

Betreff:

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

Organisationseinheit:

DEZERNAT VIII -Umwelt-, Stadtgrün-, Sport- und Hochbaudezernat

Datum:

16.09.2024

Beratungsfolge

Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

17.09.2024

Status

Ö

Sachverhalt:

Vorbemerkung:

Die vielfältigen Tätigkeiten der Verwaltung im Allgemeinen sowie des Klimaschutzmanagements im Speziellen sind klar an den realen Notwendigkeiten im Klimaschutz und den Unterstützungsbedarfen von Teilen der fachlich zuständigen Fachverwaltungen und Externen ausgerichtet. Konzeptionelle Grundlagenarbeit ist dabei von überaus großer Bedeutung für zielführendes Verwaltungshandeln.

Bereits zu der Drucksache 24-22841 „*Klimaschutzkonzept für die eigene Verwaltung*“, in der es um die neue gesetzliche Pflichtaufgabe eines Klimaschutzkonzeptes für die eigene Verwaltung (§ 18 NKlimaG) ging, machte die Verwaltung deutlich, dass die neue gesetzliche Aufgabe ein vertiefendes und somit das rahmengebende IKSK 2.0 ergänzendes Konzept zur Erreichung der Klimaneutralität der eigenen Verwaltung fordert. Dieses steht nicht im Widerspruch zum IKSK 2.0, sondern konkretisiert dieses in notwendiger Weise. Das IKSK 2.0 liefert wichtige Grundlagen, die mit den Zielen des NKlimaG in Synergie stehen, jedoch noch entsprechend zu erweitern sind.

Der Erarbeitungs- und spätere Koordinationsaufwand dieser Aufgabe wird vom Klimaschutzmanagement ohne die Bereitstellung der vom Land Niedersachsen hierfür vorgesehenen 2,0 Personalstellen erbracht. Der finanzielle Zuweisungsbescheid vom Land in Höhe von fast 238 T€ liegt für 2024 bereits vor und entlastet damit die Personalkosten der Stadt.

Neuestes Beispiel der vom Klimaschutzmanagement in erfolgreicher Federführung erdachten und umgesetzten Projekte ist die „Solarstrategie“, welche am 02.09 in Hannover als Leuchtturmprojekt im Rahmen der diesjährigen Preisverleihung des Niedersächsischen Klimaschutzpreises ausgezeichnet wurde.

Ein wichtiger Bestandteil dieser Strategie ist auch das Freiflächen-Photovoltaikkonzept (FF-PV). Dieses führt bereits aktuell zu einer erhöhten Nachfrage von FF-PV-Projektierern, von denen einige konkretes Interesse an der Umsetzung geäußert haben. Neue FF-PV-Anlagen würden mit ihrer Realisierung Investitionen und Gewerbesteuerabgaben in Millionenhöhe bedeuten. Auch die lokale Bevölkerung wird durch die Akzeptanzabgabe finanziell profitieren. Dieses Beispiel zeigt, wie konzeptionelle Arbeit gezielte Investitionen durch Externe ermöglicht und vorbereitet.

Umfangreiche Informationen zum Umsetzungsstand und den vielfältigen Maßnahmen der Verwaltung werden im ersten Jahresbericht zum IKSK 2.0 in Kürze den Gremien vorgelegt.

Dieses vorausgeschickt, nimmt die Verwaltung zum Antrag 24-24242 der CDU-Fraktion vom 16.08.2024 wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1. Gebäudesanierungen im privaten Bereich

Die Aussage, dass Treibhausgasneutralität sich nicht allein durch städtisches Handeln erreichen lässt, trifft zu.

Indes besteht nach hiesiger Auffassung kein Mangel an Beratungsmöglichkeiten. So bietet die Stadt Braunschweig kostenfreie Information und Beratung zu den Themen Energiesparen, Energieeffizienz und Erneuerbare Energien an. Weitere Beratungsmöglichkeiten bestehen bei der Verbraucherzentrale, der Handwerkskammer und den Energieversorgern.

Überdies gilt weiter die Einschätzung der Verwaltung, dass der Wissenszuwachs durch eine Thermografiebefliegung gegenüber den Gebäudeeigentümern oder Mietern bekannten Daten zum Energieverbrauch aus den jährlichen Abrechnungen als eher gering einzustufen ist und die damit verbundenen hohen Kosten und den Aufwand einer datenschutzkonformen Bereitstellung nicht rechtfertigen kann (vgl. 21-17368-01).

Die Verwaltung erachtet eine Mischung aus Information und konkreten Anreizen (bspw. steuerliche Vorteile durch die Ausweisung von Sanierungsgebieten oder die Etablierung von energieeffizienten Wärmenetzen) für die zentralen Grundlagen, um Gebäudesanierungen im privaten Bereich zu steigern. Beide Aspekte sind eng mit der kommunalen Wärmeplanung verknüpft, bzw. ergeben sich daraus. Die Ergebnisse der kommunalen Wärmeplanung gehen weit über die genannte Einzelidee einer Abwasserwärmenutzung hinaus, welche für sich allein genommen kein ausreichendes Potential hat, um für Braunschweig einen großen Betrag zur Dekarbonisierung zu leisten.

Zu Punkt 2. Sanierung der städtischen Gebäude

Um die energetische Situation der städtischen Gebäude zu verbessern, verfolgt die Hochbauverwaltung verschiedene Strategien. Hierzu zählen der Umstieg von Erdgas auf Fernwärme, die Berücksichtigung von Energiestandards bei Neubau und Sanierung oder stärkere Aktivitäten bei der Dach- und Fassadenbegrünung. Hierfür kann aufgrund des Beschlusses des IKSK 2.0 zusätzliches Personal eingesetzt werden.

Durch den Umstieg der Wärmeversorgung von städtischen Liegenschaften auf Fernwärme werden Treibhausgasemissionen reduziert. Der Verbrauch von elektrischer Energie sinkt beispielsweise durch die Umstellung auf energieeffiziente Beleuchtung. Mithilfe energetischer Sanierungen in aktuellen und zukünftigen Projekten reduziert sich der Energiebedarf in städtischen Gebäuden, so dass grundsätzlich auch unabhängig vom Einsatz des Energieträgers eine Senkung der Treibhausgasemissionen erreicht werden kann. Exemplarische energetische Sanierungen sind dabei Erneuerungen von Fassaden mit Einbringen von Dämmmaterial und Austausch von Fenstern sowie Dämmung von Anlagenkomponenten zur Minimierung der Energieverluste. Mit der sukzessiven Umsetzung des hydraulischen Abgleichs in städtischen Liegenschaften steigt das Wohlbefinden der Gebäudenutzenden mit gleichzeitiger Verringerung des Energieverbrauchs. Ferner werden durch Anpassung von Betriebsparameter der Gebäudeleittechnik Energieeinsparungen fortlaufend generiert.

Eine grundlegende Ausrichtung der Gebäudesanierung erfolgt auch im Rahmen des Konzeptes zur THG-neutralen Verwaltung (vgl. oben), welches gemeinsam zwischen FB 65 und FB 68 abgestimmt wird. Energieeffizienzmaßnahmen sind hierbei grundsätzlich geeignete Strategien.

Die Kernverwaltung trägt allerdings nur ca. 3% zu den gesamtstädtischen THG-Emissionen bei.

Zu Punkt 3. Ausbau der Elektromobilität

a) Konzessionsvertrag mit KOM|DIA vollständig ausschöpfen

Die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wird in Braunschweig gemeinsam mit der KOM|DIA (BS|ENERGY) als Konzessionärin kontinuierlich ausgebaut. Seit Projektbeginn Mitte 2022 wurden 166 Ladepunkte (LP) (Stand Ende August 2024) in Betrieb genommen. Zudem sind 16 LP in der Errichtung und weitere 88 LP befinden sich in der Planungsphase zur Errichtung durch die KOM|DIA. Hinzu kommen weitere Ladeangebote im halböffentlichen oder privaten Bereich sowohl durch die KOM|DIA als auch durch Dritte.

Derzeit sind im öffentlichen und halböffentlichen Raum laut Bundesnetzagentur insgesamt über 550 LP im Stadtgebiet verfügbar. Mit der zweiten Phase zum Konzessionsvertrag folgen im öffentlichen Raum mindestens 200 weitere LP bis 2026.

KOM|DIA und die Verwaltung sind bestrebt, die LP schneller zu errichten, als der Vertrag dies vorsieht. Aktuell läuft der Arbeitsprozess kontinuierlich und ohne Pause. Sofern nach dem zweiten Aufbauzyklus der Bedarf gesehen wird, wird die Verwaltung die Option auf die 100 weiteren LP ziehen.

Der Ausbau der Elektromobilität bleibt allerdings überwiegend eine private Angelegenheit, da nur etwa 10% aller Ladevorgänge im öffentlichen Raum stattfinden. So ist die Marktverfügbarkeit wirtschaftlich attraktiver Angebote ein deutlich größeres Hemmnis als die verfügbare Ladeinfrastruktur. Im Juli 2024 wurden in Deutschland 30.762 Elektroautos neu zugelassen, das sind 12,9 Prozent aller Neuzulassungen. Im Vergleich zu Juli 2023 ist die Zahl der elektrischen Neuzulassungen um 36,8 Prozent gesunken.

b) Neue Pilotprojekte

KOM|DIA und die Verwaltung prüfen regelmäßig mögliche neue Pilotprojekte innerhalb der Konzession und andere Formen der Lademöglichkeiten. Beispielsweise wird derzeit gemeinsam ein „Ladebordstein“ geprüft. Darüber hinaus startet BS|ENERGY aktuell mit einem vom Bund geförderten Pilotprojekt zur Erprobung von bidirektionalem Laden.

Ende August 2024 wurden gemeinsam mit ubitricity (Shell Group) im Rahmen eines Pilotprojektes 17 sogenannte Laternenlader im Stadtgebiet in Betrieb genommen.

Grundsätzlich wurde der Konzessionsvertrag so geschlossen, dass der Anlage von Ladepunkten im öffentlichen Raum durch Dritte immer von der KOM|DIA zugestimmt werden muss. Dieses verhindert, dass nur die wettbewerbslich interessanten Standorte ausgebaut werden und z. B. in Außenbezirken mit weniger Ladebedarf keine Infrastruktur aufgebaut wird.

Wie im Antrag richtigerweise hervorgehoben wird, sind kommunale Spielräume begrenzt. Das Klimaschutzmanagement hat daher eine Arbeitsgruppe eingerichtet, um Parkplatz PV-Projekte zu befördern.

Zu Punkt 4. Interkommunaler Windenergiepark

Aktuell wird zum Jahreswechsel der Start eines Genehmigungsverfahrens nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz zum Repowering der bestehenden Windenergieanlagen am Standort Geitelder Berg erwartet. Die Vorbereitungen zur Antragstellung laufen, es wird lediglich noch auf die angekündigte Gesetzgebungserleichterung bzgl. der Grundzüge der Planung gewartet.

Die Zuständigkeit für die Ausweisung neuer Gebiete liegt beim Regionalverband, welcher hier bereits aktiv ist und Ausbauziele sowie Fristen durch das Land bereits vorgegeben bekommen hat.

Eine finanzielle Beteiligung der Gemeinden an den Erlösen aus neuen Windkraftanlagen ist bereits gesetzlich geregelt.

Zu Punkt 5. Reduzierung der Ladetarife

Stellungnahme KOM|DIA / BS|ENERGY: „Eine direkte Anlehnung der Ladestrompreise an die Grundversorgung im Strom ist nicht möglich. Beim Betrieb der Ladeinfrastruktur fallen neben dem reinen Strombezug weitere Kosten an, die im Ladestrompreis berücksichtigt werden müssen.

Die Preiskalkulation beinhaltet neben dem reinen Strombezug von 100 prozentigem Naturstrom auch den Eigenverbrauch der Ladestation von bis zu 10 Prozent. Weitere Kosten für den Betrieb sind das genutzte Backend und Abrechnung der Ladevorgänge, regelmäßige Wartung der Anlagen, Aufrechterhaltung des Störungsdienstes und Reparaturkosten inkl. der Ersatzbeschaffung.

Zusätzlich müssen die Preise auch die Investitionskosten berücksichtigen, wozu die Beschaffung der Ladeinfrastruktur ebenso wie die notwendigen Arbeiten zu Ihrer Errichtung und Inbetriebsetzung zählen. Die Förderung einzelner Stationen mindert die Investitionskosten nur teilweise.

Im Vergleich zu den meisten Wettbewerbern zählen die Preise für den BS|ENERGY Ladetarif „Löwenladen“ zu den günstigsten an den von BS|ENERGY betriebenen Ladestationen.“

Zu Punkt 6. Planungskapazitäten der Tiefbauverwaltung

Nahezu alle Projekte der Tiefbauverwaltung bedürfen einer intensiven Abstimmung mit unterschiedlichen Fachbereichen (u. a. Feuerwehr), Anwohnenden, Behindertenbeirat oder weiteren Betroffenen. Somit sind sowohl Veloroutenplanungen als auch Stadtbahnplanungen – ebenso wie viele weitere, vor allem innerstädtische Projekte – sehr planungs- und beteiligungsintensiv. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass mit steigender Streckenlänge der Planungen die Anzahl an Betroffenheiten zunimmt.

Die Prioritätensetzung der Planungsprojekte orientiert sich nicht an einer möglichst geringen Anzahl an Konflikten, sondern am Zustand der Straßen, an Synergien mit Maßnahmen der SE|BS oder BSVG sowie an Planungsaufträgen und Prioritätensetzungen aus der Politik.

Zu Punkt 7. Klimafreundliche Logistik

In Zusammenarbeit der Braunschweig Zukunft GmbH mit dem Fachbereich 66 der Stadt Braunschweig konnte jüngst die Initiierung einer Dialogplattform für die Innenstadtlogistik beauftragt werden, das als empfohlene Maßnahme aus der Mobilitäts- und Logistikstudie hervorgeht. Hierbei wird in Zusammenarbeit mit der Unternehmensberatung KE-Consult aus Köln, der Autorin der Mobilitäts- und Logistikstudie, ein Rahmen geschaffen, in dem relevante Akteure aus Braunschweig zusammenkommen und sich zur Entwicklung klimafreundlicher Logistik in der Innenstadt austauschen. Ziel ist es, eine möglichst effiziente Gestaltung des Lieferverkehrs in Braunschweig zu gewährleisten, in der die Bedürfnisse aller beteiligten Akteure bestmöglich berücksichtigt werden können. Im November findet hierfür der Kick-Off-Termin statt. Anschließend wird es zwei offene Dialogplattformen geben zu den Themen Paketstationen und Mikro-Depots. Zu beiden Dialogplattformen werden u.a. Vertreter von Lieferdiensten, Immobilieneigentümer und Vertreter des Handels eingeladen, um sich zu konkreten Bedarfen auszutauschen und klimaneutrale Liefertooptionen zu beraten. Im Rahmen der Dialoge wird insbesondere im Vordergrund stehen, welche Bedarfe für die

Lieferlogistik bestehen, welche Maßnahmen bereits kurzfristig umgesetzt und welche Pilotprojekte gestartet werden können.

Richtigerweise wirkt sich die zunehmende Bedeutung des Onlinehandels entsprechend auf den Lieferverkehr aus. Die größte Herausforderung liegt hier in der Abwicklung der letzten Meile. Durch Umsetzung von Maßnahmen aus der „Logistik- und Mobilitätsstudie“ können Entlastungswirkungen hervorgehen, die zu einer Reduzierung von Verkehren in der Innenstadt beitragen. Ziel ist es, eine möglichst effiziente Gestaltung des Lieferverkehrs in Braunschweig zu gewährleisten, in der die Bedürfnisse aller beteiligten Akteure bestmöglich berücksichtigt werden können. Beginnend mit der bereits kommunizierten Initialisierung einer Dialogplattform wird der intensive Austausch mit beteiligten Akteuren noch in diesem Jahr gestartet, um gemeinsam die bestmöglichen Umsetzungslösungen zu erarbeiten.

Die Priorisierung wurde bei allen Maßnahmen im IKS 2.0 aufgrund von Abwägungen einzelner Faktoren wie den realen THG-Einsparpotenzial oder der kommunalen Beeinflussbarkeit vorgenommen. Grundsätzlich liegt der Verkehrsanteil der KEP-Dienste (Kurier-, Express-, Paket-Dienste) am Gesamtverkehr in der Innenstadt bei etwa 9 Prozent. Der Anteil der eindeutig als KEP-Verkehre (Kurier-, Express-, Paketlieferdienste) identifizierte Fahrzeuge liegt dabei bei etwa 3 Prozent in der Innenstadt. Gesamtstädtisch dürfte sie deutlich darunter liegen. Der Anteil der KEP-Dienste am gesamten THG-Ausstoß der Stadt Braunschweig ist daher eher als gering einzuschätzen.

Zu Punkt 8. Retentionsflächen

Grundsätzlich ist es möglich, dass die Belange des Starkregen- und Hochwasserschutzes im Projekt BOMA+ betrachtet und entsprechende Maßnahmen unter Berücksichtigung der innerstädtischen zentralen Lage entsprechend herausgearbeitet werden.

Im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs könnten auf Grundlage des fertiggestellten Mobilitätsentwicklungsplans potentiell freiwerdende Verkehrsflächen nach Prüfung (z. B. hinsichtlich Leitungslagen, Bestandstiefgarage) durch Entsiegelung/Begrünung oder durch den Einbau unterirdischer Zisternen zur Retention berücksichtigt werden. Das Regenwasser könnte auch bereits lokal am Gebäude über die Ausbildung von Grün- und Retentionsdächer gespeichert und durch Verdunstung zeitverzögert abgegeben werden. Letzteres ist im hochbaulichen Teil zu prüfen.

An dieser Stelle im Stadtgefüge, wo auch zukünftig u. a. stark frequentierte öffentliche Räume entstehen, sind Maßnahmen wie herkömmliche Mulden und Retentionsbecken schwer vorstellbar. Adäquate Gestaltungsvorschläge und Maßnahmen wird in Ansätzen der Wettbewerb aufzeigen, dessen städtebaulicher Teil in Zusammenarbeit mit LandschaftsplanerInnen erfolgt.

Bei dieser wichtigen Maßnahme handelt es sich nicht um eine Klimaschutzmaßnahme, sondern um eine solche aus dem Themenbereich Klimawandelanpassung. Durch die umweltplanerische Vorarbeit z. B. im Bezug zu Starkregenanalysen und Hochwasserberechnungen berücksichtigt die Verwaltung bei aktuellen Planungen im Städtebau wie auch bei Einzelvorhaben wie z. B. IGS Wendenring, diese Informationen um den neuen Herausforderungen wie Starkregenereignissen gerecht zu werden. Diese Umweltinformationen inkl. Handlungsempfehlungen sind auch öffentlich auf der Homepage der Stadt verfügbar.

Zu Punkt 9. Priorisierungen aus dem IKS 2.0

Wie bereits erwähnt, ist die Prioritätensetzung als Teil des Beschlusses des IKS 2.0 mehrheitlich beschlossen. Aus der vorgebrachten Argumentation ergeben sich keine Gründe für eine Abweichung von der beschlossenen Prioritätensetzung.

Herlitschke

Anlage/n:

keine