Absender:
CDU-Fraktion im Rat der Stadt

24-24242
Antrag (öffentlich)

Betreff:
Konkrete Maßnahmen statt abstrakter Konzepte - Treibhausgasneutralität 2045 durch effiziente und generationengerechte Maßnahmen

Empfänger:	*Datum:*
Stadt Braunschweig Der Oberbürgermeister	16.08.2024

Beratungsfolge:		*Status*
Umwelt- und Grünflächenausschuss (Vorberatung)	29.08.2024	Ö
Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (Vorberatung)	03.09.2024	Ö
Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (zur Kenntnis)	05.09.2024	Ö
Verwaltungsausschuss (Vorberatung)	10.09.2024	N
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)	17.09.2024	Ö

Beschlussvorschlag:
Die Ziele für die Treibhausgas-Reduktion in Braunschweig werden wie folgt neu festgesetzt:

1. Kommunale Verwaltung bis 2035 100 % Treibhausgasneutralität (vorbehaltlich der Umstellung der Fernwärme auf treibhausgasneutrale Versorgung)

2. Stadt Braunschweig insgesamt mindestens 80 % bis 2040 (bezogen auf 1990), vollständige Reduktion bis spätestens 2045 (vorbehaltlich der Umstellung der Fernwärme auf treibhausgasneutrale Versorgung)

Zur Erreichung dieser Ziele werden vorrangig zunächst die in der Begründung aufgeführten Maßnahmen umgesetzt.

Sachverhalt:
Bereits bei Diskussion und Beschluss des Integrierten Klimaschutzkonzepts 2.0 (IKSK 2.0, DS.-Nr. 22-18957) wurde vielfach kritisiert, dass das von der rot-grünen Ratsmehrheit gesetzte Ziel der Klimaneutralität in Braunschweig bis 2030 vollkommen illusorisch ist und nicht zu erreichen sein wird – die von der Verwaltung bislang vorgelegte Konzepte und Berichte bestätigen dies eindrucksvoll. Als CDU-Fraktion stehen wir immer für einen realistischen Ansatz auch beim Thema Klimaschutz. Darüber hinaus erweist es sich als richtig, einen besonderen Fokus auf die effizientesten Maßnahmen zu legen, um eine bestmögliche Auswirkung auf die Treibhausgasreduktion zu erreichen.

Schaut man auf die Europäische Union (EU) und in die weiteren politischen Ebenen, so finden sich unterschiedliche – allesamt realistischere – Reduktionsziele für Treibhausgas. So plant die EU bis 2030 eine Reduktion um 55 % bezogen auf das Jahr 1990 und strebt die komplette Treibhausgasneutralität für das Jahr 2050 an. Der Bund will für seine Verwaltung die Treibhausgasneutralität bis 2030 erreichen und strebt für dieses Zieljahr eine Reduktion um 65 % an, bis 2040 soll dann mindestens 88 % des Treibhausgasausstoßes wegfallen. Auch das Land Niedersachsen gibt für seine Verwaltung die Treibhausgasneutralität bis 2030 vor. Das gesamte Land Niedersachsen soll dann nach einer Reduktion um 80 % in 2030 im Jahr 2035 komplett CO_2-neutral sein.

Mit diesem Antrag sollen also rund zwei Jahre nach Beschluss des IKSK 2.0 auf Basis der von der Verwaltung selbst vorgelegten Zwischenergebnisse realistische Einsparziele beschlossen werden. Diese sind weiterhin ambitioniert und werden Verwaltung, Politik und

Öffentlichkeit Vieles abverlangen – aber sie sind erreichbar. Als CDU-Fraktion stehen wir aus Verantwortung für nachfolgende Generationen zur Treibhausgasneutralität in Braunschweig.

In der Diskussion zum IKSK 2.0 wurde ebenfalls bereits angeführt, dass die darin aufgeführten Maßnahmen nur bedingt geeignet sind, um die gesetzten Einsparziele zu erreichen. Im Folgenden werden daher weitere Maßnahmen genannt, welche uns die Treibhausgasneutralität erreichen lassen. Oberste Prämisse ist dabei, dass die Bereiche Wärme/Energie und Verkehr heute den größten Anteil an der Treibhausgasemission haben und folglich das höchste Potenzial für Einsparungen bieten:

1. Gebäudesanierungen im privaten Bereich

Durch eine proaktive Beratung aller nicht-städtischen Eigentümer über Energieeinsparmöglichkeiten sollen notwendige Gebäudesanierungen im privaten Bereich befördert werden. Dies soll mithilfe von Daten, die im Rahmen einer Wärmebildkamera-Befliegung des Stadtgebietes erhoben und den Eigentümern mit dem Angebot auf eine (kostenfreie) Energieberatung zur Verfügung gestellt werden, geschehen. Denn Treibhausgasneutralität lässt sich nicht allein durch städtisches Handeln erreichen, sondern aufgrund der dichten Bebauung in der Stadt nur durch das einzelne Handeln der jeweiligen Gebäudeeigentümer. Diese Thermografiebefliegung (vgl. CDU-Antrag zum Doppelhaushalt 2023/24, der zum Doppelhaushalt 2025/26 erneut eingebracht wird) des Stadtgebietes lokalisiert Wärmebrücken an den Dächern. Die so gewonnenen Daten werden aufbereitet und den nicht-städtischen Eigentümern gemeinsam mit dem Angebot einer kostenlosen Energieberatung durch die Stadt zur Verfügung gestellt. Das Angebot einer Energieberatung wird, wenn wahrgenommen, zu Energiesparmaßnahmen der nicht-städtischen Gebäudeeigentümer führen. Dieses kommunale Angebot einer Energieberatung ist schon alleine deswegen wichtig, weil das grüne Bundeswirtschaftsministerium die Förderung für Energieberatungen drastisch zusammengestrichen hat. In diesem Zusammenhang soll auch auf die Erhebung der städtischen Abwasserwärmepunkte, die sich für eine Abwasserwärmepumpe eignen, hingewiesen werden (erstellte Potentialanalyse aufgrund des CDU-Antrages mit der DS.-Nr. 22-18647).

2. Sanierung der städtischen Gebäude

Im Rahmen des Ziels bis 2035 die Treibhausgasneutralität der eigenen Verwaltung zu erwirken, soll über alternative Beschaffung – jeweils verbunden mit Energiespar-Contracting – die Sanierung der städtischen Liegenschaften erfolgen. Sowohl im Bund wie auch im Land haben die jeweiligen Gesetzgeber eigene Vorbild-Ziele für die jeweilige Verwaltung festgesetzt. Das jetzt im IKSK 2.0. festgelegte Ziel bis 2030 Treibhausgasneutralität auch in der Verwaltung herzustellen, ist angesichts der Tatsache, dass erst bis 2026 die kommunale Wärmeplanung fertiggestellt wird, nicht zu erreichen. Zumal viele städtische Gebäude über die Fernwärme von BS|Energy versorgt werden. Wann BS|Energy die Fernwärmeversorgung vollständig auf treibhausgasneutrale Versorgung umgestellt haben wird, steht in den Sternen. Die vorgegebene Sanierungsquote wird mit dem vorgeschlagenen Energiespar-Contracting erhöht. Der unternehmerische Partner garantiert der Stadt ein vor der Sanierung festgelegtes Energieeinsparniveau. Die Kosten hierfür zahlt die Stadt über einen langfristigen Wärmelieferungsvertrag mit dem Partner oder von ihm benannte Dritte ab. Ob dieses über PPP oder durch einen erweiterten Totalunternehmer geschieht, wird – analog zum CDU-Antrag 20-13696 (Jetzt wichtige Schulsanierungen auf den Weg bringen!) – vor dem jeweiligen Umsetzbeschluss festgelegt.

3. Ausbau der Elektromobilität

a) Konzessionsvertrag mit KOM|DIA vollständig ausschöpfen

Die im Rahmen des Konzessionsvertrages zum Ausbau der Elektroladepunkte mit KOM|DIA festgelegte Option über die Einrichtung weiterer 100 Ladepunkte wird sofort gezogen. Bisher ist ein stufenweiser Ausbau mit 200 Ladepunkten bis 2024, weiteren 200 Ladepunkten bis

2026 sowie der Option für weitere 100 Ladepunkte vorgesehen. Das sofortige Ziehen dieser Option ermöglicht eine bessere Abdeckung mit Ladepunkten, um die Elektromobilität zu stärken.

b) Neue Pilotprojekte

Gleichzeitig wird im Rahmen weiterer Pilotprojekte geprüft, welche weiteren Vergabeverfahren für weitere Ladepunkte bestehen. Neue Vergabeverfahren bedeuten dabei möglicherweise auch andere Anbieter und somit größeren Wettbewerb im Sinne der Nutzer. In den äußeren Stadtteilen sollen vorrangig die langsameren Ladepunkte (AC-Laden) angeboten werden, da dort mehr Stellfläche für Kfz vorhanden ist. Im Innenstadtbereich und im eng bebauten anliegenden Ringgebiet wird für diejenigen, die keine private Lademöglichkeit haben, vorrangig Schnellladen (DC-Laden) angeboten. Die bisherigen Mobilitäts-Hubs werden ergänzt durch Schnelllader, auch ein Projekt zur Einrichtung von Bordsteinladen soll ermöglicht werden. Momentan wird in Köln ein entsprechender Versuch durchgeführt (vgl. https://www.zdf.de/nachrichten/ratgeber/e-auto-ladebordstein-100.html, zuletzt eingesehen am 07.08.2024). Angestrebt wird die Ausdehnung auf das gesamte Stadtgebiet.

Allgemein ist zum Ausbau der Elektromobilität festzuhalten, dass die Kommune nur einen begrenzten Einfluss auf die erhöhte Akzeptanz und somit das größere Kaufinteresse hat. Wichtiger sind die Preisgestaltung der Anbieter sowie staatliche Förderungen. Hier ist es sicherlich hinderlich, dass das grüne Bundeswirtschaftsministerium die Förderung der E-Mobilität für private Haushalte komplett gestrichen hat. Und dennoch muss die Kommune diesen begrenzten Spielraum ausnutzen – durch den sinnvollen Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentliche Raum und kreativer neuer Ideen kann dies gelingen.

4. Interkommunaler Windenergiepark

Die Stadt Braunschweig ist Oberzentrum, also auch im Besitz eines großen Fachwissens und personeller Expertise innerhalb der Verwaltung, über die nicht jede umliegende Gemeinde verfügt. Aufgrund der Stadtgebietslage und der Vorranggebietsausweisung des Regionalverbandes werden jedoch vermutlich zukünftig keine weiteren Windenergieanlagen in Braunschweig errichtet. Der Flächenverbrauch für Freiflächen-Fotovoltaikanlagen wird zurzeit auf ca. 200 ha geschätzt (vgl. Freiflächen-Fotovoltaik-Konzept). Selbst mit dieser Fläche lässt sich der vor Ort erforderliche Elektrizitätsbedarf nicht decken – auch nicht mit der im IKSK 2.0 vorgesehenen zusätzlichen Erhöhung der Dachphotovoltaik um ein Erhebliches. Um Treibhausgasneutralität zu erreichen, ist bilanziell also Windkraft mit einzubeziehen. Hierzu kann beispielsweise eine kommunaleigene Gesellschaft unter Beteiligung weiterer Kommunen gegründet werden, die dann Betreiber des Windenergieparks werden. Die Erträge daraus kommen dann den beteiligten Kommunen zugute.

5. Reduzierung der Ladetarife

Es wird politisch auf eine Selbstverpflichtung von BS|Energy hingewirkt, die Ladetarife für alle Bürger auf die Höhe der Kosten des Grundversorgungstarifs für AC-Laden (langsameres Laden) zu begrenzen. Günstigere Kundentarife sind erwünscht. Denn bei der Frage, was für eine Art von Kraftfahrzeug angeschafft wird, handelt es sich auch um eine soziale: Während Gebäudeeigentümer über ihren kostengünstigeren Hausstromtarif (oder die eigene PV-Anlage auf dem Dach) laden können, können die meisten Mieter in der Regel nur an Ladesäulen zu den wesentlich teureren Ladetarifen laden. Wer im Bereich des Hausstromtarifs den Anbieter nicht mehr wechseln kann oder aus anderen Gründen aus der Wahlversorgung herausfällt, bekommt den Grundversorgungstarif. Aus diesem Grunde sollte sich der Ladetarif an diesem orientieren. Nicht zu vergessen ist, dass BS|Energy mit seinem Tochterunternehmen KOM|DIA für die Einrichtung der Ladepunkte eine öffentliche Förderung erhält. Die Verantwortung als örtlicher Energieversorger kann BS|Energy durch eine Orientierung der Ladetarife an den Grundversorgungstarifen wahrnehmen. Der aktuelle

Preis für die Grundversorgung bis 10.000 kWh/Jahresabnahme beträgt 38,91 Cent/kWh (https://www.bs-energy.de/wp-content/uploads/2024/01/BS_ENERGY_Preisblatt-GV-Strom.pdf, Stand 07.08.2024). Der aktuelle Preis für das reguläre (langsamere) AC-Laden an der Ladesäule von BS|Energy auf dem Stadtgebiet in Braunschweig beträgt 0,52 Cent/kWh und als BS-Stromkunde 0,49 Cent/kWh (https://www.bs-energy.de/produkte/elektromobilitaet/loewenladen/; zuletzt eingesehen am 07.08.2024).

6. Planungskapazitäten der Tiefbauverwaltung

Die Planungskapazitäten im Tiefbau werden von der Planung der Velorouten vorrangig und hauptsächlich auf die Planung des Ausbaus der Stadtbahn verschoben. Zum einen erfordert die Konzentration auf die effizientesten Maßnahmen vorrangig den Ausbau der Stadtbahn. Velorouten sind sehr planungs- und beteiligungsintensiv und richten sich in der Zielgruppe nicht an alle Bürger. Der Ausbau der Stadtbahn kommt hingegen allen Bürgern zugute. Im Bereich der Planung von Velorouten verbleibt nur noch eine marginale Planungskapazität. Die jetzige demographische Entwicklung mit der voranschreitenden Alterung der Gesellschaft erfordert zum anderen eine vorrangige Konzentration auf den weniger mobilen Teil der Bevölkerung und damit den ÖPNV im Bereich der Stadtbahn. Zu bedenken ist auch, dass es über die bereits bestehenden Straßen Möglichkeiten für Radfahrer zur Nutzung gibt, während es die ausgebaute Stadtbahn eben noch gar nicht gibt. Ein Ausbau der Velorouten unter Vernachlässigung des Stadtbahnausbaus führt damit zu einer nicht gerechtfertigten Vorzugsbehandlung für Radfahrer.

7. Klimafreundliche Logistik

Die Maßnahme 4.5 (Förderung von klimafreundlicher Logistik) aus dem IKSK 2.0 erhält die Priorität 1 und wird durch Pilotprojekte aus der vorhandenen branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie schnellstmöglich umgesetzt. Es ist völlig unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass angesichts des zu erwartenden Anstieges des Lieferverkehrs eine klimafreundliche Logistik bisher an letzter Stelle in den Planungen zum IKSK 2.0 steht. Dass immer mehr Gegenstände – selbst des alltäglichen Bedarfs – im Onlinehandel bestellt und nicht mehr selbst vor Ort eingekauft werden, ist eine Entwicklung, die sich auch nach Corona verstetigt und verstärkt hat. Verkehr entsteht eben nicht nur durch den motorisierten Individualverkehr, sondern in erheblichem Maße auch durch Lieferverkehr. Die entwickelte Roadmap zur Citylogistik im Rahmen der im Jahr 2018 in Auftrag gegebenen branchenübergreifenden Logistik- und Mobilitätsstudie ist vorrangig umzusetzen (vgl. hierzu die Mitteilung der Verwaltung mit der DS.-Nr. 21-17473). In anderen Städten laufen bereits seit längerem erfolgreiche Pilotprojekte, die auch in Braunschweig kurzfristig umgesetzt werden können. So sollte vor allem der Gütertransport in der Stadtbahn – wie in Karlsruhe – stärker in den Fokus genommen werden (vgl. das Pilotprojekt aus dem Landkreis Osnabrück: https://www.hs-osnabrueck.de/klimalogis/; zuletzt eingesehen am 09.08.2024 und aus Karlsruhe: https://www.polis-mobility.de/magazin/beitraege/karlsruher-stadtbahn-als-paketdienst.php; zuletzt eingesehen am 16.08.2024).

8. Retentionsflächen

Im Rahmen zukünftiger städtebaulicher Planungen von Plätzen werden großzügigere Retentionsflächen (Rückhalteflächen) für Starkregen- und Hochwasserereignisse vorgesehen. Die bisherigen Planungen im städtebaulichen Bereich nehmen zu wenig Rücksicht auf die Bildung von Retentionsflächen. Dies kann als erstes beim unter dem Arbeitstitel BOMA+ vorgestellten Projekt zur Planung der Flächen am Bohlweg zwischen dem Schlosscarree und dem Damm erfolgen.

9. Priorisierungen aus dem IKSK 2.0

Wie bereits im oberen Teil ausgeführt, müssen zunächst die Maßnahmen durchgeführt werden, welche die größten Effekte bei der Treibhausgasreduktion ergeben. Daher werden die im Klimaschutzkonzept 2.0 bereits enthaltenen Ziele – auch im Hinblick auf die

angespannten städtischen Finanzen – nach folgender Maßgabe umgesetzt: Für die einzelnen Bereiche werden nur noch die effizientesten Maßnahmen umgesetzt. Vorrangig entspricht dies den Maßnahmen, die kurzfristig ein relevantes THG-Minderungspotenzial haben (grundsätzlich alle mit Priorisierung 1; siehe IKSK 2.0). Dies beinhaltet jedoch zwei Ausnahmen: Zunächst sollte der komplette Themenblock Alltag aufgrund seines anzuzweifelnden Beitrags an der Reduktion des Treibhausgasausstoßes bis auf Weiteres komplett zurückgestellt werden. Und zum anderen ist die Förderung der Elektromobilität – schon alleine aufgrund der weiter oben gemachten Ausführungen – auf Priorität 1 zu setzen, die von Rot-Grün im Rahmen des Eckpunktebeschlusses zum IKSK 2.0 durchgedrückte Formulierung einer „Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs“ jedoch nicht weiter zu verfolgen. In diesem Zusammenhang wird der Stellenplan insbesondere im Umweltbereich dahingehend überprüft, wie Stellen für die Umweltberatung/Klimaschutz Konzepte abgebaut werden können, damit nur noch die effizienten Maßnahmen umgesetzt werden können, ohne dass weitere Konzepte erstellt werden. Die letzten drei Jahre haben gezeigt, dass die Tatsache und die Auswirkungen der Steigerung von Treibhausgasen sowie Reduktions- und Anpassungsmaßnahmen hinlänglich bekannt sind. Statt also weiteres Personal im konzeptionellen Bereich einzusetzen, soll dieses allein für das Umsetzen von Maßnahmen in allen anderen Verwaltungsbereichen der Stadt eingesetzt werden. Der Bereich „Klima“ hat sich schneller als gedacht von einer speziellen Aufgabe zu einer Querschnittsaufgabe für alle Verwaltungsbereiche der Stadt geändert.

Anlagen:
keine