachbearbeitung in der Verwaltung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, niedrig		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch	
			<b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Umstellung der kommunalen Flotte auf E-Fahrzeuge inkl. der benötigten Ladeinfrastruktur			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P1
<b>Ausgangslage:</b> Die Fahrzeuge der Verbandsgemeinde Bitburger Land fahren mit Diesel oder Benzin. Die sind nur wenige PKW, ein LKW und leichte Nutzfahrzeuge			
<b>Beschreibung:</b> Die noch immer angezweifelte Alltagstauglichkeit von Elektro-Fahrzeugen halten die öffentlichen Verwaltungen davon ab, diese als Dienstfahrzeuge anzuschaffen. In den öffentlichen Verwaltungen im Eifelkreis (VGs, Landkreis, Land) ist die Elektromobilität bei Dienstfahrzeugen noch nicht weit verbreitet. Damit die Verwaltungen ihren Fuhrpark auf Elektro-Dienstfahrzeuge umstellen können, muss die dafür notwendige Ladeinfrastruktur geschaffen werden, sofern diese noch nicht vorhanden sein sollte. Nach der Beschaffung sollen darüber hinaus die entsprechenden Nutzer eine Einweisung in die neue Technologie und ihre Besonderheiten erhalten, um die Nutzung entsprechend abzusichern und Ressentiments abzubauen. Elektromobilitätsbegeisterte Mitarbeiter können hier eine Kümmerer-Rolle einnehmen und Neulinge ggf. unterstützen. Die Ausstattung der öffentlichen Verwaltungen mit Elektro-Dienstfahrzeugen ist allein aus der Vorbildfunktion der öff. Hand her geboten und bietet die Chance einer positiven Präsentation in der Kommune.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Ziel ist die langfristige Umstellung der kommunalen PKW Flotte auf 100% elektrisch betriebene Fahrzeuge unter dem Einsatz von 100% erneuerbarer und größtenteils regional erzeugter Energie. In einem ersten Schritt muss die gesetzliche Vorgabe, 38,5% der Flotte umzustellen, umgesetzt werden und die benötigte Ladeinfrastruktur geschaffen werden. Der Einsatz eines Flotten- / Energiemanagementsystems führt zur optimalen Nutzung des vor Ort erzeugten Stroms und der planbaren Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Die kommunale Verwaltung muss Ihrer Vorbildfunktion gerecht werden.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltung, Mitarbeitende der Kommunalverwaltung, Bürger			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Investiv: Tiefbau, Installationsmaterial, Erzeugung von Erneuerbaren Energien vor-Ort (z.B. PV Anlage), Aufbau Ladestationen, Beschaffung Elektro-Fahrzeuge (Kauf/Leasing), Netzanschluss (Nieder- oder Mittelspannung), Planungsleistung, Baustelleneinrichtung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fördermittel für Elektro-Autos und Ladeinfrastruktur (Bund, Land)</li> <li>▪ Fördermittel aus anderen Projekten der KV</li> <li>▪ Aus dem Haushalt des Kreises, der Verbandsgemeinden und anderer öff. Verwaltungen</li> </ul>			<b>Investitionen:</b> sehr hoch über 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> sehr hoch über 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Ausbau der kommunalen Ladeinfrastruktur für Mitarbeiter und Besucher			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P1
<b>Ausgangslage:</b> Aktuell stellt die kommunale Verwaltung ihren Mitarbeitern keine Ladepunkte zur Verfügung.			
<b>Beschreibung:</b> Um die Attraktivität der Elektromobilität zu erhöhen, sollten insbesondere an Orten, bei denen eine Verweildauer von min. 30 min angenommen werden kann, vermehrt Ladesäulen angeboten werden. Den Mitarbeitern und Besuchern wird hierdurch der Umstieg auf ein elektrisch betriebenes Fahrzeug erleichtert, gerade hinsichtlich des Themas Reichweitenangst.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Unterstützung bei der Verkehrswende und Umstellung der Mitarbeiterfahrzeuge auf einen elektrischen Antrieb. Installation von Ladesäulen, zusätzlich zu den Ladesäulen der Flotte, zur Nutzung durch Mitarbeiter und Besucher. Die Anzahl der zusätzlichen Ladesäulen sollte sich am GEIG (Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität) orientieren. Ziel ist, die Aufladung mit 100% erneuerbaren Energien mit einem möglichst großen vor Ort erzeugten Anteil, zu realisieren.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Mitarbeitende der Kommunalverwaltung			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Investiv: Tiefbau, Installationsmaterial, Erzeugung von Erneuerbaren Energien vor-Ort (z.B. PV Anlage), Aufbau Ladestationen, Beschaffung Elektro-Fahrzeuge (Kauf/Leasing), Netzanschluss (Nieder- oder Mittelspannung), Planungsleistung, Baustelleneinrichtung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel			<b>Investitionen:</b> sehr hoch über 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> sehr hoch über 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Schaffung/Erweiterung von Radabstellanlagen an kommunalen Einrichtungen			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 3	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P1
<b>Ausgangslage:</b> An den kommunalen Liegenschaften sind in der Regel Bügelhalterungen vorhanden. Zur Planung von Abstellanlagen und Ladepunkten ist eine Bestandsanalyse notwendig. Zusätzlich sollten Abstellanlagen an die heutige Fahrradtechnik angepasst beschafft werden.			
<b>Beschreibung:</b> Neben der Schaffung eines sicheren Radwegenetzes, der Gleichbehandlung von Radfahrern im Verkehr sowie der Unterstützung zum Kauf eines Fahrrads sind die Abstellanlagen ein wichtiger Entscheidungsgrund für oder gegen die Fahrt mit dem Fahrrad. Ein signifikanter Umstieg gelingt nur mit entsprechenden Rahmenbedingungen. Auch Ladepunkte für die aktuell sehr beliebten Elektrofahrräder sind für eine Attraktivitätssteigerung notwendig.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Stärkung des Radverkehrs speziell bezüglich Fahrten zur Arbeit. Ziel ist es, potenzielle Autofahrten durch Radfahrten zu ersetzen, um so Emissionen und die Verkehrsbelastung zu reduzieren. Es müssen die Rahmenbedingungen für eine zuverlässige und langfristige Nutzung geschaffen werden. Hierzu gehören sichere und ortsnahe Abstellanlagen, aber auch Ladepunkte für Elektrofahrräder.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Mitarbeiter, Bürger, Touristen			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Abstellanlagen, Ladepunkte, Management-, Abrechnungssoftware			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Kreisweites Radverkehrskonzept, in Kooperation mit VGen und Stadt			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 4	<b>Maßnahmentyp:</b> Konzept	<b>Priorisierung:</b> P1
<p><b>Ausgangslage:</b> In der VG Bitburger Land sind touristische Radverkehrsstrecken vorhanden, bei der Planung spielte die Nutzung für den Alltagsradverkehr eher eine untergeordnete Rolle. Die vorhandenen Strecken werden sukzessiv mit regionalen Radwegen vernetzt.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Den MID-Daten nach liegt der Radverkehrsanteil in ländlichen Regionen bei etwas über 5%. Im Eifelkreis dürfte er aktuell, insbesondere im Alltagsverkehr, noch deutlich darunter liegen. Gerade mit den stark boomenden Pedelecs sind die Entfernungen und Steigungen jedoch nur noch in wenigen Fällen das hauptsächliche Problem. Vielmehr wird es darum gehen, für die Zukunft ein gut befahrbares und ausreichend engmaschiges Netz anzubieten. Bisher wurde im Konfliktfall dem Kfz-Verkehr der Vorzug gegeben und dem Radverkehr oft umständliche und damit untaugliche Alternativen angeboten. Das bestehende Radverkehrsnetz des LBM inkl. der kommunalen Ergänzungen sollte detailliert auf fehlende Anschlüsse und Querverbindungen hin untersucht werden, da noch einige Netzlücken zu schließen sind. Dazu könnte der Kreis eine Überplanung des gesamten Kreisgebietes alleine vornehmen (lassen). Zum anderen könnten die Verbandsgemeinden auf ihrem jeweiligen Gebiet aktiv werden. Am effizientesten wäre ein gemeinsames Vorgehen mit einer finanziellen und organisatorischen Unterstützung des Kreises für die Verbandsgemeinden. Die Verbandsgemeinden sollten vor allem ihre Ortskenntnisse einbringen. Bei der Netzverbesserung sollten Konflikte mit dem Kfz-Verkehr soweit wie möglich vermieden werden. Sofern es keine geeigneten, ausbaufähigen Trassen für den Radverkehr gibt, sind die Straßen einzubeziehen. Der Landkreistag schlägt hier neue Formen der Verkehrsführung mit Schutzstreifen und Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz-Verkehr vor. Der Bereich Tourismus spielt ebenfalls eine große Rolle, führt aber im Vergleich zum Alltagsverkehr nicht zu der gewünschten hohen Emissionsreduktion.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Die Beauftragung eines Radverkehrskonzeptes soll den Alltags-Radverkehr im ganzen Kreisgebiet erhöhen (besonders bei Pendlern und Schülern). Hierzu müssen die Gewerbegebiete und Schulen priorisiert betrachtet werden und das Radwegenetz durch Streckenneubau und Lückenschlüsse verbessert werden. Zudem sollen S-Pedelec-Strecken auf denen Geschwindigkeiten bis 45 km/h möglich sind, umgesetzt werden. Weiterhin müssen ausreichend Fahrradabstellanlagen Ladepunkte für E-Bikes vor kommunalen und öffentlichen Einrichtungen und Unternehmen eingerichtet werden. Eine Digitale Schnittstelle als Informationsquelle, z.B. für Streckenverläufe, ist vorgesehen.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kreisverwaltung, Verbandsgemeinden, externer Berater Fachbüro, VRT	
<b>Zielgruppe:</b> allgemeine Öffentlichkeit			<b>Wirkungstiefe:</b> hoch
<p><b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Investiv: Konzept Infrastruktur (je VG 20.000 – 40.000 €), IS Landkreis (gesamt 60.000 – 70.000 €), Konzept Soft Policies (10.000 – 30.000 €), Bürgerbeteiligung (5.000 – 20.000 €), Laufend: Pflege und Betreuung Homepage mit interaktiver Karte zum Mitplane</p>			
<b>Finanzierungsansatz:</b> ▪ Kommunale Mittel ▪ Förderung Bund/Land			<b>Investitionen:</b> hoch 50 - 100 Tsd. €



<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, hoch		<b>Reg. Wertschöpfung:</b> sehr hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>		



Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 5	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Aktuell betreiben die kommunalen Verwaltungen keine öffentlichen Ladepunkte.			
<b>Beschreibung:</b> Um die Attraktivität der Elektromobilität zu erhöhen, sollten insbesondere an Orten, bei denen eine Verweildauer von min. 30 min angenommen werden kann, vermehrt Ladesäulen angeboten werden. Hier bieten sich öffentliche und private Parkplätze in der Nähe von Fußgängerzonen und Geschäften an.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Unterstützung bei der Verkehrswende und Anreize für Bürger und Besucher schaffen, auf einen elektrischen Antrieb umzusteigen. Installation von Ladesäulen im gesamten Kreisgebiet fördern und umsetzen. Die Unternehmen und privaten Haushalte auf die Vorteile und gesetzlichen Vorgaben hinweisen (z.B. GEIG (Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität)). Ziel muss die Aufladung mit 100% erneuerbaren Energien sein.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltungen / Unternehmen	
<b>Zielgruppe:</b> Bürger, Touristen			<b>Wirkungstiefe:</b> sehr hoch
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Anzahl an neuen öffentlichen Ladepunkten, Ladepunkte pro Einwohner, Bewertung anhand einer Abdeckungskarte			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Unternehmen, private Haushalte, Kommunaler Haushalt			<b>Investitionen:</b> sehr hoch über 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Bezug Jobticket vom VRT			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 6	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Derzeit wird der Bezug des Jobtickets in der VGV Bitburger Land nicht vorgesehen, da er als wenig attraktiv eingeschätzt wird.			
<b>Beschreibung:</b> Ein häufig genannter Kritikpunkt bezüglich des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) ist der "zu hohe Preis". Der ÖPNV muss verglichen mit dem PKW an Attraktivität gewinnen. Eine Stellschraube ist der Preis. Um ein Job-Ticket anbieten zu können ist eine Mindestabnahme von 10 Tickets notwendig. Hierzu können sich Unternehmen auch zusammenschließen.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Ziel ist die Einführung des Job-Tickets in den Kommunalverwaltungen um Alternativen zum privaten PKW zu schaffen. Die Mitarbeiter sollen durch diese Maßnahme finanziell entlastet werden und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Mitarbeiter			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Preis: 66 €/Monat - davon mindestens 20% Beteiligung durch den Arbeitgeber am JobTicket (13,20 €)			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Mitarbeitende Gehaltsumwandlung			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, niedrig		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, niedrig	
			<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Förderung des Fußgängerverkehrs (auch hinsichtlich Inklusion)			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 7	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Das Thema steht bislang im ländlich geprägten Raum nicht im Fokus von Maßnahmen.			
<b>Beschreibung:</b> Der Fußgängerverkehr und dessen Potential zur Vermeidung von Emissionen bezieht sich auf die erste und letzte Meile z.B. bezogen auf den Arbeits- oder Schulweg. Eine direkte und sichere Verbindung sowie Anschlussmöglichkeiten im ÖPNV sind hier die ausschlaggebenden Punkte.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Stärkung des Fußgängerverkehrs speziell bezüglich Fahrten zur Arbeit. Ziel ist es, potenzielle Autofahrten gerade auf kurzen Strecken zu ersetzen, um so Emissionen und die Verkehrsbelastung zu reduzieren. Es müssen die Rahmenbedingungen für eine zuverlässige und sichere Nutzung geschaffen werden. Hierzu gehören z.B. ausreichend Straßenübergänge (Zebrastreifen) und verkehrsberuhigte Bereiche.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltungen, Unternehmen	
<b>Zielgruppe:</b> Bürger, Mitarbeiter		<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig	
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalaufwand, Planung, Investivkosten für Maßnahmenumsetzung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel		<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €	
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel		<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch	
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Einrichtung Mitfahrerbanken - Digitalisierung der Mitfahrerbank			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 8	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Bisherige Beobachtungen machen deutlich, dass die Mitfahrerbanken eher mäßig genutzt werden, weshalb diese nicht priorisiert werden.			
<b>Beschreibung:</b> Mitfahrgelegenheiten sind eine einfache Form, um das Aufkommen des MIV zu reduzieren. Eine typische Umsetzung der Mitfahrgelegenheit bieten Mitfahrbanken. Bewährt hat sich die „klassische“ Mitfahrbank, wie es sie bereits in einigen Gemeinden der Eifel und anderen ländlichen Regionen gibt. Ein in der Fläche umgesetztes System würde so deutlich in das Bewusstsein der Bevölkerung gebracht werden und für die Mitfahrgelegenheit werben. Bei der Aufstellung ist auf eine hohe Sichtbarkeit an vom MIV ausreichend frequentierten Straßen zu achten, z.B. zentral im Ortskern. Wenn möglich sollte eine Überdachung für wartende Personen und eine Haltemöglichkeit im unmittelbaren Umfeld gegeben sein. Die Mitfahrerbanken können weiterhin z.B. über lokale Sponsoren finanziert werden. Um den Nutzerkreis zu erweitern und den Mitnehmenden und Mitgenommenen eine Sicherheit zu bieten ist eine Digitalisierung des Angebots sinnvoll.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Ziel ist es, in allen Kommunen Mitfahrerbanken (siehe VG Speicher) aufzubauen und das Angebot nach und nach zu erweitern. Die Mitfahrerbank ist eine Ergänzung zum ÖPNV. Ziel ist, die Effizienz im MIV zu erhöhen und den Gemeinschaftsgedanken zu stärken. Zusätzlich soll das Angebot eine digitale Schnittstelle erhalten, welche eine Navigation und eine Standortkarte der Banken enthält, Absprachen zwischen den Nutzern ermöglicht und das Vertrauen zwischen Fahrer und Mitfahrer erhöht.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> KV, VG/S, Ogs	
<b>Zielgruppe:</b> Öffentlichkeit			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Investiv: 300-500 € je Bank, 234 Gemeinden (ca. 70.000 € - 120.000 €)			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Sponsoring (lokale Wirtschaft)			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Einrichtung von Mobilitätsstationen / Mobility Hubs			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 9	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Bisher sind noch keine Mobilitätsstationen in der VG Bitburger Land umgesetzt oder geplant.			
<b>Beschreibung:</b> In den vergangenen Jahren haben sich eine Reihe neuer Mobilitätsoptionen ergeben, die sich zunehmender Beliebtheit erfreuen. Ob E-Bikes, E-Scooter, Car- oder Fahrradsharingsysteme, die Wege, wie Menschen mobil sind, sind vielfältiger geworden. Der klassische ÖPNV kann die flexiblen Bedürfnisse der Menschen nicht erfüllen. Eine Lösung ist die sogenannte Multi- oder Intermodalität. Hier werden verschiedene Verkehrsmittel verknüpft und den Nutzern bedarfsgerecht angeboten. Mobilitätsstationen bilden hierbei die zentrale Anlaufstelle, an welcher sich die Mobilitätsangebote bündeln und neue Angebote einer Zielgruppe nahe gebracht werden können, z.B. E-Carsharing, E-Scooter oder Bikesharing. Geeignete Standorte hierfür sind wichtige Verkehrsknotenpunkte, z.B. Bahnhofsstationen, Einkaufszentren, Wohngebiete oder Zubringer zu wichtigen Verkehrsachsen wie Autobahnen.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Die Attraktivität der öffentlichen Mobilitätsangebote steigt durch die Verknüpfung/Bündelung von Mobilitätsoptionen. Die Entwicklung eines Konzeptes für geeignete Standorte von Mobilitätsstationen im Eifelkreis, sowie der Aufbau eines Netzes aus Mobilitätsstationen im Rahmen eines Vorzeigeprojekts strebt die „langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ an. An einzelnen Standorten sollen kurz- bis mittelfristig Pilot- oder Vorzeigeprojekte umgesetzt werden. Verknüpfungen zu anderen hier vorgeschlagenen Maßnahmen, z.B. der Einrichtung von Ladesäulen oder der Einführung eines E-Dorfautos, sollen berücksichtigt werden.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> VRT, Kreisverwaltung, Verwaltungen der Verbandsgemeinden, Ortsgemeinden	
<b>Zielgruppe:</b> allgemeine Öffentlichkeit, Fahrgäste des VRT			<b>Wirkungstiefe:</b> hoch
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Investiv: Planungskosten bei externer Vergabe, Parkplatz, Lademöglichkeit Rad/Pkw, überdachte Abstellmöglichkeit Pedelec			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Fördermittel			<b>Investitionen:</b> sehr hoch über 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel	
			<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, hoch			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Elektro-Dorfauto			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 10	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Aktuell gibt es im Bereich der VG Bitburger-Land kein Car-Sharing-Angebot.			
<b>Beschreibung:</b> Die Energieagentur Rheinland-Pfalz hat von 2018 bis 2020 das Projekt „Dorfauto im Hunsrück“ im Rhein-Hunsrück-Kreis durchgeführt. Ziele waren Vorurteile ggb. Elektrofahrzeugen hinsichtlich ihrer Praxistauglichkeit auszuräumen und ein Carsharing mit Elektroautos im ländlichen Raum zu etablieren. So konnten interessierte Bürger unkompliziert Elektromobilität und Carsharing kennenlernen und ausprobieren. Eine kommunale Zuordnung der Dorfautos zu den Kooperationsräumen vorgeschlagen. Neben der Etablierung der neuen Technik sollen Bürger langfristig auf das eigene Fahrzeug verzichten können und ihre gelegentlichen Fahrten mit dem Dorfauto tätigen. An jedem Standort werden 1-2 Kümmerer berufen, die Interessierte in die Funktionen und Besonderheiten einweisen und unterstützen.			
<b>Ziel und Strategie:</b>  Ziel ist die Bewerbung und Etablierung von E-Carsharing (bisher kein reguläres Angebot im Gesamtkreis) zur Schaffung einer Alternative zum eigenen Erst- oder Zweitwagen. Wichtig ist die gute Erreichbarkeit der Fahrzeuge ohne eigenen PKW. E-Carsharing erhöht die Akzeptanz von Elektromobilität und räumt Vorurteile aus dem Weg. Möglich wäre die Umsetzung mit Kümmerern vor Ort und ggf. durch eine eigenverantwortliche Verwaltung der OGen oder den Zusammenschluss von OGen. Hier sind verschiedene Betriebsmodelle denkbar. Die Buchung kann über eine Online-Schnittstelle oder die Kümmerer vor Ort stattfinden.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kreisverwaltung, VGs, Städte, OGs, Arbeitskreis Klimaschutz, Klimaschutzmanager, Energieversorger	
<b>Zielgruppe:</b> Einwohner in den teilnehmenden Kooperationsräumen mit Verbrenner-Fz.			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Investiv: Aufbau Ladesäulen, Kauf Elektro-Autos Laufend: Leasing Elektro-Autos, Management Software			
<b>Finanzierungsansatz:</b> ▪ Fördermittel für Elektro-Autos über BAFA, für Aufbau Ladestationen evtl. KfW (IKK), Land ▪ Sponsoring (Autohäuser, Energieversorger, etc.) ▪ Aus dem Haushalt des Kreises und der Verbandsgemeinden			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, hoch			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Einführung schulisches Mobilitätsmanagement			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 11	<b>Maßnahmentyp:</b> Verstetigung	<b>Priorisierung:</b> P2
<p><b>Ausgangslage:</b> Im Ausbildungsverkehr hat der ÖPNV einen deutlich höheren Anteil als im Berufsverkehr. Der ÖPNV versucht die Schulen so gut wie möglich anzubinden. Fahrten mit dem eigenen- oder dem Eltern-PKW machen jedoch ebenfalls einen Großteil aus. Grundlegende Analysen des Mobilitätsbedarfs inklusive Lehrpersonal sind nicht bekannt. Das Fahrrad wird nur in geringem Maße genutzt. Mit der Volljährigkeit wird in aller Regel der Führerschein erworben und auf den Pkw umgestiegen.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Die klassische Verkehrserziehung ist nur in Teilen und einzelnen Punkten durch eine moderne Mobilitätsbildung abgelöst worden. Durch vertiefte Analysen sollen die Mobilitätsbedürfnisse noch besser als bisher herausgearbeitet werden. Zusätzlich sollen die Schulen darin unterstützt werden, eigene Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität umzusetzen. Darüber hinaus sollen die Schüler:innen sowie deren Eltern im Rahmen der Mobilitätsbildung stärker mit der nachhaltigen Mobilität vertraut gemacht und zu deren Nutzung motiviert werden.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Wichtig ist eine direkte Kommunikation zwischen Kommunen und Einrichtung wie auch eine gezielte Bedarfserfassung und Selbstaktivierung. Die Gewinnung der Schüler:innen sowie der Eltern und Lehrer für die nachhaltige Mobilität in der praktischen Umsetzung ist das grundsätzliche Ziel.</p>			
<p><b>Initiator:</b></p>		<p><b>Akteure:</b> Kommunalverwaltungen, Schulen, Berater, weiter Dienstleister</p>	
<p><b>Zielgruppe:</b> Schulträger, Schulleitungen, Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte</p>			<p><b>Wirkungstiefe:</b> mittel</p>
<p><b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Investiv: je nach Schulgröße/Anzahl der Schüler, Schulbefragung (3.000 – 6.000 €), Schülerinnen- und Schülerbefragung (10.000 – 20.000 €), Erreichbarkeitsanalyse (15.000 - 30.000 €), Laufend: Workshops (500 – 2.500 €)</p>			
<p><b>Finanzierungsansatz:</b> - Kommunale Mittel (Schulträger) - Fördermittel - VRT und SPNV für die dauerhafte Bedarfsanalysen und Angebotsgestaltung - Schuleigene Mittel zur Umsetzung von Maßnahmen in den Schulen</p>			<p><b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €</p>
<p><b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel</p>		<p><b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel</p>	
<p><b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel</p>			<p><b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%</p>
<p><b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel</p>			<p><b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel</p>
<p><b>Flankierende Maßnahmen:</b></p>			



Co-Working-Spaces			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 12	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Dem Bedarf an multifunktionalen Nutzungsangeboten oder Gemeinschaftsräumlichkeiten, die auch als Arbeitsplatz genutzt werden können, wird in der VG Bitburger Land eher eine geringe bis mittlere Priorität beigemessen.			
<b>Beschreibung:</b> Coworking Spaces (CWS) sind Büros, die sich idealerweise in der Nähe des Wohnorts befinden und durch welche sich lange Fahrten zur Arbeitsstelle vermeiden lassen. In diesen Büros kann man z.B. einen Schreibtisch anmieten und so im Homeoffice arbeiten, ohne auf direkte soziale Kontakte zu verzichten. Häufig ist der Arbeitsplatz zu Hause nicht optimal ausgestattet und das Ablenkungspotenzial empfinden einige Menschen als zu hoch. Die hohe Anzahl der Pendler aus dem Eifelkreis nach Luxemburg oder nach Trier bietet hier ein großes Potenzial. In den VGs sollten Coworking Spaces z.B. in den Nahversorgungszentren der Kooperationsräume geschaffen werden. Diese könnten z.B. in wenig genutzten Teilen von Bürgerhäusern oder in leerstehenden Läden/Büroräumen eingerichtet werden. Das Angebote kann dabei von einzelnen zu mietenden Schreibtischen bis zu kleinen Einzelbüros reichen. Eine Kaffeeküche mit Sitzecke rundet das Angebot ab. Neben der Option dies über professionelle Anbieter umzusetzen, kann die Einrichtung von CWS auch über die Akteure im Eifelkreis selbst laufen. Die private Initiative der DLR-Mitarbeiter könnte außerdem beworben und Nachahmer ermutigt werden.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Der Aufbau von Co-Working-Spaces als Alternative für Angestellte, Selbständige und Studenten schafft die Möglichkeit des Arbeitens und zusätzlich des sozialen Austausches. Zudem werden Pkw-Fahrten in die Mittel- und Oberzentren der Region und darüber hinaus vermieden.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> VGs und Städte, Kreisverwaltung, Firmen und Einrichtungen und deren Mitarbeiter evtl. professionelle Co-Working-Space-Anbieter, Programm „Dorfbüros“ des Landes RLP	
<b>Zielgruppe:</b> Angestellte, die nicht alleine im Homeoffice sitzen möchten o. mit langsamer Internetanbindung, KMUs die lediglich einzelne Büroräume benötigen			<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Investiv: 5 x 20.000 € für je 10 Arbeitsplätze, techn. Infrastruktur + Website 5.000 € , Laufend: Pro Standort: 6.000 - 12.000 € Raummiete plus Sonstiges 10.000 € p. a.			
<b>Finanzierungsansatz:</b> - Kommunale Mittel (Schulträger) - Fördermittel - Private Investoren - Finanzierung aus der Vermietung der Schreibtische und Räume			<b>Investitionen:</b> hoch 50 - 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%



<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel	<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>	



Flottenmanagementsystem: Monitoring Instrumente zur automatischen Erfassung von kommunalen Verkehrsdaten			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 13	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> Ein Flottenmanagementsystem käme in der VG Bitburger Land insbesondere für die Fahrzeuge der Verbandsgemeindewerke und des Bauhofes in Frage, da die PKWs der Verwaltung für sich alleine betrachtet aufgrund der geringen Anzahl der Fahrzeuge händisch stattfinden kann.			
<b>Beschreibung:</b> Zur Fortführung der Bilanzierung in den Folgejahren ist eine effektive und im besten Fall automatische Datensammlung entscheidend. Bezüglich des Verkehrssektors sollen mit dieser Maßnahme die Fahrzeugdaten (z.B. Laufleistung, Verbrauch, Nutzungsprofil, ...) der Kommunalverwaltungen aufgenommen werden. Im Prinzip geht es um die Einführung eines digitalen Fahrtenbuchs.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Einführung eines Flottenmanagementsystems mit folgenden Funktionen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Digitales Fahrtenbuch (Automatische Erfassung von Nutzungsdaten)</li> <li>- Managen des Fahrzeugzustands (Ladestand, Tankfüllstand, Verfügbarkeit, Standort,...)</li> <li>- Fahrzeugbuchung</li> <li>- Abrechnungsmöglichkeit bei Ladung von Mitarbeiter Elektrofahrzeugen</li> <li>- Lademanagement - Möglichst hohe Nutzung des vor Ort erzeugten Stroms</li> <li>- Fähig für den Einsatz im öffentlichen Bereich</li> </ul>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltung, Mitarbeiter			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Investitionskosten in Softwarelösung, Personalkosten für Maßnahmenumsetzung und Betrieb			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel			<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, niedrig		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, niedrig	
			<b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Monitoring Instrumente zur automatischen Erfassung von Verkehrsdaten (Installation von Messstationen (öffentlich zugängliche Daten))			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 14	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> Verkehrsdaten werden bisher nicht systematisch erfasst.			
<b>Beschreibung:</b> Um fundierte Entscheidungen treffen und gezielte Maßnahmen einleiten zu können sind spezifische und lokale Daten wichtig. Die Monitoringinstrumente sollen eine automatische Datensammlung von Fahrzeugen im ÖPNV (Fahrgastzahlen, Personenkilometer, ...), automatische Verkehrserfassung (Messstationen), ständiges Aktualisieren der Zulassungszahlen sowie die Erfassung und die Analyse von Umweltdaten ermöglichen.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Ziel ist die Platzierung von Messstationen im öffentlichen Bereich. Die erfassten Daten sollen in einem öffentlich zugänglichen Dashboard (Anwenderoberfläche) dargestellt werden. Ziel ist die Verknüpfung möglichst vieler Datenquellen. Der Datenschutz muss hierbei natürlich gewährleistet werden. Nach dem Projektstart in einem ausgewählten Raum soll das Sensornetz successive/sukzessiv erweitert werden.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltung, Unternehmen, Private Haushalte	
<b>Zielgruppe:</b> allgemeine Öffentlichkeit			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Investitionskosten in Technik (Sensoren) und deren Montage, Investitionskosten in Softwarelösung (Dashboard), Personalkosten für Planung, Umsetzung und Wartung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel, einbeziehen von Unternehmen und Privatpersonen			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel	
			<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Attraktivitätssteigerung des ÖPNV			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 15	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P3
<p><b>Ausgangslage:</b> In den letzten Jahren wurden die Linienbündel in den Kommunen hinsichtlich Flächenabdeckung verbessert. Ein digitaler Zugang zu Informationen und Ticketbuchungen besteht. Trotzdem erlebte der ÖPNV keinen großen Zulauf. Das im Juni 2021 veröffentlichte Klimaschutzteilkonzept Mobilität des Eifelkreis Bitburg-Prüm sollte bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen mit einbezogen werden. Wirtschaftliche Gründe wie hohe Treibstoffpreise und Gegenreaktionen der Regierung wie das 9-€-Monatsticket führen befristet zur verstärkten Nutzung der ÖPNV-Angebote.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Der ÖPNV gehört zu den am häufigsten diskutierten Themen bei öffentlichen Veranstaltungen zum Handlungsfeld Mobilität. Der ÖPNV wird häufig als Rückgrat der Verkehrswende bezeichnet. Doch gerade im ländlichen Raum setzen die Bürger nach wie vor auf den eigenen PKW. Folgende subjektive Gründe gegen eine Nutzung des ÖPNV werden häufig genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zu hohe Ticketpreise</li> <li>- schlechte Abdeckung in Teilen des Bediengebietes</li> <li>- zu geringe Taktung</li> <li>- kein zielgruppenorientiertes Angebot (z.B. Pendler)</li> <li>- die Fahrt mit dem ÖPNV dauert verglichen mit dem PKW viel zu lange</li> <li>- umständlicher Zugang zu aktuellen Fahrplaninformationen und Ticketbuchung</li> </ul> <p>Diese Punkte sollen durch unterschiedliche Maßnahmen angegangen werden.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Ziel ist es, den ÖPNV zu stärken und auch im ländlichen Raum als wirkliche Alternative zum PKW zu etablieren. Mit folgenden Maßnahmen soll die Zielerreichung unterstützt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dauerhaft bezahlbare Ticketpreise (z.B. JobTicket, 9€ Ticket, 365€ Jahresticket, ...)</li> <li>- Integration des ÖPNV-Angebots in eine intermodale Mobilitätsplattform (bessere Erreichbarkeit der Zielgruppen, zentrale Angebotsübersicht)</li> <li>- Anschluss von Gewerbegebieten mit pendlerorientierten Fahrplänen</li> <li>- Schaffung von Schnellverbindungen und Einführung von Bedarfshalten (z.B. digitale Haltewunschtaaste) zur Reduzierung der Fahrzeiten</li> <li>- Nach Analysen Erhöhung der Taktzeiten auf Bedarfsstrecken</li> </ul>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Amt08, VRT	
<b>Zielgruppe:</b> allgemeine Öffentlichkeit, Fahrgäste des VRT			<b>Wirkungstiefe:</b> sehr hoch
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Ist noch festzustellen			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel, VRT Haushalt, Ticketpreise			<b>Investitionen:</b> sehr hoch über 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, hoch		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, hoch	<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, hoch			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> sehr hoch



**Flankierende Maßnahmen:**



Einführung betriebliches Mobilitätsmanagement			
<b>Handlungsfeld:</b> MB	<b>Nummer:</b> 16	<b>Maßnahmentyp:</b> Verstetigung	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> Der Berufsverkehr wird in der VG Bitburger Land überwiegend mit dem Pkw erledigt. Der ÖPNV wird hierbei wenig genutzt und das Fahrrad deckt ebenfalls nur geringe Anteile des Verkehrsaufkommens ab. Der ÖPNV hat Schwierigkeiten, bedarfsgerechte Angebote zu unterbreiten. Die Abstimmung mit den zentralen Akteuren der Wirtschaft, den Arbeitgebern und den Arbeitnehmerinnen ist bisher kaum organisiert. Eine gezielte und umfassende Abstimmung von Angebot und Nachfrage ist bisher nicht fest implementiert.			
<b>Beschreibung:</b> Die Abstimmung der Verkehrsplaner mit den Arbeitgebern soll erhöht werden. Ebenso sollen die Arbeitgeber als Akteure einer nachhaltigen Mobilität motiviert und aktiviert werden und sich in die Planung von RV/ÖV einbringen, sowie die betriebsinternen Möglichkeiten zur Förderung der nachhaltigen Mobilität ausschöpfen.			
<b>Ziel und Strategie:</b> - Direkte Kommunikation zwischen Kommunen und Unternehmen, gezielte Bedarfserfassung und Selbstaktivierung - Gewinnung potenzieller Nutzer für die nachhaltige Mobilität (Pendlerverkehr)			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kreisverwaltung, VGs/S, Arbeitgeber, Arbeitnehmervertretungen, IHK und HWK	
<b>Zielgruppe:</b> öffentliche und private Arbeitgeber, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Investiv: je nach Betriebs- und Beschäftigtenzahl, Betriebsbefragung (4.000 – 8.000 €), Personalbefragung (10.000 – 30.000 €), Erreichbarkeitsanalyse (15.000 – 40.000 €), Organisation der Workshops kann über das KSM abgewickelt werden, Laufend: Workshops			
<b>Finanzierungsansatz:</b> - Kommunale Mittel (Schulträger) - Fördermittel - VRT und SPNV für die dauerhafte Bedarfsanalysen und Angebotsgestaltung - Spätere Refinanzierung im ÖPNV durch erhöhte Fahrgeldeinnahmen - teilnehmende Arbeitgeber/Betriebe			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel	
			<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Initiierung Gemeinschaftsgarten / Solidarische Landwirtschaft			
<b>Handlungsfeld:</b> PH	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Vernetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Aktuell sind keine Initiativen zur solidarischen Landwirtschaft im Verbandsgemeindegebiet bekannt.			
<b>Beschreibung:</b> Gemeinschaftsgärten sind kollektiv betriebene Gärten. Die Idee ist die Arbeit und das Know-How auf viele Unterstützer aufzuteilen und den gemeinschaftlichen Zusammenhalt zu stärken. In Zeiten, in denen die Lebensmittelherstellung immer weniger im Alltag der Menschen präsent ist, bietet dieses Konzept die Möglichkeit, die Menschen hinsichtlich dieses Themas zu sensibilisieren.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Gemeinschaftsgärten leisten vielfältige positive Beiträge zur Verbesserung der Lebensqualität in Quartieren: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Integration unterschiedlicher sozialer und ethnischer Gruppen</li> <li>- Stärkung des Zusammenhalts</li> <li>- Weitergabe von Wissen</li> <li>- Gesunde und preiswerte Lebensmittel</li> <li>- Positive Auswirkung auf das Wohlbefinden</li> <li>- Sensibilisierung für Lebensmittelherstellung (weniger Verschwendung)</li> <li>- Steigerung der regionalen Wertschöpfung</li> </ul>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltung, allgemeine Öffentlichkeit	
<b>Zielgruppe:</b> allgemeine Öffentlichkeit			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Grundstück, Infrastruktur (Wasser, Gewächshaus, Humusboden ...), Gerätschaften, Saatgut			
<b>Finanzierungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Finanzierung innerhalb der Projektgemeinschaft</li> <li>- Fördermittel</li> <li>- Unterstützung der Kommunalverwaltung</li> </ul>			<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> sehr hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Initiierung Repair Café			
<b>Handlungsfeld:</b> PH	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Vernetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> In der VG Bitburger Land wird bisher kein Repair Café angeboten.			
<b>Beschreibung:</b> Im Repair Café wird durch das gemeinschaftliche Reparieren die Nutzungsdauer existierender Geräte verlängert. Oft reichen schon kleine Reparaturen für den Weiterbetrieb aus. Somit werden Ressourcen geschont und die Müllproduktion verringert. Über Spenden, nach erfolgter Reparatur, kann beispielsweise das Reparaturmaterial finanziert werden. Darüber hinaus findet ein Wissenstransfer statt und Menschen kommen miteinander in Kontakt.			
<b>Ziel und Strategie:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Initiierung von Repair Cafés in regelmäßigen Abständen</li> <li>- Ernennung ehrenamtlicher Kümmerer</li> <li>- Verstetigung an bestimmten Orten</li> <li>- Ressourcenschonung durch Erhöhung der Nutzungsdauer existierender Geräte</li> <li>- Wissenstransfer und Förderung des gemeinschaftlichen Miteinanders</li> </ul>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltung, Privatpersonen, Unternehmen	
<b>Zielgruppe:</b> allgemeine Öffentlichkeit			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalaufwand Planung, Reparaturmaterial, Räumlichkeiten, Bewerbung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterstützung der Kommunalverwaltung</li> <li>- Spenden der Besucher</li> <li>- Spenden von Unternehmen</li> </ul>			<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel	
			<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Dimmung und partielle, temporäre Teilabschaltung			
<b>Handlungsfeld:</b> ST	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> In vielen Ortsgemeinden ist eine Teilabschaltung in den Nachtstunden bereits umgesetzt.			
<b>Beschreibung:</b> Ein weiteres Einsparpotenzial bietet die zeitweise Abschaltung der Beleutung. Viele Gemeinde schalten bereits nachts die Straßenbeleuchtung ab und melden keine Probleme, während viele andere Gemeinden das für problematisch halten (Einbrüche, Unfallgefahr). Die Ortsbürgermeister aus den Gemeinden, in welchen diese Maßnahmen bereits lange umgesetzt wurden, können anderen Gemeinden und Zweckverbänden über Vorteile und Potenziale berichten.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Betriebszeiten sind gering zu halten, nur Straßen mit besonderem Bedarf sind durchgehend zu beleuchten. Gemeinden müssen über die Möglichkeit der zeitweisen Abschaltung der Beleuchtung informiert werden.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Konzessionsgeber (Gemeinden) und Konzessionsnehmer (Westnetz)	
<b>Zielgruppe:</b> Ortsgemeinden			<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Kosten für neue Leuchten oder Leuchtmittel im Zuge von Wartungsarbeiten am Straßenleuchten-Netz			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel			<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Umstellung auf LED (Effizienzsteigerung)			
<b>Handlungsfeld:</b> ST	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P3
<p><b>Ausgangslage:</b> Bei der Umstellung auf effiziente Beleuchtung reduziert sich die Beleuchtungsleistung. Durch die weitreichende energetische Sanierung der vergangenen Jahre ist insgesamt für die Straßenbeleuchtung im Bitburger Land (Stand Oktober 2021) bei etwa 5.300 Leuchten eine Anschlussleistung von etwa 318 Kilowatt (kW) verblieben. Nur noch etwa 1 kW (an 11 Leuchten) davon entfällt auf die veraltete, ineffiziente Quecksilberdampf-Beleuchtungstechnik, etwa 122 kW werden von der effizientesten Technik, der LED beigesteuert.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Die Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED-Technik ist eine sinnvolle Energiesparmaßnahme, welche kontinuierlich umgesetzt werden muss.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Effizienteste Technik zu 100% einführen. Es ist darauf zu achten, dass als Effekt nicht mehr Beleuchtungsanlagen aufgebaut werden.</p>			
<p><b>Initiator:</b></p>		<p><b>Akteure:</b> Konzessionsgeber (Gemeinden) und Konzessionsnehmer (Westnetz)</p>	
<p><b>Zielgruppe:</b> Ortsgemeinden</p>			<p><b>Wirkungstiefe:</b> niedrig</p>
<p><b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Kosten für neue Leuchten oder Leuchtmittel im Zuge von Wartungsarbeiten am Straßenleuchten-Netz</p>			
<p><b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel</p>			<p><b>Investitionen:</b> hoch 50 - 100 Tsd. €</p>
<p><b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel</p>	<p><b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel</p>		<p><b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%</p>
<p><b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, niedrig</p>			<p><b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering</p>
<p><b>Flankierende Maßnahmen:</b></p>			



Anschlussvorhaben Klimaschutzkonzept: Verlängerung Stellen bzw. Einstellung weiterer Klimaschutzmanager			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Personalentwicklung	<b>Priorisierung:</b> P1
<b>Ausgangslage:</b> Bisher sind für das Kooperationsvorhaben drei Klimaschutzmanager in der Kreisverwaltung angestellt. Es ist zu prüfen, ob die kooperierenden Kommunen für das Anschlussvorhaben selber Klimaschutzmanager einstellen möchten oder ob ein Kooperationsvorhaben angestrebt wird.			
<b>Beschreibung:</b> Ein Klimaschutzmanager wird bis zu 60 % über drei Jahre hinweg gefördert. Die Aufgaben sind vielfältig: Umsetzung von Maßnahmen des Klimaschutzkonzepts, der Implementierung und Anwendung eines Klimaschutz-Controllings, Netzwerkbildung und -pflege, Durchführung von Informationsveranstaltungen und Schulungen, etc.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Koordination, Steuerung und Controlling der im Klimaschutzkonzept vorgeschlagenen Maßnahmen, Kontakt und Ansprechpartner für die Klimaschutzakteure, Bevölkerung, Verwaltung, Fördergeldgeber, Unterstützung bei der Presse und Öffentlichkeitsarbeit; Stelle amortisiert sich (teilweise) durch Einsparungen bzw. Umsetzung von Maßnahmen			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen, Bürger, Wirtschaft			<b>Wirkungstiefe:</b> sehr hoch
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalkosten für die Antragsstellung, danach wird die Stelle bis zu 40% (für finanzschwache Kommunen bis zu 60%) über drei Jahre gefördert.			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Förderung + eigener Haushalt			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, hoch			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Klimaschutzziele und -Leitbild festsetzen			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Verstetigung	<b>Priorisierung:</b> P1
<p><b>Ausgangslage:</b> Die VG Bitburger Land hat bisher keine eigenen Klimaschutzziele formuliert. Allerdings wurde in ersten Gesprächen festgehalten, dass wie bei jedem Projekt ein Zielzustand definiert werden muss. Bis auf weiteres soll sich zunächst an den Klimaschutzzielen des Bundes orientiert werden, nach denen Treibhausgasneutralität bis zum Jahre 2045 anvisiert werden.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Die Umsetzung klimapolitischer Maßnahmen ist ein langfristiges Vorhaben, das Strukturen und Verantwortlichkeiten in der kommunalen Politik und Verwaltung benötigt und in das - soweit vorhanden - auch bürgerschaftliches Engagement eingebunden werden sollte. Auf kommunalpolitischer Ebene ist das Thema Klimaschutz oder Umweltschutz oft bereits in die Zuständigkeit eines Fachausschusses adressiert. Auf Ebene der Verwaltung sind zumindest teilweise Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Befugnisse ebenfalls definiert worden. Falls dies noch nicht erfolgt ist, sollte es in Angriff genommen werden. Hilfreich ist die Benennung eines/r Klimaschutz-Koordinators/in. In größeren Kommunen kann darüber hinaus die Einrichtung einer querschnittsbezogenen Arbeitsgruppe sinnvoll sein. Der Aufbau entsprechender Strukturen bedarf allerdings auch der Zuordnung entsprechender personeller, materieller und finanzieller Ressourcen.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Übergeordnetes Ziel liegt in der Verankerung des Klimaschutzes in der kommunalen Verwaltung wie auch in der Politik. Sie soll nachhaltig klimawirksame Entscheidungen beeinflussen und gleichzeitig ein gemeinsames Vorgehen bei der Erreichung der Ziele sicherstellen.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltungsspitze und politische Gremien für Initiierung und Verwaltungen bei der Umsetzung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalkosten, Moderation durch extern			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt			<b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Einführung eines Klimaschutz-Controllings			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 3	<b>Maßnahmentyp:</b> Verstetigung	<b>Priorisierung:</b> P1
<p><b>Ausgangslage:</b> Das Integrierte Klimaschutzkonzept hat erstmalig ganzheitlich Daten zur Treibhausgasbilanzierung für die VG Bitburger Land erhoben. Es gilt nun, diese Erhebungen langfristig zu verstetigen um u.a. einen Nachweis für erfolgreich umgesetzte Maßnahmen zu haben.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Zur Messung der Projektfortschritte und der Zielerreichung ist eine regelmäßige systematische Überprüfung notwendig. So werden die Beteiligten, die Öffentlichkeit und Politik kontinuierlich über den Fortschritt informiert. Gleichzeitig lässt sich ableiten, wo verstärkter Handlungsbedarf besteht. Das Controlling umfasst Aktivitäten, Verantwortlichkeiten, Kosten, Ziele, Indikatoren und Ergebnisse. Teilmaßnahmen:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Laufendes Monitoring der Maßnahmen</li> <li>- Regelmäßige Aktualisierung der Energie- und CO2-Bilanz</li> <li>- Erfassung, Auswertung und Kommunikation von Luft- und Klimadaten</li> <li>- Indikatoren-Monitoring</li> <li>- Jährliche Berichterstattung in den Gremien</li> </ul>                     (Zusätzliche Maßnahme: Teilnahme am European Energy Award)</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Zur Messung der Projektfortschritte und der Zielerreichung ist eine regelmäßige systematische Überprüfung notwendig. So werden die Beteiligten, die Öffentlichkeit und die Politik kontinuierlich über den Fortschritt informiert. Gleichzeitig lässt sich ableiten, wo verstärkter Handlungsbedarf besteht. Das Controlling umfasst Aktivitäten, Verantwortlichkeiten, Kosten, Ziele, Indikatoren und Ergebnisse. Teilmaßnahmen:  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Laufendes Monitoring der Maßnahmen</li> <li>- Regelmäßige Aktualisierung der Energie- und CO2-Bilanz</li> <li>- Indikatoren- Monitoring</li> <li>- Jährliche Berichterstattung in den Gremien</li> </ul>                     Dieses zentrale Controlling ist besonders wichtig, da unterschiedliche Maßnahmen von unterschiedlichen Akteuren umgesetzt werden. Eine gebündelte Unterstützung ist notwendig.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen, Öffentlichkeit			<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalkosten, ggf. Software			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Fördermittel + eigener Haushalt			<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%



<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig	<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>	



Ausgewählte Maßnahme aus Klimaschutzkonzept (Kommunalrichtlinie) beantragen und betreuen			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 4	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P1
<p><b>Ausgangslage:</b> Es ist geplant, die mögliche Förderung für ausgewählte Maßnahmen zu nutzen. Hierfür sind im Anschlussvorhaben Förderanträge für geeignete Maßnahmen der VGV zu stellen. Hierfür kommen unter anderem die Errichtung von Photovoltaikanlagen, der Ausbau von Lade-Infrastruktur oder energetische Sanierungsmaßnahmen in Frage.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Ausgewählte investive Klimaschutzmaßnahmen müssen einen umfassenden Ansatz verfolgen, z. B. hinsichtlich der Reduzierung des Primärenergieeinsatzes, der Nutzung von Effizienzpotenzialen oder der Kopplung der Nutzungsbereiche Strom, Wärme und Verkehr. Der Nachweis über die Höhe der Treibhausgasmindeung durch die Maßnahme muss in Form einer CO<sub>2</sub>-Bilanzierung von einem unabhängigen Ingenieurbüro vorgenommen, im Zuge der Antragstellung vorgelegt und im Verwendungsnachweis bestätigt werden. Förderbedingungen Kommunalrichtlinie: 50 % Regelförderquote, 70 % für finanzschwache Kommunen oder Antragstellende aus Braunkohlegebieten. Umsetzung von bis zu drei Maßnahmen pro Vorhaben, bei Bedarf mit Unterstützung durch fachkundige externe Dienstleister (Zuschuss von maximal 200.000 Euro)</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Gefördert wird die Umsetzung investiver und strategischer vorbildhafter Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept, die einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Bei einem geförderten Klimaschutzkonzept für einen Landkreis sind auch teilnehmende Kommunen antragsberechtigt.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltung, Wirtschaft, Bürger:innen			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalaufwand, externe Dienstleister, Sachkosten			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Haushaltsmittel + Förderung			<b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, hoch			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Entfristung Klimaschutzmanagerstellen			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 5	<b>Maßnahmentyp:</b> Personalentwicklung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Die mögliche Förderung im Anschlussvorhaben ist auf 3 Jahre begrenzt. Die Notwendigkeit eines Klimaschutzmanagement bleibt nach diesem Zeitraum weiterhin bestehen. Eine Entfristung ist dringend zu empfehlen um den Angestellten und den vom Klimaschutz profitierenden Stellen eine langfristige Perspektive zu geben.			
<b>Beschreibung:</b> Die Aufgabe im Klimaschutzmanagement sind vielfältig: Umsetzung von Maßnahmen des Klimaschutzkonzepts, der Implementierung und Anwendung eines Klimaschutz-Controllings, Netzwerkbildung und -pflege, Durchführung von Informationsveranstaltungen und Schulungen, etc.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Koordination, Steuerung und Controlling der im Klimaschutzkonzept vorgeschlagenen Maßnahmen, Kontakt und Ansprechpartner für die Klimaschutzakteure, Bevölkerung, Verwaltung, Fördergeldgeber, Unterstützung bei der Presse und Öffentlichkeitsarbeit; Stelle amortisiert sich (teilweise) durch Einsparungen bzw. Umsetzung von Maßnahmen			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen, Bürger, Wirtschaft			<b>Wirkungstiefe:</b> sehr hoch
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalkosten			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt			<b>Investitionen:</b> hoch 50 - 100 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, hoch			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Schaffung von Strukturen in Politik und Verwaltung zur Verstärkung des Klimaschutzes (bspw. durch Klimawirkungsprüfung von Beschlüssen)			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 6	<b>Maßnahmentyp:</b> Verstärkung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Bisher wird der Klimaschutz in zahlreichen einzelnen Projekten mitgedacht, allerdings fehlt eine übergeordnete Leitlinie/Richtlinie in Politik und Verwaltung.			
<b>Beschreibung:</b> Die Umsetzung klimapolitischer Maßnahmen ist ein langfristiges Vorhaben, das Strukturen und Verantwortlichkeiten in der kommunalen Politik und Verwaltung benötigt und in das, soweit vorhanden, auch bürgerschaftliches Engagement eingebunden werden sollte. Auf kommunalpolitischer Ebene liegt der Klimaschutz oft bereits in der Zuständigkeit eines Fachausschusses. Auf Ebene der Verwaltung sind zumindest die Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Befugnisse ebenfalls definiert worden. Falls dies noch nicht erfolgt ist, sollte es in Angriff genommen werden. Hilfreich ist die Benennung eines/r Klimaschutzkoordinators/in. In größeren Kommunen kann darüber hinaus die Einrichtung einer querschnittsbezogenen Arbeitsgruppe sinnvoll sein. Der Aufbau entsprechender Strukturen bedarf allerdings auch der Zuordnung entsprechender personeller, materieller und finanzieller Ressourcen.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Der Klimaschutz muss in sämtlichen Verwaltungsprozessen und politischen Entscheidungen ein wichtiges Bewertungskriterium werden. Aktuell ist häufig die Wirtschaftlichkeit der entscheidende Faktor. Klimaschutz muss der wirtschaftlichen Betrachtung zumindest gleichgestellt werden. Hierzu müssen Leitlinien, Entscheidungshilfen und Informationsmöglichkeiten geschaffen werden um klimafreundliche Rahmenbedingungen zu definieren und einfließen lassen zu können. Eine personelle oder organisatorische Implementierung in Verwaltungs- und politische Entscheidungsprozesse ist notwendig. Ziel muss es sein, die negativen Auswirkungen bei Nichtberücksichtigung von Klimaschutzaspekten darzulegen und die positiven Auswirkungen (Lebensqualität, langfristig wirtschaftlich) hervorzuheben.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltungen + kommunale Politik	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalkosten			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt und geförderte Stellen			<b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Beitritt im Klima-Bündnis			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 7	<b>Maßnahmentyp:</b> Netzwerkbildung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Derzeit ist die VG Bitburger Land noch nicht in einem Klimaschutz-Netzwerk vertreten.			
<b>Beschreibung:</b> Das Klima-Bündnis ist ein europäisches Städtenetzwerk, das lokale Maßnahmen für den globalen Klimaschutz ergreift. Das Klima-Bündnis arbeitet schwerpunktmäßig mit der administrativen und technischen Ebene in den Kommunen zusammen und unterstützt bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen vor Ort. Neben der Durchführung von Projekten mit den Mitgliedskommunen werden diese außerdem bei ihren Aktivitäten unterstützt, indem CO2-Monitoring-Instrumente entwickelt, Kampagnen zu Themen wie z.B. nachhaltiger Mobilität und Konsum durchgeführt sowie Möglichkeiten zum Austausch angeboten werden.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Vernetzung des Klimaschutzes auch auf nationaler und internationaler/grenzübergreifender Ebene. Zusätzlich handelt es sich um eine öffentlichkeitswirksame Maßnahme. Ein Beitritt der Kommunen ist an bestimmte Vorgaben geknüpft, wie z.B. die Verpflichtung zu CO2-Reduktionszielen.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen			<b>Wirkungstiefe:</b> niedrig
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Ca. 800 € Mitgliedsbeitrag pro Jahr			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt			<b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Bildungsangebote in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren zu Klimaschutzrelevanten Themen / Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE)			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 8	<b>Maßnahmentyp:</b> Bildung	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Bisher werden keine spezifischen Bildungsformate im Bereich Klimaschutz angeboten.			
<b>Beschreibung:</b> Zusammen mit anderen regionalen Akteuren soll ein ganzheitliches Bildungskonzept zum Thema Klimaschutz für Personen jeden Alters geschaffen werden. Folgende Formate sind im Einzelnen angedacht (auch Orientierung an bzw. Nutzung von bereits bekannten Kampagnen): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bildungsmodule in Zusammenarbeit mit Landesforsten</li> <li>- Makerspace (initiiert durch Smart Cities)</li> <li>- Bildungsmodul Energiesparen und Energieeffizienz in Schulen (Energie-Kids Energieagentur Rems-Murr)</li> <li>- Vortragsreihe Klimaschutz und Gesundheit, Klimaschutz und Landwirtschaft, etc.</li> <li>- Energiesparmodelle in Schulen (Kommunalrichtlinie)</li> </ul>			
<b>Ziel und Strategie:</b> BNE ist nicht nur Aufgabe von Schule oder Universität, sondern benötigt auch eine Verankerung außerhalb des formalen Bildungssektors, um Menschen unterschiedlicher Altersgruppen und sozialer Schichten zu erreichen. Geplant sind daher vielfältige Bildungsformate in Zusammenarbeit mit diversen Akteuren aus den Bereichen Schulen / Volkshochschulen / Forstämter / Jugendarbeit / Verbraucher-, Ernährungs- und Gesundheitsbildung, etc.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltungen, Schulen, Kindergärten, Landesforsten RLP,...	
<b>Zielgruppe:</b> Bürger		<b>Wirkungstiefe:</b> hoch	
<b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Abstimmung mit anderen Akteuren, Suche von Räumen, Anschaffung von Materialien, Erarbeitung von Beiträgen			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel		<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €	
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel		<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel	
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



<b>Stelle zur Klimaschutzkoordination schaffen (Kommunalrichtlinie)</b>			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 9	<b>Maßnahmentyp:</b> Personalentwicklung	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> Bisher ist kein Klimaschutzkoordinator in der VG Bitburger Land tätig.			
<b>Beschreibung:</b> Kleine Gemeinden sind in vielen Förderprogrammen als Nutznießer unterrepräsentiert. Hemmnisse sind zu wenige Personalkapazitäten in kleinen Gemeinden, weniger Know-how und auch kaum Chancen, das Personal dort nur für Klimaschutz aufzubauen. Insofern ist es notwendig, geeignete übergeordnete Ebenen (Landkreise) zu befähigen, diese kleinen und ländlichen Gemeinden zu aktivieren und zu unterstützen. In Abgrenzung zum ggf. bereits bestehenden Klimaschutzmanagement auf Landkreisebene für die kreisangehörigen Gemeinden schafft die Klimaschutzkoordination keine Klimaschutzangebote für Gemeinden, sondern sie unterstützt kleine Gemeinden, selbst aktiv zu werden (Hilfe zur Selbsthilfe). Im besten Falle besteht auf Landkreisebene ein Klimaschutzmanagement oder eine Klimaschutzagentur, die entsprechende Angebote aufbauen kann.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Ziel der Klimaschutzkoordination ist es, die zu betreuenden Einheiten durch Know-how, Fachwissen und organisatorische Unterstützung zu befähigen, selbst aktiv zu werden. Die Klimaschutzkoordination bietet somit individuelle Unterstützungsleistungen an. Die Anforderungen an eine Klimaschutzkoordination sind hoch: Sie verfügt über Fachwissen, im besten Falle Erfahrung im Bereich Klimaschutz sowie durch ein motivierendes und überzeugendes Auftreten. Sie berät unabhängig und hersteller- bzw. dienstleisterneutral.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltungen, Bürger, Wirtschaft			<b>Wirkungstiefe:</b> hoch
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalkosten gering (Personalkosten teilweise durch laufende Förderung gedeckt), Förderung 70% (finanzschwache Kommunen: 90%) über 48 Monate.			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Förderung + eigener Haushalt			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, hoch			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



<b>Machbarkeitsstudien (Kommunalrichtlinie) beantragen und betreuen</b>			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 10	<b>Maßnahmentyp:</b> Konzept	<b>Priorisierung:</b> P3
<p><b>Ausgangslage:</b> Die VGV betreut eine außergewöhnlich hohe Anzahl von Ortsgemeinden und hat bereits eine Vielzahl von energetischen Teilsanierungen durchgeführt. Für die energetische Sanierung von Kläranlagen im Altbereich Kyllburg wurden von den VG-Werken bereits geförderte Potenzialstudien durchgeführt, die nun als Grundlage für energetische Maßnahmen dienen. Kürzlich wurden für alle noch nicht untersuchten Kläranlagen der VG weitere Potenzialstudien in Auftrag gegeben, nachdem Förderanträge nach der Kommunalrichtlinie bewilligt waren.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Der Einsatz fachkundiger externer Dienstleister zur Erstellung von Machbarkeitsstudien inklusive Planungsleistungen der HOAI-Phasen 1 bis 4 ist vorgesehen. Sind Untersuchungsgegenstände nicht genehmigungspflichtig, entfällt die Förderfähigkeit der Leistungsphase 4. Für eine Machbarkeitsstudie für Siedlungsabfalldeponien sind zusätzlich Untersuchungen am Deponiekörper förderfähig, die für die Ermittlung des Emissionspotenzials notwendig sind, wie z. B. Bohrungen, Feststoffprobenahmen und -analysen, Gasmessungen, Belüftungsversuche.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Das Ziel einer Machbarkeitsstudie ist es, anstehende Investitionen beziehungsweise Sanierungen oder Modernisierungen in dem Sinne vorzubereiten und zu planen, dass hohe Treibhausgasreduzierungsspotenziale erzielt und Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt werden können.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, Wirtschaft, Bürger	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltung, öffentliche Einrichtungen und Plätze		<b>Wirkungstiefe:</b> mittel	
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalaufwand, externer Dienstleister			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Haushaltsmittel + Förderung		<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €	
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig		<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel	
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



## Sensibilisierungs- und Infokampagnen zu klimarelevanten Themen: Energiesparen, Energieeffizienz, regenerative Strom- und Wärmenutzung, (E-)Mobilität,

<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 11	<b>Maßnahmentyp:</b> Bildung	<b>Priorisierung:</b> P3
<p><b>Ausgangslage:</b> Das Einsparpotenzial im Bereich der privaten Haushalte sowie der Unternehmen ist enorm. Häufig wird Unsicherheit bzgl. der Rentabilität und des Aufwands von privaten Klimaschutzmaßnahmen als Ursache genannt, warum sie nicht angegangen werden. Auch sind die vorhandenen Fördermöglichkeiten, die abgerufen werden können, nicht unbedingt bekannt. Bisher werden keine gebündelten Informationsveranstaltungen zu diesen Themen angeboten. Hier bietet sich eine Kooperation mit der umliegenden VG Bitburger Land an, durch welche das Angebot für Informations- und Sensibilisierungskampagnen sich für die im Umfeld der Stadt Bitburg lebenden Bürger faktisch verdoppeln kann. Da man im Rathaus bereits mit der Verbraucherzentrale Rheinland-Pfalz kooperiert, wäre ein zusätzliches Angebot durch die VGV Bitburger Land eine optimale Ergänzung für ratsuchende Bürger.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Zahlreiche Maßnahmen zum Klimaschutz liegen nicht im Einflussbereich der Verwaltung, sondern können nur von privaten Wohnungseigentümern bzw. Unternehmen umgesetzt werden. Die Kommune kann allerdings verschiedene Informations- und Beratungsangebote bereitstellen. Daher sind Kampagnen zu den Themen Energieeffizienz, Energieeinsparung, Fördermöglichkeiten, Photovoltaik, regenerative Wärme und Elektromobilität geplant. Folgende Formate sind angedacht (auch Orientierung an bzw. Nutzung von bereits bekannten Kampagnen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wärmeeffizienzkampagne (WEK) der EA RLP</li> <li>- Verbraucherzentrale Rheinland-Pfalz</li> <li>- Aktionstage (Klimakonferenz, E-Mobilität, Radaktionstage bzw. Stadtradeln, Umweltmesse, etc.)</li> <li>- Unternehmerfrühstück (Veranstaltungsreihe des Eifelkreises Bitburg-Prüm)</li> <li>- Caritas (Stromsparcheck)</li> <li>- Vortragsreihe zu Dach-PV, Heizungs- und Altbausanierung, Erneuerbare Wärmeversorgung (siehe Stadt Wittlich)</li> <li>- Formate zu den Themen Abfallvermeidung, Ressourcenschonung, klimafreundliche Gestaltung von (Vor)Gärten, CO<sub>2</sub>-Fußabdruck, etc.</li> <li>- Sensibilisierung Verwaltungsmitarbeiter zu Energiethemen</li> <li>- weitere Zielgruppen: Sozialwirtschaft</li> </ul>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Bedarfsgerechte Unterstützung privater Haushalte sowie für Unternehmen bei Klimaschutzmaßnahmen.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltungen, Bürger	
<b>Zielgruppe:</b> Bürger		<b>Wirkungstiefe:</b> mittel	
<p><b>Gesamtaufwand / (Anschub-)kosten:</b> Personalaufwand pro Kampagne, je nach Ausgestaltung: 10 - 15 AT, ggf. Hinzuziehung von externen Dienstleistern notwendig, Kosten pro Kampagne ca. 8.000 €.</p>			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel		<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €	
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%	



<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel	<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>	



Konzept Öffentlichkeitsarbeit: Klimaschutzportal, Homepage, Social Media, Klima-News in Mitteilungsblättern, etc.			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 12	<b>Maßnahmentyp:</b> Öffentlichkeitsarbeit	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> In der VG Bitburger Land werden Informationen über die Internet-Homepage sowie das Amtsblatt veröffentlicht. Außerdem arbeitet die VG Bitburger-Land an Ihrem Internetauftritt im "Klimaschutzportal" des Eifelkreises.			
<b>Beschreibung:</b> Das Informationsangebot soll systematisch entwickelt und erweitert werden. Das regionale Klimaschutzportal (KomBiRek-Projekt) ist bereits in Ausarbeitung. Hinzukommen sollen regelmäßige Informationen über die Internetseite, Social Media (Facebook) sowie die Mitteilungsblätter. Folgende Formate sind angedacht: - Klimaschutzportal - regelmäßige Klima-News - Informationen zu Veranstaltungen - Ausloben eines VG-bzw. kreisweiten Klimaschutzpreises - Informationen zu regionalen Direktvermarktern			
<b>Ziel und Strategie:</b> Um die Bevölkerung besser über klimaschutzrelevante Themen zu informieren, soll das Informationsangebot (digital und analog) verbessert werden.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Bürger		<b>Wirkungstiefe:</b> hoch	
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalaufwand ca. 30-40 AT pro Jahr, darin enthalten ca. 2 AT pro Monat zur Pflege des Klimaschutzportals/Homepage			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt		<b>Investitionen:</b> gering 5 - 15 Tsd. €	
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, mittel	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, mittel		<b>Einsparpotential:</b> niedrig 10 - 20%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, mittel		<b>Reg. Wertschöpfung:</b> gering	
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Netzwerke pflegen und neu gründen			
<b>Handlungsfeld:</b> ÜM	<b>Nummer:</b> 13	<b>Maßnahmentyp:</b> Netzwerkbildung	<b>Priorisierung:</b> P3
<b>Ausgangslage:</b> Als mögliche Netzwerkpartner sind v.a. die Ortsbürgermeister, Unternehmen und Schulen sowie Vereine zu nennen. Es gilt zu prüfen, in welcher Form hier klimaschutzrelevante Themen eingebracht werden können.			
<b>Beschreibung:</b> Unterstützung der Zusammenarbeit bei Klimaschutzprojekten und Veranstaltungen zu klimaschutzrelevanten Themen in regionalen Kooperationen. Dies können bestehende Kooperationen sein (Interkommunale Netzwerke, Unternehmensnetzwerke, z.B. Unternehmerfrühstück), oder neu zu gründende Kooperationen (z.B. Elektromobilisten, KlickKs=ehrenamtliche Klimaschutzpaten, Vereine, etc.).			
<b>Ziel und Strategie:</b> Es soll Zusammenarbeit bei Klimaschutzprojekten und Veranstaltungen in regionalen Kooperationen sowie Erfahrungsaustausch und Anstoß von Projekten in den Bereichen Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourceneffizienz, klimafreundliche Mobilität, etc. stattfinden.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung	
<b>Zielgruppe:</b> Verwaltung, Politik, Unternehmen, Nachbarkommunen, Vereine			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalaufwand ca. 3 AT pro Veranstaltung, zzgl. Kostenaufwand für Durchführung der Veranstaltung (Raummiete, etc.)			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, ggf. Fördermittel			<b>Investitionen:</b> sehr gering bis 5 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, niedrig	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, niedrig		<b>Einsparpotential:</b> sehr niedrig bis 10%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Quartierskonzepte / Sanierungsmanagement nach KfW Förderung			
<b>Handlungsfeld:</b> WK	<b>Nummer:</b> 1	<b>Maßnahmentyp:</b> Konzept	<b>Priorisierung:</b> P1
<p><b>Ausgangslage:</b> Bisher wurde kein Förderantrag für Quartierskonzepte / Sanierungsmanagement für die Ortsgemeinden der VG Bitburger Land gestellt. Bei zukünftigen Vorhaben wird dies jedoch angestrebt. Die Housing des ehemaligen Militärflugplatzes Bitburg kommt in hohem Maße für eine Quartiersbetrachtung in Frage. Das Quartier wird vom Zweckverband Flugplatz Bitburg, dem unter Anderen auch die Verbandsgemeinde Bitburger Land angehört, betreut.</p>			
<p><b>Beschreibung:</b> Zur Initiierung von energetischen Sanierungsmaßnahmen sowie des Ausbaus erneuerbarer Energien und Fernwärme für den Gebäudebereich kommen integrierte energetische Quartierskonzepte in Betracht. Zur Umsetzung der darin definierten Maßnahmen kann ein Sanierungsmanagement eingesetzt werden. Mithilfe des Förderprogramms soll die Energieeffizienz in bestehenden Quartieren erhöht werden. Es können sowohl Sach- als auch Personalkosten finanziert werden. Förderberechtigt sind kommunale Gebietskörperschaften. Für jedes Quartier in der entsprechenden Kommune muss ein separater Antrag gestellt werden.</p>			
<p><b>Ziel und Strategie:</b> Ziel ist die Erhöhung der Energieeffizienz in bestehenden und neuen Quartieren durch die Nutzung erneuerbarer Energien. Die Quartiersbewohner und Unternehmen sollen, unter anderem, durch eine unabhängige Wärme- und Kälteversorgung entlastet werden.</p>			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltungen	
<b>Zielgruppe:</b> Gemeindeverwaltungen, Bürger, Betriebe			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<p><b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Personalaufwand Planung, sowie Differenz zu Fördersumme: Förderung KfW-Programm 432 derzeit 65% der zuwendungsfähigen Ausgaben, Land Rheinland-Pfalz stockt um 20% auf (bei finanzschwachen Kommunen um 30%)</p>			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel, Beteiligung der Anwohner			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, hoch			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Ausbau und Effizienzsteigerung Fern- und Nahwärme			
<b>Handlungsfeld:</b> WK	<b>Nummer:</b> 2	<b>Maßnahmentyp:</b> Umsetzung	<b>Priorisierung:</b> P1
<b>Ausgangslage:</b> In einigen Ortsgemeinden sind bereits Nahwärmenetze auf Basis erneuerbarer Energien vorhanden. Die Ortsgemeinde Pickließem ist nahezu vollständig an ein Nahwärmenetz auf Basis von Biogas aus regionalen Ressourcen angeschlossen. Durch die Nutzung der Biomasse werden dort jährlich 210.000 Liter Heizöl ersetzt und die Umwelt damit erheblich entlastet.			
<b>Beschreibung:</b> Der Ausbau der Nah- und Fernwärme ist insbesondere für den kommunalen Bereich ein elementarer Faktor, um die THG-Emissionen zu verringern. Dies ist der Fall, wenn nachhaltige Energieträger zur Wärmeerzeugung genutzt werden. Häufig werden Biomasse oder kleine BHKWs genutzt. Auch Geothermie kann als Wärmequelle genutzt werden. Der Emissionsfaktor ist entsprechend geringer als bei einer herkömmlichen Öl- oder Gasheizung. Nah- und Fernwärmenetze bieten aus Sicht des Klimaschutzes die Möglichkeit, viele Haushalte gleichzeitig mit klimafreundlicher Wärme zu versorgen. Gleichzeitig verringert sich der Gesamtaufwand für Wartung und Instandhaltung. Bestehende Netze müssen auf ihre Effektivität geprüft und optimiert werden.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Eine energieeffiziente und wirtschaftliche Gebäude-Wärmeversorgung ist umzusetzen. Hierbei soll der Betrieb der Nah- und Fernwärmenetze wenn möglich aus erneuerbaren Energien geschehen. Die Effizienzsteigerungsmaßnahmen sollen in bestehenden Fernwärmenetzen umgesetzt werden (z.B. durch Temperaturreduzierung, hydraulische Optimierung, Dekarbonisierung durch die Umstellung des Erzeugerparcs auf erneuerbare Energien, Abwärmenutzung, PtH-Anlagen aus erneuerbarem Strom).			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Kommunalverwaltung, private Haushalte, Gewerbe	
<b>Zielgruppe:</b> Bauherren, Betriebe und Bürger			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Kosten für Machbarkeitsstudie, Planungsaufwand, Umsetzung			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt (Personalkosten) Externer Berater, Partizipierende Haushalte und Unternehmen			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> direkt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> direkt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> mittel 20 - 35%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> direkt, hoch			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> mittel
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			



Kommunale Wärmeplanung			
<b>Handlungsfeld:</b> WK	<b>Nummer:</b> 3	<b>Maßnahmentyp:</b> Konzept	<b>Priorisierung:</b> P2
<b>Ausgangslage:</b> Eine fächendeckende kommunale Wärmeplanung wird derzeit nicht priorisiert. Viele denkbare Quartiere mit energetischem Sanierungs- oder Erschließungsbedarf und großen - im Quartier gleichartigen - Unterschieden bei Energie-Infrastruktur, Gebäudedämmstatus und vorhandenen Heizungsanlagen.			
<b>Beschreibung:</b> Die kommunale Wärmeplanung ist ein langfristiger und strategisch angelegter Prozess mit dem Ziel einer weitgehend treibhausgasneutrale Wärmeversorgung bis zum Jahr 2045. Sie ist als integraler und eigenständiger Teil der kommunalen Energieleitplanung zu verstehen. Grundsätzlich sollte die Wärmeplanung das gesamte Gemeindegebiet umfassen und die privaten Wohngebäude, die kommunalen Liegenschaften und die gewerblichen Gebäude darstellen.			
<b>Ziel und Strategie:</b> Ziel ist die Erarbeitung von Konzepten für geeignete Wärmeversorgungsoptionen (Quartierskonzepte, Nahwärme-Kooperationen, ...) um bis 2045 eine treibhausgasneutrale Wärmeversorgung zu erreichen.			
<b>Initiator:</b>		<b>Akteure:</b> Verwaltung, private Haushalte, Gewerbe	
<b>Zielgruppe:</b> Bauherren, Betriebe und Bürger			<b>Wirkungstiefe:</b> mittel
<b>Gesamtaufwand /(Anschub-)kosten:</b> Potenzial auf Konzeptebene ausloten und bewerten			
<b>Finanzierungsansatz:</b> Eigener Haushalt, Fördermittel			<b>Investitionen:</b> mittel 15 - 50 Tsd. €
<b>Qual. Energieeinsparung:</b> indirekt, hoch	<b>Qual. THG-Einsparung:</b> indirekt, hoch		<b>Einsparpotential:</b> hoch 35 - 50%
<b>Qual. regionale Wertschöpfung:</b> indirekt, niedrig			<b>Reg. Wertschöpfung:</b> hoch
<b>Flankierende Maßnahmen:</b>			