

Der Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Erfurt . Der Oberbürgermeister . 99111 Erfurt

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Frau Wahl

Fischmarkt 1

99084 Erfurt

Drucksache 0584/22, Anfrage nach § 9 Abs. 2 GeschO, Energie- und Wärmeversorgung in Zeiten des Krieges gegen die Ukraine, öffentlich

Journal-Nr.:

Sehr geehrte Frau Wahl,

Erfurt,

Ihre Fragen zu o. g. Drucksache beantworte ich wie folgt:

- 1. Welche Einsparpotentiale sieht die Stadtverwaltung im Bereich der städtischen Energie- und Wärmeversorgung und beim Stromverbrauch, wenn es darum geht, innerhalb kürzester Zeit einen eigenen Beitrag zur deutschlandweit notwendigen Energieeinsparung zu leisten? Bitte gehen Sie hier auch auf die nächtliche Beleuchtung der Stadt ein.**

Seit Jahren wird im Amt für Gebäudemanagement am Thema Energieeinsparung (Strom und Heizmedien) kontinuierlich gearbeitet, z. B. durch den Einsatz energiesparender Technik bei Ersatzbeschaffungen und im Bereich Sanierung/Neubau sowie durch die wachsende Bedeutung der Gebäudeleittechnik.

Aus Sicht des Fachamtes ist eine kurzfristige Lösung ohne drastische Eingriffe nicht möglich, dies wäre zum einen die Senkung des Heizenergieverbrauchs durch Verringerung der Raumtemperaturen (Reduzierung der Systemtemperaturen, Änderung der Absenkttemperaturen/Absenkezeiten) und durch komplette Schließung von Objekten der nichtkritischen Infrastruktur. Die Arbeitsfähigkeit systemrelevanter Bereiche muss gewährleistet bleiben.

Hinsichtlich Beleuchtung der Straßen in den Nachtstunden kann eine Beantwortung voraussichtlich bis Ende April nachgereicht werden.

- 2. Welche Notfallpläne liegen vor, sollte die Gasbelieferung deutlich reduziert bis gekappt werden? Bitte auch einbeziehen, inwiefern hier die SWE einbezogen ist?**

Die Stadtwerke als Gasversorger für die Gebäude der Stadtverwaltung arbeiten auf Grund der Frühwarnstufe an Notfallplänen. Hier wird die Stadtverwaltung mit eingebunden. Eine Liste der städtischen Gebäude, die zur nichtkritischen Infrastruktur zählen wird derzeit in der Verwaltung erarbeitet. Eine komplette Abschaltung aller Heizungen ist zu vermeiden, da sonst bei Frost

Seite 1 von 3

die technischen Anlagen beschädigt werden. Die Arbeitsfähigkeit systemrelevanter Bereiche muss ebenso gewährleistet bleiben.

3. Wie steht der Oberbürgermeister zu der Notwendigkeit, aus dieser Krise den Schluss zu ziehen, künftig deutlich schneller und breiter u.a. den Ausbau erneuerbarer Energien umzusetzen sowie die Bau- und Mobilitätswende mit hoher Priorität voranzutreiben?

Substantielle Fortschritte bei der Nutzung erneuerbarer Energien und beim nachhaltigen Bauen setzen bundesrechtliche Regelungen voraus. Nur so wäre tatsächlich eine Breitenwirkung über singuläre Pilotprojekte hinaus erreichbar. Das BauGB mit seinem abschließenden Festsetzungskatalog ist derzeit ein nur bedingt geeignetes Instrument für die beschriebene Richtungswende. Im Rahmen von vorhabenbezogenen Bebauungsplänen besteht zwar nicht die Bindung an den abschließenden Festsetzungskatalog, die verfassungsrechtliche Bindung des BauGB an das Bodenrecht setzt jedoch weiterhin klare Grenzen der Steuerung. Es wird davon ausgegangen, dass der Bundesgesetzgeber den Rechtsrahmen verändern wird.

Es ist weiterhin unbestrittene Tatsache, dass der Verkehrssektor bislang völlig unzureichend zum Klimaschutz beiträgt. Eine wirkliche Verkehrswende zur Klimaneutralität bedarf neben einer Energiewende im Verkehr auch einer Mobilitätswende, welche die Senkung des Endenergieverbrauchs ohne Einschränkung der Mobilität gewährleisten soll.

Im Prozess der Verkehrswende liegt die Hauptlast allerdings nicht bei den Kommunen. Es bedarf vielmehr grundlegender Änderungen der regulatorischen Rahmenbedingungen auf deutscher und europäischer Ebene. Dazu steht den staatlichen Akteuren eine Vielzahl von Instrumenten (Abgaben, Umlagen, Auflagen und Standards, finanzielle Förderung) zur Verfügung, die unzureichend oder aktuell sogar kontraproduktiv genutzt werden. Eine notwendige Verkehrswende lässt sich nicht allein auf eine Antriebswende reduzieren.

Finanzielle Anreize zur Reduzierung der Autonutzung sind auf der Bundesebene ebenso wenig erkennbar wie die zwingend notwendige Schaffung eines übergeordneten Rechtsrahmens, der den Kommunen entscheidende Freiräume zur Erprobung neuer, auch unkonventioneller Strategien und Konzepte ermöglicht. Ähnliches lässt sich auch auf die Landesebene übertragen, die durch rechtliche Rahmenbedingungen (z. B. Straßen- und ÖPNV Gesetz, Bauordnung...) vor allem aber durch ihre Förderpolitik in starkem Maße eine Verkehrs- und Mobilitätswende voranbringen kann.

Trotzdem können die Kommunen auch jetzt schon eine Menge bewegen, sie kennen die Herausforderungen und mit Blick auf eingeleitete und umgesetzte Maßnahmen ist das gar nicht so wenig, was in Erfurt in Richtung einer Mobilitätswende getan wird.

Die gewachsenen Privilegien des KFZ-Verkehrs wurden in großen Teilen der Innenstadt durch Verkehrsberuhigung, Umsetzung der Begegnungszone sowie weiträumige Parkraumbewirtschaftung eingeschränkt. Aktuell wird eine weitere Beschränkung im Bereich Wenigemarkt geprüft.

Zur Verbesserung des Radwegenetzes wird durch die Verwaltung ein hoher Planungsaufwand betrieben, dem aber personelle und finanzielle Grenzen vor allem in der Umsetzung gesetzt sind. Es gibt nahezu keine Straßenplanung, in dem die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr, auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs, nicht von essenzieller Bedeutung sind.

Der ÖPNV als Rückgrat der Verkehrswende besitzt in Erfurt traditionell einen sehr hohen Stellenwert, was sich im hohen Maß an Bevorzugung wie auch im Investitionsprogramm an Stre-

cken und Haltestellen der Stadtbahn belegen lässt. Erinnert sei in diesem Zusammenhang auch an die Neubeschaffung moderner Stadtbahnwagen, ebenso wie an aktuelle Planungen für eine weitere Stadtbahntrasse. Derartige Maßnahmen lassen sich aber nicht kurzfristig umsetzen und bedürfen Kontinuität und Verbindlichkeit in der Politik ebenso wie gesicherte Finanzierungen.

Jüngste Verkehrsversuche in der Clara-Zetkin-Straße und der Talstraße zeugen vom Willen der Verwaltung auch durchaus unkonventionelle Lösungen anzugehen.

In enger Abstimmung mit Teilauto wird das Netz an Car-Sharing Stationen unter den gegebenen landesrechtlichen Vorgaben und den wirtschaftlichen Möglichkeiten des Unternehmens kontinuierlich ausgebaut.

Im Rahmen verschiedener aktueller Modellprojekte in der Stadt (bauhaus Mobility Lab, MoVo Südost, Gut gehen lassen, Quartiere lebenswert machen, heat recilient city...) werden konkrete Angebote geschaffen, die geeignet sind, eine neue Mobilitätskultur gezielt zu befördern.

Durch den Stadtrat ist eine Handlungsrichtlinie für die Herstellung von Fahrradabstellanlagen und Kfz-Stellplätzen beschlossen worden, mit der wichtige planungsrechtliche Voraussetzungen für eine Mobilitätswende geschaffen werden können.

Diese Aufzählung ist nicht abschließend und natürlich kann die Politik ein Mehr und Schneller an Maßnahmen einfordern. Neben den tatsächlichen personellen und finanziellen Ressourcen muss die Umsetzung aber auch von einer breiten Akzeptanz der Bevölkerung getragen werden, um letztlich erfolgreich zu sein. Das bedarf aufwendiger und teils langwieriger Beteiligungsprozesse. Eine Verkehrswende kann nicht einfach verkündet und beschlossen werden – sie ist ein gesamtgesellschaftlicher Prozess.

Mit freundlichen Grüßen

A. Bausewein