Coaching
Kommunaler Klimaschutz

1 Energie-management | 2 Energie-erzeugung | 3 Verkehrs-entwicklung | 4 Siedlungs-entwicklung | 5 Öffentlichkeits-arbeit | 6 Kommunale Beschaffung | 7 Klima-gerechtigkeit

Das *(Durch)*StarterPaket *Kurzanleitung für Coaches*

Hinweise für Berater zu den StarterMaßnahmen im Handlungsfeld

3 Förderung einer klimaschonenden Verkehrsentwicklung

Inhalt

1. Was die „Kurzanleitung für Coaches" will **3**

2. StarterMaßnahmen im Handlungsfeld *Verkehrsentwicklung* – Aufbau und Zielsetzung **3**

2.1 Aufbau 3

2.2 Allgemeine Zielsetzung für die Beratung 5

3. Das Handlungsfeld *Verkehrsentwicklung* – Bedeutung für die Beratung im kommunalen Klimaschutz **6**

4. StarterMaßnahmen im Überblick – Wirksamkeit und Aufwand **6**

5. Kommunale Zielgruppen im Handlungsfeld *Verkehrsentwicklung* **8**

6. Weitere Hinweise für Coaches/Berater **9**

Impressum

Text: Oliver Finus, Deutsche Umwelthilfe
Redaktion: Daria Junggeburth, Deutsche Umwelthilfe; Benjamin Gugel und Hans Hertle, IFEU-Institut; Carsten Kuhn, Klima-Bündnis
Grafische Gestaltung: Claudia Kunitzsch, Deutsche Umwelthilfe
Titelfoto: bearbeite Montage aus: Photomorphic PTE. LTD. und Matej Kastelic/beide Fotolia.de

Stand: April 2015

Die weibliche Form ist in dieser Veröffentlichung der männlichen Form gleichgestellt. Lediglich aus Gründen der Vereinfachung wurde auf die durchgängige Nennung beider Formen verzichtet.

Projektpartner

Klima-Bündnis e.V.
Carsten Kuhn
c.kuhn@klimabuendnis.org

Klima-Bündnis

Deutsche Umwelthilfe e.V.
Oliver Finus
finus@duh.de

Deutsche Umwelthilfe

IFEU-Institut
Benjamin Gugel
benjamin.gugel@ifeu.de

ifeu INSTITUT FÜR ENERGIE- UND UMWELTFORSCHUNG HEIDELBERG

Gefördert durch:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

Das Projekt „Startschuss Klimaschutz – Transformationsbegleitung für Kommunen mit Hilfe des Instruments Coaching Kommunaler Klimaschutz" wird im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert. Im Rahmen dieses Projekts wurde das (Durch)StarterPaket grundlegend überarbeitet.

1. Was die „Kurzanleitung für Coaches“ will

Der vorliegende Kurzleitfaden für Berater gibt Empfehlungen, wie die im *(Durch)*StarterPaket dargelegten Umsetzungsschritte und Maßnahmen in die konkrete Einstiegsberatung für Kommunen einbezogen werden können.

Das *(Durch)*StarterPaket ist als Hilfe zur Selbsthilfe für Kommunen konzipiert, die bei der Integration des Klimaschutzes in ihr Aufgabenspektrum noch am Anfang stehen. Die Maßnahmenbündel – sogenannte StarterMaßnahmen – aus dem *(Durch)*StarterPaket wurden so gewählt, dass die Schwelle zum konkreten Handeln niedrig angesetzt ist. Außerdem zielen die StarterMaßnahmen darauf ab, zeitnahe Erfolge zu ermöglichen und damit die Motivation der Kommunen für die Umsetzung weiterer Maßnahmen zu erhöhen. Dieses Grundprinzip ermöglicht den verantwortlichen Personen in den Kommunen/Verwaltungen ein schrittweises Vorgehen innerhalb bestehender Strukturen, ohne bereits beim Einstieg mit zu hohen Anforderungen konfrontiert zu sein. Auch wenn das *(Durch)*StarterPaket diesen Einstieg vereinfacht, bietet oft erst die Beratungssituation den notwendigen Rahmen, sich als kommunaler Mitarbeiter mit Umsetzungsmöglichkeiten im Klimaschutz auseinanderzusetzen.

Deshalb gilt es, Umsetzungsschritte und StarterMaßnahmen optimal mit den Zielen für die Einstiegsberatung zu verknüpfen.

StarterMaßnahmen vereinfachen den Zugang zum Thema Klimaschutz für die Kommune und erleichtern es dem Coach, mit den Kommunen konkrete erste Schritte festzulegen und die Umsetzung einzuleiten. Bei der Bearbeitung des jeweiligen Handlungsfeldes aus dem *(Durch)*StarterPaket sollte der Coach zumindest abschließend mittel- und langfristige Ziele mit den kommunalen Entscheidungsträgern erörtern. Die Kommune definiert dabei möglichst operationalisierbare Ziele für jedes als Beratungsgegenstand ausgewählte Handlungsfeld. Die Beratung vermittelt auf diesem Weg zumindest einen Eindruck davon, welche weiteren Optionen der Kommune nach Umsetzung von StarterMaßnahmen offen stehen. Je nachdem, wie Kommunen ihren eigenen Handlungsspielraum einschätzen, können mittel- bis langfristige Klimaschutzziele eine sehr unterschiedliche Qualität besitzen.

Mit dem vorliegenden Kurzleitfaden zum Handlungsfeld *Verkehrsentwicklung* erhalten Sie als Berater einen Überblick darüber,

- welche Bedeutung/Funktion das Handlungsfeld mit den darin festgehaltenen StarterMaßnahmen für den kommunalen Klimaschutz hat,
- welche verbindlichen Ziele im Rahmen der Einstiegsberatung im Bereich *Verkehrsentwicklung* anvisiert werden sollen,
- welche der dargestellten StarterMaßnahmen eine klimaschonende Verkehrsentwicklung wirksam umsetzen und fördern können und wie hoch der Aufwand (personell/finanziell) für die Umsetzung in kleineren Kommunen eingeschätzt wird,
- wo für kleinere Kommunen Möglichkeiten, aber auch die administrativen Grenzen bei der Organisation eines ÖPNV-Angebots liegen,
- welche Zielgruppen/Zielpersonen in den Kommunen einzubeziehen sind, wenn Maßnahmen zur klimaschonenden Mobilität implementiert werden sollen,
- wo Sie weitere Hilfestellung (Materialien etc.) für die Bearbeitung des Handlungsfeldes *Verkehrsentwicklung* in den Kommunen, die Sie beraten, finden können.

2. StarterMaßnahmen im Handlungsfeld *Verkehrsentwicklung* – Aufbau und Zielsetzung

2.1 Aufbau

Das gesamte *(Durch)*StarterPaket umfasst acht Bereiche/Handlungsfelder, die für den Klimaschutz in kleinen und mittleren Kommunen bis ca. 50.000 Einwohnern relevant sind. Für jedes dieser Handlungsfelder wurden in einem eigenständigen Dokument StarterMaßnahmen festgehalten. Der grundlegende Aufbau des *(Durch)*StarterPakets ist in den ***Nutzerhinweisen*** beschrieben. Diese Nutzerhinweise sind auf die Zielgruppe interessierter Kommunalpolitiker und Mitarbeiter von Kommunalverwaltungen zugeschnitten, die sich in Eigenregie erste Schritte im kommunalen Klimaschutz erarbeiten wollen.

Für Coaches/Berater ist im Gegensatz dazu in erster Linie die Frage relevant, wie sie die StarterMaßnahmen im Handlungsfeld ***Förderung einer klimaschonendenden Verkehrsentwicklung*** in die Einstiegsberatung integrieren können.

Das *(Durch)*StarterPaket beginnt im Fall der *Verkehrsentwicklung* mit Maßnahmen, die ausschließlich im Entscheidungshorizont der Kommune angesiedelt, gleichzeitig jedoch auch mit einem geringen personellen Ressourceneinsatz plan- und umsetzbar sind.

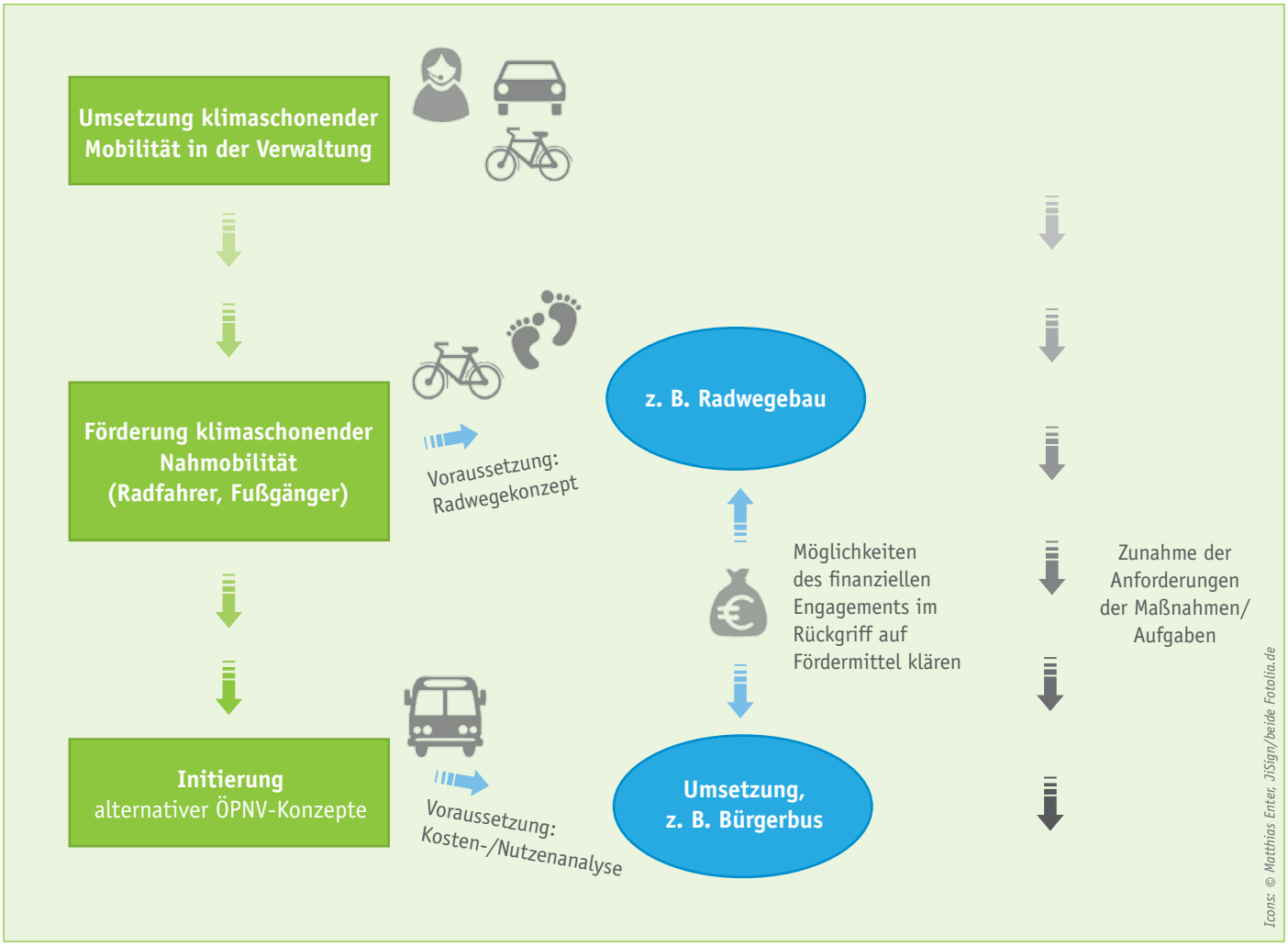

Abb. 1: Umsetzungsschritte nach Anforderungen

Im Fall der Beschaffung emissionsärmerer Neu- bzw. Ersatzfahrzeuge kann die finanzielle Mehrbelastung für Kommunen aber auch der Nutzen für den Klimaschutz steigen. Erst danach werden Umsetzungsschritte aufgegriffen, die zumindest teilweise außerhalb des originären Zuständigkeitsbereichs kleinerer Kommunen liegen. Beispielsweise ist der Handlungsspielraum kleinerer Kommunen dadurch eingeschränkt, dass die Organisation des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) häufig auf der Ebene des Landkreises angesiedelt ist. Für das Handlungsfeld der klimaschonenden Mobilität stellt sich sowohl für Mitglieder des Kommunalparlaments (Stadt- bzw. Gemeinderäte, Stadtverordnete etc.) als auch Mitarbeiter der Verwaltung die Frage, inwieweit die Kommune die Organisation des ÖPNV im zugehörigen Landkreis in der Region beeinflussen kann und möchte. Für Coaches/Berater ist es im Handlungsfeld der *Verkehrsentwicklung* im Hinblick auf Empfehlungen an die beratene Kommune wichtig, abschätzen zu können, ob eine Kommune bzw. Mandatsträger aus der Kommune im Kreistag die Initiative für die Verbesserung des ÖPNV-Angebots ergreifen möchten. Coaches können mit Vertreten der Kommune erörtern, inwieweit rechtlich vorgegebene Vergabemodalitäten auf Kreisebene durch die Vertretung der Stadt/Gemeinde im Kreistag beeinflussbar sind. Darüber hinaus sollten Berater anregen, dass die Kommune Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots diskutiert und dokumentiert, die sie selbst initiieren kann, ohne die übergeordnete administrative Ebene zwingend einbeziehen zu müssen.

Das *(Durch)*StarterPaket beschreibt folglich StarterMaßnahmen aufsteigend nach dem Grad der Aufgabenkomplexität aber auch der personellen und finanziellen Anforderung an die Kommunen wie auch Abbildung 1 für den Bereich *Verkehrsentwicklung* veranschaulicht.

Hierbei wird bewusst zwischen den Aufgaben und Rollen des ***Kommunalparlaments*** und der ***Kommunalverwaltung*** unterschieden. Für beide Zielgruppen gilt jedoch das Grundprinzip, dass die einfachsten, weil in der eigenen Verantwortung liegenden Umsetzungsschritte zuerst genannt werden.

Klimaschonende Mobilität kann jede Kommune prinzipiell mit Blick auf die **eigene Fahrzeugflotte** umsetzen, indem sie bei Neu- bzw. Ersatzbeschaffungen von PKW, aber auch leichten Nutzfahrzeugen strikt **Grenzwerte für den Ausstoß von Kohlendioxid** und klimawirksamen Dieselruß vorgibt. Zudem kann die Kommunalverwaltung auch die **klimafreundliche Mobilität der eigenen Mitarbeiter** durch entsprechende Angebote **fördern**. Dies betrifft sowohl dienstlich notwendige Fahrten als auch die Anfahrtswege zum Arbeitsplatz.

Finanziell wie personell bereits aufwendiger und je nach räumlichem Bezug nicht mehr im Zuständigkeitsbereich der Kommune ist die **Förderung einer klimaschonenden Nahmobilität**. Damit ist die Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger in einer Stadt oder Gemeinde angesprochen.

Wenn die Organisation des ÖPNV-Angebots für die Kommune auf Landkreisebene oder innerhalb eines regionalen Verkehrsverbundes angesiedelt ist, kann die Kommune lediglich im Rahmen der Gremienarbeit versuchen, das konkrete Angebot vor Ort zu verbessern. **Alternative ÖPNV-Angebote** wie z. B. Bürgerbussysteme einzurichten, stellt sehr viel höhere Anforderungen an eine Kommune, ist jedoch sogar für keine Kommunen im ländlichen Raum ein gangbarer Weg, wenn eine engagierte Bürgerschaft die Idee mitträgt und auf einen Fördertopf zur Umsetzung eines Konzepts zurückgegriffen werden kann. Als StarterMaßnahme im *(Durch)*StarterPaket zur *klimaschonenden Verkehrsentwicklung* wird im Kontext des Coaching-Ansatzes jedoch nur die Konzeptentwicklung zusammen mit der Bürgerschaft (z. B. ehrenamtliche Fahrer von Bürgerbussen) verstanden.

2.2 Allgemeine Zielsetzung für die Beratung

Minimalziel einer Beratung im Bereich *Verkehrsentwicklung* ist, dass die Kommunalverwaltung über die Einführung von Grenzwerten bei der Neu- bzw. Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen für den eigenen Fuhrpark diskutiert und eine entsprechende Vorlage für das Kommunalparlament erarbeitet, falls diese Entscheidung zustimmungspflichtig, weil haushaltsrelevant, ist. In der Vorlage sollten eventuelle Mehrkosten einer solchen Entscheidung aber auch eventuelle steuerliche Entlastungseffekte sowie konkrete Emissionsminderungen je gefahrenem Kilometer bezogen auf die durchschnittliche Nutzungsdauer von Fahrzeugen dokumentiert sein. Im Rahmen der Beratung ist zudem darauf hinzuwirken, dass das aktuelle Nutzerverhalten in Hinblick auf Dienstfahrzeuge hinterfragt und die mögliche Vermeidung von PKW-Dienstfahrten diskutiert wird. Um ein geändertes Nutzerverhalten zu ermöglichen, muss die Kommune über praktikable Alternativen verfügen, die auch den Transport von Arbeitsmaterial auf Dienstfahrten ermöglichen. In diesem Zusammenhang sollten am Ende der Beratung in einer Kommune im Bereich der *Verkehrsentwicklung* Maßnahmen verbindlich festgehalten werden, die Verwaltungsmitarbeiter dazu animieren und/oder verpflichten, klimafreundliche Mobilität in ihren Arbeitsalltag zu integrieren (z. B. durch die Nutzung von Dienstfährrädern). Zur Maßnahmenplanung kann die Vorlage aus dem ***Schnellkonzept Klimaschutz*** verwendet werden.

Wie die Nahmobilität, also Rad- und Fußverkehr, durch die politische Kommune optimal gefördert werden können, ist zumindest grundsätzlich zu erörtern – gerade auch in Hinblick auf aktuelle Planungen. Ob im Zuge der Beratung auf Grundlage des Coaching-Ansatzes konkrete Maßnahmen zur Optimierung bestehender Infrastruktur (z. B. Ausbau Radwegenetz) festgelegt werden können, hängt u. a. davon ab, ob die Entscheidung für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen ausschließlich in der Hand der Kommune liegt. Zudem ist entscheidend, ob Fördermittel z. B. seitens des entsprechenden Bundeslandes zur Infrastrukturverbesserung zur Verfügung gestellt werden.

3. Das Handlungsfeld *Verkehrsentwicklung* – Bedeutung für die Beratung im kommunalen Klimaschutz

Erfahrungen in der Einstiegsberatung für Kommunen zeigen, dass das Thema *Verkehrsentwicklung* tendenziell nur selten von Kommunen im Rahmen einer Beratungsreihe gewählt wird. Als Hauptargument geben gerade kleinere Kommunen an, für die Verbesserung des ÖPNV-Angebots schlichtweg nicht zuständig zu sein. Zudem sehen sich Kommunen nicht in der Lage, den motorisierten Individualverkehr zu beeinflussen.

Dabei übersehen Städte und Gemeinden jedoch die Handlungsspielräume in ihrem direkten Einflussbereich wie z. B. dem eigenen Fuhrpark. Durch klare Vorgaben für die Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen können sie einen Beitrag zur Emissionsminderung leisten. Kommunen, die die klimafreundliche Beschaffung und Bewirtschaftung von Fahrzeugen praktizieren, können mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit darüber hinaus zum Vorbild für ihre Bürger werden. Personalmangel in kleineren und mittleren Kommunen lässt die Arbeit an nachhaltigen Verkehrskonzepten zur Entlastung der Bürgerschaft in puncto Lärm und Luftverschmutzung und als Beitrag zum Klimaschutz schwierig erscheinen. Dennoch kann auch diese Größenklasse von Kommunen mit StarterMaßnahmen aus dem *(Durch)*StarterPaket ein Zeichen setzen, dass der politische Wille vorhanden ist, im Verkehrsbereich konsequenten Klimaschutz zu betreiben.

Mit einem Volumen von rund 160 Mio. t CO_2-Äquivalenten (ca. 17 % aller THG-Emissionen; 2012: 16%) trug der Verkehrssektor im Jahr 2013 in erheblichem Umfang zu den treibhauswirksamen Gesamtemissionen bei. Während der absolute Ausstoß klimaschädlicher Emissionen in verschiedenen Sektoren (z. B. Energiewirtschaft, Industrie oder Abfallwirtschaft) seit 1990 signifikant gesenkt werden konnte, verharrt der Verkehrssektor auf einem durchgängig hohen Niveau (vgl. BMUB (2014): *Aktionsprogramm Klimaschutz 2020*). In Kommunen kann der Verkehrsbereich für bis zu einem Drittel der gesamten Treibhausgasemissionen verantwortlich sein. Vor diesem Hintergrund kann die Verkehrsentwicklung im Rahmen eines Beratungsangebots an Kommunen, die ihr Klimaschutzmanagement deutlich verbessern bzw. neu aufbauen wollen, nicht per se ausgeklammert werden, nur weil der eigene Handlungsspielraum vielen Kommunen zu gering erscheint. Im *(Durch)*StarterPaket zur ***klimaschonenden Verkehrsentwicklung*** erhalten Kommunen wie Coaches einen Überblick über Handlungsoptionen, die von der Kommune originär beeinflussbar sind.

4. StarterMaßnahmen im Überblick – Wirksamkeit und Aufwand

Die folgende tabellarische Übersicht soll Coaches einen schnellen Einblick vermitteln, mit welchen StarterMaßnahmen aus dem Handlungsfeld *Förderung einer klimaschonendenden Verkehrsentwicklung* ein wirksamer Beitrag zum Klimaschutz zu erzielen ist und wie hoch der Aufwand für die Kommunalverwaltung im Zuge der Realisierung einzuschätzen ist.

StarterMaßnahme(n)	Wirksamkeit für den Klimaschutz			Hinweise für Coaches/Berater	Aufwand für die Kommune (personell/finanziell)			Hinweise für Coaches/Berater	Beispiele für weiterführende Zielsetzungen
	gering	mittel	hoch		gering	mittel	hoch		
Klimaschonende Mobilität in der Verwaltung umsetzen • Emissionsgrenzwerte für PKW-Ersatzbeschaffungen festlegen • Car-Sharing-Angebote nutzen • Sprit-Spar-Training • Dienstfahrräder, Pedelecs • ÖPNV-Nutzung der Mitarbeiter unterstützen	Je nach Größe der Verwaltung und Fuhrpark			Konkrete Wirksamkeit hängt in diesem Fall davon ab, wie konsequent die im *(Durch)*StarterPaket vorgeschlagenen Umsetzungsschritte in der Verwaltung verfolgt werden;		Finanzieller Mehraufwand in der Fahrzeugbeschaffung?		Finanzieller Mehraufwand für Kommune hängt davon ab, ob die Beschaffung klimafreundlicher Neu-, Ersatzfahrzeuge tatsächlich teurer ist; Sonderkonditionen von PKW-Herstellern für Kommunen sind hierbei zu beachten; Coach sollte mögliche Kosteinsparungen durch Verbrauchsreduzierung recherchieren und kommunizien;	• Vorgaben zur Nutzung von Dienstfahrzeugen in die Dienstanweisung zum KEM integrieren
Nahmobilität in der Gesamtkommune fördern • Verbesserung des Infrastrukturangebots (z. B. Radwegenetz) prüfen • Prioritäten festlegen • Nutzerfreundliche Infrastruktur bereitstellen (z. B. Fahrradboxen) • evtl. mit eigenem Stadtwerk über Ökostrom-Angebot für Pedelecs verhandeln (Stromtankstelle)	Prüfung/ Konzept hat keine Wirkung			Die Kommune kann nur die Infrastruktur für klimaschonende Nahmobilität bereitstellen und gezielt für die Nutzung werben; Die Einwohnerschaft muss Angebote annehmen und im Nahbereich auf MIV verzichten; Die Kommune kann in Zusammenarbeit mit engagierten Bürgern den Erfolg des Angebots evaluieren (Akzeptanz und Nutzung durch Bevölkerung);				Damit sich der finanzielle Aufwand für die Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger für die Kommune in Grenzen hält, sollte auf Fördermittel (Radwege) zurückgegriffen werden; Außerdem können Sponsoren (z. B. für Fahrradboxen) gefunden werden;	• Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung und verkehrsberuhigten Bereichen mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr (MIV) einzudämmen • Klimaschutz in Verkehrskonzepte bei Siedlungserweiterung einbeziehen
Alternative ÖPNV-Angebote entwickeln • Einrichtung von Alternativsystemen wie z. B. Bürgerbus, Anruf-Sammeltaxi etc. diskutieren/prüfen • Förderkulisse in Zusammenarbeit mit Bürgern recherchieren	Prüfung/ Konzept hat keine Wirkung		**Bei hohen Umstiegszahlen**	Wie hoch die Klimaschutzwirkung der eigenen Investition einzuschätzen ist, hängt u. a. von den Fahrgastzahlen ab, die für den Umstieg auf ein zusätzliches oder neu eingerichtetes ÖPNV-Angebot mobilisiert werden können				Kommune kann sich z. B. finanziell an einem Bürgerbussystem beteiligen; Die eigentliche StarterMaßnahme ist die Entwicklung eines schlüssigen ÖPNV-Konzepts, das auch in finanzieller Hinsicht trägt; Bürger/Verkehrsbeiräte können unterstützen	• auf Verbesserung des kreisweiten/ regionalen ÖPNV-Angebots gezielt durch Gremienarbeit einwirken

Tab. 1: Wirksamkeit und Aufwand von StarterMaßnahmen im Handlungsfeld Förderung einer klimaschonenden Verkehrsentwicklung

5. Kommunale Zielgruppen im Handlungsfeld *Verkehrsentwicklung*

Dieser Teil des Kurzleitfadens für Berater beleuchtet die Bedeutung spezifischer Zielgruppen bzw. Zielpersonen für die Umsetzung von StarterMaßnahmen im Bereich der Förderung einer *klimaschonenden Verkehrsentwicklung*. Die Funktion der wesentlichen Zielgruppen für eine erfolgreiche Umsetzung definierter Maßnahmen im Bereich der Mobilität wird dabei in einer tabellarischen Zusammenfassung kurz skizziert.

Zielgruppe/Zielperson	Bedeutung der Zielgruppe	Hinweise für Coaches/Berater
Mitglieder des Kommunalparlaments	• können Initiative für Emissionsobergrenzen für Neufahrzeuge im kommunalen Fuhrpark einbringen und konkrete Grenzwerte beschließen • können Nahmobilitätskonzepte beschließen und Mittel für Radwegebau freigeben • können Kooperationen mit Nachbarkommunen bei alternativen ÖPNV-Angeboten (z. B. Bürgerbusse) anregen	In Kommunalparlamenten wäre eine eigenständige Initiative für Grenzwerte bei der Beschaffung von Neufahrzeugen ungewöhnlich und neuartig; Berater kann auf Vorbildcharakter für Bürger hinweisen;
Bürgermeister/in	• kann Vorlage für Emissionsobergrenzen für Neufahrzeuge im kommunalen Fuhrpark einbringen und selbst ein emissionsarmes Dienstfahrzeug/privates Fahrzeug nutzen • kann selbst zum Vorbild für Verwaltungsmitarbeiter werden und Dienstfahrrad nutzen • kann Kommunalparlament von der Notwendigkeit einer nachhaltigen Verkehrspolitik überzeugen • kann Kooperation mit Nachbarkommunen bei alternativen ÖPNV-Angeboten initiieren • kann als Vertreter der Kommune im Kreis/Kreistagsabgeordneter Verbesserung ÖPNV-Angebot initiieren	Dienstfahrzeuge sind bei Bürgermeistern immer noch mit Status und Prestige verbunden; Vorbildfunktion gegenüber den Bürgern ist umso höher, wenn der Chef der Verwaltung auf ein emissionsarmes Fahrzeug umsteigt oder ganz darauf verzichtet;
Kämmerei	• kann Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Investition in emissionsarme Neu- und Ersatzfahrzeuge erstellen und Wirkung für den Klimaschutz gegenüberstellen • bei Beschaffung von Dienstfahrzeugen bezieht die Kämmerei in der Regel das für die Beschaffung zuständige **Hauptamt** mit ein • kann für dienstliche Termine verstärkt Dienstfahrrad/Elektrofahrrad nutzen	Als Beratungshintergrund wichtig: • Ob sich die Kommune in der Haushaltssicherung/vorläufigen Haushaltsführung befindet • Auf Expertise und Beurteilung durch die Kämmerei legen die Mitglieder des Kommunalparlaments in der Regel besonderen Wert • Dass die Kämmerei Prozess und Maßnahmen als sinnvoll erachtet
Hochbauamt/Bauamt Stadt- bzw. Ortsbaumeister/in (falls vorhanden)	• kann Schwachstellen im Radwegenetz und bei Fußwegen identifizieren • kann Radwegekonzept mit ausarbeiten • kann für dienstliche Termine verstärkt Dienstfahrrad/Elektrofahrrad nutzen	Automatisierte Datenerfassung erfordert enge Abstimmung zwischen Bauamt und Hausmeistern, wenn eine Betriebsoptimierung Einsparerfolge mit sich bringen soll;
Umweltamt Umweltbeauftrage/r (falls vorhanden)	• kann Schwachstellen im Radwegenetz identifizieren • kann Radwegekonzept mit ausarbeiten • kann interessierte Bürgergruppen (ADFC, Verkehrsbeiräte) in die Aufstellung von Verkehrskonzepten einbeziehen • kann für dienstliche Termine verstärkt Dienstfahrrad/Elektrofahrrad nutzen	Kommunale Umweltbeauftragte in kleinen Kommunen haben oft eine große Bandbreite an Aufgaben zu erfüllen (techn. Umweltschutz/Naturschutz etc.); Die Unterstützung des Ausbaus der Nahmobilität ist jedoch auch ein Bereich, in dem sie sich profilieren können;
Lokale ADFC-Gruppen; Verkehrsbeiräte, Radfahrverein, Bürgerbusverein etc.	• können anregen, dass Kommune Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger verbessert • können eigene Expertise in kommunale Verkehrskonzepte einbringen • können Konzept für den Betrieb eines Bürgerbussystems ausarbeiten und zusammen mit Kommune umsetzen	In der Einstiegsberatung kann dieser Personenkreis beim Thema Verkehrsentwicklung bewusst mit einbezogen werden; Verhältnis engagierte Bürger und Kommune muss der Beratungsperson klar sein

Tab. 2: Funktion und Bedeutung kommunaler Zielgruppen für eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung im Handlungsfeld Förderung einer klimaschonenden Verkehrsentwicklung

Das Wissen um die Bedeutung/Funktion bestimmter Zielgruppen für die klimaschutzwirksame Umsetzung von Maßnahmen stellt einen Schlüssel auf dem Weg zum Beratungserfolg dar. Die Darstellung geht von einer Kommune aus, in der keine Stelle eines hauptamtlichen Klimaschutzmanagers/Energiebeauftragten vorhanden bzw. besetzt ist.

6. Weitere Hinweise für Coaches/Berater

Praxisnahe Hinweise auf Möglichkeiten der klimaschonenden Verkehrsentwicklung in Kommunen erhalten Sie als Berater/in im Rahmen von Coaching Kommunaler Klimaschutz im sogenannten ***Ideenpool***.

Die darin enthaltenen Ideen und Umsetzungsvorschläge wurden bereits in Kommunen auf ihre Praxistauglichkeit getestet. Im Beratungsprozess können Sie selbst entscheiden, ob und welche Vorschläge Sie den Vertretern Ihrer Beratungs-Kommunen unterbreiten wollen, nachdem Sie sich zu Beginn der Beratung einen Überblick über wesentliche Strukturen und Ausgangsbedingungen in der Kommune verschafft haben.

Das Thema Klimaschutz in der kommunalen Verkehrsentwicklung kann in der Vermittlung sehr anspruchsvoll für den Coach werden, da diesbezüglich innerhalb von Kommunalverwaltungen sehr heterogene Haltungen anzutreffen sind. Der Coach sollte vor diesem Hintergrund versuchen, der Kommune vor Augen zu führen, dass eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auch mit gesundheitlicher Prävention einhergeht. Gerade für Tourismusgemeinden ist ein zusätzlicher Imagegewinn mit einer Verkehrs- und damit Emissionsreduzierung verbunden. Wenn die Kommune Maßnahmen zu Emissionsvermeidung und -minderung in eine Werbekampagne für den eigenen Ort einbindet, wird der Wert einer emissionsarm organisierten Nahmobilität für die eigene Bevölkerung wie auch für Besucher greifbar.

Im ***Tool-Pool*** Zusätzlich finden Sie weitere Ihre Beratung unterstützende Werkzeuge wie Leitfäden und Handlungsempfehlungen etc.