

# Klimaschutzkonzept 2.0 für die Insel Sylt

**24.02.2023**

**Auftraggeber:**

**Landschaftszweckverband Sylt**  
Hebbelweg 2  
25980 Sylt

**Auftragnehmer:**

**© B.A.U.M. Consult GmbH**  
Ludwig Karg  
Gotzingerstr. 48-50  
81371 München  
Tel. 089/18935-0  
l.karg@baumgroup.de  
[www.baumgroup.de](http://www.baumgroup.de)

**Treurat und Partner  
Unternehmensberatungsgesellschaft mbH**

Niemannsweg 109  
24105 Kiel  
[www.treurat-partner.de](http://www.treurat-partner.de)

**Green Adapt**  
Gesellschaft für Klimaanpassung mbH  
Luisenstraße 53, 10117 Berlin  
[www.greenadapt.de](http://www.greenadapt.de)

## Impressum

### Bearbeitung

B.A.U.M. Consult  
Gotzinger Str. 48/50  
81371 München  
[www.baumgroup.de](http://www.baumgroup.de)



Treurat und Partner  
Unternehmensbera-  
tungsgesellschaft mbH  
Niemannsweg 109  
24105 Kiel  
[www.treurat-partner.de](http://www.treurat-partner.de)



GreenAdapt  
Gesellschaft für  
Klimaanpassung mbH  
Luisenstraße 53,  
10117 Berlin  
[www.greenadapt.de](http://www.greenadapt.de)



### Auftraggeber

Landschaftszweckverband Sylt  
Hebbelweg 2  
25980 Sylt



### Dank der Klimaschutzmanagerin

In die Erstellung des integrierten Klimaschutzkonzeptes der Insel Sylt haben sich viele Akteure eingebracht. Ein besonderer Dank gilt all denjenigen, die durch Handlungsvorschläge, Visionen und durch das Anstoßen konkreter Projekte in verschiedenen Beteiligungsformaten zum Konzept beigetragen haben. Besonders inspiriert haben die Vorreiter klimafreundlicher Betriebe, aber genauso auch diejenigen die konstruktiv kritisiert haben.

Zahlreiche Diskussionen mit Vertretern der Politik und der Verwaltung haben das Konzept geformt und verdienen vor allem in Richtung des Ehrenamtes einen großen Dank.

Da Klimaschutz eine Gemeinschaftsaufgabe ist, sei an dieser Stelle all denjenigen gedankt, die andere zum Klimaschutz inspirieren.

Besondere Unterstützung für die Veranstaltungen und die mediale Begleitung kam von der Sylt Marketing GmbH, dem Erlebniszentrum Naturgewalten, Sylt TV, Event Technik Sylt, Studio Sylt und die lokale Presse. Einen herzlichen Dank dafür.

### Haftungsausschluss

Wir haben alle in dem hier vorliegenden Klimaschutzkonzept bereitgestellten Informationen nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet und geprüft. Es kann jedoch keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der bereitgestellten Informationen übernommen werden.

### **Charakter des Konzeptes**

Das vorliegende Klimaschutzkonzept hat einen dynamischen Charakter und soll kontinuierlich an die sich schnell ändernden technologischen, gesetzlichen, gesellschaftlichen und (förder-)politischen Rahmenbedingungen angepasst werden.

### **Arbeitsprozess**

Der Schwerpunkt der inhaltlichen Bearbeitung des integrierten Klimaschutzkonzept 2.0 der Insel Sylt fand von Januar 2021 bis Januar 2022 statt. Anschließend folgte ein Abstimmungsprozess mit inhaltlicher Nachjustierung. Voraussichtlich wird das Konzept von Februar bis April 2023 in die Gemeindevertretungen der Sylter Gemeinden und den Landschaftszweckverband zur Beschlussfassung gehen.

## Inhaltsverzeichnis

<b>IMPRESSUM</b> .....	<b>2</b>
<b>INHALTSVERZEICHNIS</b> .....	<b>5</b>
<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b> .....	<b>8</b>
<b>VORBERMERKUNG</b> .....	<b>9</b>
<b>ZUSAMMENFASSUNG</b> .....	<b>10</b>
<b>I: DIE KLIMASCHUTZSTRATEGIE DER INSEL SYLT</b> .....	<b>12</b>
<b>1 EINLEITUNG</b> .....	<b>12</b>
1.1 Leseanleitung .....	12
1.2 Aufgabenstellung.....	12
1.3 Vorgehensweise .....	13
<b>2 DIE GEMEINSAMEN UND GESAMTINSULAREN KLIMAZIELE</b> .....	<b>16</b>
<b>3 LEITPROJEKTE</b> .....	<b>19</b>
3.1 Erläuterung und priorisierte Übersicht.....	20
3.2 Handlungsfeld Energieversorgung und Gebäude-Sektor .....	23
E 1: Nordfriesisches Qualifizierungs- und Aufbauprogramm für Akteure aus der Bau- und Sanierungsbranche.....	23
E 2: Beratungskaskade für Gebäudeeigentümer:innen .....	24
E 3: Grundsätze und Standards für Klimaschutz in der Bauleitplanung .....	26
E 4: Wärme- und Kälteplan .....	27
E 5: Quartierskonzepte und Aufbau eines Sanierungsmanagements .....	29
E 6: Klimaneutrale Verwaltungen und übrige öffentliche Liegenschaften.....	31
3.3 Handlungsfeld Wirtschaft.....	33
W 1: Klimaneutralitätsfahrpläne für Sylter Betriebe .....	33
W 2: Standards für nachhaltige Veranstaltungen auf Sylt .....	35
W 3: Dachmarke für nachhaltige Tourismusunternehmen auf Sylt.....	36
W 4: Schaffung lokaler Klimaprojekte .....	38
3.4 Handlungsfeld Mobilität .....	40

M 1: DiaMo-Sylt - Dialogprozess Mobilität Sylt .....	40
M 2: Standards für die Mobilitätsentwicklung.....	41
M 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement im Konvoi.....	43
M 4: Aufbau eines insularen Mobilitätsmanagements .....	45
<b>3.5 Handlungsfeld Übergeordnete Querschnittsaufgaben .....</b>	<b>47</b>
Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement .....	47
Q 2: LZV als Drehscheibe für neue Klimaschutzprojekte .....	48
Q 3: Strategie und Management zur Anpassung an den Klimawandel auf Sylt .....	50
Q 4: Fortschrittskontrolle und Monitoring (Daten).....	52
Q 5: Klimarelevanz bei politischen Beschlüssen .....	53
Q 6: Standards für nachhaltige Beschaffung.....	55
<b>4 UMSETZUNGS- UND VERSTETIGUNGSSTRATEGIE .....</b>	<b>58</b>
<b>4.1 Organisationsstrukturen und Rollenverständnis des Klimaschutzmanagements.....</b>	<b>58</b>
<b>4.2 Controlling-Empfehlungen .....</b>	<b>60</b>
<b>4.3 Kommunikationsstrategie .....</b>	<b>61</b>
<b>II: ANALYSEN ZUR AUSGANGSSITUATION AUF DER INSEL .....</b>	<b>62</b>
<b>5 ENERGIEVERBRAUCH UND THG-EMISSIONEN DER INSEL SYLT .....</b>	<b>62</b>
<b>5.1 Einordnung und Definition von Klimaneutralität .....</b>	<b>63</b>
<b>5.2 Entwicklungspfade der THG-Emissionen und Energieverbräuche .....</b>	<b>65</b>
<b>5.3 Fokus-Analysen ausgewählter Handlungsfelder .....</b>	<b>70</b>
5.3.1 Fokus-Analyse Tourismus .....	70
5.3.2 Fokus-Analyse Gebäude-Sektor .....	75
5.3.3 Fokus-Analyse Erneuerbaren Energien .....	79
5.3.4 Fokus-Analyse Mobilität .....	82
<b>6 KLIMAÄNDERUNGEN UND KLIMAFOLGEN AUF SYLT .....</b>	<b>88</b>
<b>6.1 Meeresspiegelanstieg und steigende Wassertemperatur .....</b>	<b>88</b>
<b>6.2 Klimawirkung Erosion .....</b>	<b>89</b>
<b>6.3 Steigende Mitteltemperaturen und Hitzeereignisse .....</b>	<b>89</b>
<b>6.4 Saisonales Temperaturmittel auf Sylt .....</b>	<b>91</b>
<b>6.5 Klimaanaloglegion .....</b>	<b>95</b>
<b>6.6 Auswirkungen auf Flora und Fauna.....</b>	<b>95</b>
<b>6.7 Klimasignal Niederschläge und Starkregen.....</b>	<b>97</b>

<b>6.8</b>	<b>Klimarisiko extreme Winde, Stürme und Sturmfluten .....</b>	<b>99</b>
<b>7</b>	<b>VERZEICHNISSE .....</b>	<b>102</b>
<b>7.1</b>	<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>102</b>
<b>7.2</b>	<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>103</b>
<b>7.3</b>	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>106</b>

## Abkürzungsverzeichnis

ALKIS-Daten	Amtliches Liegenschaftskatasterinformationssystem
BDI	Bundesverband der deutschen Industrie
BISKO	Bilanzierungssystematik Kommunal
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
CO <sub>2</sub> -Äq.	CO <sub>2</sub> -Äquivalente
DeHoGa	Deutscher Hotel- und Gaststättenverband
DSM	Demand Side Management
EE	Erneuerbare Energien
EVS	Energieversorgung Sylt
EW	Einwohner:innen
EWKG	Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein
GDH	Gewerbe, Handel, Dienstleistungen
GIS	Geoinformationssystem
KLM	Kommunales Liegenschaftsmanagement
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LOD2-Geodaten	Level of Detail 2
LTO-Zyklus	„Landing and Take Off“-Zyklus
Naturnaher Sektor	Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft
LZV	Landschaftszweckverband Sylt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
PV	Photovoltaik
SMG	Sylt Marketing GmbH
SVG	Sylter Verkehrsgesellschaft
STORM	Smart Storage and Mobility
THG	Treibhausgas



### Vorbemerkung

Mit dieser Vorbemerkung soll Antwort auf eine wichtige – wenn nicht sogar die wichtigste – Frage gegeben werden: warum Sylt?

Deutschland hat nur rund 2% Anteil am weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoß, Sylt mit seinen rund 18.000 Einwohnern hat einen Anteil von 0,03% am THG-Ausstoß Deutschlands. Warum ist es dann so wichtig, dass die Insel Sylt so viel Bemühungen in den Klimaschutz steckt?

Einzelzahlen pauschal klein zu rechnen und solitär zur Lagebeurteilung heranzuziehen greift zu kurz. Solche Zahlen müssen in den Kontext anderer Werte gestellt werden, dann wird schnell klar, dass Deutschland im globalen Vergleich und auch Sylt im deutschlandweiten Kommunalvergleich zu den TOP 10 der THG-Emittenten gehört:

- a. 197 Staaten haben sich völkerrechtlich dazu verpflichtet zu handeln; viele der 11.000 Kommunen Deutschlands haben sich dem durch eigene kommunale Klimaziele bis spätestens 2045 – viele davon wollen es schon bis 2030/35 schaffen – verpflichtet. Ebenso haben sich dem viele Unternehmen und Organisationen angeschlossen mit einer Selbstverpflichtung bis 20xx Klimaneutralität vorweisen zu können. Möchte die Insel Sylt dem hinterherhängen? Zumal mit Sylt eine Marke und somit auch ein Werteverprechen verbunden ist.
- b. Zieht man die pro-Kopf-Emissionen heran, ist Deutschland neben USA, China unter den TOP 10 der THG-Emittenten. Mit 9 t/EW liegen die Deutschen knapp über dem Doppelten des weltweiten Durchschnittswertes von 5 t/Kopf (*Anmerkung: hier nur Momentaufnahme 2021, unterschlagen wird hier die historische Verantwortung also die seit der Industrialisierung aufaddierten THG-Emissionen*). Sylt hingegen hat eine pro-Kopf-Emission von 12 t/EW. Wollen wir unsere eigenen, landes-/und bundesweiten Klimaziele einhalten, hat Sylt damit eine besondere Verantwortung, die Ursachen anzupacken.
- c. Ein Großteil – nämlich > 50% - der Emissionen pro Kopf entstehen durch den eigenen Konsum und Ernährung. Hier verlagern wir die Verantwortung auf andere Länder. Um der eigenen Verantwortung gerecht zu werden, berechnen daher immer mehr Unternehmen (Deutsche Bahn, Stadtwerke, Gastronomen) und Organisationen (öffentliche Verwaltungen / Ämter, Universitäten etc.) ihren eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck (Scope 1 – Scope 3) und erstellen sich einen individuellen Fahrplan zur Klimaneutralität. Hier können Sylter Betriebe aufspringen. Durch die enormen Auswirkungen von Produktwahl in Lieferketten besteht gerade auf Sylt ein erhebliches Potential für Sylter Betriebe und letztlich auch für den Verbraucher, klimafreundlich und nachhaltig zu agieren.
- d. Politische / gesellschaftliche Verantwortung: Deutschland hat weltweit ein politisches Gewicht und kann beeinflussen. Sylt ist eine Marke. Eine Marke wird mit Werten besetzt. Bisher ist die Marke Sylt mit Urlaub und Luxus positiv besetzt. Damit Sylt weiterhin die Nummer 1 als Tourismusdestination gelten soll, gilt es dieser Marke einem positiven Werten versehen werden: Urlaub und Luxus – mit Verantwortung.

### Zusammenfassung

Der Klimawandel und die Anpassung an seine Folgen sind eine zentrale Herausforderung der Gegenwart. Die Bundesregierung hat sich mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz 2021 zum Ziel gesetzt bis 2030 die Treibhausgasemissionen um 65 % und bis 2040 um 88 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Bis 2045 soll das langfristige Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität in Deutschland erreicht werden. Das Land Schleswig-Holstein hat mit dem Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein (EWKG, 2021) verankert, mindestens seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des Bundes aufgeteilt nach den einzelnen Sektoren zu leisten<sup>1</sup>. Auch die Insel Sylt hat die Verantwortung, zu den Bundesklimazielen Ihren Beitrag zu leisten.

Mit dem Klimaschutzkonzept 2.0 wurde eine Handlungs- und Entscheidungsgrundlage basierend auf einer möglichst aktuellen Datengrundlage geschaffen. Ein Maßnahmenkatalog wurde entwickelt, der auf die heutigen technologischen gesellschaftlichen, rechtlichen und (förder-)politischen Rahmenbedingungen abgestimmt ist. Beim Klimaschutzkonzept 2.0 handelt es sich um ein Dokument, welches sich einer regelmäßigen Revision unterziehen wird, um fortlaufend an sich ändernde Rahmenbedingungen angepasst zu werden.

Die gemeinsamen und gesamtinsularen Klimaziele, sowie die vereinbarten Zwischen- und Unterziele sind:

- 2035: Netto-Null der kommunalen Einrichtungen
- 2040: Netto-Null der gesamten Insel mit Verrechnungsoption innerhalb Deutschlands
- 2045: Netto-Null der gesamten Insel.

Zur Erreichung dieser Ziele wurden 20 Leitprojekte für die Jahre 2021-2030 abgestimmt. Diese Leitprojekte gliedern sich in 4 Handlungsbereiche und beinhalten in den meisten Fällen strategisch, koordinative Projekte. Die Leitprojekte dienen dazu, Strukturen aufzubauen die Dritte zur Umsetzung von eigenen Klimaschutzprojekten in relevanter Größenordnung motivieren und ermächtigen. Der direkte Einflussbereich des Landschaftszweckverband Sylt bzw. der Kommunen liegt – ähnlich dem anderer Kommunen in Deutschland- bei etwa 3% der Gesamtemissionen. Damit CO<sub>2</sub>-Emissionen außerhalb dieses kommunalen Einflussbereiches - und damit das Gro der CO<sub>2</sub>-Emissionen (97%) - im Bereich der Wohngebäude, der Beherbergungsstätten oder im Personen- und Güterverkehr - gemindert werden können, müssen kommunale Strukturen (kommunale Wärmeplanung, Umsetzungsmanagement, Beratungs- und Anlaufstellen etc.) geschaffen werden.

Die erhobene insulare CO<sub>2</sub>-Bilanz (Kapitel 5.2) gibt dabei einen Anhaltspunkt, in welchem Bereich wie viele Emissionen entstehen. Nach dem Bilanzierungs-Standard für Kommunen hat Sylt mit Stand 2021 eine Gesamtemissionsmenge von 229 000 t CO<sub>2</sub>-Äq. pro Jahr. Mehr als die Hälfte (63%) entsteht dabei durch die Versorgung von Gebäuden mit Raumwärme und Warmwasser (Fokusanalyse Gebäude 5.3.2). Mit 74% ist Erdgas der häufigste Energieträger zur Wärmebereitstellung gefolgt von Heizöl mit 24%. Eine erste Zonierung nach Energiebedarfen gibt Anhaltspunkte für zentrale Wärmeversorgungsmöglichkeiten, deren genaue Ausarbeitung über die Erstellung von Wärmeplänen (Leitprojekt E4) erfolgen wird. Neben dieser sogenannten „endenergiebasierten Territorialbilanz“ – also der Emissionserhebung nur auf Sylt – wurde aufgrund der Relevanz von Sylt als Tourismusdestination eine Bilanz nach Verursacherprinzip erhoben. Diese erfasst hauptsächlich die An- und Abreisen von Gästen. Die erhobenen Emissionen nach dem Verursacherprinzip betreffen einen hochkomplexen und schwer beeinflussbaren Verantwortungsbereich, da u.a. übergeordnete Gesetzgebungen diesen Bereich beeinflussen.

---

<sup>1</sup> [§ 3 EWKG](#)

Einen ersten Einblick in Potentiale und Möglichkeiten geben die 4 Fokus-Analysen (Kapitel 5.3) zum Tourismus, zum Gebäude-Sektor, zu Erneuerbaren Energien und zu der Mobilität auf Sylt. Eine dort vorgenommene Abschätzung ist z.B. die des heutigen Anteils von Stromeinspeisung über Photovoltaik (PV)-Anlagen mit 1,13% des Strombedarfs der Insel. Dies entspricht einer Flächeninanspruchnahme von rd. 11.160 m<sup>2</sup>. Im Rahmen einer ersten Annäherung liegt ein Flächenpotenzial auf Dächern i.H.v. 508.000 m<sup>2</sup> vor. Hierbei sind Aspekte wie Denkmalschutz und Verschattung noch unberücksichtigt.

Dennoch zeigt diese vorhandene Flächengröße eindrucksvoll mögliche Handlungspotentiale auf. Andere Potentiale werden in den weiteren Fokus-Analysen abgeschätzt. Alle 4 Fokus-Analysen werden Vertiefungen mit detaillierten Datenerhebungen und Analysen der Handlungsmöglichkeiten brauchen. Diese Vertiefungen werden zukünftig teilweise über Folgekonzepte in den Handlungsbereichen mit dem größten CO<sub>2</sub>-Einsparpotentialen wie z.B. den Wärme-Kälte-Plan (Leitprojekt E4) oder Quartierskonzepte (Leitprojekt E5) vorgenommen.

Um mögliche zukünftige Klimaveränderungen für die Insel Sylt greifbarer zu machen, wurden auf Basis der zu erwartenden klimatischen Veränderungen klimaanaloge Regionen in Europa identifiziert. Diese weisen bereits heute die Klimabedingungen auf, welche auf Sylt bis zum Ende des Jahrhunderts unter dem „Worst-Case“-Szenario RCP8.5 zu erwarten sind. Nach diesen Berechnungen wurde die Isle of Wight im Süden Englands als Klimaanalagon identifiziert. Es findet also eine Südverschiebung um etwa 3 Breitengrade statt, wobei die zu erwartende Steigerung von Extremwetterereignissen als voraussichtlich immer stärker lebensbestimmender Faktor mitberücksichtigt werden muss.

Zur Schaffung der oben beschriebenen übergeordneten Strukturen für den Klimaschutz auf Sylt sind klar definierte, konsensuale und effektive Organisationsstrukturen von zentraler Bedeutung. Nach gutachterlicher Einschätzung braucht es eine zentral koordinierende Organisationseinheit für den insularen Klimaschutz, die das Zusammenwirken auf allen Ebenen langfristig organisiert und gewährleistet (Kapitel 4.1 und Leitprojekt Q1). Gutachterlich wurde für alle Leitprojekte dieses Konzeptes der personelle und finanzielle Aufwand<sup>2</sup> abgeschätzt. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Personalbedarf von 3-4 Vollzeitäquivalenten die sukzessive und unter Ausnutzung der zahlreichen Fördermöglichkeiten (siehe Steckbriefe) aufgebaut werden müssen.

---

<sup>2</sup> Aufwand, um Leitprojekte anzuschließen und zu koordinieren – ohne Investitionskosten, da diese derzeit und nur auf Basis ausführlicher Machbarkeitsuntersuchungen, Businessplänen, Bauplänen etc. seriös abzuschätzen/zu berechnen sind. Letztere sind aber Teil der Umsetzung der Leitprojekte.

# I: Die Klimaschutzstrategie der Insel Sylt

## 1 Einleitung

### 1.1 Leseanleitung

Das Klimaschutzkonzept der Insel Sylt besteht aus zwei Teilen:

Teil I: Die Klimastrategie der Insel Sylt

Der erste Abschnitt des Klimaschutzkonzeptes beinhaltet die für den/die Leser:in relevanten strategischen und operativen Inhalte zur zukünftigen Umsetzung von Klimaschutz auf der Insel.

Der Teil ist gegliedert in eine allgemeine Einleitung (Kapitel 1). Darin werden der Hintergrund und die Aufgabenstellung des Klimaschutzkonzeptes, sowie die Vorgehensweise bei der Bearbeitung geschildert. Es folgt eine Zusammenfassung der gemeinsamen und gesamtinsularen Klimaziele (Kapitel 2), die im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes beschlossen wurden. Die Leitprojekte (Kapitel 3) bilden das Herzstück des Klimaschutzkonzeptes und beschreiben die wesentlichen Vorhaben im Bereich Klimaschutz auf Sylt für die anschließende Umsetzungsphase. In Kapitel 4 wird die Umsetzungs- und Verstetigungsstrategie beschrieben.

- Teil II: Analysen zur Ausgangssituation auf der Insel

Im zweiten Abschnitt des Klimaschutzkonzeptes werden die qualitativen und quantitativen Grundlagen und Analysen zur energetischen und klimatischen Situation auf Sylt, sowie die Potenziale und verschiedenen Entwicklungsszenarien ausführlich dargestellt. Zudem werden die Klimaveränderungen auf der Insel erläutert.

In Kapitel 5 - Energieverbrauch und THG-Emissionen der Insel Sylt - wird der Begriff Klimaneutralität für Sylt eingeordnet und definiert. Weiterhin beinhaltet das Kapitel den IST-Zustand – also die Treibhausgas-Bilanz - und die zur Zielerreichung erforderliche Entwicklung der Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen auf der Insel, sowie das methodische Vorgehen bei der Bilanzierung. Aufgrund des großen Einflusses des Tourismus wurden Fokus-Analysen zu einzelnen Sektoren durchgeführt (siehe Kapitel 5.3 - Fokus-Analysen ausgewählter Handlungsfelder).

Kapitel 6 - Klimaänderungen und Klimafolgen auf Sylt – beschreibt die zu erwartenden weitreichenden Veränderungen, die durch den Klimawandel auf Sylt zukommen oder bereits eingetreten sind. Mithilfe der Analyse einer Klimaanaloglegendung (siehe Kapitel 6.5) werden die Klimafolgen für Sylt greifbar gemacht.

### 1.2 Aufgabenstellung

Der Landschaftszweckverband Sylt (LZV) ist sich seiner Verantwortung beim Klimaschutz bewusst und hat bereits mit der Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes im Jahr 2011 eine solide Grundlage geschaffen. In den darauffolgenden Jahren wurden u.a. mit der Etablierung eines aktiven Klimaschutzmanagements, verschiedenen Klimaschutzaktivitäten auf Sylt und dem Aufbau einer informativen und ansprechenden Internetseite zum Klimaschutz und wichtige strukturgebende Klimaschutzmaßnahmen umgesetzt. Weitere Fokusanalysen wurden vor allem im Bereich der eigenen Liegenschaften sowie im Mobilitätssektor angestoßen.

Mit dem Klimaschutzkonzept 2.0 soll eine neue Handlungs- und Entscheidungsgrundlage basierend auf einer möglichst aktuellen Datengrundlage geschaffen werden und ein Maßnahmenkatalog entwickelt werden, der auf die heutigen technologischen gesellschaftlichen, rechtlichen und (förder-)politischen Rahmenbedingungen abgestimmt ist. Bei diesem Klimaschutzkonzept 2.0 handelt es sich um eine erste Version, die sich einer regelmäßigen Revision unterzieht. Dieses Klimaschutzkonzept ist damit ein gelebtes, dynamisches Dokument.

Neben der Aktualisierung der Energie- und Treibhausgasbilanz (THG-Bilanz) unter Verwendung der Bilanzierungssoftware KlimaNavi, stehen Analysen zur zukünftigen Klimaentwicklung sowie deren Folgen für Sylt im Fokus der Fortschreibung. Die Umsetzungs- und Verstetigungsstrategie zeigt auf, mit welchen Strukturen die Umsetzung der Gesamtstrategie gelingen kann.

### 1.3 Vorgehensweise

Klimaschutz ist Gemeinschaftsaufgabe. Deshalb hat der LZV bei der Entwicklung des Klimaschutzkonzeptes von Anfang an auf eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und der Bürgerschaft gesetzt. Die Federführung für den Prozess lag – und wird auch in Zukunft liegen – bei dem Klimaschutzmanagement im Landschaftszweckverband Sylt. Das Klimaschutzmanagement strukturierte und steuerte den gesamten Prozess mit Unterstützung durch das Konsortium B.A.U.M Consult, Treurat & Partner sowie GreenAdapt.

#### Beteiligung im Rahmen der Konzepterstellung

An der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes hat der LZV die Öffentlichkeit, verschiedene Schlüsselakteure auf der Insel, sowie die Kommunalpolitik beteiligt.

Mit einer groß angelegten öffentlichen Sylter Klimakonferenz am 16.07.2021 wurde der Beginn des Prozesses zur Erstellung des Klimaschutzkonzeptes eingeläutet. Die Veranstaltung fand im Erlebniszentrum Naturgewalten statt. Um die Reichweite zu erhöhen, könnten sich Interessierte zudem online zuschalten. Eingeladen waren die Bewohner:innen der Insel, Arbeitsgruppen, Interessensverbände, die Kommunalpolitik, lokale Unternehmen und Investoren, sowie Sylt-Freund:innen und Tourist:innen.

Ziel der Veranstaltung war es, über die Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes und Beteiligungsmöglichkeiten zu informieren, Inspiration und Motivation für ein nachhaltiges Leben zu liefern und erste Ideen und Visionen der Beteiligten vorzustellen.

In Themengruppensitzungen zum „Tourismus und Nachhaltigkeit“, sowie zur „Mobilität und Tourismus“ führt der LZV gemeinsam mit B.A.U.M. und Treurat & Partner die Akteure in das Vorhaben ein und sammelt erste Hinweise und Bedarfe.

Zudem wurden themen- und zielgruppenspezifische Fachworkshops zu den Themen

- Klimafreundliche Mobilität auf Sylt (Abbildung 1 und Abbildung 2)
- Nachhaltiger Tourismus auf Sylt
- Energieeffiziente Gebäude und klimaneutrale Wärmeversorgung auf Sylt

durchgeführt. Darin wurden bestehende und neue Projektideen diskutiert, auf die Bedarfe der Fachakteure abgestimmt, sowie nach Dringlichkeit und Wichtigkeit eingeordnet. Fachakteure machten unter anderem relevante Anmerkungen zu

- den befördernden Kräften und Treibern der Projektidee,
- den lokalen Hemmnissen,
- guten Beispielen von anderswo

- und relevanten Partner:innen zur Umsetzung der Projektideen (siehe Abbildung 1 und Abbildung 2).

Parallellaufende oder durch das Klimaschutzkonzept angestoßene Prozesse, wie die Dachmarke Sylt oder die Dialogprozess Mobilität, wurden in den Beteiligungsprozess eingebunden. Durch einen regelmäßigen Austausch zwischen den Vorhaben konnten Synergien nutzbar gemacht werden.

Die Ergebnisse der Fachworkshops, des Austauschs mit der Kommunalpolitik sowie aus der öffentlichen Auftaktveranstaltung sind in das Klimaschutzkonzept eingeflossen (siehe W 4: Schaffung lokaler Klimaprojekte und Q 2: LZV als Drehscheibe für neue Klimaschutzprojekte).

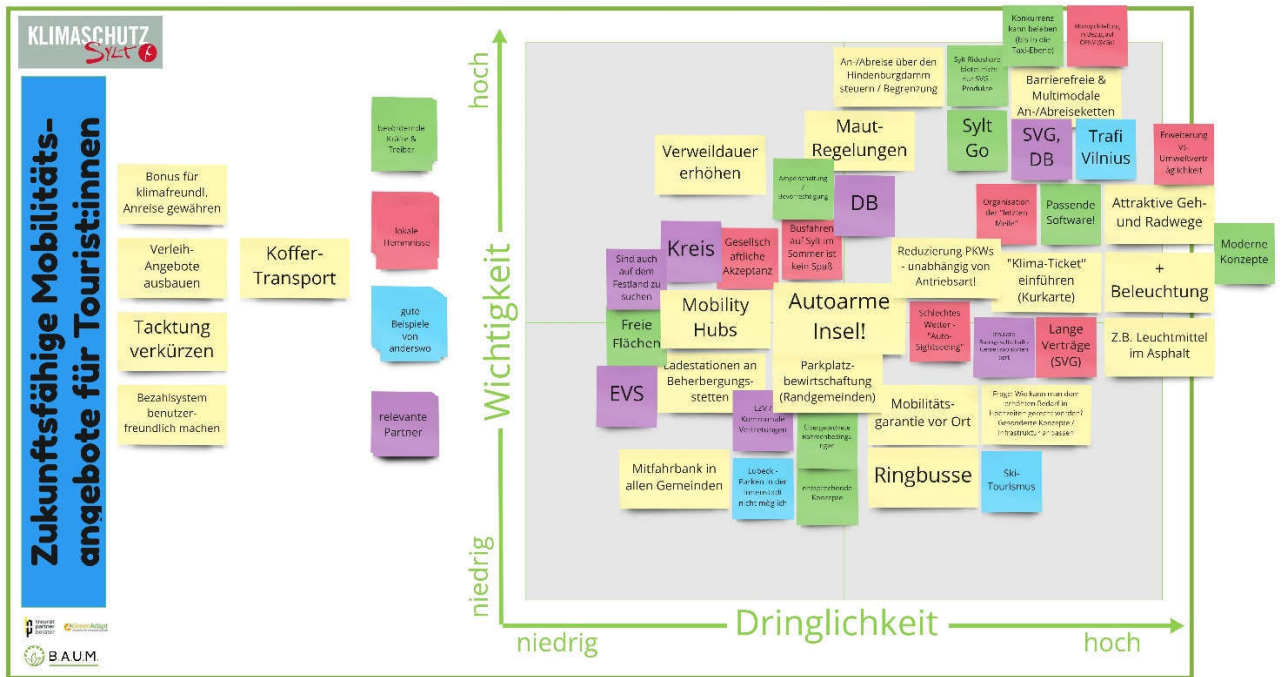


Abbildung 1: Ergebnisse der Diskussionsrunde im Fachworkshop Klimafreundliche Mobilität auf Sylt. Thema: Mobilitätsangebote für Tourist:innen. Gelb – Projektidee, grün – befördernde Kräfte und Treiber, rot – lokale Hemmnisse, blau – gute Beispiele von anderswo, lila – relevante Partner. Quelle: Eigene Darstellung.

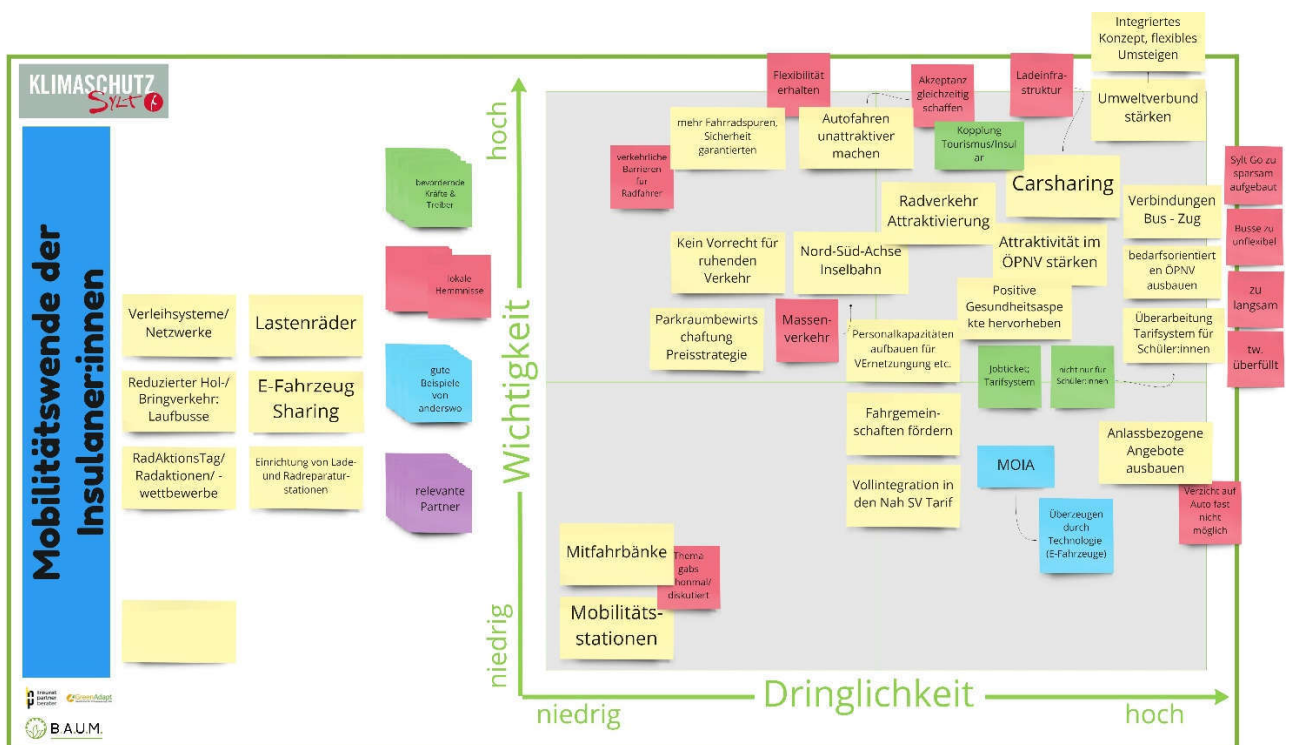


Abbildung 2: Ergebnisse der Diskussionsrunde im Fachworkshop Klimafreundliche Mobilität auf Sylt. Thema: Mobilität der Insulaner:innen. Gelb – Projektidee, grün – befördernde Kräfte und Treiber, rot – lokale Hemmnisse, blau – gute Beispiele von anderswo, lila – relevante Partner. Quelle: Eigene Darstellung.

## 2 Die gemeinsamen und gesamtinsularen Klimaziele

Das Klima unserer einmaligen Erde ist ein hochkomplexes System. Bereits kleinste Veränderungen bringen erhebliche Auswirkungen mit sich. Das Klima ist essenziell für die Entfaltung des menschlichen Lebens sowie der Flora und Fauna. So hat es zu allen Zeiten das gesellschaftliche und wirtschaftliche Verhalten der Menschen beeinflusst.

Der Klimawandel und die Anpassung an seine Folgen sind eine zentrale Herausforderung der Gegenwart. Die Bundesregierung hat sich 2021 zum Ziel gesetzt, bis 2030 ihre Treibhausgasemissionen um 65 % und bis 2040 um 88 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Bis 2045 soll das langfristige Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität in Deutschland erreicht werden. Nach dem Jahr 2050 sollen bundesweit zudem negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.

Das Land Schleswig-Holstein hat mit dem Energiewende- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein (EWKG, 2021) verankert, mindestens seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des Bundes zu leisten<sup>3</sup>. Die mit den Sektorzielen für 2030 im Bundes-Klimaschutzgesetz (Bundes-KSG, 2021) verbundenen prozentualen Minderungsraten in den Sektoren sollen auch in Schleswig-Holstein erreicht und möglichst übertroffen werden. Zu den Sektoren zählen Energiewirtschaft, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GDH), Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und Sonstiges sowie Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft. Der letzte „naturnahe Sektor“ ist der einzige, der eine natürliche Senke darstellen und damit zukünftig nicht vermeidbare Restemissionen ausgleichen kann. Das Sektorziel für diesen „naturnahen-Sektor“ liegt bei -25 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. in 2030.

Sektoren	Zulässige Jahresemissionsmengen 2030	
	in Mio. t CO <sub>2</sub> -Äquivalente	Minderung in Prozent gegenüber 1990
Energiewirtschaft	108	77 %
Gewerbe, Handel, Dienstleistungen	118	58 %
Gebäude	67	68 %
Verkehr	85	48 %
Landwirtschaft	56	31 %
Abfallwirtschaft und Sonstiges	4	89 %

*Tabelle 1: Sektorziele für 2030 des Bundes-Klimaschutzgesetzes. Quelle: (Bundesministerium für Justiz, 2022).*

Diese ambitionierten bundes- und landesweiten Klimaziele sind ohne die Einbindung der Kommunen samt ihrer Bürgerschaft, ansässigen Unternehmen, Versorger aus Land-, Forst- und Energiewirtschaft aber auch des Tourismusbereichs nicht zu erreichen.

Auch die Insel Sylt hat die Verantwortung, zu den Bundesklimazielen Ihren Beitrag zu leisten. Folgendes wird daher mit der Beschlussfassung zu diesem Konzept vereinbart:

---

### Klimaziele der Insel Sylt

---

<sup>3</sup> [§ 3 EWKG](#)



Zur Erreichung der Klimaneutralität bis spätestens 2045 werden folgende Zwischen- und Unterziele vereinbart:

- 2035: Netto-Null der kommunalen Einrichtungen
- 2040: Netto-Null der gesamten Insel mit Verrechnungsoption innerhalb Deutschlands
- 2045: Netto-Null der gesamten Insel.

Eine Verrechnung im Falle des Über- und Unterschreitens dieser Minderungsziele unter den Gemeinden sowie mit dem Landkreis und anderen Regionen ist zulässig, sofern dies ausreichend begründet werden kann.

Nur wenn die in Kapitel 5.2 genannten Energieziele erreicht werden können, ist der in Abbildung 3 dargestellte Ziel-Entwicklungspfad zur Klimaneutralität der Insel realistisch. 2020 verursachte die Insel nach dem Territorialprinzip 229.000 t/a THG-Emissionen. Aus den Landes- und Bundesklimazielen und den darin festgelegten Jahresemissionsmengen, ergibt sich eine Minderung bis 2030 von ca. 49% gegenüber 2020 (siehe Abbildung 3). Die Minderungsraten basieren auf den zulässigen jährlichen Emissionsmengen je Sektor gemäß §3, 3a und 4 des Bundes-KSG und sind anteilig auf Sylt umgerechnet. Nach den gesetzlichen Vorgaben müssen bis 2040 etwa 82% gegenüber 2020 und bis 2045 etwa 96% der THG-Emissionen gegenüber 2020 gemindert werden. Dabei zählt sowohl die Veränderung des bundesweiten Strommix hin zu Erneuerbaren Energiequellen als auch die Wärme- und Mobilitätswende vor Ort mit ein. Im Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft sollen bundesweit ab 2030 bereits messbare und zusätzliche natürliche CO<sub>2</sub>-Senken geschaffen werden. Diese wurden anteilig auf Sylt umgelegt und gleichen im Jahr 2045 die bis dahin die nicht zu vermeidenden THG-Emissionen anderer Sektoren aus. Im Jahr 2050 sollen bilanziell negative THG-Emissionen erreicht werden.

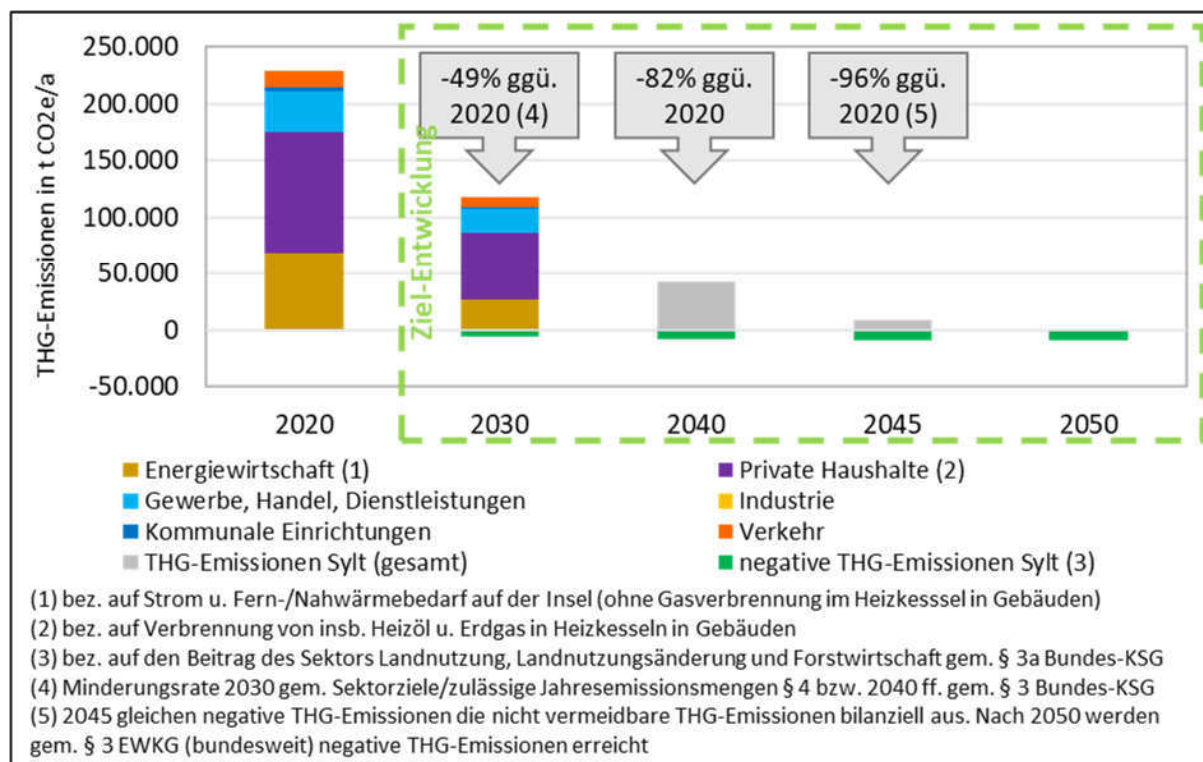


Abbildung 3: THG-Entwicklungs-Szenario nach BISKO und auf Basis der Landes- und Bundesklimaziele, Für eine Detailbetrachtung bis zum Jahr 2030, siehe Abbildung 17.

## **Klimaschutzkonzept 2.0 für die Insel Sylt**

---

Die gemeinsamen und gesamtinsularen Klimaziele der Insel Sylt werden nach der Finalisierung dieses Konzeptes ab Februar 2023 von den Gemeindevertretungen aller Inselgemeinden und von der Verbandsversammlung des Landschaftszweckverband Sylt beraten und beschlossen.

### 3 Leitprojekte

Zur Erreichung der in Kapitel 2 und Abbildung 2 beschriebenen, ambitionierten Klimaziele wurden sogenannte Leitprojekte entwickelt. Das Set von 20 Leitprojekten bilden das Herzstück des Klimaschutzkonzepts (Tabelle 2).

Die in den Leitprojekten beschriebenen Vorhaben basieren auf den Empfehlungen der Gutachter:innen sowie einem ausführlichen Beteiligungsprozess. Die Leitprojekte wurden gutachterlich priorisiert und die Entscheidungsträger:innen der Gemeinden wurden in die Abstimmung der Projekte einbezogen.

Leitprojekte zeichnen sich durch folgende Eigenschaften aus. Sie sollen:

- in den **kommenden 3-5 Jahren begonnen und bis 2030 weitgehend umgesetzt** werden,
- **Relevanz** und eine gewisse **Dringlichkeit** für die Entwicklung auf Sylt haben,
- **Signalwirkung** haben für Politik und Bürgerschaft,
- möglichst **alle Handlungsbereiche** abdecken,
- möglichst **viele Zielgruppen** auf der Insel betreffen bzw. einbinden,
- geeignet sein, **weitere Projekte** darauf aufzubauen (langfristige Strategie),
- und **öffentlichkeitswirksam** sein.

Alle Leitprojekte sollen innerhalb eines überschaubaren Zeitraums von maximal fünf Jahren aber bis spätestens 2030 konkrete Ergebnisse erzeugen. Der Landschaftszweckverband (LZV) soll die Umsetzung der Leitprojekte initiieren und begleiten sowie die Erfolgskontrolle führen und sichtbar machen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der LZV für alle Leitprojekte die Federführung oder alleinige Verantwortung übernimmt. Eine große Rolle werden die Gemeinden, die Tourismusbranche und der Energieversorger sowie die Haushalte spielen, aber auch die Bürgerschaft, die Wirtschaft und deren Organisationen werden ihren Teil bei der Umsetzung der Maßnahmen leisten.

*Tabelle 2: Übersicht der Leitprojekte im Maßnahmenkatalog.*

Kürzel	Titel der Leitprojekte
E1	E 1: Nordfriesisches Qualifizierungs- und Aufbauprogramm für Akteure aus der Bau- und Sanierungsbranche
E2	E 2: Beratungskaskade für Gebäudeeigentümer:innen
E3	E 3: Grundsätze und Standards für Klimaschutz in der Bauleitplanung
E4	E 4: Wärme- und Kälteplan
E5	E 5: Quartierskonzepte und Aufbau eines Sanierungsmanagements
E6	E 6: Klimaneutrale Verwaltungen und übrige öffentliche Liegenschaften
W1	W 1: Klimaneutralitätsfahrpläne für Sylter Betriebe
W2	W 2: Standards für nachhaltige Veranstaltungen auf Sylt
W3	W 3: Dachmarke für nachhaltige Tourismusunternehmen auf Sylt
W4	W 4: Schaffung lokaler Klimaprojekte
M1	M 1: DiaMo-Sylt - Dialogprozess Mobilität Sylt
M2	M 2: Standards für die Mobilitätsentwicklung

M3	M 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement im Konvoi
M4	M 4: Aufbau eines insularen Mobilitätsmanagements
Q1	Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement
Q2	Q 2: LZV als Drehscheibe für neue Klimaschutzprojekte
Q3	Q 3: Strategie und Management zur Anpassung an den Klimawandel auf Sylt
Q4	Q 4: Fortschrittskontrolle und Monitoring (Daten)
Q5	Q 5: Klimarelevanz bei politischen Beschlüssen
Q6	Q 6: Standards für nachhaltige Beschaffung

### 3.1 Erläuterung und priorisierte Übersicht

Mittels eines multidimensionalen Kriterienrasters sind die Leitprojekte nach **Wichtigkeit und Dringlichkeit** bewertet und in vier Kategorien eingeteilt: „vorsehen“, „planen“, „beobachten“ und „anpacken“ (siehe Abbildung 4).

Bei der Bewertung handelt es sich um eine **gutachterliche Einschätzung**. Dieser Einschätzung zugrunde liegt u.a. eine Gewichtung der verschiedenen Beiträge der Leitprojekte zum Klimaschutz und eine Betrachtung der aktuellen Umstände (Förderungen, akuter Handlungsbedarf) zur Umsetzung.

Bewertet werden die Leitprojekte nach folgenden Kriterien:

- Beitrag zur direkten Energieeinsparung
- Beitrag zur Minderung von direkten und indirekten THG-Emissionen
- Beitrag zur regionalen Wertschöpfung
- Beitrag zum Bewusstseinswandel und nachhaltigem Konsum
- und Beitrag zur Schaffung von Strukturen und zum Erfolg weiterer Aktivitäten.

Alle im Laufe des Prozesses entwickelten Leitprojekte sind sowohl wichtig als auch möglichst zeitnah umzusetzen (vgl. Abbildung 5). Der Großteil der Leitprojekte befindet sich unter denjenigen, die möglichst zeitnah initiiert werden sollten. Ein Teil findet sich unter den mittelfristig zu beginnenden. Deren Umsetzung muss heute eingeplant werden, um mittelfristig Erfolg zu haben.



Abbildung 4: Matrix zur Bewertung der Prioritäten der Leitprojekte

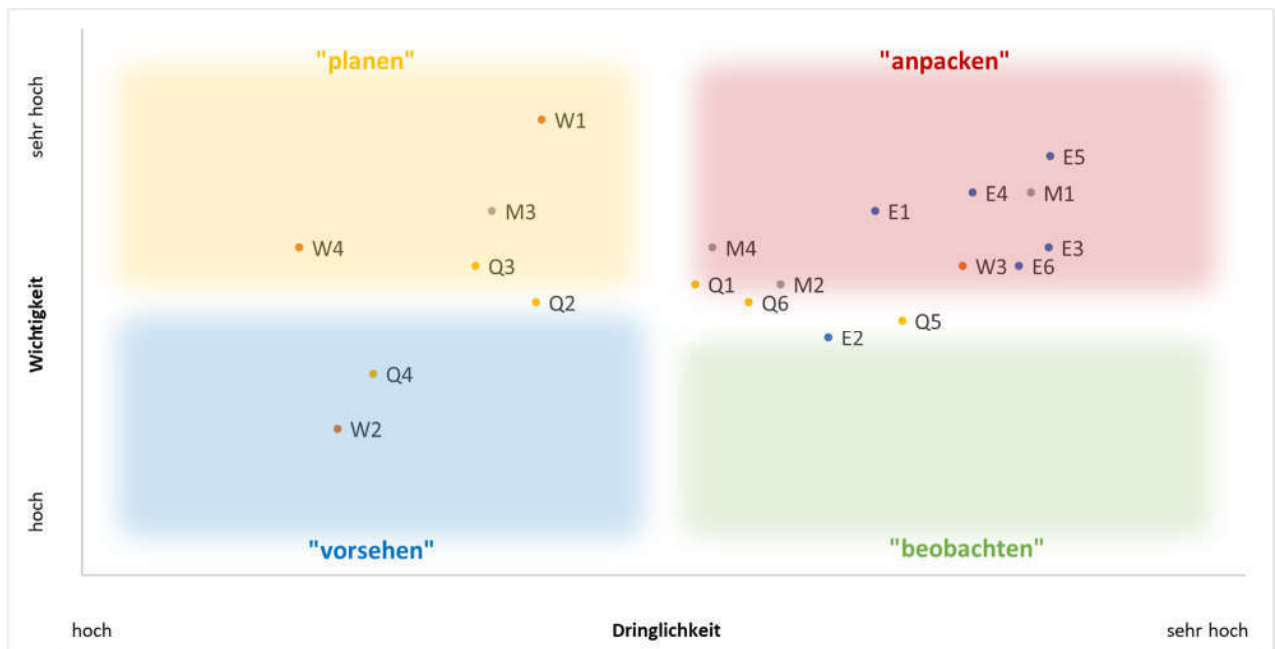


Abbildung 5: Übersicht zu den nach Wichtigkeit und Dringlichkeit priorisierten Maßnahmen (B.A.U.M. Consult).

Tabelle 3 beschreibt den Aufbau der Leitprojekt-Steckbriefe. Neben der Beschreibung der Ausgangssituation und des Vorhabens werden in den Steckbriefen die konkret wahrnehmbaren, erwarteten Ergebnisse beschrieben. Trotz ambitionierter Ziele soll ein realistisches Maß an personellen und finanziellen Ressourcen gewährleistet bleiben. Für alle Leitprojekte wurde eine Abschätzung der entstehenden Personal- und Sachaufwände durchgeführt und hinsichtlich einer realistischen Umsetzbarkeit angepasst.

Unter Berücksichtigung einer Logik in der Abfolge wurde zudem für jedes Leitprojekt ein aus heutiger Sicht sinnvoller Beginn und eine plausible Laufzeit festgelegt (vgl. Tabelle 3). Die Einträge zu den verbundenen/flankierenden Vorhaben (aufbauend, begleitend) zeigen den Kontext des Leitprojekts auf und geben gleichzeitig Hinweise, was zu beachten ist, wenn mit dem Monitoring des Klimaschutzkonzeptes Änderungen im

Umfang oder der Reihenfolge der Leitprojekte vorgenommen werden (vgl. Tabelle 3). Der Beitrag zur Erreichung der Klimaziele des jeweiligen Leitprojektes sowie weiterer positiver Effekte wurden mithilfe eines Netzdiagramms dargestellt und bewertet.

Tabelle 3: Aufbau der Steckbriefe für die Leitprojekte

Titel					
<i>Hier findet sich der Maßnahmentitel.</i>					
Beginn [in Jahren]	...	Dauer [in Jahren]	...	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	[hoch/mittel/ niedrig]
Beschreibung der Ausgangssituation					
<p><i>Beschreibt kurz und knapp die allgemeine Ausgangssituation auf Sylt mit lokalspezifischen Herausforderungen, Stärken sowie Risiken, die abgewendet und Chancen, die genutzt werden sollen.</i></p>			 <p><i>Netzdiagramm zur Bewertung des Beitrages des Leitprojektes zum Klimaschutz.</i></p>		
Beschreibung des Vorhabens					
<p><i>Beschreibt das Vorhaben und umreißt seine thematischen, fachlichen, örtlichen und zeitlichen Gestaltungsrahmen. Hier werden konkrete Bezüge zur Insel und der inhaltliche Fokus aufgezeigt (ohne dabei die Situationsbeschreibung oder nachfolgend gelistete erste Schritte zu wiederholen). Außerdem können Hinweise zu Erfolgsbeispielen anderer Regionen und weiterführende Hinweise genannt werden.</i></p>					
Erwartete Ergebnisse	<p><i>Listet konkrete, greifbare oder sichtbare Ergebnisse auf, die nach Ablauf des Leitprojekts vorliegen (Pilotanlage, Machbarkeitsuntersuchung, Netzwerke, Programme u.a.)</i></p>				
Hauptverantwortung	<p><i>Hier wird die hauptverantwortliche Stelle für die Umsetzung eingetragen.</i></p>				
Mitverantwortung	<p><i>Hier werden die mitverantwortlichen Stellen für die Umsetzung eingetragen.</i></p>				
Weitere einzubindende Partner & Akteure	<p><i>Hier werden weitere einzubindende Akteure genannt.</i></p>				
verbundene / flankierende Vorhaben	<p><i>Listet Leitprojekte und andere Vorhaben auf, die mit dieser Maßnahme in Bezug stehen</i></p>				
Teilprojekte und erste Arbeitsschritte					
<p><i>Hier werden die zu unternehmenden ersten Schritte zur erfolgreichen Initiierung der (Teil-)Projekte aufgeführt.</i></p>					
Aufwandsschätzung [€]	<p><i>Hier werden z.B. Personalaufwand, Kosten für Dienstleistungen und Sachkosten aufgeführt (keine investiven Kosten).</i></p>				
Förder- & Finanzierungsmöglichkeiten					
<p><i>Hier werden Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten dargestellt.</i></p>					
Weitere Hinweise					

Weitere Hinweise, z.B. zu Erfolgsbeispielen anderer Kommunen und Regionen oder Angeboten Dritter.

### 3.2 Handlungsfeld Energieversorgung und Gebäude-Sektor

#### E 1: Nordfriesisches Qualifizierungs- und Aufbauprogramm für Akteure aus der Bau- und Sanierungsbranche

Titel					
<b>Nordfriesisches Qualifizierungs- und Aufbauprogramm für Akteure aus der Bau- und Sanierungsbranche</b>					
Beginn	2024	Dauer	5 Jahre	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	hoch
Beschreibung der Ausgangssituation					
<p>Fachkräftemangel ist bundesweit das größte Hemmnis bei der Sanierung des Gebäudebestandes. Durch die hohe Auftragslage sind Fachkräfte unter hohem Druck und finden kaum die personellen Kapazitäten sich über den neusten Stand der Technik zu informieren. Markt-reife Technologien wie Wärmepumpen sind dadurch selbst im Neubau noch zu selten eingesetzt, obwohl Projekte zeigen, dass diese heute schon so weit entwickelt sind, dass sie auch in Bestandsgebäuden eingesetzt werden können. So verhält es sich bei vielen Technologien. Dadurch bedingen sich auch Informationslücken in der Gesellschaft und es verstetigt sich Unsicherheit – ein weiterer Hemmschuh der Wärmewende.</p>					
Beschreibung des Vorhabens					
<p>Im nordfriesischen Raum soll ein geeignetes Aufbau- und Qualifizierungsprogramm etabliert werden, mit dem Handwerksbetriebe einerseits bei der Suche nach qualifizierten Fachkräften unterstützt und andererseits auch hinsichtlich neuer Technologien qualifiziert werden.</p> <p>Ziel ist es, das nordfriesische Handwerk in Sachen klimafreundliches und serielles Bauen und Sanieren (klimafreundliche Baustoffe, Energieeffizienz, serielle Fertigung im Netzwerk) sowie im Einsatz Erneuerbarer Energien auf ein hohes Niveau zu stellen. Dabei sind die Besonderheiten bei den Bauvorhaben auf Sylt in das Qualifizierungsprogramm der Handwerksbetriebe zu integrieren. Auf Sylt wird u.a. mit anderen Materialien und Kubaturen gearbeitet. Die An- und Abfahrt der Materialien, sowie Abbrucharbeiten gestalten sich anders als auf dem Festland. Sanierungswillige können sich an eine zentrale und neutrale Stelle wenden, die fachkundig Auskunft gibt und an die von ihr qualifizierten Handwerksbetriebe vermittelt. Ein ähnliches erfolgreiches Projekt hat das Energie- und Umweltzentrum Allgäu (eza!) vor über 20 Jahren ins Leben gerufen, welches seither in zahlreichen Regionen mit großem Erfolg repliziert wurde (<a href="#">eza!-Parner-Netzwerk</a>).</p> <p>Erfolgsfaktor ist dabei die Wahl einer geeigneten geographischen Größe der Region, in der das Programm und die zentrale Anlaufstelle aktiv wird. Die Insel Sylt ist zu klein, da die meisten Handwerksbetriebe vom Festland anreisen. Der Kreis Nordfriesland ggf. in Kooperation mit dem Kreis Schleswig-Flensburg würde eine geeignete Größe aufweisen.</p>					

Der Landschaftszweckverband kann stellvertretend für die fünf Inselgemeinden ein solches Netzwerk auf regionaler Ebene anstoßen und die besonderen Belange einer Insel bei der Etablierung dieses Netzwerkes frühzeitig einbringen.	
<b>Erwartete Ergebnisse</b>	Curricula für ein jährliches Qualifizierungsprogramm für Fachkräfte Fahrplan für ein Fachkräfteaufbauprogramm Fachkräftenetzwerk und geschlossene Wertschöpfungsketten (Grund/Gebäudeeigentümer:in – Energieberater:in – Architekt:in – Technische Gebäudeausrüstung – Fachhandwerk/Solarateur:innen – Schornsteinfeger:innen etc., Banken, Notare, Verwaltung, etc. ) Steuerungsgremium zur kontinuierlichen Programmbegleitung jährliche Qualifizierungsrunden & Fachkräfteaufbaumaßnahmen
<b>Hauptverantwortung</b>	KSM LZV
<b>Mitverantwortung</b>	Kreis Nordfriesland
<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	Investitionsbank Schleswig-Holstein Landkreis Nordfriesland Kreis Schleswig-Flensburg Wirtschaftsförderungen IHK, HWK, WTSH (Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein) Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein
<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	E 3: Grundsätze und Standards für Klimaschutz in der Bauleitplanung E 2: Beratungskaskade für Gebäudeeigentümer:innen
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Aktivierung erster Partner u.a. WiFös, Landkreis(e), HWK etc.</li> <li>(2) Prüfung der Übertragbarkeit bestehender Aufbau- und Qualifizierungsprogramme, z.B. eza!-Partner-Netzwerk</li> <li>(3) Konkretisierung der Bestimmung einer geeigneten geographischen Größe der Region, in der das Programm und die zentrale Anlaufstelle aktiv wird</li> <li>(4) Vernetzung innerhalb der potenziellen Region sowie Organisation eines Auftakttreffens mit Schlüsselakteuren zur Konkretisierung der Aufbau- und Qualifizierungsprogramme sowie der zentralen Anlaufstelle</li> <li>(5) Erörterung potenzieller zentraler Anlaufstellen</li> <li>(6) Etablierung Steuerungsgremium, die strategisch fachlich den Prozess langfristig begleitet</li> <li>(7) Entwicklung eines Fahrplans für ein Fachkräfteaufbauprogramm sowie Bestimmung wesentlicher Inhalte eines Fachkräfteaufbauprogramms mit besonderem Augenmerk auf die Besonderheiten bei den Bauvorhaben auf Sylt</li> <li>(8) Aufbau eines Fachkräftenetzwerkes</li> </ol>	
<b>Aufwandsschätzung [€]</b>	39.820 EUR Gesamtaufwand (Personalstelle, externe Dienstleistung)
<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	
Personalaufwand gefördert über <a href="#">NKI Förderung Klimaschutzkoordination</a> (70% Förderquote)	
<b>Weitere Hinweise</b>	
<a href="https://www.architects4future.de/">https://www.architects4future.de/</a>	

## E 2: Beratungskaskade für Gebäudeeigentümer:innen

<b>Titel</b>
--------------



Beratungskaskade für Gebäudeeigentümer:innen					
Beginn	2023	Dauer	4 Jahre	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	mittel
<b>Beschreibung der Ausgangssituation</b>					
<p>Eine lokale Anlaufstelle auf der Insel, die rund um das Thema energetische Sanierung informiert und berät hat es in der Vergangenheit bereits gegeben. Der personelle Aufwand stand nicht im Verhältnis zu den wenigen Anfragen (überwiegend von Erstwohnsitz-Bewohner:innen), weshalb das Angebot wieder eingestellt wurde. Seither gibt es kaum lokalspezifische Informationsangebote (typische Bauweisen, Denkmalschutz und technische Lösungen) auf der Insel. Auch die Fördermöglichkeiten – welche aufgrund steigender Anforderungen an den Klimaschutz fortlaufend angepasst werden – werden nicht übersichtlich dargestellt bzw. kommuniziert.</p>					
<b>Beschreibung des Vorhabens</b>					
<p>Zur Erreichung der Klimaziele muss sowohl die Sanierungsrate als auch -tiefe erhöht werden. Dafür soll eine aufsuchende Beratung in ausgewählten Quartieren durchgeführt werden, mit der eine ganzheitliche Beratung für Gebäudeeigentümer:innen und Mieter:innen angeboten wird. Wird das Angebot angenommen, soll die aufsuchende Beratung ausgeweitet werden.</p> <p>Schnittstellen zwischen Haus- und Gebäudeeigentümer:innen und Energieberater:innen sowie Banken, Notar:innen, Makler:innen sollen geschaffen werden. Hauseigentümer:innen sollen frühzeitig (vor dem Kauf/Einzug/Erben) über Energieeffizienzstandards/Sanierung, sowie über die Vorteile einer Sanierung im Vergleich mit dem Neubau, informiert werden. Proaktiv sollen Gebäudeeigentümer:innen und Mietende anlassbezogen – also im Kontext von Hauskauf, -umbau oder Schadensereignissen – beraten, informiert und zu Sanierungs- und Effizienzmaßnahmen animiert werden (frühestmögliche Touchpoints: Notar:in, Makler:in etc., siehe Empfehlungen <a href="#">BfEE-Studie</a>).</p> <p>Eine Beratung nach „Zahnarztprinzip“ ist empfehlenswert: eine Art „Stempelkarte“ erinnert an die nächste Beratung oder Besprechung des individuellen Sanierungsfahrplans. Bei einem Sanierungsfall gibt es einen Förderbonus und/oder kostenfreie Energieeffizienzberatung. Bei der Beratung ist insbesondere auf die Besonderheiten der Häuser auf der Insel einzugehen.</p>					
Erwartete Ergebnisse	2-3 aufsuchende Beratungen in ausgewählten Quartieren oder Zielgruppen (ähnlich Energiekarawane) Informationsangebote für sog. „Touchpoints“ und stabiles Netzwerk Lokalspezifisches Konzept für und Information über „Zahnarztprinzip“				
Hauptverantwortung	KSM LZV				
Mitverantwortung	Amt für Umwelt und Bauen (Inselverwaltung)				
Weitere einzubindende Partner & Akteure	Verbraucherzentrale Schleswig-Holstein Haus- und Gebäudeeigentümer:innen (private und gewerbliche) Energieberater:innen Banken, Makler:in, Notar:in Haus und Grund u.a. Initiativen				
verbundene / flankierende Vorhaben	E 5: Quartierskonzepte und Aufbau eines Sanierungsmanagements E 4: Wärme- und Kälteplan E 1: Nordfriesisches Qualifizierungs- und Aufbauprogramm für Akteure aus der Bau- und Sanierungsbranche				

Teilprojekte und erste Arbeitsschritte	
(1) Erfassung und Bewertung bestehender Informations- und Beratungsangebote für Bauen und Sanieren im Landkreis (2) Identifikation von Lücken (eine ganzheitliche Beratung sollte z.B. auch die zukünftigen Mindestanforderungen - Stichwort „EU-Taxonomy“ - für Investments im nachhaltigen Sanieren umfassen) (3) Organisation eines Treffens mit Schlüsselakteuren zur Konkretisierung der Beratungskaskade auf die spezifischen Besonderheiten der Insel (4) Koordination von bereits bestehenden Angeboten, wie z.B. Sprechstunden (5) Aufdecken von lokalen Touchpoints (Banken, Notare, Makler, Baumarkt etc.) (6) Einführung eines regelmäßigen Kontakts zu den Schlüsselakteuren (7) Organisation regelmäßiger Vernetzungstreffen unter den Schlüsselakteuren	
Aufwandsschätzung [€]	15.920 EUR Gesamtaufwand (Personalstelle, vor Förderung)
Förder- & Finanzierungsmöglichkeiten	
Personalaufwand gefördert über <a href="#">NKI Förderung Klimaschutzkoordination</a> (70% Förderquote)	
Beitrag zum Klimaschutz	Insulares Klimanetzwerk in der Baubranche Steigerung der Energieeffizienz Reduzierung des Energieverbrauchs Einsatz klimafreundlicher Materialien Einsparung klimaschädlicher Emissionen
Weitere Hinweise	
Begleitend zu den externen Sanierungsmanagern über Quartierskonzepte	

### E 3: Grundsätze und Standards für Klimaschutz in der Bauleitplanung

Titel					
Grundsätze und Standards für Klimaschutz in der Bauleitplanung					
Beginn	2023	Dauer	6 Jahre	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	hoch
Beschreibung der Ausgangssituation					
Die Gemeinden der Insel haben Ortsbildsatzungen, die auf historische Baukultur abzielen, aber noch nicht auf das Bundesziel eines klimaneutralen Gebäudebestands 2050 angepasst sind. Über Bauleitpläne können zwar Regelungen für den Neubau getroffen werden, die Möglichkeiten für Bestandsgebäude sind jedoch limitiert – vor allem in Betracht auf die starke Prägung durch Zweitwohner:innen.					
Beschreibung des Vorhabens					
Die Kommunalpolitik soll über klimapolitische Handlungsmöglichkeiten im Bereich Bauen und Wohnen informiert werden. Es werden Grundsätze und Standards für die Bauleitplanung und städtebauliche Verträge in den fünf Gemeinden entwickelt und Ortsbildsatzungen um Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung angepasst. Um die Möglichkeitsräume neuer Regelwerke kompetent und juristisch tragbar auszuweisen, wird die durch Ehrenämter geprägte Kommunalpolitik vorher mit soliden Best-Practice-Beispielen aus anderen Gemeinden und Regionen beraten.					

Dafür werden zuvor die Optionen zur Abwägung von klimaschutzrelevanten und energietechnischen Belangen in den Gebäuderichtlinien sowie den örtlichen Gestaltungssatzungen erarbeitet. Hier handelt es sich beispielsweise um die zukünftige Gestaltung von Fassaden und Dächern bei Neubauten für einen ertragsreichen und wirtschaftlichen Ausbau der Erneuerbaren. Es werden außerdem Möglichkeiten zur Steuerung der allgemeinen Siedlungsentwicklung (auch Grünbestände und versiegelte Flächen, Optionen zur Verkehrsvermeidung, Ausweisung von EE-Entwicklungsflächen) in den Bebauungsplänen erörtert. Dafür sind Nachweise der städtebaulichen Erforderlichkeit über die gesetzlichen Vorgaben hinaus unter der Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit erforderlich, welche ebenfalls im regionalen Kontext betrachtet werden müssen.

Im Rahmen eines Workshops wird abschließend über baulandpolitische Möglichkeiten informiert. Hierzu müssen Schulungen / Workshops in der Sylter Verwaltung und Politik stattfinden.

Auch in der Wärme-Kälte-Planung werden planerische Instrumente erarbeitet. Synergien mit diesem Leitprojekt können genutzt werden.

<b>Erwartete Ergebnisse</b>	Handreichung über kommunalpolitische Handlungsmöglichkeiten und guten Beispielen anderer Kommunen Angepasste Ortsbildsatzungen, städtebauliche Verträge etc.
<b>Hauptverantwortung</b>	KSM LZV
<b>Mitverantwortung</b>	Ortsentwicklung (Inselverwaltung), Bauamt (Inselverwaltung)
<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	Kreis Nordfriesland Kommunalpolitik und Verwaltung LZV kann koordinieren
<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	E 6: Klimaneutrale Verwaltungen und übrige öffentliche Liegenschaften E4: Wärme-Kälte-Plan

#### Teilprojekte und erste Arbeitsschritte

- (1) Herbeiführung von Beschluss
- (2) Überregionale Recherche, Recherche zu lokalspezifischen Beispielen
- (3) Beauftragung Rechtsgutachten für Möglichkeiten einer klimaschonenden Bauleitplanung als Projekt (ggf. Finanzierung als Förderprojekt über EKSH, AktivRegion)
- (4) Coaching der jeweiligen Bauämter

**Aufwandsschätzung [€]** 45.800 EUR Gesamtaufwand (vor Förderung)

#### Förder- & Finanzierungsmöglichkeiten

Personalaufwand gefördert über [NKI Förderung Klimaschutzkoordination](#) (70% Förderquote)

#### Weitere Hinweise

[https://difu.de/sites/default/files/bericht\\_klimaschutz\\_bauleitplanung\\_fuer\\_veroeffentlichung\\_langfassung\\_jsp.pdf](https://difu.de/sites/default/files/bericht_klimaschutz_bauleitplanung_fuer_veroeffentlichung_langfassung_jsp.pdf)  
<http://www.nikis-niedersachsen.de/index.php?id=132>

### E 4: Wärme- und Kälteplan

<b>Titel</b>					
<b>Wärme- und Kälteplan</b>					
<b>Beginn</b>	2022	<b>Dauer</b>	3 Jahre	<b>Wichtigkeit/ Dringlichkeit</b>	hoch

**Beschreibung der Ausgangssituation**

Um die Klimaschutzziele des Landes zu erreichen, muss die Versorgung von Gebäuden sowie von Industrie und Gewerbe mit Wärme und Kälte bis spätestens 2045 klimaneutral erfolgen. Die Wärme- und Kälteversorgung der Gemeinden in Schleswig-Holstein muss somit zukünftig ohne Erdgas und Heizöl auf Basis Erneuerbarer Energien und unvermeidbarer Abwärme bewältigt werden. Das Instrument der Wärme- und Kälteplanung soll die Gemeinden in die Lage versetzen, dieses Ziel für die Bewohner\*innen, Eigentümer\*innen, Gewerbe, Handel und Industrie insgesamt möglichst kostengünstig zu erreichen. Die Kommunale Wärme- und Kälteplanung umfasst dabei das gesamte Gemeindegebiet.

Bei umfassender Betrachtung hat sich das Energie- und Klimaschutzgesetz Schleswig-Holstein bereits als zielführend und erfolgreich erwiesen. Dennoch besteht auch angesichts immer deutlicher werdender Folgen des Klimawandels und unter Berücksichtigung europa- und bundesrechtlicher Entwicklungen weiterer sehr hoher Handlungsbedarf.



**Beschreibung des Vorhabens**

Kommunen ab einer bestimmten Größe werden künftig zur Erstellung eines kommunalen Wärme- und Kälteplanes verpflichtet. Die Insel Sylt als Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums wird laut §7 EWKG dazu verpflichtet sein, einen solchen Plan aufzustellen. Die amtsangehörigen Gemeinden haben der freiwilligen Erstellung eines Wärme-Kälte-Planes zugestimmt. So kann ein gesamtinsularer Strategieplan zur klimaneutralen Wärmeversorgung bis 2045 entwickelt werden.

Dazu wird i.d.R. mit Hilfe externer Beratung in den Kommunen zunächst das Potenzial hinsichtlich der Nutzung lokaler erneuerbaren Energien und Abwärme, sowie Einsparmöglichkeiten, z.B. bei Raumwärme und Warmwasser, ermittelt. Auf Basis der Potenzialermittlung werden passende Zielsysteme und eine Strategie entwickelt und die Realisierung zukunftsfähiger Wärmeversorgungsstrukturen vorbereitet. Auf diesem Wege kann bei rund 50 Prozent der Haushalte in Schleswig-Holstein die Umstellung auf Erneuerbare Energien besser geplant werden.

Die Maßnahme adressiert die Zielgruppen Kommunalpolitik und -verwaltung. Vorreiter und gute Beispiele sind die [kommunalen Energienutzungspläne in Bayern](#) und die [kommunale Wärmeplanung in Baden-Württemberg](#).

<b>Erwartete Ergebnisse</b>	Wärme-/Kälteplan (Energienutzungsplan) für Sylt Begleitende Beteiligung von Fachkräften Etablierung von Wärmeplanungsmeetings
<b>Hauptverantwortung</b>	Gemeinde Sylt, amtsangehörige Gemeinden
<b>Mitverantwortung</b>	LZV
<b>Weitere einzubin- dende Partner &amp; Akteure</b>	LZV Private Eigentümer:innen Lokale Wirtschaft Energieversorger Wohnungswirtschaft Verbände und lokale Praktiker:innen (z.B. Handwerker:innen) Einrichtungen (Kommunal sowie Bildungseinrichtungen) KfW und IB.SH Wesentliche Akteure innerhalb der angedachten Quartiersgrenzen (Kontaktaufnahme & Vorabinformationen)
<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	E 5: Quartierskonzepte und Aufbau eines Sanierungsmanagements

**Teilprojekte und erste Arbeitsschritte**

- (1) Beschluss zur Erstellung der kommunalen Wärme- und Kälteplanung
- (2) Bestandsanalyse vor Ort
- (3) Prognose, z.B. der zukünftigen Wärmebedarfe
- (4) Potenzialanalyse
- (5) Räumliches Konzept, z.B. Ausbau Speichermöglichkeiten
- (6) Maßnahmenprogramm (u.a. Festlegung von Maßnahmen, Priorisierung Maßnahmenumsetzung, Kostenschätzungen, Fördermöglichkeiten)
- (7) Monitoring- und Controllingprogramm

**Aufwandsschätzung [€]**

Die Aufstellung von Wärme- und Kälteplänen löst bei den verpflichteten Gemeinden zusätzliche Kosten aus. Diese werden im Rahmen des Konnexitätsprinzips vom Land erstattet. Die Landesregierung geht bei der Erstellung eines kommunalen Wärme- und Kälteplans von durchschnittlichen Kosten von 30.000 € zzgl. 45 ct/Einwohner und bei der Überprüfung bzw. Aktualisierung eines bestehenden Plans von durchschnittlichen Kosten von 30.000 € aus. Die tatsächlich zu erwartenden Kosten für eine Planerstellung liegen bedeutend höher als die Konnexitätszahlungen des Landes SH (tlw. Bedingt durch Berechnung nach Bevölkerungsanteil).

**Förder- & Finanzierungsmöglichkeiten**

Über die IB.SH: Land stellt Konnexitätszahlungen bereit, sowohl für Erstellung als auch Fortschreibung (Festbetrag + Aufschlag je EW)  
 Über die novellierte Kommunalrichtlinie (Nov.2022) wird die freiwillige Erstellung gefördert

**Weitere Hinweise**

- [Fragen und Antworten rund um zur Neufassung des Energiewende- und Klimaschutzgesetz \(EWKG\) Schleswig-Holstein](#)
- [Kommunale Wärmeplanung und Quartiersentwicklung \(EKI\)](#)

**E 5: Quartierskonzepte und Aufbau eines Sanierungsmanagements**

<b>Titel</b>					
<b>Quartierskonzepte und Aufbau eines Sanierungsmanagements</b>					
<b>Beginn</b>	2023	<b>Dauer</b>	8 Jahre	<b>Wichtigkeit/ Dringlichkeit</b>	hoch
<b>Beschreibung der Ausgangssituation</b>					
<p>Stand 2021 sind rund 2/3 der auf Sylt verbrauchten Energie ist auf die privaten Haushalte zurückzuführen. Der Großteil der Energie wird fossil durch Erdgas und Heizöl erzeugt und für die Bereitstellung von Raumwärme und Warmwasser genutzt. Teilweise wird Photovoltaik und Solarthermie bereits genutzt. Zudem besteht in Teilen eine Versorgung über das Wärmenetz regional begrenzt zur Verfügung. Die restliche auf Sylt verbrauchte Energie ist auf das Gewerbe, den Handel und die Dienstleistungen sowie die öffentlichen Liegenschaften verteilt. Der Wärmemarkt auf der Insel umfasst ein</p>					

CO <sub>2</sub> -Senkungspotenzial von rund 140.000 t CO <sub>2</sub> -Äq. pro Jahr.	
<b>Beschreibung des Vorhabens</b>	
<p>Zur Hebung beträchtlicher CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale im Wärmemarkt bieten sich geförderte integrierte Quartierskonzepte an. Darüber können konkrete Maßnahmen für einen abgegrenzten Bereich – der Quartiers-ebene – aufgezeigt werden. Schwerpunkt solcher Konzepte ist die Vernetzung relevanter Akteure, Identifikation von Energieeffizienzvorteilen in Bestandsgebäuden (sowohl kommunale als auch private) und der Infrastruktur sowie die Integration erneuerbarer Energien. Kommunale Leuchtturmprojekte können dabei als Vorreiter bzw. Best Practice-Beispiele dienen. Aus diesem Grund soll anfänglich möglichst ein integriertes Quartierskonzept als Pilotquartier in jeder Gemeinde erstellt werden. Es ist zu erwarten, dass geeignete Pilotquartiere im Rahmen der Wärme-Kälte-Planung identifiziert werden. Weitere Folgeprojekte sollten nach dem Erfolg des Leuchtturmprojektes folgen.</p> <p>Die Erstellung von <a href="#">energetischen Quartierskonzepten</a> wird durch die KfW gefördert. Darauf aufbauend können attraktive Förderprogramme wie ein bis zu 95% gefördertes Sanierungsmanagement (internalisiertes/externalisiertes Personal) und investive Förderungen in Anspruch genommen werden. Es empfiehlt sich bei der Erstellung der Quartierskonzepte die Handlungsfelder Mobilität, öffentlicher Raum, Klimaanpassung gleich mit zu berücksichtigen.</p> <p>Für Wenningstedt-Braderup wurde ein erstes Quartier als Leuchtturmprojekt identifiziert. Die Norddörper Schule, Norddörper Halle, der SC Norddörper und der Golfclub Sylt haben sich zusammengeschlossen. Je Gemeinde soll mindestens ein Quartiersprojekt entstehen.</p>	
<b>Erwartete Ergebnisse</b>	<p>5 Pilotquartiere mit gefördertem Konzept und Management                  Weitere Pilotquartiere sind abgesteckt                  Flächenidentifikation für Energieerzeugungsanlagen                  Eine angemessene interne (in die Kommunalpolitik und -verwaltung hinein) sowie externe Kommunikation (z.B. über die Darstellung von Mustersanierungskonzepten, Fördermöglichkeiten, etc.) findet statt</p>
<b>Hauptverantwortung</b>	Gemeinden
<b>Mitverantwortung</b>	LZV
<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	<p>LZV                  Private Eigentümer:innen                  Lokale Wirtschaft                  Energieversorger                  Wohnungswirtschaft                  Verbände und lokale Praktiker:innen (z.B. Handwerker:innen)                  Einrichtungen (Kommunal sowie Bildungseinrichtungen)                  KfW und IB.SH                  Wesentliche Akteure innerhalb der angedachten Quartiersgrenzen (Kontakt-aufnahme &amp; Vorabinformationen)</p>
<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	<p>E 1: Qualifizierungs- und Aufbauprogramm für Akteure aus der Bau- und Sanierungsbranche                  E 2: Beratungskaskade für Gebäudeeigentümer:innen                  E 4: Wärmeplanung</p>
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	
<p>(1) Abstecken von potenziellen Quartieren und Rücksprache mit Gemeinden                  (2) Formulierung Projektskizze und Rücksprache mit IB.SH/KfW                  (3) Antragsstellung Förderung                  (4) Identifikation möglicher Bieter                  (5) Angebotsaufforderung                  (6) Vergabe und Beauftragung</p>	

Aufwandsschätzung [€]	22.100 EUR Personalaufwand (davon 70 % gefördert durch <a href="#">NKI Förderung Klimaschutzkoordination</a> ) und zwischen 8.000 und 10.000 EUR Eigenanteil Quartierskonzept (je nach Größe und Inhalts des Quartiers)
<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	
KfW-Programm 432: Die Erstellung von Quartierskonzepten wird zu 75 % bezuschusst Ko-Förderung des Landes: Über die IB.SH wird eine Ko-Förderung von 15 % (Zuschuss) zur Verfügung gestellt	
<b>Weitere Hinweise</b>	
<a href="https://www.energetische-stadtsanierung.info/">https://www.energetische-stadtsanierung.info/</a> <a href="https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Energetische-Stadtsanierung-Zuschuss-Kommunen-(432)/">https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Energetische-Stadtsanierung-Zuschuss-Kommunen-(432)/</a> <a href="https://www.ib-sh.de/produkt/energetische-stadtsanierung/">https://www.ib-sh.de/produkt/energetische-stadtsanierung/</a>	

### E 6: Klimaneutrale Verwaltungen und übrige öffentliche Liegenschaften

<b>Titel</b>					
<b>Klimaneutrale Verwaltungen und übrige öffentliche Liegenschaften</b>					
<b>Beginn</b>	2022	<b>Dauer</b>	7 Jahre	<b>Wichtigkeit/ Dringlichkeit</b>	hoch
<b>Beschreibung der Ausgangssituation</b>					
<p>Seit dem Klimaschutzkonzept 2011 wurde für einige öffentliche Liegenschaften klimaschützende Maßnahmen durchgeführt. Die Fortführung der bisherigen Bemühungen klimaschonender Verwaltungen sollte angestrebt werden. Ein fokussierter Klimaneutralitätsfahrplan je Verwaltung und ein kontinuierliches Management fehlen bisher, wären aber hilfreich.</p>					
<b>Beschreibung des Vorhabens</b>					
<p>Die öffentlichen Verwaltungen können mit der kommunalen Infrastruktur, auf die sie einen direkten Einfluss haben, einen unmittelbaren Beitrag zur Senkung der THG-Emissionen vor Ort leisten und gleichzeitig ihre Vorbildrolle als klimaneutrale Verwaltungen gegenüber Bürger:innen und den lokalen Unternehmen in besonderem Maße einnehmen.</p> <p>Damit die Verwaltung und öffentliche Einrichtungen mit gutem Beispiel vorangehen, sollen diese klimaneutral organisiert werden – ähnlich der Bundesverwaltungen nach §15 Bundesklimaschutzgesetz. Hierzu sind „klimaneutralitäts-Fahrpläne“ für die Verwaltung zu erstellen. Mit der Erstellung von Fahrplänen ist die Einführung eines Energiemanagementsystems (EMS) samt dem PDCA-Zyklus (Plan-Do-Check-Act; stetiger Verbesserungsprozess) sinnvoll. Die Implementierung ist über die <a href="#">Kommunalrichtlinie</a> förderfähig und kann idealerweise im Rahmen eines Gruppenprozesses (Förderung als <a href="#">kommunales Netzwerk</a>) für alle fünf Gemeinden organisiert werden. So werden die externen Beratungskosten geringgehalten und die zuständigen Verwaltungsmitarbeitenden können sich über Erfahrungen austauschen und Synergien identifizieren. Der LZV kann als Koordinator des Netzwerkes bzw. der Implementierungsphase fungieren.</p>					
<b>Erwartete Ergebnisse</b>	Fahrpläne für klimaneutrale Verwaltungen etc. liegen vor				

	Kommunale Energiemanagementsysteme (bspw. <a href="#">european energy award</a> , <a href="#">komEMS</a> , <a href="#">dena EKM</a> , <a href="#">Convent of mayors</a> ) sind implementiert Gruppenberatungsprozess zur Implementierung Gefördertes kommunales Netzwerk
Hauptverantwortung	Gemeinden
Mitverantwortung	KSM LZV
Weitere einzubindende Partner & Akteure	ggf. weitere öffentliche Verwaltungen / Institutionen
verbundene / flankierende Vorhaben	Q 1: Gebäudesteckbriefe für jede Liegenschaft, aus dem sich der aktuelle Zustand ablesen lässt
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	
<p>(1) Herbeiführung eines kommunalen Beschlusses zur Einführung eines geförderten Energiemanagementsystems</p> <p>(2) Datensammlung und -aufbereitung für die Einführung des Energiemanagementsystems</p> <p>(3) Erstellung von individuellen Sanierungsfahrplänen gem. Förderung der BAFA</p>	
Aufwandsschätzung [€]	87.300 EUR Gesamtaufwand (vor Förderung)
<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	
<p><a href="#">Implementierung und Erweiterung eines Energiemanagements</a>, inkl. Personalstelle  <a href="#">Bundesförderung für Energieberatung für Nichtwohngebäude von Kommunen und gemeinnützigen Organisationen</a> Weitere Förderung zur Einführung der Maßnahme in allen Gemeinden Sylts: <a href="#">NKI Förderung Klimaschutzkoordination</a> (70% Förderquote)</p>	
<b>Weitere Hinweise</b>	
<p>Für ein Energiemanagementsystem bieten sich bewährte Werkzeuge wie Eea, komEMS oder dena EKM an.  <a href="https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieberatung/Energieberatung_Nichtwohngebäude_Kommunen/sanierungskonzept_neubauberatung_node.html">https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieberatung/Energieberatung_Nichtwohngebäude_Kommunen/sanierungskonzept_neubauberatung_node.html</a></p>	



### 3.3 Handlungsfeld Wirtschaft

#### W 1: Klimaneutralitätsfahrpläne für Sylter Betriebe

<b>Titel</b>					
<b>Klimaneutralitätsfahrpläne für Sylter Betriebe</b>					
<b>Beginn</b>	2022	<b>Dauer</b>	7 Jahre	<b>Wichtigkeit/ Dringlichkeit</b>	hoch
<b>Beschreibung der Ausgangssituation</b>					
<p>Oftmals werden selbst wirtschaftliche Einspar- und Effizienzmaßnahmen in Unternehmen nicht umgesetzt. Die Ursachen dafür sind vielfältig aber nicht immer nur monetärer Art: Unkenntnis über neue Technologien und Methoden, widersprüchliche oder zu umfassende Informationen, mangelnde personelle Kapazitäten, mangelnde Klarheit über neutrale, aber kompetente Ansprechpartner, aufwändige Fördermittelverfahren etc. All dies kann Verantwortliche in Betrieben davon abhalten, sich damit zu beschäftigen.</p> <p>Einige Pioniere haben sich bereits auf den Weg gemacht und Transformationskonzepte erstellt oder lassen sich bspw. als "Klimaneutrales Unternehmen" zertifizieren oder nehmen am Umweltcheck der DeHoGa teil. Die Sylt Marketing GmbH (SMG) arbeitet derzeit an einem Kriterienkatalog für nachhaltige Unternehmen auf Sylt, um diese unter einer Dachmarke zu sammeln und nach außen sichtbar zu machen.</p>			<p>Findet sich heute noch die Avantgarde "unter dem gemeinsamen Nachhaltigkeitsdach", soll das Unternehmensnetzwerk (Arbeitstitel "Dachmarke") in den nächsten Jahren kontinuierlich um weitere Unternehmen mit Nachhaltigkeitszielen wachsen.</p> 		
<b>Beschreibung des Vorhabens</b>					
<p>Im Rahmen der Maßnahme sollen etwa 10-20 Betriebe aufgesucht und zum Thema Klimaneutralität beraten werden. Dabei sollen sie individuelle und möglichst geförderte Fahrpläne entwickeln, die sie zu nachhaltigen/ klimaneutralen Unternehmen macht. Ergänzend dazu dient eine Gruppenberatung dem Erfahrungsaustausch und der Ausschöpfung von Synergien. In enger Kooperation zwischen LZV und SMG wird die Gruppenberatung koordiniert und organisiert.</p> <p>Nach erfolgreichem Abschluss des ersten Beratungsprozesses werden die teilnehmenden Betriebe öffentlichkeitswirksam ausgezeichnet. Dadurch werden die Bestrebungen der Unternehmen hinsichtlich Klimaschutz bereits kurzfristig öffentlich sichtbar.</p> <p>Interessierte weitere Betriebe können sich in darauffolgenden Beratungs-Runden anmelden.</p> <p>Die Erfahrung zeigt, dass aus dem einjährigen Prozess langjährige Netzwerke und Kooperationen entstehen können.</p> <p>Der Prozess dauert etwa 1-1,5 Jahre. Dabei erhalten die teilnehmenden Betriebe ihre Beratung vor Ort im eigenen Betrieb durch ein externes Beratungsbüro. Dort erarbeiten sie Schritt für Schritt individuelle "Klimaneutralitäts- oder Transformationsfahrpläne". Es werden im Betrieb beispielsweise Potenziale zur Steigerung der Energieeffizienz, zur Energieeinsparung sowie zur Nutzung von Abwärme und erneuerbarer Energien aufgezeigt. Mit der Beratung werden die Mitarbeitenden ermächtigt, die individuelle Ausgangssituation festzustellen (Datenerhebung, Methodik), die wesentlichen Emissionskategorien in Scope 1, 2 und 3 ihres Unternehmens festzustellen, zu interpretieren und Handlungsoptionen (Maßnahmenkatalog) daraus abzuleiten und zu priorisieren.</p>					

Andererseits bekommen die teilnehmenden Betriebe in regelmäßigen Abständen, z.B. quartalsweise, die Möglichkeit im Rahmen von Netzwerktreffen zusammenzukommen. Dabei profitieren die Teilnehmenden vom gemeinsamen Erfahrungsaustausch, von den Synergien, die aufgedeckt werden und durch die (auch kosten-) effiziente Bündelung und Steuerung des fachkundig begleiteten Prozesses.

Für die Beratung und die Vernetzung werden verfügbare Fördermöglichkeiten und Zuschüsse (insb. BAFA Energieberatung im Mittelstand, Transformationskonzepte) genutzt, ebenso wie für die Umsetzung der ermittelten (investiven) Maßnahmen.

Je nach Bedarf können die Prozesse mit unterschiedlichen Zielgruppen und Zielstellungen konzipiert werden. Im Rahmen der Netzwerktreffen und Fachworkshops werden verschiedene Schwerpunkte diskutiert: Fokusgruppe Handwerksbetriebe & Gewerbegebiete: Nutzung einer gemeinsamen betrieblichen Infrastruktur insb. von Car-Sharing und Car-Pooling mit Elektroautos (Synergien finden sich zu Maßnahme M 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement im Konvoi), Energieerzeugungsanlagen und Qualifizierung der Mitarbeitenden hinsichtlich Stand der Technik (innovative Energieerzeugung, Pilotprojekte vor Ort etc.) (siehe auch Maßnahme E 1: Nordfriesisches Qualifizierungs- und Aufbauprogramm für Akteure aus der Bau- und Sanierungsbranche)

Fokusgruppe Mobilität: Erstellung von BAFA-geförderten individuellen Transformationsfahrplänen hin zur Treibhausgasneutralität im Konvoi. Hierzu können sich die großen Versorgungsunternehmen treffen (Flughafen, SVG, DB, Fähre, Energieversorgung Sylt)

Für die Zielgruppe der Beherbergungsstätten und Gastronomieeinrichtungen gibt es die Maßnahme W 3: Dachmarke für nachhaltige Tourismusunternehmen auf Sylt

<b>Erwartete Ergebnisse</b>	➤ 2-3 Gruppenberatungen mit ca. 10-20 teilnehmenden Betrieben in 3 Jahren
-----------------------------	---

<b>Hauptverantwortung</b>	➤ KSM LZV
---------------------------	-----------

<b>Mitverantwortung</b>	➤ Sylt Marketing GmbH
-------------------------	-----------------------

<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ DeHoGa, Privathotels</li> <li>➤ Tourismusbetriebe</li> <li>➤ Handwerksbetriebe</li> <li>➤ IHK, HWK etc.</li> <li>➤ Versorgungsunternehmen</li> <li>➤ WTSH, EKI IB:SH, EKSH</li> </ul>
--	--

<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ W 3: Dachmarke für nachhaltige Tourismusunternehmen auf Sylt</li> <li>➤ M 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement im Konvoi</li> </ul>
---	---

**Teilprojekte und erste Arbeitsschritte**

- (1) Aufsuchen und Ansprache von Betrieben und Unternehmen
- (2) Akquise und Beantragung von Fördermitteln – v.A. für Betriebe, die keinen Prozess optimieren können und somit nicht durch die BaFA im Rahmen der Transformationskonzepte gefördert werden können
- (3) Entwicklung eines Konzeptes „Gruppenberatungsprozess“ in geeigneten Fokusgruppen
- (4) Organisation und Durchführung einer ersten Gruppenberatung mit den 10 Vorreiterbetrieben
- (5) Öffentlichkeitswirksame Auftakt- und Abschlussveranstaltung
- (6) Reflektieren der ersten Beratungsrunde ggf. Anpassung des Konzepts für die zweite Runde
- (7) Etablierung regelmäßiger Netzwerktreffen von Fokusgruppen (bspw. einmal im Quartal)
- (8) Unterstützung bei der Erstellung von BAFA-geförderten individuellen Transformationsfahrplänen
- (9)

<b>Aufwandsschätzung [€]</b>	25.600 EUR Gesamtaufwand (vor Förderung)
------------------------------	--

**Förder- & Finanzierungsmöglichkeiten**

- [Bundesförderung für Energieberatung im Mittelstand](#)
- [Transformationskonzepte \(Modul 5\)](#)

- Personalaufwand gefördert über [NKI Förderung Klimaschutzkoordination](#) (70% Förderquote)

Weitere Hinweise

- Beispiel aus der Praxis: [Klimaschutz im Gewerbegebiet Kiel-Wellsee](#)

W 2: Standards für nachhaltige Veranstaltungen auf Sylt

Titel					
<b>Standards für nachhaltige Veranstaltungen auf Sylt</b>					
Beginn	2024	Dauer	2 Jahre	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	mittel
Beschreibung der Ausgangssituation					
<p>Durch ihre etablierte Marke Sylt, hebt sich die Insel von anderen Tourismusdestinationen ab. Auf der Insel finden besonders viele Großveranstaltungen unterschiedlicher Art - vom Windsurf Worldcup über das Harley Davidson Treffen bis hin zu Kitesurf-Wettbewerben - statt.</p> <p>Mitunter wird bei der Anmeldung von Veranstaltungen darauf hingewiesen, dass Plastikfreiheit ein Anliegen der Insel sei. Bislang sind Veranstalter jedoch nur sehr begrenzt zur Einhaltung bestimmter nachhaltiger Standards verpflichtet. Vielmehr geht es in den vertraglichen Verpflichtungen um ebenfalls relevante Aspekte der Sicherheit von Besucher:innen.</p>			<p>The radar chart displays scores for five categories on a scale of 0 to 5. The categories and their scores are: 'Direkte Einspareffekt' (5), 'Indirekte Einspareffekt' (1), 'Regionale Wertschöpfung' (1), 'Bewusstseinswandel' (1), and 'Grundlagen für weitere Maßnahmen' (1). The chart shows a significant gap between direct and indirect savings effects.</p>		
Beschreibung des Vorhabens					
<p>Um Großveranstaltungen nachhaltig zu gestalten, soll geprüft werden, inwiefern Nachhaltigkeitskriterien als Standards in die kommunalen Richtlinien einfließen können.</p> <p>Ziel ist es, dass Veranstalter zur Einhaltung gewisser Nachhaltigkeitskriterien (Bio-toiletten, kompostierbares Geschirr, klimafreundliche An-/Abreise etc.) verpflichtet werden. Über kommunale Richtlinien können diese Nachhaltigkeitskriterien vertraglich mit Veranstaltern festgeschrieben werden. Essenziell dabei ist, dass alle fünf Gemeinden inklusive der Tourismusbetriebe die gleichen Standards verabschieden und somit ordnungspolitisch einheitliche Vorgaben festsetzen.</p> <p>Um der Kommunalpolitik deren ordnungspolitischen Möglichkeiten aufzuzeigen, koordiniert der LZV die Erarbeitung einer Handreichung, die aufzeigt, was über Richtlinien und Verträge festgelegt werden kann und was nicht. Dabei gilt es insbesondere die schon geleistete Vorarbeit des Ordnungsamtes der Inselverwaltung sowie der einzelnen Tourismusbetriebe zu zentralisieren. Weiterhin sollen die Umsetzbarkeit verschiedener Kriterien anhand von unterschiedlichen Beispielen aus der Praxis (Windsurf Worldcup, Harley Davidson Treffen) mit Vertreter:innen der Gemeinden diskutiert werden.</p> <p>Über die Kriterien wird anschließend mit allen Gemeinden abgestimmt und in kommunale Richtlinien übernommen bzw. in die Vertragsvorlagen der Gemeinden zur Genehmigung von Veranstaltungen übernommen.</p> <p>Die Maßnahme adressiert die Zielgruppe der Veranstalter. Kommunalpolitik und Verwaltung ist an der Umsetzung beteiligt.</p>					
Erwartete Ergebnisse	<p>Handreichung zu den Kriterien, die als Standards in die kommunalen Richtlinien einfließen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Workshop mit Gemeindevertreter:innen, in denen die Kriterien diskutiert wurden</li> </ul>				

## Klimaschutzkonzept 2.0 für die Insel Sylt

	➤ Richtlinien und Verträge mit Nachhaltigkeitsanforderungen
Hauptverantwortung	KSM LZV
Mitverantwortung	Gemeinden, Tourismusbetriebe, Ordnungsamt Inselverwaltung, ggf. SMG
Weitere einzubindende Partner & Akteure	➤ Kommunalpolitik ➤ Akteure aus der Veranstaltungsbranche
verbundene / flankierende Vorhaben	W 3: Dachmarke für nachhaltige Tourismusunternehmen auf Sylt
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	
<p>(1) Bestandsanalyse bestehender Konzepte und Ideen für die nachhaltige Gestaltung von Veranstaltungen auf der Insel und andernorts (z.B. <a href="#">Energieagentur NRW, Klimaneutrale Veranstaltungen</a>)</p> <p>(2) Identifikation der zu betrachtenden Handlungsfelder (Mobilität, Catering, Technik, Location, Energie, Wasser, Kompensation und Zertifizierung etc.)</p> <p>(3) Abstimmung mit Fachakteuren aus der Event- und Tourismusbranche im Rahmen eines Fachworkshops</p> <p>(4) Abstimmung mit den Gemeindevertreter:innen zu den erarbeiteten Kriterien, die in die kommunalen Richtlinien einfließen sollen</p>	
Aufwandsschätzung [€]	9.160 EUR Gesamtaufwand
<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	
Personalaufwand gefördert über <a href="#">NKI Förderung Klimaschutzkoordination</a> (70% Förderquote)	
<b>Weitere Hinweise</b>	
<p><a href="#">Leitfaden für die nachhaltige Organisation von Veranstaltungen, BMUV</a></p> <p><a href="#">Klimaneutrale-Veranstaltungen</a></p> <p><a href="#">UBA CO2-Rechner für Veranstaltungen</a></p>	

### W 3: Dachmarke für nachhaltige Tourismusunternehmen auf Sylt

<b>Titel</b>					
<b>Dachmarke für nachhaltige Tourismusunternehmen auf Sylt</b>					
Beginn	2021	Dauer	7 Jahre	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	hoch
<b>Beschreibung der Ausgangssituation</b>			<b>Beitrag zum Klimaschutz</b>		
<p>Im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes wurde die Entwicklung einer Dachmarke für nachhaltige / klimafreundliche Unternehmen auf Sylt, als eigenständiges Projekt der Sylt Marketing GmbH (SMG), angestoßen und sogleich auf den Weg gebracht. Mit engagierten Vertreter*innen unterschiedlicher Organisationen von der Insel wird seit Oktober 2021 ein Kriterienkatalog erarbeitet, der festlegt wann ein Unternehmen unter diese Dachmarke schlüpfen kann.</p>			<p>Das Diagramm zeigt die Bewertung des Beitrags zum Klimaschutz in fünf Kategorien: Direkte Einspareffekt (Skala 0-5), Indirekte Einspareffekt, Regionale Wertschöpfung, Bewusstseinswandel und Grundlagen für weitere Maßnahmen. Die Skala reicht von 0 bis 5.</p>		

Beschreibung des Vorhabens	
<p>Sylt soll als nachhaltige und klimafreundliche Destination wahrgenommen werden. Dafür wird ein regionales Kennzeichnungs-, Marketing- und Vermarktungsprogramm etabliert. Die Dachmarke möchte nachhaltige Dienstleistungen und Produkte von Sylter Anbietern sichtbar machen, sowie weitere Anbieter motivieren, solche Angebote zu entwickeln. Das Netzwerk von nachhaltigen Angeboten auf Sylt wächst dadurch kontinuierlich.</p> <p>Unter anderem sollen regionale, klimafreundliche Speiseangebote in der Gastronomie sichtbar werden, klimafreundliche Beherbergungsstätten für Tourist:innen schon beim Buchen erkennbar sein und Tourist:innen über klimafreundliche An- und Abreisemöglichkeiten informiert werden.</p> <p>Um diese Dachmarke samt Netzwerk aufzubauen und nachhaltig zu etablieren sind folgende Bausteine essenziell:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Etablierung einer Lenkungsgruppe (erfolgt) und Verstetigung als verfasste Institution (Beirat, Verein, GmbH o.ä.)</li> <li>➤ Entwicklung eines Kriterienkatalogs mit Kriterien sowie eines auf Langfristigkeit angelegten effizienten Kontrollsystems mit Gebührenmodells</li> <li>➤ Entwicklung eines Marketing- und Vermarktungsprogramms mit Kommunikations- und Beteiligungsstrategie</li> <li>➤ Mobilisierungs- und Gewinnungsphase neuer Betriebe (siehe Maßnahme "Klimaneutralitätsfahrpläne im Konvoi")</li> </ul>	
Erwartete Ergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Verfasste Institution zur kontinuierlichen Weiterentwicklung der Dachmarke</li> <li>➤ Kriterienkatalog mit Kontrollsystem</li> <li>➤ Marketing- und Vermarktungsprogramm</li> <li>➤ Gruppenberatung "Klimaneutralitätsfahrplan im Konvoi"</li> </ul>
Hauptverantwortung	SMG
Mitverantwortung	KSM LZV
Weitere einzubindende Partner & Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tourismusförderung (auch der Gemeinden)</li> <li>➤ DeHoGa</li> <li>➤ Tourismus/Kulturbeauftragte</li> <li>➤ Betriebe insb. des Tourismus-/Gastronomiesektors</li> </ul>
verbundene / flankierende Vorhaben	<p>W 1: Klimaneutralitätsfahrpläne für Sylter Betriebe</p> <p>W 2: Standards für nachhaltige Veranstaltungen auf Sylt</p> <p>M 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement im Konvoi</p>
Teilprojekte und erste Arbeitsschritte	
<p>(5) Zusammenstellung Lenkungsgruppe (3 Runden bereits durchgeführt)</p> <p>(6) Entwicklung eines mit der Lenkungsgruppe Konzeptes</p> <p>(7) Durchführung einer Auftaktveranstaltung zur finalen Anpassung des Konzeptes</p> <p>(8) Markenentwicklung, Websitegestaltung</p> <p>(9) Bewerbung des Angebotes, Gewinnung von Pilotbetrieben</p>	
Aufwandsschätzung [€]	9.100 EUR Gesamtaufwand
Förder- & Finanzierungsmöglichkeiten	
Über die Stelle des Klimaschutzmanagement	
Weitere Hinweise	

Pressemitteilungen zum Auftakt:

- [Sylter Nachhaltigkeits-Dachmarke zum Mitgestalten](#)
- [Nachhaltigkeits-Dachmarke | Sylt Life](#)

#### W 4: Schaffung lokaler Klimaprojekte

Titel					
<b>Schaffung lokaler Klimaprojekte</b>					
Beginn	2024	Dauer	7 Jahre	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	hoch
Beschreibung der Ausgangssituation			Beitrag zum Klimaschutz		
<p>Die Stiftung Küstenschutz Sylt hat unter dem Namen "Syltschützer" bereits seit 2007 eine Spendenplattform eingerichtet. Über diese kann für den Aufpreis von 1 Euro u.a. beim Autozug ein "Syltschützer-Ticket" oder ein Syltschützer Armband bezogen oder individuell für den Küstenschutz Sylts gespendet werden. Zu den Projekten, die der Syltschützer fördert, gehören unter anderem Deichsanierungen und Hochwasserschutzmaßnahmen, die nicht in den Zuständigkeitsbereich des Landesamtes für Küsten- und Naturschutz fallen.</p>					
Beschreibung des Vorhabens					
<p>Auf bestehende Strukturen soll aufgebaut werden. In Kooperation mit der Stiftung Küstenschutz soll ein von Bürger:innen und lokalen Unternehmen getragener "Sylter Klimafonds" eingerichtet werden, der als solidarisches Finanzierungsinstrument für kommunale, betriebliche und private Klimaschutzmaßnahmen auf der Insel genutzt werden kann. Beispielsweise sollen darüber nur schwer zu finanzierenden Sanierungsmaßnahmen an öffentlichen Gebäuden (Schulen etc.) ermöglicht oder auch Projekte zur Bindung von CO<sub>2</sub> (Salzwiesen o.ä.) finanziert werden. Auch Investitionen in innovative Projekte wie Reallabore (z.B. zur Nutzung von Gewässerwärme oder -strömung, alternativen Antriebsmöglichkeiten im Flugsektor oder andere) wären denkbar.</p> <p>Der Fonds soll möglichst revolvierend arbeiten, das heißt sich aus den Rückzahlungen und Renditen der Investitionen in Klimaschutzmaßnahmen erhalten. Eine Alternative ist den Fonds durch Kompensationsgelder zu speisen und zertifizierte oder zumindest als lokalen Standard akzeptierte Kompensationsprojekte zu etablieren.</p> <p>Tourist:innen bietet der Fonds die Möglichkeit, die eigene Urlaubsreise bequem bei der Buchung der Unterkunft und Anreise, über eine Kompensationsabgabe klimafreundlicher zu organisieren.</p> <p>Lokalen Betrieben bietet der Fonds die Möglichkeit die nicht zu vermeidenden CO<sub>2</sub>-Emissionen des Unternehmens über eine Kompensationsabgabe auszugleichen. Somit wird ein Zusammenhang zwischen den direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen vor Ort bzw. durch Tourist:innen mit Maßnahmen für lokalen Klimaschutz und Klimawandelanpassung hergestellt. Dadurch wird nicht nur ein Finanzierungsinstrument zur Verfügung gestellt, sondern auch die Identifikation und Akzeptanz für solche Maßnahmen gestärkt. Eine Kompensationsmaßnahme kann bspw. in Kooperation mit <a href="#">Moorfutures</a> initiiert werden. Erste Gespräche zu Kompensationsmöglichkeiten durch Salzwiesen wurden in Kooperation mit dem Alfred-Wegener-Institut schon mit Moorfutures und der Ausgleichsagentur geführt. Es gilt die Frage lokaler Kompensationsmöglichkeiten</p>					

über die Nutzung von Naturraum weiter zu diskutieren, um eine Entscheidung für diesen Weg oder für alternative, technologische Kompensationsprojekte zu klären.	
<b>Erwartete Ergebnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Institutionalisiertes Finanzierungsinstrument "Sylter Klimafonds" für betriebliche Klimaschutzmaßnahmen</li> <li>➤ Erste 2-3 möglichst kommunale Klimaschutz-/Klimaanpassungsprojekte</li> <li>➤ Sylter Zertifikate für Kompensation im Naturraum oder auf technologischer Basis (Gold Standard)</li> <li>➤ Erweiterte Investitions- und Spendenplattform</li> <li>➤ Kommunikationsstrategie</li> </ul>
<b>Hauptverantwortung</b>	KSM LZV
<b>Mitverantwortung</b>	Stiftung Küstenschutz
<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ausgleichsagentur SH</li> <li>➤ Alfred-Wegener-Institut</li> <li>➤ Sylter Unternehmer</li> <li>➤ SMG</li> <li>➤ v.A. für Senken: relevanten Behörden</li> <li>➤ Lokale Banken</li> <li>➤ Fünf Sylter Gemeinden</li> <li>➤ Lokalen Betriebe &amp; Mobilitätsanbieter</li> <li>➤ Initiativen, Vereine, Organisationen</li> </ul>
<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Alle investiven (insb. kommunalen) Maßnahmen</li> <li>➤ Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement</li> </ul>
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	
<p>(1) Identifikation von Handlungsbedarfen bspw. im Bereich Sanierung öffentlicher Gebäude (Schulen) oder Klimaprojekte, bspw. zur Einsparung von THG-Emissionen</p> <p>(2) Aufstellung eines Konzeptes Auswahl von geeigneten Projekten</p> <p>(3) ggf. beratende Begleitung bei der Projektentwicklung durch Hinweise auf weitere Fördermittel, Vernetzung unter Akteuren</p> <p>(4) Kommunikation und öffentliche Sichtbarmachung von Erfolgen</p>	
<b>Aufwandsschätzung [€]</b>	39.000 EUR Gesamtaufwand
<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	
➤ Personalaufwand gefördert über <a href="#">NKI Förderung Klimaschutzkoordination</a> (70% Förderquote)	
<b>Weitere Hinweise</b>	

### 3.4 Handlungsfeld Mobilität

#### M 1: DiaMo-Sylt - Dialogprozess Mobilität Sylt

<b>Titel</b>																	
<b>DiaMo-Sylt - Dialogprozess Mobilität Sylt</b>																	
<b>Beginn</b>	2021	<b>Dauer</b>	2 Jahre	<b>Wichtigkeit/ Dringlichkeit</b>	hoch												
<b>Beschreibung der Ausgangssituation</b>			<b>Beitrag zum Klimaschutz</b>														
<p>Ein gesamtinsulares und intermodales Mobilitätskonzept ist auf der Insel nicht vorhanden. Bislang gab es lediglich punktuelle Verkehrszählungen, Radverkehrskonzepte für einzelne Gemeinden oder beispielsweise ein Carsharing für einzelne gemeindeeigene Betriebe. Auf Sylt wird bis dato der Handlungsspielraum viel im Bereich der Angebotsschaffung (Pull-Maßnahme) gesehen. Die Nutzung restriktiver Maßnahmen wie z.B. Parkraumbewirtschaftung (Push) muss parallel gedacht werden.</p> <p>Um hierfür eine von innen heraus entwickelte Basis im Mobilitätsbereich zu entwickeln, wird im Rahmen von DiaMo Sylt mit wissenschaftlicher Begleitung an einer kommunal-übergreifend getragenen, nachhaltigen Zukunftsvision für den Mobilitätssektor als Beitrag für ein klimaneutrales Sylt 2045 unter Berücksichtigung der ökonomischen Randbedingungen einer tourismusgeprägten Wirtschaft gearbeitet.</p> <p>Weitere Informationen zu DiaMo Sylt: <a href="https://klimaschutzsylvt.de/sylter-verkehrswende/">https://klimaschutzsylvt.de/sylter-verkehrswende/</a></p>			<table border="1"> <caption>Beitrag zum Klimaschutz (Radar-Diagramm)</caption> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direkte Einspareffekt</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td>Indirekte Einspareffekt</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>Regionale Wertschöpfung</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>Bewusstseinswandel</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>Grundlagen für weitere Maßnahmen</td> <td>2.5</td> </tr> </tbody> </table>			Kategorie	Wert	Direkte Einspareffekt	3.5	Indirekte Einspareffekt	2.5	Regionale Wertschöpfung	2.5	Bewusstseinswandel	2.5	Grundlagen für weitere Maßnahmen	2.5
Kategorie	Wert																
Direkte Einspareffekt	3.5																
Indirekte Einspareffekt	2.5																
Regionale Wertschöpfung	2.5																
Bewusstseinswandel	2.5																
Grundlagen für weitere Maßnahmen	2.5																
<b>Beschreibung des Vorhabens</b>																	
<p>Mit der Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts der Insel Sylt wird ein übergeordnetes Klimaschutzziel definiert, das die große Linie für alle Bereiche von Gebäude-Sektor, Energieversorgung, Land-/Wirtschaft bis hin zum Verkehr vorgibt. Die Ziele und Linien orientieren sich an den Bundes- und Landeszielen sowie an dem rechtsverbindlichen Bundesklimaschutzgesetz.</p> <p>Der Verkehrssektor spielt dabei eine wesentliche, aber nicht unkritische Rolle, denn auch dieser soll bis 2045 bundesweit weitgehend klimaneutral abgewickelt werden.</p> <p>Gerade auf Sylt sind in diesem Sektor bedingt durch das hohe touristische Aufkommen, kombiniert mit der limitierten Fläche und vielfältige Akzeptanzfragen enorme Herausforderungen zu meistern. Dies ist keine Aufgabe für ein Jahr, sondern für Jahrzehnte. Deshalb wurde schon während der Erstellung des Klimaschutzkonzepts der Dialogprozess Mobilität Sylt – kurz “DiaMo-Sylt” - ins Leben gerufen. Mit dem Dialogprozess einher geht die Entwicklung der W 3: Dachmarke für nachhaltige Tourismusunternehmen auf Sylt (siehe 0), in dessen Rahmen u.a. die Integration nachhaltiger touristischer An- und Abreiseketten gestärkt werden sollen.</p> <p>Für eine erfolgreiche Mobilitätswende sollen sich nach Möglichkeit alle Gemeinden an einem gesamtinsularen Leitbild orientieren. Dieses Leitbild soll den Weg dazu ebnen, eine klimaneutrale Mobilität spätestens 2045 auf Sylt umzusetzen. Dafür sollen interkommunale Leitlinien (Handlungsprinzipien / Maximen) sowie</p>																	



Zwischenziele für die Jahre 2030, 2035 und 2040 entwickelt werden, die von allen fünf Gemeinden getragen und durch konkretes Handeln mit Leben gefüllt werden.

Dazu gehören Aspekte, wie z.B. die Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch kürzere oder gebündelte Wege, die Verlagerung von MIV durch attraktiveren Fuß-, Rad- und Öffentlichen Nahverkehrs sowie die Verbesserung des verbleibenden MIVs. Leitgebend sollte dabei stets das Motto sein "Mehr Mobilität mit weniger Verkehr", denn eine moderne Mobilität setzt auf eine Vielzahl intelligent vernetzter und intermodaler Verkehrsangebote bei klug gewählten sogenannten "Push- und Pull-Maßnahmen" auf kommunaler Ebene.

Push-Maßnahmen sind bspw. eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung sowie Geschwindigkeitsbegrenzung. Zu den Pull-Maßnahmen gehören die Förderung des Mobilitätsmanagements, veränderte Ticketstrukturen, Taktverdichtung etc.

Der politische Dialog sollte kohärente kommunale Strategien für die Mobilitätswende auf Sylt zum Ziel haben. Der Dialogprozess richtet sich in erster Linie an Kommunalvertreter:innen, Kommunalverwaltung sowie den LZV und Mobilitätsanbieter. Insulaner:innen und Tourist:innen sollen in den daraus abgeleiteten konkreten Maßnahmen zielgruppengerecht angesprochen werden.

<b>Erwartete Ergebnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gesamtinsulares Leitbild ggf. mit Etappenzielen für 2030/2035/2040 mit konsensbasierten gemeindeübergreifenden Strategien für die zukünftige und einheitliche Entwicklung der Mobilität</li> <li>➤ Abgestimmte Umsetzungsstrukturen (Etablierung in M3)</li> </ul>
-----------------------------	---

<b>Hauptverantwortung</b>	KSM LZV
---------------------------	---------

<b>Mitverantwortung</b>	Gemeinden
-------------------------	-----------

<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kommunalpolitiker:innen</li> <li>➤ Verkehrsplaner:innen in den Gemeinden</li> <li>➤ SMG</li> <li>➤ Verkehrsanbieter</li> <li>➤ Wirtschaftsbetriebe</li> </ul>
--	--

<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ M 4: Aufbau eines insularen Mobilitätsmanagements</li> <li>➤ M 2: Standards für die Mobilitätsentwicklung</li> <li>➤ W 3: Dachmarke für nachhaltige Tourismusunternehmen auf Sylt</li> </ul>
---	---

<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	<p>Fachveranstaltungen mit den Kommunen</p> <p>Unterstützung bei gesamtinsularen Workshops</p> <p>Begleitung bei der Erarbeitung des Leitbildes</p>
---	---

<b>Aufwandsschätzung [€]</b>	22.100 EUR Gesamtaufwand
------------------------------	--------------------------

<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	Förderprojekt der EKSH
---	------------------------

<b>Weitere Hinweise</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="#">Bürgerrat Klima (2021)</a></li> <li>➤ <a href="#">Zukunftsnetz Mobiltät NRW</a></li> <li>➤ <a href="#">Praxis kommunale Verkehrswende</a></li> </ul>
-------------------------	---

## M 2: Standards für die Mobilitätsentwicklung

<b>Titel</b>	
--------------	--

Standards für die Mobilitätsentwicklung					
Beginn	2023	Dauer	7 Jahre	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	mittel
Beschreibung der Ausgangssituation			Beitrag zum Klimaschutz		
<p>Die Sylter Gemeinden verfolgen im Bereich Mobilität oftmals individuelle Ziele. Gesamtinsulare mobilitätsbezogene Standards sind auf der Insel bislang nur teilweise vorhanden, wie bereits in Maßnahme M 1: DiaMo-Sylt - Dialogprozess Mobilität Sylt beschrieben. Die vorhandenen Standards betreffen hauptsächlich den ÖPNV. Jedoch haben gesamtinsulare Mobilitätslösungen auch in anderen Bereichen als dem ÖPNV aufgrund guter Förderbedingungen und außergewöhnlicher standörtlicher Bedingungen durch die Insellage ein großes Potenzial.</p>					
Beschreibung des Vorhabens					
<p>Für das verkehrsbezogene kommunalpolitische Handeln und Entscheiden sollen zukünftig aufbauend auf dem im Dialogprozess Mobilität entwickelten Leitbild Standards entwickelt werden. Damit sollen die Voraussetzungen für eine zukunftsweisende Mobilität in allen fünf Gemeinden auf Sylt schrittweise angeglichen werden und die Mobilitätswende in gleicher Geschwindigkeit umgesetzt werden. Als Beispiele für verkehrsbezogene Standards gelten u.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>einheitliche Anzahl verfügbarer Sharing-Autos pro Einwohner (z.B. ein Sharing-Auto pro 500 EW) oder Touristen (Carsharing/Bett)</li> <li>Kopplung der Haushaltsmittel für MIV und Rad-/Fußverkehr</li> </ul> <p>Um zur Umsetzung zu gelangen, muss zunächst eine Ersterfassung entsprechender relevanter Daten erfolgen. Weiterhin, um den Erfolg der Maßnahme zu sichern, ist eine vollumfängliche und kontinuierliche Datenerfassung der zukünftigen Entwicklung der Insel in den Bereichen Mobilität, insulare Demografie sowie Tourismus erforderlich. Daher sollen die Kommunen in Gemeinderatsbeschlüssen kontinuierliche Datenerhebungen betreiben (siehe Maßnahme Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement) und die Klimarelevanz bei Beschlüssen im Verkehrssektor mitgedacht werden (siehe Maßnahme Q 5: Klimarelevanz bei politischen Beschlüssen).</p> <p>Die Maßnahme adressiert die Zielgruppe der kommunalpolitischen Entscheidungsträger:innen.</p>					
Erwartete Ergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Standards für kommunalpolitisches Entscheiden und Handeln für die gesamte Insel (z.B. Klimavorbehalte im Verkehrssektor, bestimmte Anzahl Sharing-Autos pro EW, Kopplung der Haushaltsmittel für MIV und Rad-/Fußverkehr)</li> </ul>				
Hauptverantwortung	KSM LZV				
Mitverantwortung	Gemeinden				
Weitere einzubindende Partner & Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kommunalpolitiker:innen</li> <li>➤ Verkehrsplaner:innen in den Gemeinden</li> <li>➤ Verkehrsanbieter</li> <li>➤ Tourismusservices</li> <li>➤ Kommunales Liegenschaftsmanagement</li> <li>➤ Wirtschaftsbetriebe</li> </ul>				
verbundene / flankierende Vorhaben	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ M 4: Aufbau eines insularen Mobilitätsmanagements</li> <li>➤ Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement</li> </ul>				

<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Q 5: Klimarelevanz bei politischen Beschlüssen</li> <li>➤ M 1: DiaMo-Sylt - Dialogprozess Mobilität Sylt</li> </ul>	
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Ansprache von Partnern und Unterstützern aus den Sylter Gemeinden, bei Verkehrsplaner:innen, Kommunalpolitiker:innen, Wirtschaftsbetrieben, Verkehrsanbietern</li> <li>(2) Ausschreiben der Prozessunterstützung an einen externen Dienstleister (siehe M 4: Aufbau eines insularen Mobilitätsmanagements)</li> <li>(3) fachlich-inhaltliche Projektentwicklung durch Recherche zu Fördermitteln und Einwerben solcher, sowie durch Recherche zu Best Practice Beispielen aus anderen Kommunen (ggf. Vernetzung mit anderen Kommunen)</li> <li>(4) Umsetzungsbegleitung durch die Organisation und Durchführung von Workshops mit Fachbeauftragten der Kommunalverwaltungen auf Sylt</li> <li>(5) Multiplikation, Übergabe, Monitoring</li> </ol>	
<b>Aufwandsschätzung [€]</b>	27.220 EUR Gesamtaufwand
<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	
Gefördert durch das <a href="#">NKL Umsetzungsmanagement (Personalstelle) 40% FQ</a>	
<b>Weitere Hinweise</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Zukunftsnetz Mobilität NRW: <a href="https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/">https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/</a></li> <li>➤ Ein Beispiel für alternative Mobilitätsangebote ist das landesweite Kooperationsprojekt für Carsharing Dörpsmobil der Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins e.V. und AktivRegion Schleswig-Holstein</li> </ul>	

**M 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement im Konvoi**

<b>Titel</b>					
<b>Betriebliches Mobilitätsmanagement im Konvoi</b>					
<b>Beginn</b>	2024	<b>Dauer</b>	6 Jahre	<b>Wichtigkeit/ Dringlichkeit</b>	hoch
<b>Beschreibung der Ausgangssituation</b>			<b>Beitrag zum Klimaschutz</b>		
<p>Ein Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) bietet für Betriebe, aber auch für das Verkehrsaufkommen in den Kommunen aus vielerlei Hinsicht Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion der Fahrkosten für Betrieb und Mitarbeitende</li> <li>• Erhöhte Mitarbeitermotivation</li> <li>• Verbesserte Umweltbilanz in den Kommunen und für die Unternehmen.</li> </ul> <p>Oftmals fehlen die personellen und finanziellen Kapazitäten, um sich dem Thema der betrieblichen Mobilität zu widmen und die vielen Vorteile für den eigenen Betrieb aber auch die Umwelt nutzen zu können. Fördermittel sind oftmals nicht bekannt.</p>					
<b>Beschreibung des Vorhabens</b>					

Ein Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) sorgt dafür, dass Unternehmen und Kommunalverwaltungen nachhaltige Mobilitätsangebote in ihre Einrichtung integrieren können. Im Rahmen des BMM erarbeiten die teilnehmenden Mitarbeiter:innen von Unternehmen individuelle Mobilitätslösungen für ihren eigenen Betrieb. Die Unternehmen schaffen durch das BMM Anreize für die Mitarbeitenden sowie für Kund:innen (Gäste) alternative Mobilitätsangebote wahrzunehmen, organisieren den eigenen Fuhrpark sowie Dienstreisen klimafreundlich. Im Gruppenberatungsmodell „Mobil Pro Fit“ kommen 10 bis 20 Unternehmen zusammen, die ein BMM im eigenen Betrieb etablieren möchten und erhalten einerseits eine individuelle Beratung durch ein externes Fachbüro sowie eine moderierte Gruppenberatung zur schrittweisen Einführung des BMM.

Die teilnehmenden Unternehmen können sich so über Erfolge und Herausforderungen austauschen und Synergien für gemeinsame Projekte nutzen. Gemeinsame Projekte können beispielsweise folgende Bereiche umfassen:

- gewerbliches Carsharing (gewerkeübergreifender Fuhrpark),
- gemeinsamer Fuhrpark, um Spitzenvorhaltung abzufedern,
- Entwicklung betriebsübergreifender Buchungs-App (Carsharing-Buchung, Mitfahrmöglichkeit etc.),
- kooperatives Park- und Lademanagement
- Kooperative Anreize für Gäste, die ihren PKW auf dem Festland stehen lassen

Die Teilnahme am BMM kann mit einer Zertifizierung oder Auszeichnung als klimafreundlicher Betrieb belohnt und sichtbar gemacht werden. Außerdem können Mitarbeitende zu zertifizierten Mobilitätsmanager:innen weitergebildet werden. B.A.U.M. Consult hat im Auftrag der IHK ein Qualifizierungsverfahren entwickelt.

<b>Erwartete Ergebnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 2-3 Gruppenberatungen mit ca. 10-20 teilnehmenden Betrieben in 3 Jahren</li> <li>➤ 20-60 ausgebildete Mobilitätsmanager:innen</li> <li>➤ Betriebsindividuelle Maßnahmenkataloge und Umsetzungsstrategien</li> </ul>
-----------------------------	--

<b>Hauptverantwortung</b>	KSM LZV als Koordinator
---------------------------	-------------------------

<b>Mitverantwortung</b>	Gemeinden
-------------------------	-----------

<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Betriebe und Institutionen</li> <li>➤ Vertreter:innen aus Gemeindeverwaltungen</li> </ul>
--	--

<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	M 4: Aufbau eines insularen Mobilitätsmanagements W 1: Klimaneutralitätsfahrpläne für Sylter Betriebe
---	--

**Teilprojekte und erste Arbeitsschritte**

- (1) Suche und Ansprache möglicher Partner und Interessenten (Betriebe, Institutionen)
- (2) Antragstellung zur Förderung und Finanzierung des BMM
- (3) Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes
- (4) Aufstellung eines quartalsweisen Angebotes
- (5) Aktivierung und Erarbeitung der ersten Beratungsrunde mit rd. 10-20 Betrieben (Konzeption, Vor- und Nachbereitung der Workshops)
- (6) Qualifizierung individueller betriebsinterner Mobilitätsmanager:innen und gemeinsame Erarbeitung von Maßnahmen
- (7) Verstetigung des BMM durch regelmäßige quartalsweise Beratungsrunden
- (8) Ggf. Nachschulungen nach einigen Jahren für die Betriebe aus der 1. Runde

<b>Aufwandsschätzung [€]</b>	43.420 EUR Gesamtaufwand (Personalstelle und externe Dienstleistung)
------------------------------	--

**Förder- & Finanzierungsmöglichkeiten**

- Gefördert durch das [NKI Umsetzungsmanagement \(Personalstelle\) 40% FQ](#)

Weitere Hinweise

- <https://mobil-gewinnt.de/Foerderung/Foerderprogramme>
- [Umsteigen lohnt sich - IHK Schleswig-Holstein \(ihk-schleswig-holstein.de\)](http://Umsteigen.lohnt.sich-IHK.Schleswig-Holstein.de)

**M 4: Aufbau eines insularen Mobilitätsmanagements**

Titel																	
<b>Aufbau eines insularen Mobilitätsmanagements</b>																	
Beginn	2022	Dauer	8 Jahre	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	hoch												
Beschreibung der Ausgangssituation			Beitrag zum Klimaschutz														
<p>Wie bereits in den Maßnahmen zum Dialogprozess Mobilität Sylt und den gesamtinsularen Mobilitätsstandards erwähnt, gibt es aktuell auf der Insel weder ein gesamtinsulares Mobilitätskonzept, noch gibt es eine zentrale Anlaufstelle, die die insularen Aktivitäten in Bezug auf Mobilität koordiniert. Um eine einheitliche Infrastruktur, beispielsweise für den Radverkehr oder Sharing-Angebot zu schaffen, bedarf es einer übergeordneten koordinierenden Instanz, die sich für gesamtinsulare Lösungen einsetzt und Ansprechpartner der Sylter Gemeinden ist. In vielen anderen Kommunen in Deutschland hat sich die Einführung eines Mobilitätsmanagements als ausschlaggebender Faktor für die Umsetzung der Verkehrswende herausgestellt. In NRW z.B. wird die Einführung von Mobilitätsmanagement landesweit aufgrund der hohen Effektivität durch ein eigens eingerichtetes landesweites Netzwerk (Zukunftsnetz Mobilität NRW) unterstützt. In Schleswig-Holstein soll zukünftig vom Mobilitätsteam der NAH.SH ein erster Schritt in diese Richtung gegangen werden, indem Mobilitätsmanager qualifiziert werden sollen.</p>			<table border="1"> <caption>Beitrag zum Klimaschutz (Radar-Diagramm)</caption> <thead> <tr> <th>Kategorie</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direkte Einspareffekt</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Indirekte Einspareffekt</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Regionale Wertschöpfung</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Bewusstseinswandel</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Grundlagen für weitere Maßnahmen</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>			Kategorie	Wert	Direkte Einspareffekt	1	Indirekte Einspareffekt	2	Regionale Wertschöpfung	3	Bewusstseinswandel	4	Grundlagen für weitere Maßnahmen	5
Kategorie	Wert																
Direkte Einspareffekt	1																
Indirekte Einspareffekt	2																
Regionale Wertschöpfung	3																
Bewusstseinswandel	4																
Grundlagen für weitere Maßnahmen	5																
Beschreibung des Vorhabens																	
<p>Als wichtigster Punkt im Thema Mobilität gilt daher der Aufbau eines insularen Mobilitätsmanagements. Möglichst beim LZV sollte eine geförderte Stelle für Mobilitätsmanagement eingestellt werden. Dieses zentrale Mobilitätsmanagement ist für die Umsetzung der gesamtinsularen Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept und dem Dialogprozess Mobilität Sylt zuständig. Zudem soll die geschaffene Stelle das Betriebliche Mobilitätsmanagement anstoßen und Betrieben bei dem Aufbau ihres eigenen Mobilitätsmanagements unterstützen (siehe M 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement im Konvoi). Zudem soll sich das Insulare Mobilitätsmanagement mit der Entwicklung von Standards befassen (siehe M 2: Standards für die Mobilitätsentwicklung). Es dient zudem als Servicestelle für die Umsetzung weiterer kommunaler Maßnahmen und ist Schnittstelle zu weiteren Partnern.</p> <p>Das zentrale Mobilitätsmanagement kann die Moderation zwischen Kommunen und Mobilitäts-Anbietern übernehmen und ist Wissensplattform rund um kommunale und betriebliche die Mobilitätswende (Erfolgsbeispiele, Pilotprojekte). Es kann außerdem zu Fragen rund um Förderprogramme Auskunft geben</p>																	

und unterstützt nach Möglichkeit bei der Antragstellung und Abwicklung, um somit Ressourcen in den Kommunalverwaltungen zu sparen und eine zeitnahe Umsetzung zu gewährleisten.	
<b>Erwartete Ergebnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Gesamtinsulares Mobilitätsmanagement inkl. einer Stelle für eine:n Mobilitätsmanager:in</li> <li>➤ Konsensbasierte gesamtinsulare Maßnahmenkatalog (Umzusetzen in M3)</li> <li>➤ gesamtinsularer Umsetzungs- &amp; Strategiekonzept unter Berücksichtigung von M1, M2, M3</li> </ul>
<b>Hauptverantwortung</b>	KSM des LZV
<b>Mitverantwortung</b>	Inselverwaltung
<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	Mobiliteam NAH.SH Zukunftsnetz Mobilität NRW
<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	M 1: DiaMo-Sylt - Dialogprozess Mobilität Sylt M 2: Standards für die Mobilitätsentwicklung M 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement im Konvoi
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	
<b>Schaffung eines Mobilitätsmanagements &amp; Einwerben von Fördermitteln</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Antragstellung für die NKI-Förderung eines Mobilitätsmanagements (siehe NKI Förderung Umsetzungsmanagement), ggf. Rücksprache mit den Sylter Gemeinden zur Einstellung eines Insularen Mobilitätsmanagements</li> <li>(2) Besetzung der Personalstelle des Mobilitätsmanagements (siehe NKI Förderung zum Umsetzungsmanagement)</li> <li>(3) Einwerben von Fördermitteln für die Erstellung eines Fokuskonzeptes Mobilität durch fachkundige externe Dienstleister</li> <li>(4) Beauftragung eines externen Dienstleisters</li> </ol>	
<b>Fachlich-Inhaltliche Arbeit des Mobilitätsmanagements</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>(5) Kontaktaufnahme des Mobilitätsmanagements zu den Sylter Gemeinden, Insularen Betrieben und weiteren Akteuren</li> <li>(6) fachlich-inhaltliche Entwicklung von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Fokuskonzeptes und Umsetzungsbegleitung</li> <li>(7) Unterstützung der Sylter Gemeinden bei der Entwicklung von Mobilitätsstandards (siehe M 2: Standards für die Mobilitätsentwicklung)</li> <li>(8) Organisation von Workshops</li> <li>(9) Verstetigung, Multiplikation, Übergabe, Monitoring</li> </ol>	
<b>Aufwandsschätzung [€]</b>	424.880 EUR Gesamtaufwand
<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="#">NKI Fokuskonzept Mobilität 60% FQ</a></li> <li>➤ <a href="#">NKI Umsetzungsmanagement (Personalstelle) 40% FQ</a></li> </ul>	
<b>Weitere Hinweise</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/kommunales-mobilitaetsmanagement">https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/kommunales-mobilitaetsmanagement</a></li> </ul>	

### 3.5 Handlungsfeld Übergeordnete Querschnittsaufgaben

#### Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement

Titel					
<b>Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement</b>					
Beginn	2022	Dauer	8 Jahre	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	mittel
Beschreibung der Ausgangssituation			Beitrag zum Klimaschutz		
<p>Die Gemeinden auf Sylt sind in Sachen Klimaschutz wenig vernetzt und haben erschwerten Zugang zu Fördermittelinformationen und einer aktuellen Datengrundlage zur Beurteilung energetischer Sachverhalte wesentlicher infrastruktureller Gegebenheiten. Bei der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes wurde festgestellt, dass die Mitwirkungsbereitschaft sowie die Datenbereitstellung einiger wesentlicher Akteure ungenügend war. Diese Punkte sind jedoch höchst notwendig für einen aktiven kommunalen Klimaschutz.</p> <p>Mit Beschluss vom 21.12.2021 wurde in der Gemeinde Sylt eine Personalstelle für statistische Erhebungen geschaffen. Es gilt zu prüfen, welche klimaschutzrelevanten Daten durch diese Stelle erhoben, gesammelt und verwaltet werden kann.</p>			<p>Einen Förderscout gibt es im Amt Viöl. Im Rahmen der Maßnahme soll auch geklärt werden, welche Aufgaben und Funktionen über den Förderscout sinnvollerweise übernommen werden können. Auch der Kreis Nordfriesland informiert über Förderungen.</p>		
Beschreibung des Vorhabens					
<p>Beim zentralen Fördermittelmanagement im Klimaschutz auf Sylt sollen Ansprechpartner:innen je Gemeinde bestimmt und untereinander vernetzt werden. Netzwerke beschleunigen die Maßnahmenumsetzung und fördern die Akzeptanz der Maßnahmen. Der LZV soll gleichzeitig die zentrale Auskunftsstelle für kommunale Fördermöglichkeiten im Klimaschutz sein. Zudem sollen mehr Daten erhoben (touristische Erhebungen, wie z.B. Beherbergungskataster, Informationen zu Erst- und Zweitwohnsitz, etc.) und weiterverarbeitet werden (z.B. thematische GIS-Kartenerstellung).</p> <p>Mit der geförderten Klimakoordination wird das Ziel verfolgt Klimaschutzangebote, die die intermediäre Ebene anbietet, in Anspruch zu nehmen, sowie regionalen Akteuren und regionale fachliche Ansprechpartner für die Umsetzung von Klimaschutzprojekten miteinander zu vernetzen. Wünsche und Bedürfnisse können über die Klimakoordination an das übergeordnete Klimaschutzmanagement weitergetragen werden. Mit dem geförderten kommunalen Netzwerk für die Themenbereiche Energieeffizienz, Ressourceneffizienz und klimafreundliche Mobilität wird das Ziel verfolgt den Aufbau dieser in der Gewinnungsphase durch geförderte Prozessbegleitung zu unterstützen.</p>					
Erwartete Ergebnisse		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Geförderte Personalstelle Klimakoordination</li> <li>➤ Gefördertes Kommunales Netzwerk mit 5 Inselgemeinden und ggf. weiteren interessierten Festlandgemeinden</li> <li>➤ Informationen zu Fördermöglichkeiten, Akteuren</li> <li>➤ Die lokalen und quartiersspezifischen Voraussetzungen liegen der Kommunalpolitik und Gemeindeverwaltung gebündelt und sortiert vor</li> </ul>			

	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Interkommunales Experten-Netzwerk mit regem Austausch</li> <li>➤ Regelmäßig Datenerhebung und Bilanzierung – sobald Daten zu Informationen aufbereitet sind, lassen sich die Wirkmechanismen der übrigen Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept realitätsnaher abbilden (Monitoring und Controlling).</li> </ul>
<b>Hauptverantwortung</b>	KSM des LZV
<b>Mitverantwortung</b>	Gemeinden
<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Förderscout Amt Viöl</li> <li>➤ Klimaschutzmanagement Kreis Nordfriesland</li> <li>➤ Tourismusbetriebe</li> <li>➤ SMG</li> <li>➤ Schlüsselakteure der Gastwirtschaft</li> <li>➤ EVS</li> </ul>
<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Monitoring der Datengüte</li> <li>➤ Eruieren der Mitwirkungsbereitschaft wesentlicher Akteure zur Datenbereitstellung</li> </ul>
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	
<b>Aufbau</b>	
(1) Vorstellung der Idee einer Klimakoordinationsstelle und eines Kommunalen Netzwerkes bei den Kommunen	
(2) Antragstellung für die NKI-Förderung zur Klimakoordination	
(3) Antragstellung für die NKI-Förderung eines kommunalen Netzwerkes (der Sylter Gemeinden)	
<b>Inhaltlich-fachliche Aufgaben</b>	
(4) Gewinnen von Netzwerkpartnern, ggf. Aktivierung von bisher nicht aktiven Gemeinden	
(5) Motivation zur Inanspruchnahme von Klimaschutzangeboten und Beratung zur Finanzierung und Durchführung von Fördervorhaben	
(6) Anregen des Aufbaus einer inselweiten Datenhaltung und Verwaltungsumgebung	
(7) Konzeptionierung von Datenerhebungen	
(8) Umsetzung weiterer Maßnahmen über 2030 hinaus	
<b>Aufwandsschätzung [€]</b>	10.000 EUR Gesamtaufwand
<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	
<a href="#">NKI Förderung Klimaschutzkoordination</a> (Personalstelle 70% Förderquote)	
<a href="#">NKI Förderung Kommunale Netzwerke</a> (Beratung, Moderation über 4 Jahre mit 60%FQ)	
<b>Weitere Hinweise</b>	

**Q 2: LZV als Drehscheibe für neue Klimaschutzprojekte**

<b>Titel</b>
--------------



LZV als Drehscheibe für neue Klimaschutzprojekte					
Beginn	2024	Dauer	8 Jahre	Wichtigkeit/ Dringlichkeit	mittel
Beschreibung der Ausgangssituation			Beitrag zum Klimaschutz		
<p>Klimaschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die viele dezentrale Aktivitäten in annähernd allen Lebensbereichen bedarf. Eine Sensibilisierung auf das Thema Klimaschutz kann nachhaltige Veränderungen im Verhalten bewirken. Bei der Umsetzung von Einzelvorhaben im Sinne der Aufklärung über Klimafolgen oder Sensibilisierung für Klimaschutz scheitert es häufig an finanziellen, zeitlichen oder personellen Mitteln. Dies gilt es zu ändern.</p>					
Beschreibung des Vorhabens					
<p>Um dem Klimawandel in lokal erfahrbaren Projekten zu entgegnen, braucht es entsprechende Informationskampagnen und Angebote. Zu diesem Zweck soll der LZV zukünftig Initiativen, Organisationen und Vereine bei Projektideen im Sinne des Klimaschutzes unterstützen. Initiativen und Bürger:innen können bis zu einem Stichtag Projektskizzen einreichen. Der LZV wählt die 1-2 interessantesten Projekte nach zu definierenden Kriterien aus. Der LZV stellt über das Klimaschutzmanagement personelle und ggf. auch finanzielle Ressourcen sowie durch sein Netzwerk zur <u>professionellen Prozessunterstützung</u> zur Verfügung (das heißt ausdrücklich nicht, dass der LZV verantwortlich für die Umsetzung aller 20 Leitprojekte ist oder die Umsetzung alleine vorantreiben muss).</p> <p>In den Fachworkshops bei der Erstellung des Klimaschutzkonzeptes wurden bereits erste Vorschläge eingereicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Repair-Café</li> <li>• Second Hand, Leihladen, Schenkladen</li> <li>• Coworking Spaces</li> <li>• Sharing-Angebote (Garten-/Küchengeräte, Auto...) und Plattformen für solche</li> <li>• Wettbewerbe "ältester Kessel, ältester Kühlschrank"</li> <li>• Klimaaktionstag: Straßen als (entmotorisierten) öffentlichen Raum temporär zurückgewinnen, z.B. in Form von Einrichten temporärer Spielstraßen oder Begegnungszonen, für Aktionen, Feste, Flanieren und Spielen.</li> </ul> <p>Diese und weitere Ideen aus der Zivilgesellschaft können eingereicht und unterstützt werden, um Kräfte innerhalb der Gesellschaft zu mobilisieren. Anschließend sollen die Projekte über die Kanäle des LZV öffentlich sichtbar gemacht werden.</p>					
Erwartete Ergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 1-2 durch den LZV unterstützte Klima- bzw. Nachhaltigkeitsprojekte jährlich</li> <li>➤ Etablierter Klimafonds, mit dem ausgewählte Klima-/Klimaanpassungsprojekte mit finanziellen und personellen Mitteln unterstützt werden (angestoßen von Bürger:innen, Vereinen o.ä. Institutionen)</li> </ul>				
Hauptverantwortung	KSM des LZV				
Mitverantwortung	Initiativen, Vereine, Organisationen				
Weitere einzubindende Partner & Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inselbewohner:innen</li> <li>➤ Kommunalpolitik und -verwaltung</li> <li>➤ SMG</li> <li>➤ Tourismusbetriebe</li> <li>➤ Sylter Unternehmer</li> </ul>				

verbundene / flankierende Vorhaben	Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	
<p>(1) Aufbau von Kontakten und Ansprache von Vereinen, Initiativen und Organisationen</p> <p>(1) Klärung, wie Geld in den Fonds eingeht (Bürger:innen, Tourist:innen)</p> <p>(2) Aufstellung eines Konzeptes zur Einreichung, Bewertung und Auswahl von eingereichten Projektskizzen</p> <p>(3) Veröffentlichung von Ausschreibungen für Projekte, (halb)jährlich</p> <p>(4) Organisation von regelmäßig (halb)jährlich stattfindenden Preisverleihungen für Gewinnerprojekte und -ideen</p> <p>(5) ggf. beratende Begleitung bei der Projektentwicklung durch Hinweise auf weitere Fördermittel, Vernetzung unter Akteuren</p> <p>(6) Kommunikation und öffentliche Sichtbarmachung der Gewinner</p>	
Aufwandsschätzung [€]	87.360 EUR Gesamtaufwand (Personalaufwand)
<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	
Personalaufwand gefördert über <a href="#">NKI Förderung Klimaschutzkoordination</a> (70% Förderquote)	
<b>Weitere Hinweise</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ <a href="#">Autofreie Straßen in Berlin, temporäre Fußgängerzonen in München, Autofreie Straßen Straubing, autofreie Bereiche in der Mainzer Innenstadt</a></li> <li>➤ <a href="#">Streentlife Festival München</a></li> <li>➤ <a href="#">Wettbewerb „Ältester Kessel“</a></li> </ul>	

**Q 3: Strategie und Management zur Anpassung an den Klimawandel auf Sylt**

<b>Titel</b>					
<b>Strategie und Management zur Anpassung an den Klimawandel auf Sylt</b>					
Beginn	2023	Dauer	7 Jahre	Priorität	mittel
<b>Beschreibung der Ausgangssituation</b>			<b>Beitrag zum Klimaschutz</b>		
<p>Die Folgen des Klimawandels sind auf Sylt bereits spürbar und beeinträchtigen zunehmend Mensch und Natur. Es ist damit zu rechnen, dass Extremwetterereignisse, Sturmfluten und Trockenperioden zunehmen werden. Aus diesem Grund ist es ratsam, dass sich die Gemeinden auf die Klimafolgen vorbereiten und Maßnahmen ergreifen, um sich an die zukünftigen Herausforderungen des Klimawandels anzupassen.</p>					
<b>Beschreibung des Vorhabens</b>					

Im Rahmen der Maßnahmen soll in 3-5 Jahren eine Personalstelle für Klimaanpassungsmanagement beim LZV eingerichtet werden. Das Anpassungsmanagement hat die Aufgabe ein gesamtinsulares Anpassungskonzept für die gesamte Insel im Zusammenschluss mit den Gemeinden zu erarbeiten. Darin werden gemeinsam mit den Gemeinden Strategien und Maßnahmen erarbeitet, die die Resilienz der Insel gegenüber dem Klimawandel erhöhen.

Durch eine neu aufgesetzte Förderrichtlinie des Projektträgers ZUG (Zukunft-Umwelt-Gesellschaft) werden ab dem Frühjahr 2022 die Stelle des Anpassungsmanagements, die Konzepterstellung, die Durchführung des Umsetzungsvorhabens sowie eine ausgewählte investive Maßnahme gefördert.

Die Maßnahme wirkt sich somit gleichermaßen auf die Insulaner:innen als auch auf die Tourist:innen und Beschäftigten auf der Insel aus. Besonders vulnerable Bevölkerungsgruppen, wie Ältere und Pflegebedürftige, profitieren von einer angepassten Insel. In ihrer Umsetzung adressiert die Maßnahme insbesondere die Kommunalpolitik und -verwaltung.

<b>Erwartete Ergebnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ eine Personalstelle für ein Anpassungsmanagement beim LZV</li> <li>➤ Gesamtinsulares Klimaanpassungskonzept Sylt</li> <li>➤ Umsetzungsvorhaben wurde durchgeführt</li> <li>➤ (mind.) eine umgesetzte investive Maßnahme bis 2025</li> </ul>
<b>Hauptverantwortung</b>	KSM des LZV
<b>Mitverantwortung</b>	Gemeinden
<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	
<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	➤ M 4: Aufbau eines insularen Mobilitätsmanagements

**Teilprojekte und erste Arbeitsschritte**

- (2) Einrichten einer Personalstelle für das Anpassungsmanagement beim LZV für alle Gemeinden (Stellen eines Antrags bei der Z-U-G) durch Antragstellung, Besetzung der Stelle
- (7) Einarbeitung der Anpassungsmanagements
- (8) Anpassungsmanager:in erstellt Anpassungskonzept für die Insel Sylt
- (9) Unterstützung und Nutzung von Synergien und Netzwerkung bei der Umsetzung der Anpassungsmaßnahmen
- (10) Langfristig: Zusammenarbeit und Vernetzung des Klimaschutzmanagements mit dem Anpassungsmanagement

<b>Aufwandsschätzung [€]</b>	513.000 EUR Gesamtaufwand
------------------------------	---------------------------

**Förder- & Finanzierungsmöglichkeiten**

80% Förderquote; Gemeinden und Zusammenschlüsse von Gemeinden bekommen eine befristete Personalstelle (Anpassungsmanager\*in) gefördert, die federführend ein Anpassungskonzept erstellen (max. Zuwendung: 225.000 Euro, 2 Jahre), das Umsetzungsvorhaben durchführen soll (275.000 Euro, 3 Jahre) sowie eine ausgewählte investive Maßnahme (200.000 EUR, 3 Jahre) realisiert.

**Weitere Hinweise**

[Förderung von Maßnahmen zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels](#)

**Q 4: Fortschrittskontrolle und Monitoring (Daten)**

<b>Titel</b>					
<b>Fortschrittskontrolle und Monitoring (Daten)</b>					
<b>Beginn</b>	2028	<b>Dauer</b>	2 Jahre	<b>Wichtigkeit/ Dringlichkeit</b>	mittel
<b>Beschreibung der Ausgangssituation</b>			<b>Beitrag zum Klimaschutz</b>		
<p>Aufgrund fehlender personeller Kapazitäten ist die Datenlage und -verfügbarkeit auf der Insel vergleichsweise mangelhaft. Um Klimaschutz zu betreiben, bedarf es einer genauen Bestandsanalyse und Fortschrittskontrolle. Nur so können Erfolge messbar und damit sichtbar gemacht werden.</p>			<p>The radar chart displays five categories on its axes, each with a scale from 0 to 5. The 'Direkte Einspareffekt' (Direct Savings Effect) is the highest at 5. 'Indirekte Einspareffekt' (Indirect Savings Effect) is at approximately 3.5. 'Regionale Wertschöpfung' (Regional Value Creation) is at approximately 3. 'Bewusstseinswandel' (Change in Awareness) is at approximately 2.5. 'Grundlagen für weitere Maßnahmen' (Foundations for further measures) is the lowest at 1.</p>		
<b>Beschreibung des Vorhabens</b>					
<p>Als handlungsfeldübergreifend zu verstehen sind daher die begleitende Fortschrittskontrolle und das Monitoring für alle Vorhaben. Hier geht es darum Daten zu erheben und aufzubereiten, sodass kommunale Verwaltungen und lokale sowie regionale Akteure sie als Grundlage in Entscheidungen und Planungen einbeziehen können.</p> <p>Zukünftig soll eine BISCO-Bilanzierung für die Fortschrittskontrolle im Klimaschutz verwendet werden. Diese kann bedarfsweise mithilfe externer Dienstleister erstellt werden.</p> <p>Die Maßnahmen gilt als flankierend zu den anderen Maßnahmen. Der LZV soll bestehende Daten zusammentragen und zentral sammeln und bedarfsweise auf die Gemeinden, sowie lokale Akteure aktiv zugehen. Zudem sollen bei Vorhaben, die aufsuchende Arbeit beinhalten und Daten neu erhoben werden. So soll die bislang dünne Datenbasis erweitert werden.</p> <p>Für die Umsetzung der Maßnahme ist der LZV zuständig, wobei sie auch die Gemeinden und lokalen Akteure adressiert.</p>					
<b>Erwartete Ergebnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz nach Bisko-Methode (kommunaler Standard)</li> <li>➤ Fortschreibung des Klimaschutzkonzepts 3.0</li> </ul>				
<b>Hauptverantwortung</b>	KSM des LZV				
<b>Mitverantwortung</b>	Gemeinden				
<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fachverwaltungen</li> <li>➤ Kreis Nordfriesland</li> </ul>				
<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement</li> </ul>				
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>					
<b>Anschieben und Durchführung der Fortschrittskontrolle</b>					
<ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Kontaktaufnahme zu lokalen Akteuren und den Sylter Gemeinden</li> <li>(2) Schreiben eines Leistungsverzeichnisses</li> <li>(3) Erfassen des Umsetzungsstandes der Maßnahmen mithilfe von Instrumenten der Fortschrittskontrolle</li> </ol>					

**Erarbeitung einer Energie- und THG-Bilanz**

- (4) Sammeln bestehender Energie- und Mobilitätsdaten und erfassen von Datenlücken
- (5) Akteursgespräche
- (6) Ggf. Beauftragung eines Externen Dienstleisters für Begleitung und Bilanzierung
- (7) BISCO-Bilanzierung der Energieverbräuche und THG-Emissionen

**Fortschreibung Klimaschutzkonzept 3.0**

- (8) Förderantrag stellen für Klimaschutzkonzept 3.0
- (9) Fortschreibung des aktuellen Klimaschutzkonzeptes, ggf. mithilfe eines externen Dienstleisters
- (10) Begleitung erster neuer Maßnahmen

**Aufwandsschätzung [€]** 111.960 EUR Gesamtaufwand (Externe Dienstleistung und Personalaufwand)

**Förder- & Finanzierungsmöglichkeiten**

- Personalaufwand gefördert über [NKI Förderung Klimaschutzkoordination](#) (70% Förderquote)

**Weitere Hinweise**

- [BISCO Bilanzierungs-Systematik Kommunal: ifeu gGmbH](#)

**Q 5: Klimarelevanz bei politischen Beschlüssen**

**Titel**

**Klimarelevanz bei politischen Beschlüssen**

<b>Beginn</b>	2024	<b>Dauer</b>	7 Jahre	<b>Wichtigkeit/ Dringlichkeit</b>	mittel
---------------	------	--------------	---------	---------------------------------------	--------

**Beschreibung der Ausgangssituation**

Klimaschutz hat bislang noch keinen Eingang in alle Verwaltungsbereiche gefunden. Je nach Größe bearbeiten Kommune jährlich mehrere hundert Beschlussvorlagen. Analysen haben ergeben, dass rund 40 Prozent der Vorlagen Klimarelevanz haben und 60 Prozent nicht klimarelevant sind, so zum Beispiel die Umbenennung einer Straße oder die finanzielle Unterstützung örtlicher Vereine.

**Beitrag zum Klimaschutz**



**Beschreibung des Vorhabens**

Mit Hilfe der Klimawirkungsprüfung (einem Excel-basierten, kostenfreien Tool) werden kommunale Vorhaben, Projekte und Beschlüsse - von der ersten Idee bis hin zu konkreten Beschlussvorlagen - auf deren Klimarelevanz und Klimawirkung hin überprüft. Vorhaben mit großer Klimawirkung werden frühzeitig identifiziert, sodass klimafreundliche Alternativen entwickelt werden können. Eine frühzeitige Auseinandersetzung mit dem Thema Klimaschutz wird in allen relevanten Bereichen der Kommunalpolitik gefördert. Möglicherweise verdeckte Auswirkungen auf das Klima und Optimierungspotentiale für den Klimaschutz können so erschlossen werden.

In der Prüfung werden u.a. die Fragen gestellt:

Hat das Vorhaben überhaupt eine Klimarelevanz?

Welche Klimawirkung hat das Vorhaben?

Wird zu einer Prüfung von Alternativen geraten?

Eine frühzeitige Auseinandersetzung mit dem Thema Klimaschutz wird in allen relevanten Bereichen der Kommunalpolitik gefördert. Möglicherweise verdeckte Auswirkungen auf das Klima und Optimierungspotentiale

für den Klimaschutz können erschlossen werden. Das zweistufige Tool besteht aus einer qualitativen Basisprüfung und einer sowohl quantitativen als auch qualitativen Hauptprüfung.

Die Angabe zur Klimawirkung wird in den Sachvorträgen und in den Beschlussvorlagen für die politischen Gremien mittels Kontrollkästchen integriert.

Bei Maßnahmenbeginn ist festzulegen, durch welche Instanz die Klimawirkungsprüfung durchgeführt wird. Hierzu sind Erfahrungswerte anderer Kommunen einzuholen.

<b>Erwartete Ergebnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Klärung der Instanzen für die Durchführung der Klimawirkungsprüfung</li> <li>➤ Klimawirkungseinschätzung von kommunalen Vorhaben und Beschlüssen</li> <li>➤ Klimaschutz ist als Querschnittsaufgabe in die Verwaltungsbereiche integriert</li> </ul>
<b>Hauptverantwortung</b>	KSM LZV
<b>Mitverantwortung</b>	Gremien und Ausschüsse der Sylter Gemeinden, Sitzungsdienst Inselverwaltung
<b>Weitere einzubindende Partner &amp; Akteure</b>	Entwickler der Klimawirkungsprüfung Gemeinden mit Klimarelevanzprüfung
<b>verbundene / flankierende Vorhaben</b>	Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement

### Teilprojekte und erste Arbeitsschritte

- Recherche von Klimaschutzwirkungs-Tools und Anfrage bei anderen Kommunen, die bereits eine Klimaschutzwirkung für ihre kommunalen Vorhaben und Beschlüssen durchführen. Übertragen von Best-Practice Cases und für die Auswahl eines gut erprobten Tools.
- Erstellen einer Projektskizze für die Abstimmung mit den einzelnen Verantwortlichen in den jeweiligen Ämtern und Abteilungen: Zu welchem Zeitpunkt im Projekt wird die Klimawirkungsabschätzung durchgeführt, wer erstellt die Klimawirkungsabschätzung, wie erfolgt die Zusammenarbeit zwischen dem Klimaschutzmanagement des LZV und der Abteilungen, wie schaut das Verfahren aus, wenn eine Alternativenprüfung angeraten wird?
- Vorstellung der Projektskizze zur Einführung einer Klimawirkungsprüfung vor den politischen Gremien mit dem Ziel der Konsensfähigkeit und Beschluss (ggf. Anpassung gemäß Beschlüssen)
- Verortung und Umsetzung der Klimawirkungsprüfung durch das Klimaschutzmanagement gemeinsam mit den jeweiligen Vorhaben-relevanten Ämtern und Abteilungen
- Integration des Kontrollkästchens „Klimawirkung“ in den Sachvorträgen und in den Beschlussvorlagen für die politischen Gremien
- Monitoring der Wirksamkeit der eingeführten der Klimawirkungsprüfung zum Ende der Projektlaufzeit und ggf. Anpassung für Verstetigung in den kommunalen Prozessen.

<b>Aufwandsschätzung [€]</b>	41.600 EUR Personalaufwand (vor Förderung)
------------------------------	--

### Förder- & Finanzierungsmöglichkeiten

- Personalaufwand gefördert über [NKI Förderung Klimaschutzkoordination](#) (70% Förderquote)

### Weitere Hinweise

- [Klima-Bündnis - Klimawirkungsprüfung \(klimabuendnis.org\)](http://klimabuendnis.org)

➤ [Klimawirkungsprüfung: Klimaschutzmanagement in öffentlichen Projekten \(xn--kp-fka.de\)](https://xn--kp-fka.de)

**Q 6: Standards für nachhaltige Beschaffung**

<b>Titel</b>					
<b>Standards für nachhaltige Beschaffung</b>					
<b>Beginn</b>	2022	<b>Dauer</b>	4 Jahre	<b>Wichtigkeit/Dringlichkeit</b>	mittel
<b>Beschreibung der Ausgangssituation</b>			<b>Beitrag zum Klimaschutz</b>		
<p>Das Beschaffungs- und Vergabewesen gehören zu den wichtigsten Instrumenten des Klimaschutzes. Das Potenzial der Beschaffung als Treiber einer klimafreundlichen Insel gilt es zu erkennen sowie schrittweise und langfristig zu etablieren. Vernetzung und Fortbildung zu nachhaltige Beschaffung wird bereits innerhalb der Inselverwaltung wahrgenommen. Die Beschaffungsstruktur wird derzeit eruiert, um nachhaltige Beschaffung integrieren zu können. Es findet Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum für nachhaltige Beschaffung und Vergabe (KNBV; gegründet 2021) des Landes statt.</p>					
<b>Beschreibung des Vorhabens</b>					
<p>Die Beschaffung und Vergabe durch die Gemeinden auf Sylt soll zukünftig unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien erfolgen. Die Änderungen im Beschaffungs- und Vergabewesen der Gemeinden soll schrittweise adressiert und angestoßen werden.</p> <p>Für die Umsetzung einer nachhaltigen Beschaffung und Vergabe braucht es zunächst Kriterien und eine Struktur, die den Beschaffenden eine schnelle und einfache nachhaltige Beschaffung ermöglicht. Kurzfristig soll daher ein Katalog mit Kriterien für die Beschaffung und ein Katalog mit Kriterien für die Vergabe erstellt werden. Die Kataloge gehen auf die einzelnen Produkt- und Leistungsbereiche ein und schaffen klare Regelungen sowie Fristen, ab wann diese in den einzelnen Bereichen Geltung haben.</p> <p>Nachhaltigkeit kann bei den Gemeinden an folgenden Stellen verankert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bei der <b>Beschreibung der Anforderungen</b> (Mindestanforderungen) an die Ware oder Dienstleistung, bspw. Langlebigkeit, Energieeffizienz</li> <li>➤ Bei der <b>Ausgestaltung von Zuschlagskriterien</b> im Rahmen der Angebotswertungen</li> <li>➤ bei der <b>Ausführung von Verträgen</b> (Auftragsausführungsbedingungen), bspw. der Lieferung von Waren oder Ausführung von Dienstleistungen.</li> </ul> <p>Die erstellten Bewertungsmatrizen für bestimmte Dienstleistungen werden dann mit den Vergabestellen abgestimmt.</p> <p>Mögliche Kriterien für eine nachhaltige Beschaffung können sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ CO<sub>2</sub>-optimierte Beschaffung, z.B. „Schattenpreis“ bei öffentlichen Ausschreibungen</li> <li>➤ klimafreundliche Dienstleistung: Anreisen mit Auto / virtuelles Zusammenarbeiten / Klimaziele der Unternehmen</li> <li>➤ Beschaffung von Produkten mit Gütezeichen (z.B. Blauer Engel)</li> <li>➤ Einsparung von Druckerpapier</li> <li>➤ Material- und Energiekreisläufe verringern (Ersatzteile...) (s. Prinzipien der Kreislaufökonomie)</li> <li>➤ Verbräuche verringern (Papier, Einwegverpackungen ersetzen durch Mehrwegoptionen)</li> </ul>					

Erwartete Ergebnisse	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bewertungsmatrizen für Dienstleistungen</li> <li>➤ Katalog mit Kriterien für die Beschaffung</li> <li>➤ Festgesetzte Standards</li> </ul>
Hauptverantwortung	KSM LZV
Mitverantwortung	Beschaffungs- und Vergabestellen der Inselverwaltung
Weitere einzubindende Partner & Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Kompetenzzentren für nachhaltige Beschaffung und Vergabe (<a href="https://www.knbv.de/">https://www.knbv.de/</a>)</li> <li>➤ Vertragspartner</li> <li>➤ Kommunalpolitik</li> </ul>
verbundene / flankierende Vorhaben	E 6: Klimaneutrale Verwaltungen und übrige öffentliche Liegenschaften <b>Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement</b>
<b>Teilprojekte und erste Arbeitsschritte</b>	
<p>(1) Identifizierung aller relevanten Verantwortlichen und Beschaffungsstellen in der Verwaltung</p> <p>(2) Erklärung der Verwaltungsspitzen ggü. den Beschaffungsstellen</p> <p>(3) Information der Verantwortlichen in den Beschaffungsstellen und der Dienstleistenden über die kommenden Veränderungen</p> <p>(4) Vernetzung der Beschaffungsstellen</p> <p>(5) Erstellung einer Liste mit relevanten Produktgruppen (je Beschaffungsstelle) und Dienstleistungen i</p> <p>(6) Abstimmung mit den Beschaffungsstellen</p> <p>(7) Erstellung von Kriterienkatalogen für die Beauftragung verschiedener Dienstleistungen und Beschaffung verschiedener Produktgruppen samt klimafreundlicher Alternativen als Beispiele und Preis-Leistungs-Vergleich (Haushaltsrelevant) in enger Abstimmung mit den Beschaffungsstellen der Gemeinden.</p> <p>(8) Festlegung von Fristen, ab wann die neuen Standards in den jeweiligen Bereichen gelten</p> <p>(9) ggf. werden Dienstleister gewechselt, sollten diese bis dahin die nötigen Standards nicht einhalten können</p> <p>(10) Erstellen eines Produktkatalogs und Handbuch für die Fachabteilungen</p> <p>(11) Beschluss und Bekanntmachung der Standards der neuen Beschaffungs- und Vergabekriterien der obersten Leitungsebene</p> <p>(12) Erklärung der Verwaltungsspitze gegenüber den Beschaffungsstellen dazu, dass öffentliche Beschaffungsstellen strategisch auf nachhaltigere Vergabeverfahren ausgerichtet werden</p> <p>(13) Interne Kommunikationskampagne (Innerhalb der Verwaltung positive Kommunikation zur nachhaltigen Beschaffung in der Verwaltung) samt Schulung der Abteilungen durch die Vergabestelle</p> <p>(14) Externe Kommunikation von Erfolgen (Positive Außendarstellung gegenüber der Stadtgesellschaft/ Anreizschaffung</p>	
Aufwandsschätzung [€]	14.300 EUR Personalaufwand (vor Förderung)
<b>Förder- &amp; Finanzierungsmöglichkeiten</b>	
Personalaufwand gefördert über <a href="#">NKI Förderung Klimaschutzkoordination</a> (70% Förderquote)	
Beitrag zum Klimaschutz	Reduzierte Graue Energie und Vermeidung von Dienstreisen Gesteigertes Bewusstsein unter den Mitarbeitenden der öffentlichen Hand
<b>Weitere Hinweise</b>	
Leitfaden <a href="#">„Grundlagen der umweltfreundlichen öffentlichen Beschaffung“</a> vom UBA	
Leitfaden <a href="#">Der Weg zur treibhausgasneutralen Verwaltung</a>	
<a href="https://www.oeko.de/aktuelles/2021/recycling-produkte-in-der-oeffentlichen-beschaffung">https://www.oeko.de/aktuelles/2021/recycling-produkte-in-der-oeffentlichen-beschaffung</a>	
Weitere Infos: <a href="https://www.absthessen.de/pdf/BME_Leitfaden_Nachhaltige_Beschaffung_final.pdf">https://www.absthessen.de/pdf/BME_Leitfaden_Nachhaltige_Beschaffung_final.pdf</a> und <a href="https://www.kompass-nachhaltigkeit.de/grundlagenwissen/nachhaltige-beschaffung">https://www.kompass-nachhaltigkeit.de/grundlagenwissen/nachhaltige-beschaffung</a>	
Gute Anlaufstelle: <a href="#">Kompetenzzentrum für nachhaltige Beschaffung und Vergabe</a> <a href="#">Erfahrungswerte</a> aus einem Forschungsprojekt der HNE Eberswalde	



schon vorhandene Info für Bürger: [https://www.kompass-nachhaltigkeit.de/fileadmin/user\\_upload/KK-Dokumente/Herrenberg\\_Siegelfaecher-Nachhaltige\\_Beschaffung\\_2016.pdf](https://www.kompass-nachhaltigkeit.de/fileadmin/user_upload/KK-Dokumente/Herrenberg_Siegelfaecher-Nachhaltige_Beschaffung_2016.pdf)

## 4 Umsetzungs- und Verstetigungsstrategie

### 4.1 Organisationsstrukturen und Rollenverständnis des Klimaschutzmanagements

Damit die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes gelingt, braucht es eine zentral koordinierende Stelle bzw. Organisationseinheit für den Klimaschutz, die das Zusammenwirken auf allen Ebenen langfristig organisiert und gewährleistet (siehe Abbildung 6 und auch Leitprojekt Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement). Diese koordinierende Stelle übernimmt die Gesamtkoordination des weiteren Prozesses. Von ihr soll die Umsetzung und kontinuierliche Fortschreibung des gesamten Klimaschutzkonzeptes gesteuert, die Umsetzung der Maßnahmen angestoßen und fachlich-inhaltlich unterstützt werden.

Gutachterlich wurde für alle Leitprojekte dieses Konzeptes der personelle und finanzielle Aufwand<sup>4</sup> abgeschätzt. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Personalbedarf von 3-4 Vollzeitäquivalenten die sukzessive und unter Ausnutzung der zahlreichen Fördermöglichkeiten aufgebaut werden müssen (siehe Abbildung 6). Es wird empfohlen ein hauptamtliches Klimateam in der Verwaltung zu etablieren und neue Stellen sukzessive aufzubauen.

Die Ansiedlung der insularen Klimaschutzkoordination sollte thematisch wie auch personell beim LZV vorgenommen werden. Diese Stelle gilt es nun weiter auszubauen und mit dem der Aufgabe angemessenen Personal auszustatten. Die Klimaschutzkoordination soll maßgeblich von allen Gemeinden sowie gemeindeeigenen Betrieben inhaltlich unterstützt werden.

Die LZV-Verbandsversammlung soll als hauptverantwortliches Gremium bei gesamtinsularen Klimaschutzentscheidungen fungieren. Hierfür braucht es die Herbeiführung einer entsprechenden Aufgabenübertragung. Die Einrichtung von begleitenden bzw. vertiefenden Gremien oder beratenden Instanzen (z.B. als Klimabeirat) auf Ebene des LZV kann zusätzlich in Erwägung gezogen werden. Hier kann auch der Einbezug weiterer nicht-kommunaler, aber für die Insel bedeutsamer Institutionen vorgenommen werden, um sie in die Maßnahmenumsetzung zu involvieren.

Wie die Koordination gemeindlicher im Vergleich zu insularen Klimaschutzaufgaben gehandhabt werden kann, sollte zukünftig diskutiert werden, um bestmögliche Synergien nutzen zu können. Z.B. wäre potentiell die Einrichtung gemeindlichen Klimaschutz- oder Energiemanagements eine denkbare Vertiefung zur übergreifenden Koordination durch den LZV.

---

<sup>4</sup> Aufwand, um Leitprojekte anzuschließen und zu koordinieren – ohne Investitionskosten, da diese derzeit und nur auf Basis ausführlicher Machbarkeitsuntersuchungen, Businessplänen, Bauplänen etc. seriös abzuschätzen/zu berechnen sind. Letztere sind aber Teil der Umsetzung der Leitprojekte.

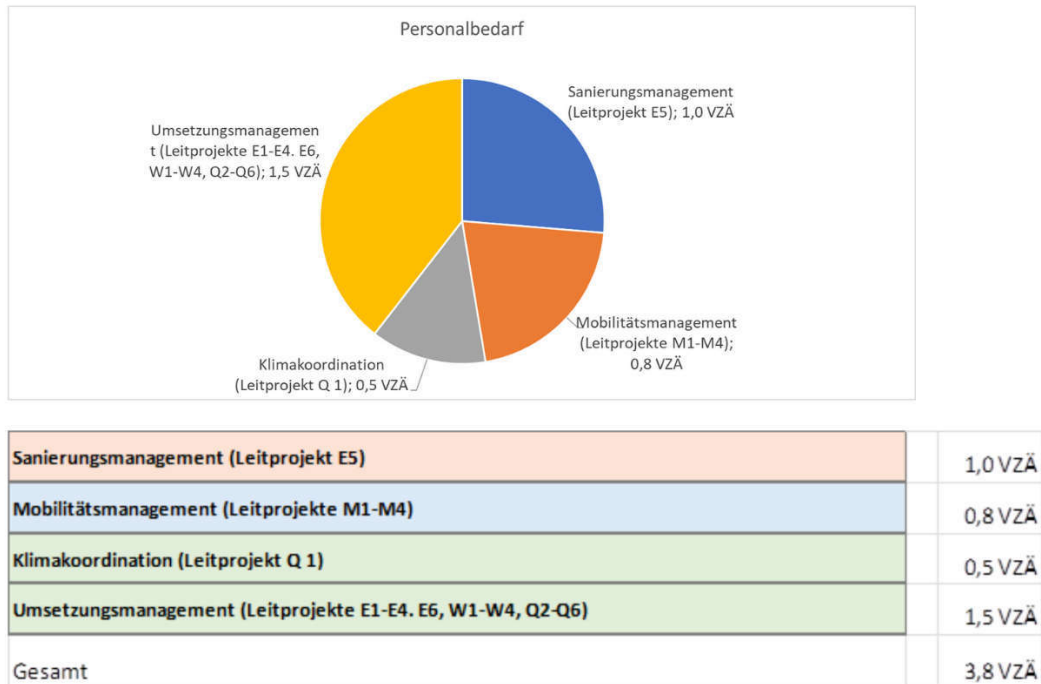


Abbildung 6: Gutachterliche Abschätzung des Personalaufwands zur Umsetzung der Leitprojekte

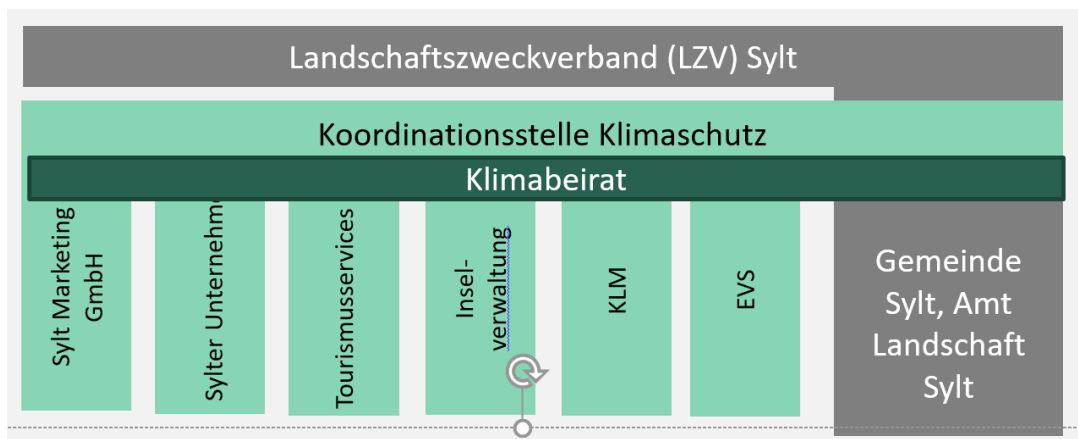


Abbildung 7: Organisationsstruktur auf Sylt

### 4.2 Controlling-Empfehlungen

Die wichtigste Aufgabe zur Erreichung der gesetzten Klimaziele ist die Fortschrittskontrolle. Kontinuierlich werden Zielerreichung und Zielkonformität sowie der Umsetzungsstand und die Effektivität der Leitprojekte geprüft und an sich veränderte gesellschaftliche, (förder-)politische, technische Rahmenbedingungen angepasst. Im Sinne von „Tue Gutes und rede darüber“ sind Erfolge in politischen Gremien sowie der Öffentlichkeit aufzuzeigen.

Die Fortschrittskontrolle erfolgt auf zwei Ebenen:

**Bottom-up:** Die Zielerreichung und Zielkonformität wird gesamtinsular durch die Fortschreibung der Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz (Endenergiebasierte Territorialbilanz nach BSKO-Standard) sowie daraus abgeleitete oder weitere geeignete Erfolgsindikatoren (CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einwohner, Strom-/Wärme Produktion mit erneuerbaren Energieträgern gemessen am Strom-/Wärmeverbrauch, Elektrofahrzeug-Quote etc.) gemessen. Da die Datenerhebung und -aufbereitung für die Erstellung aussagekräftiger Bilanzen vergleichsweise hoch ist und relevante Erfolge ohnehin erst mittelfristig zu erkennen sind, wird ein Bilanzierungsrhythmus von ca. 5 Jahren empfohlen.

**Top-down:** Eine engmaschigere Erfolgskontrolle erfolgt auf Ebene der Maßnahmen und Projekte. Sowohl qualitativ als auch quantitativ sollte jährlich über Umsetzungserfolge von Einzelmaßnahmen erfolgen und ggf. nachgesteuert werden. Dabei sind geeignete Indikatoren zu bilden wie THG-Vermeidungskosten, Zeitaufwand, Fördermittelquote, THG-Minderung je Maßnahmen etc.

Das Controlling ist idealerweise in einen PDCA-Zyklus (Plan-Do-Check-Act) eingebettet, wodurch eine fortlaufende Anpassung des Arbeitsprogramms erfolgt (siehe Abbildung 8).



*Abbildung 8: Der Ablauf eines typischen Energie- und Klimaschutzmanagementsystems nach PDCA-Zyklus (B.A.U.M. Consult 2022).*

Darüber hinaus sind aktuelle Entwicklungen auf Bundes- und Landespolitischer sowie rechtlicher Ebene, Fortschritte in der Technik, Förderprogramme aber auch auf Ebene der gesellschaftlichen Akzeptanz zu beobachten und mögliche neue Handlungsoptionen bei der Fortschreibung zu berücksichtigen. Die Leitprojekte Q 1: Gesamtinsulare Klimakoordination und Netzwerkmanagement und Q 4: Fortschrittskontrolle und Monitoring (Daten) zielen darauf ab eine langfristige Fortschrittskontrolle zu etablieren.

Mit dem vorliegenden Konzept wurden Arbeits-, Zeit- und Ressourcenpläne erstellt. Diese gilt es kontinuierlich fortzuschreiben.

### 4.3 Kommunikationsstrategie

Abbildung 9 veranschaulicht die Ebenen, auf denen der LZV bzw. die im LZV vertretenen Gemeinden im Klimaschutz Einfluss nehmen kann. Neben der direkten Einflussnahme auf die kommunalen Liegenschaften, kann sich der LZV für ein interkommunales Zusammenwirken einsetzen und politisch Einfluss nehmen. Eine Wirkung erzielt der LZV zudem als **Aktivator, Impulsgeber und Unterstützer**, indem er Angebote schafft, die bestehende Initiativen und motivierte Bürger:innen in ihren Vorhaben unterstützt und fördert.

Zu diesem Zweck fördert der LZV im Rahmen der Leitprojekte

- Q 2: LZV als Drehscheibe für neue Klimaschutzprojekte und
- W 4: Schaffung lokaler Klimaprojekte

künftig Initiativen, Organisationen, Vereine und lokale Unternehmen bei Projektideen im Sinne des Klimaschutzes.

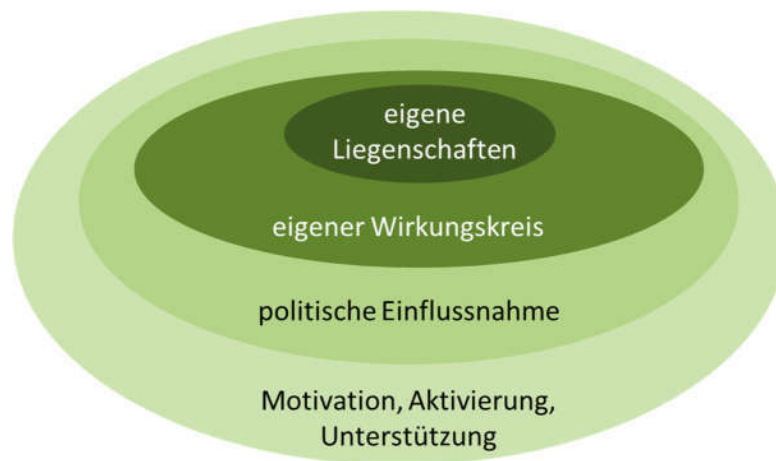


Abbildung 9: Schematische Darstellung der Handlungsmöglichkeiten des LZV (B.A.U.M. Consult 2022).