

Stadt Brandenburg an der Havel
DER OBERBÜRGERMEISTER

Stadt Brandenburg an der Havel · 14767 Brandenburg an der Havel

An die Mitglieder
der Stadtverordnetenversammlung
der Stadt Brandenburg an der Havel

**SVV Anfrage Nr. 190/2019 der Fraktion Die Linke
zu klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre Anfrage vom 26.06. 2019 beantworte ich wie folgt:

„Wie den Medien zu entnehmen ist, gehen deutschlandweit Kommunen im Klimaschutz als gutes Beispiel voran: Sie diskutieren Klimaschutzziele, gehen Selbstverpflichtungen zur Minderung ihrer Treibhausgasemissionen ein und erstellen Klimaschutzkonzepte. Längst wird Klimaschutz nicht mehr nur als Herausforderung, sondern auch als Chance begriffen, dauerhaft Energiekosten zu senken und so den Finanzhaushalt zu entlasten.“

Die Stadt Brandenburg an der Havel macht hier keine Ausnahme. Das Klimaschutzkonzept der Stadt wurde im Jahr 2016 unter öffentlicher Beteiligung erarbeitet und im März 2017 per Beschluss 022/2017 als Handlungsgrundlage für die Verwaltung beschlossen. Seither verfolgt die Verwaltung den Handlungsauftrag, in insgesamt acht Handlungsfeldern maßgebliche Fortschritte in der Vermeidung von CO₂ Emissionen zu erzielen. Zum Bearbeitungsstand nach einzelnen Handlungsfeldern des integrierten Klimaschutz- und Energiekonzepts verweise ich auch auf meine Antwort zur Anfrage 266/2018. Die Stadt macht dabei im Rahmen des haushalterisch Möglichen von Förderangeboten des Landes und des Bundes Gebrauch.

Der Handlungsspielraum der Stadt erstreckt sich auf insgesamt drei sehr verschiedene Tätigkeitsbereiche: 1.) Energiesparmaßnahmen im Zusammenhang mit der eigenen Tätigkeit der Stadtverwaltung und ihren unmittelbaren Zuständigkeiten, 2.) Öffentliche Infrastrukturmaßnahmen sowie 3.) Koordinierung und Beratung Dritter, darunter private

AUSKUNFT ERTEILT
Stadt Brandenburg an der Havel
Der Oberbürgermeister

Steffen Scheller

Altstädtischer Markt 10
Zimmer 103
14770 Brandenburg an der Havel

Tel.: (03381) 58 70 01
Fax: (03381) 58 70 04
E-Mail: oberbuergermeister@stadt-brandenburg.de
Im Impressum auf www.stadt-brandenburg.de
ist der elektronische Schriftverkehr geregelt.

UNSER ZEICHEN (bitte stets angeben)
VI-60

IHR ZEICHEN / SCHREIBEN VOM

DATUM

01.08.2019

BANKVERBINDUNGEN
Mittelbrandenburgische Sparkasse
IBAN. DE55160500003611660026
BIC. WELADED1PMB

Brandenburger Bank
IBAN. DE81160620730000505560
BIC. GENODEF1BRB

Postbank Berlin
IBAN. DE65100100100651819109
BIC. PBNKDEFF100

Steuernummer. 048/144/00560
Gläubiger-Id-Nr.
DE13ZZZ00000018553



www.stadt-brandenburg.de
Hinweise zur Datenverarbeitung
erhalten Sie im Bürgerservice
oder finden Sie auf www.stadt-brandenburg.de/datenschutz

Bauherren aber auch Abstimmungen mit Wohnungsunternehmen.

Dabei spielen die klimapolitischen Zielsetzungen selbst eine ebenso große Rolle wie deren wirtschaftliche Umsetzbarkeit. Ökonomisch tragfähigen Projekten wird dabei unbedingt der Vorzug vor zwar wünschenswerten, aber nicht wirtschaftlich tragfähigen Projekten eingeräumt. Manchmal lässt sich die Rentabilität auch nur über eine Förderung herstellen.

1. Welche Diskussionsrunden/ Gremien gibt es aktuell innerhalb der Stadtverwaltung, die sich mit dieser Thematik beschäftigen?

Zu den aktuellen, aus den Handlungsfeldern des Klimaschutzkonzeptes abgeleiteten Projekten gibt es unterschiedliche Abstimmungsmechanismen mit jeweils sehr konkreten Zielsetzungen. Diese überschneiden sich z.T. in der personellen Zusammensetzung. Hauptakteure sind die Stadtverwaltung mit verschiedenen Dienststellen, die Stadtwerke sowie Wohnungsunternehmen. Folgende Projektgruppen gibt es aktuell:

Elektromobilitätskonzept

Hierzu gibt es ein Steuerungsgremium für das Gesamtprojekt, in dem alle relevanten Akteure in allerdings längeren Abständen zusammentreffen. Dazu gehören verwaltungsseitig die Fachgruppen Straßen und Brücken (Verkehrsplanung), Stadtentwicklung, Straßenverkehrsbehörde, Verwaltungsdienste, Tourismus und Stadtmarketing sowie die Stadtwerke Brandenburg StWB und der Auftragnehmer Mobilitätswerk GmbH.

Das Elektromobilitätskonzept ist ein, durch die ILB aus EU Mitteln des RENplus Programms gefördertes Projekt. Es wurde Ende 2018 beauftragt und wird im 3. Quartal 2019 abgeschlossen. Hauptthemen sind die Elektrifizierung individueller Mobilität sowie die dafür erforderliche Ladeinfrastruktur. Auch im öffentlichen Mobilitätssektor spielt die Elektrifizierung eine Rolle genauso wie für den Wirtschaftsverkehr, die Paketlogistik und möglicherweise deren Bündelung. Und schließlich werden im Rahmen dieses Konzepts die Konsequenzen der Elektrifizierung des Mobilitätssektors für lokale Elektrizitätsnetze abgeschätzt.

Ladeinfrastruktur

Eine erste Grundausstattung mit 15 Ladesäulen und 30 Ladepunkten wurde zwischen den Akteuren – Verkehrsplanung, Stadtentwicklung und Stadtwerken - abgestimmt. Für die Umsetzung dieses Konzepts wurde durch die Stadtwerke ein Förderantrag auf EU-Mittel aus dem RENplus Programm gestellt. Die Umsetzung wird voraussichtlich noch 2019 begonnen und 2020 abgeschlossen.

Elektromobilität und Wohnungsunternehmen

Der sehr hohe Anteil von Mieterhaushalten in der Stadt Brandenburg erfordert die Mitwirkung der Wohnungsunternehmen bei der Bereitstellung weiterer Ladeinfrastruktur. Private Grundstückseigentümer installieren Lademöglichkeiten in der Regel mit dem Kauf des ersten Elektroautos. Mieterhaushalte haben diese Möglichkeit nicht und zugleich ist es unmöglich, für alle Mieterhaushalte öffentliche Ladeinfrastruktur vorzuhalten. Einzelne Wohnungsunternehmen haben bereits ihre Bereitschaft erklärt, zunächst in der Einfüh-

rungsphase für Elektromobilität durch Bereitstellung von Stellplätzen oder finanziellen Mitteln mitzuwirken und die spätere Mitwirkung vom Erfolg der Maßnahmen abhängig zu machen.

Öffentliche Fahrzeugflotten und Carsharing

Hier laufen verschiedene Entwicklungslinien zusammen. Einerseits ist die Bündelung von Beschaffung und Betrieb des öffentlichen Fuhrparks bei der Stadtverwaltung und ihrer angegliederten Unternehmen bei gleichzeitiger Umstellung auf Elektroantrieb ein zentrales Thema. Andererseits wurde bereits bei der Vorbereitung des Elektromobilitätskonzepts die Idee formuliert, öffentliche Fuhrparks der Öffentlichkeit im Wege des Carsharing zugänglich zu machen, wenn die Fahrzeuge nach Dienstschluss und am Wochenende nicht genutzt werden. Kernidee war es, Bürgern die Möglichkeit zu geben, Elektroautos auszuprobieren, um sich ggf. später selbst eins zu kaufen. Wesentliche weitere Zielsetzungen sind Kostensenkungen für die Stadt und die Ermöglichung bedarfsgerechter Mobilität für die Bürger der Stadt. Den Autobesatz in der Stadt niedrig zu halten und bestenfalls weiter zu reduzieren, ist das Ziel der Stadtentwicklung.

Lichtkonzept

Straßenbeleuchtung ist ein wichtiger Kostenfaktor im Aufgabenportfolio der Stadt und zugleich ein maßgeblicher Sicherheitsfaktor. Gleichzeitig bestimmt das Licht im öffentlichen Raum über die Wahrnehmung der Stadt.

Mit dem Lichtkonzept erarbeitet die Verwaltung einen Fahrplan zur Überholung der inzwischen technisch und tatsächlich überalterten Lichanlage. Der Abschluss des Projekts wird noch in 2019 erwartet. Da die zentralen Erkenntnisse über den Umfang erzielbarer Einsparungen bereits vorliegen und der dafür notwendige Aufwand bekannt ist, beabsichtigt die Verwaltung noch im dritten Quartal Mittel im Umfang von 240.000 € aus dem RENplus Programm des Landes für Teilüberholung der Stadtbeleuchtung in 2020 zu beantragen. Das Projekt ist haushalterisch untersetzt. Auch das Lichtkonzept selbst wird im Rahmen dieses Programms zu 80 % aus EU-Mitteln gefördert.

2. ***Welche klimapolitischen Ziele hat sich die Stadtverwaltung selbstverpflichtend gesteckt und wo/ wie sind diese dokumentiert? (Bitte mit Hinweis auf genaue Quelle zur Datenbeschaffung)?***

Die klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Brandenburg an der Havel sind im integrierten Klimaschutz- und Energiekonzept ab Seite 101 detailliert ausformuliert. Das Klimaschutzkonzept ist ebenso wie der SVV-Beschluss über den nachfolgenden Link öffentlich auf der *website* der Stadt erreichbar:

<https://www.stadt-brandenburg.de/leben/stadtplanung/klimaschutz/klimaschutzkonzept/>

3. Wieviel CO₂ wird durch die Kommune jährlich verursacht (wenn bisher erhoben) und auf wieviel soll dieser Wert gesenkt werden?

Im letzten Bilanzjahr des Klimaschutzkonzepts 2014 wurden in der Stadt Brandenburg 471.433 Tonnen CO₂ emittiert. In dieser Emissionssumme sind nicht diejenigen Emissionen von Anlagen enthalten, die dem europäischen Emissionshandel unterfallen (sog. EU-ETS Anlagen). Sie werden der Bundesbilanz zugerechnet. In Brandenburg an der Havel betrifft dies drei Anlagen: das Stahlwerk, das Bahnstromkraftwerk Kirchmöser und das Kraftwerk Upstallstraße. Sie allein emittierten im Bilanzjahr 2014 453.558 Tonnen CO₂ – fast genau soviel, wie die ganze übrige Stadt – und führten folglich fast zu einer Verdoppelung der pro-Person-Emissionen von 6,6 Tonnen auf 13 Tonnen jährlich. Das Bundesmittel war im selben Jahr knapp unter 10 Tonnen pro Person.

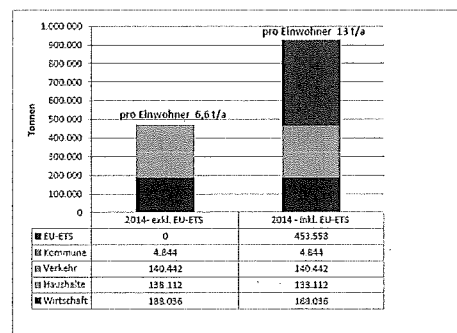


Abbildung 25: CO₂-Emissionen nach Sektoren, inkl. und exkl. EU-ETS Anlagen – Quelle: eigene Berechnungen

Die Zielsetzungen der Stadt Brandenburg an der Havel orientieren sich am europäischen Rahmen und natürlich an den Zielsetzungen der Bundesregierung, bis 2050 eine Emissionsminderung um mindestens 80 % zu erzielen, idealer Weise aber 95 % - im Vergleich zu 1990. Für die Stadt Brandenburg an der Havel liegen keine zuverlässigen Emissionswerte für 1990 vor, Sie dürften grob überschlägig bei weit oberhalb von 600.000 t p.a. gelegen haben. Ein Zielszenario, dass Gesamtemissionen in der Größenordnung von rund 120.000 t p.a. (ohne EU-ETS Anlagen) vorsieht, kann daher als plausibel angesehen werden und ist größenordnungsmäßig im Einklang mit der Zielsetzung der Stadt, bis 2050 eine CO₂ Emission von ca. 1,7 t pro Person zu erreichen (KSK, Seite 79).

4. Wie werden diese spezifischen Ziele umgesetzt?

Die Globalziele zur Emissionsminderung entziehen sich leider einer direkten „Umsetzung“ durch die Stadt, denn es reicht nicht aus, eine Reihe von Investitionsvorhaben zu definieren, um diese Ziele zu erreichen. Die Stadtverwaltung selbst verursacht durch ihre Geschäftstätigkeit nur ca. 1 % der Gesamtemissionen der Stadt. Nur innerhalb dieses einen Prozents gibt es eine unmittelbare und direkte Zuständigkeit der Stadtverwaltung. Innerhalb dieser direkten Verantwortung sind wiederum zwei (kostenintensive) Handlungsfelder erkennbar, nämlich die öffentliche Beleuchtung und der Betrieb öffentlicher Gebäude.

Im großen Zusammenhang können zwei inhaltliche Schwerpunkte identifiziert werden:

- Hauptbestandteil jeglicher Emissionsminderungsstrategie ist die Reduzierung des Energieverbrauchs.
- Der zweite Schwerpunkt ist die möglichst weitgehende Bereitstellung des verbleibenden Energiebedarfs aus erneuerbaren Quellen.

Würde der Energieverbrauch halbiert und der verbleibende Bedarf zu mindestens der Hälfte aus erneuerbaren Energien gedeckt, wäre das Ziel fast erreicht.

Insbesondere der zweite Schwerpunkt ist jedoch eine Leistung, die innerhalb des überörtlichen Energiesystems erbracht werden muss, z.B. durch weitere Erhöhung des Windstromanteils oder durch Nutzung industrieller Abwärme in Wärmenetzen.

So wird das Projekt der Stadtwerke, Abwärme aus der Müllverbrennungsanlage Premnitz ins örtliche Fernwärmenetz einzuspeisen allein eine Minderung um fast 15 % bewirken, bzw. die pro-Person-Emissionen um fast eine Tonne senken. Das wäre ein sehr substanzieller Beitrag zur Emissionsminderung in Brandenburg an der Havel. Hier kann die Stadt als Hauptgesellschafter ihrer Stadtwerke an den notwendigen Umstellungsprozessen im Bereich der Infrastrukturbereitstellung maßgeblich mitwirken.

In ihrer eigenen Zuständigkeit und als Hauptgesellschafter der Stadtwerke macht die Stadt große Fortschritte bei der Emissionsminderung. Inzwischen wird an die Haushalte nur noch emissionsfreier Strom geliefert.

Klimapolitisch und zugleich wirtschaftlich sehr erfolgreich ist auch das Projekt „unterbrechungsfreie Spannungsversorgung des Rechenzentrums der Stadt (USV)“ verlaufen. Umgangssprachlich als „Notstromversorgung“ bezeichnet, dient eine USV der Aufrechterhaltung des Betriebes kritischer Prozesse im Rechenzentrum bei Stromausfall. Der Zuwendungsbescheid für das Projekt wurde inzwischen durch den Projektträger Jülich (PtJ) erteilt. Durch die Erneuerung der USV wird deren Stromverbrauch ebenso, wie der Kühlbedarf um fast 2/3 gesenkt (genau 64,5 %), CO₂ Emissionen von ca. 10 Tonnen jährlich vermieden und Betriebskosten i.H. von ca. 5.000 € jährlich eingespart. Die Gesamtkosten betragen gerundet 27.700 €, die Förderung 50 % davon.

Schwieriger gestaltet sich die Reduzierung von CO₂ Emissionen in solchen Feldern, in denen keine direkte Zuständigkeit besteht. Im Bereich der privaten Gebäude wird die energetische Sanierung mit großer Wahrscheinlichkeit langsamer voranschreiten, als von der Bundesregierung erwünscht, weil die Sanierungsgeschwindigkeit in den vergangenen 25 Jahren mit durchschnittlich 3 % p.a. sehr hoch war. Der Gebäudebestand ist praktisch jetzt durchsaniert. Insoweit ist es wenig plausibel, eine weiterhin hohe Sanierungsquote bis 2050 zu erwarten.

Dessen ungeachtet werden in der Bauverwaltung Beratungsgespräche mit Bauherren geführt, um die Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des bafa und der KfW vorzustellen. Förderkredite und direkte Projektförderung sind überzeugende Argumente, private Investitionsentscheidungen zu Gunsten nachhaltiger und klimaverträglicher Gebäudesanierung zu treffen. Die Beratungskontakte werden von Dienststellen mit Erstkontakt zu Bauherren an den Klimaschutzbeauftragten vermittelt.

Das bundesweit problematischste Handlungsfeld bleibt der Mobilitätssektor, der bisher keinen erkennbaren Beitrag zur Emissionsminderung geleistet hat. Die jetzt beginnende Elektrifizierung wird das mittelfristig ändern, zusätzlich müssen aber ganz grundsätzliche Veränderungen des Mobilitätssektors - sehr eindeutige Förderung und Bevorzugung der Verkehrsträger des Mobilitätsverbundes - zu einer beschleunigten Emissionsminderung beitragen. Das können Carsharingmodelle sein, Bevorzugung des öffentlichen Nahverkehrs, Verbesserungen im Radverkehrsnetz (auch dessen Beschattung), aber auch beispielsweise Durchfahrtbeschränkungen für die Innenstadt sind vorstellbare Maßnahmen.

Jede Maßnahme, die zu einer Verlagerung auf klimaverträgliche Verkehrsträger beiträgt, reduziert zugleich klimaschädliche Emissionen.

5. Welche Fördermittel werden dazu eingesetzt?

Fördermittel bestehen insbesondere aus Bundesmitteln nach der sog. Kommunalrichtlinie und aus EU-Mitteln aus dem Landesprogramm RENplus. Mittel aus der RENplus Richtlinie werden aufgrund der besseren Konditionen bevorzugt. Sofern jedoch Bundesmittel für einen bestimmten Förderzweck zur Verfügung stehen, müssen diese vorrangig genutzt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Steffen Scheller