

Fridays for Future Braunschweig
Klimawahlcheck
zur Kommunalwahl 2021
zu den Oberbürgermeisterkandidat*innen

Wir haben Kaspar Haller (unterstützt von CDU, FDP und Volt), Birgit Huvendieck (BIBS), Thorsten Kornblum (SPD), Anke Schneider (Linke) und Tatjana Schneider (unterstützt von Grünen und Piraten) diese Fragen gestellt. Ihre Antworten finden Sie in diesem Dokument.

Frage 1: Klimaziel

Bis wann möchten Sie Braunschweig in eine klimaneutrale Stadt umwandeln? Soll Braunschweig als Forschungsstadt eine Vorbildsfunktion beim Klimaschutz einnehmen?

i

Nach Berechnungen des Sachverständigenrats für Umweltfragen der Bundesregierung muss Deutschland und somit auch Braunschweig für die Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze bis spätestens 2032 klimaneutral werden. Aufgrund der vergleichsweise günstigen Ausgangslage fordert Fridays For Future Braunschweig Klimaneutralität bis zum Jahr 2030.

Kaspar Haller



Klimaschutz ist eine Investition in die Zukunft. Dank meiner DNA als Landwirt kenne ich mich sehr gut in den komplexen Zusammenhängen von Klima, Ernährung und Landnutzung aus. Mein Ziel ist es, Braunschweig klimaneutral zu machen. Dabei muss ich mich als Chef der Verwaltung auf die Aussagen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der städtischen Gesellschaften etc. verlassen können. BS Energy hat zum Beispiel das Ziel bis 2035 klimaneutral zu sein. Noch wichtiger als eine Jahreszahl sind jedoch die Ergebnisse, die wir liefern. Sollte ich OB von Braunschweig werden, werde ich 2032 als Ziel der Klimaneutralität für Braunschweig festschreiben und alle Initiativen, die Forschung und Wissenschaft sowie Unternehmen unterstützen, die helfen dieses Ziel zu erreichen

Birgit Huvendieck



Bis 2030 soll Braunschweig klimaneutral werden. Den von Euch, FFF, zitierten Sachverständigen des Sachverständigenrates für Umweltfragen schließen wir uns an. Passend zu diesem Ziel soll sich Braunschweig für das EU-Förderprogramm 100 Städte klimaneutral bis 2030 bewerben.

Damit wir dieses Ziel erreichen, sind zwei Aspekte wesentlich. Zum einen müssen die notwendigen Maßnahmen schnell umgesetzt werden, also der Großteil in den nächsten 5 Jahren. Des Weiteren ist eine hohe Bürger*beteiligung eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen.

Vom Gelingen hängt es ab, ob Braunschweig Vorbildsfunktion einnehmen kann. Das wird sich in den nächsten drei bis vier Jahren abzeichnen.

Thorsten Kornblum



Ich will, dass die Stadt bis zum Jahr 2030 klimaneutral und im Bereich Klimaschutz Vorbild für andere wird. Das Klimaschutzkonzept 2.0 der Stadt und das Klimapapier der SPD Braunschweig bilden dafür eine gute Grundlage.

Allerdings kann das ehrgeizige Ziel der Klimaneutralität nur erreicht werden, wenn auch auf EU-, Bundes- und Landesebene die Rahmenbedingungen angepasst werden. Ein Großteil der CO₂ - Emissionen wird durch deren Vorgaben beeinflusst. Ich weiß, dass ein klimaneutrales Braunschweig eine große Herausforderung ist, doch ich glaube, dass Braunschweig als Stadt der Wissenschaft und Forschung hier Vorreiter und Vorbild für andere Städte und Gemeinden werden kann. Auf dem Weg dorthin möchte ich möglichst viele Braunschweigerinnen und Braunschweiger für dieses Ziel begeistern und erreichen, dass sie die Einsparmöglichkeiten für CO₂ in ihrem Lebensumfeld erkennen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch gern nutzen.

Anke Schneider



Ich setze mich dafür ein, dass Braunschweig bis 2030 klimaneutral wird. Aber es reicht nicht, diese Forderung in das Klimaschutzkonzept 2.0 hineinzuformulieren, viele konkrete Maßnahmen müssen dafür umgesetzt werden. Braunschweig hat einerseits durch die Forschung zu Nachhaltigkeits- und Umweltthemen, andererseits z. B. durch Fahrzeugtechnik und DLR, sowohl die Verpflichtung als auch gute Voraussetzungen für eine Vorbildrolle.

Tatjana Schneider



Ich möchte, dass wir so schnell wie möglich eine klimaneutrale Stadt werden. Zu viel Zeit ist schon ins Land gegangen. Die wirksamen Maßnahmen sind bekannt. Jetzt gilt es, sie endlich umzusetzen. Wir brauchen nicht immer neue Jahreszahlen, sondern die konsequente Umsetzung. Um das zu schaffen, setze ich auch auf die wesentliche Einbindung der TU-Braunschweig, der HbK und der Ostfalia.

Frage 2: Gerechtigkeit bei Klimafolgen

Wie möchten Sie Braunschweigs Verantwortung als Stadt, die jahrzehntelang vom Ausstoß von Treibhausgasemissionen profitiert hat, gegenüber den am meisten betroffenen Menschen und Regionen (MAPA – englisch für “most affected people and areas”) gerecht werden?

Kaspar Haller



Braunschweig muss seiner Verantwortung in allen Bereichen gerecht werden und Ressourcen bündeln, um den Kampf gegen den menschengemachten Klimawandel zu intensivieren. Dies gilt für den Verkehr, die energetische Sanierung von Bestandsbauten, bei Neubauten oder auch in der Industrie. Wir sollten mit unserem Handeln Vorbild für andere Städte und Gemeinden sein und sie ermuntern, selbst mehr für den Klima- und Umweltschutz zu tun. Insbesondere die Frage der Klimagerechtigkeit kann durch Wissenstransfer und Transparenz bezahlbar begleitet werden. Wir werden dieses Problem nicht effizient regeln, in dem wir Geld hin und her verteilen.

Birgit Huvendieck



Sowohl geschichtlich als auch aktuell haben die Industrieländer die weitaus höchsten CO₂-Mengen emittiert. Aus Gerechtigkeitsgründen müssen diese Länder ihre Emissionen schneller reduzieren als andere. Das Ziel „Klimaneutralität 2030“ berücksichtigt Gerechtigkeitsprinzipien. Folgende Maßnahmen in Braunschweig sollen die am meisten betroffenen Menschen und Regionen unterstützen:

- vier fleischfreie Tage in allen städtischen Mensen und Kantinen (Sojaanbau für Tierfutter bedeutet Wald- und Siedlungsraumvernichtung.)
- ausschließlich Verkauf von Kaffeeprodukten der GEPA und El Puente in städtischen Kantinen
- Partnerschaft mit einer Region oder Stadt Amazoniens (Braunschweig ist Mitglied im Klimabündnis europäischer Städte. Dieses Bündnis pflegt schwerpunktmäßig Kontakte nach Amazonien.)

Thorsten Kornblum



Zunächst halte ich es für fair, festzustellen, dass nicht in erster Linie und nicht nur Braunschweig jahrzehntelang zu hohe Treibhausgasemissionen hatte, sondern dass das grundsätzlich auf die Industriestaaten und ihre Bevölkerungen zutrifft.

Die Diskussion um Klimagerechtigkeit und die Verantwortung der Industriestaaten für den Hauptanteil des globalen CO₂-Ausstoßes und wie nun die Einsparungslasten in der Welt verteilt werden sollen, können wir in Braunschweig zwar führen, doch müssen die Diskussionen vor allem auch auf anderen Ebenen als dem Wirkungskreis der Stadt Braunschweig geführt werden. Ich halte es für richtig, dass auf der Ebene der EU und der UNO in Arbeitstreffen entsprechende Diskussionen laufen, und hoffe, dass die Ergebnisse unsere Bemühungen in Braunschweig um Klimaneutralität unterstützen.

Anke Schneider



Braunschweig, Deutschland, die Industriestaaten insgesamt müssen eine Vorreiterrolle beim Erreichen der Klimaneutralität einnehmen. Andererseits muss armen Ländern eine nachholende Entwicklung zugestanden werden, die durch eine sachgerechte Entwicklungspolitik und Technologieexport Im Sinne von Klimaschutz und Anpassungsmaßnahmen begleitet wird. Braunschweiger Forschungseinrichtungen und Betriebe könnten solche Technologien exportieren.

Tatjana Schneider



Braunschweig hat Partnerstädte, in denen die Stadt Projekte anregen sowie anschieben und beim Wissenstransfer für den klimaneutralen Umbau unterstützen kann. Die Stadt Braunschweig ist allerdings kein Bundesministerium, das internationale Interessen vertritt. Für den internationalen Finanzausgleich zwischen dem globalen Norden und Ländern des globalen Südens, wie er beispielsweise im Kyoto-Protokoll festgehalten ist, muss der Bund tätig werden. Was wir lokal tun können? Die Folgen des Klimawandels sind in vielen Staaten gravierend und treiben immer Menschen dazu, aus ihren Ländern zu flüchten. Deutschland ist ein Einwanderungsland. Wir können und müssen Menschen auch in Braunschweig aufnehmen und sie willkommen heißen.

Frage 3: Förderung von klimafreundlichen Verkehrsmitteln

Wie möchten Sie klimaneutrale und energieeffiziente Mobilitätsformen attraktiver machen? Werden Sie die Maßnahmen des Radentscheids sowie eine Verdopplung des Angebots von Bussen und Bahnen in den nächsten 10 Jahren auch bei schwieriger Haushaltslage umsetzen? Stehen Sie hinter dem Konzept der Stadt der kurzen Wege und wenn ja, wie soll es realisiert werden?

i

Der Masterplan "100% Klimaschutz" hält eine Verdopplung des Bus-und-Bahn-Angebots, ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und eine "Region der kurzen Wege" für notwendig, um Klimaneutralität zu erreichen.¹

Kaspar Haller



Wie möchten Sie klimaneutrale und energieeffiziente Mobilitätsformen attraktiver machen?

Die Elektroladeinfrastruktur in der Innenstadt und auch in den Ortsteilen wird massiv ausgebaut. Hier hat Braunschweig riesigen Nachholbedarf. Ich halte nichts vom Gegeneinander der Verkehrsträger – nur #allezusammen kommen wir voran. Die Stadtbahn ist das Paradebeispiel des Versagens in der Vergangenheit. Messbar attraktiv ist der Verkehrsträger, wenn mehr Menschen diesen nutzen.

Braunschweig lebt dabei von dem Braunschweiger Land und den Stadtteilen, Um insbesondere schnell klimafreundlichen Verkehr zu ermöglichen, werde ich den Fokus nach dem Bedarf der Menschen und deren Mobilität richten. Hierzu werde ich eine permanente und digitale (intelligente) Verkehrszählung etablieren. Neben den bereits im Plan befindlichen Ausbaustufen der Stadtbahn/Regiobahn etc. setze ich somit einen Fokus auf neue Geschäftsmodelle und Verkehrsträger. Mit Open source und Schnittstellen kommen wir so viel schneller und günstiger an das Ziel der Klimaneutralität. Der Fahrradverkehr wird gefördert

durch den Ausbau des Radwegnetzes, den Bau von Fahrradparkhäusern und PopUp-Radwegen. Dabei werden bestehende Konzeptvorschläge von zahlreichen Verbänden und Initiativen wie FFF einbezogen.

Werden Sie die Maßnahmen des Radentscheids sowie eine Verdopplung des Angebots von Bussen und Bahnen in den nächsten 10 Jahren auch bei schwieriger Haushaltslage umsetzen?

Wie bereits erwähnt, werde ich mich an dem Bedarf orientieren. Da ist der steigende Radverkehr ganz klar im Fokus. Auch der ÖPNV wird deutlich gestärkt. Nach meiner Wahl werde ich mich deshalb mit den Verantwortungsträgern des Rates, des Regionalverbandes sowie der Braunschweiger Verkehrs GmbH an einen Tisch setzen und mit ihnen klare Ziele in Bezug auf Qualität, Kosten und Zeitrahmen erarbeiten – in dem Wissen, dass der ÖPNV bereits heute sehr teuer für unsere Stadt und deren Nutzerinnen und Nutzer ist, müssen wir jede Ausweitung unter Bedingungen einer knappen Kasse betrachten. Mit vereinten Kräften und der Unterstützung aller Initiativen und Verbänden werden wir

einen ÖPNV-Ausbau ermöglichen. Die einfache Kostenargumentation darf nicht zu Lasten des Klimas geführt werden. Wir müssen effizienter und schneller werden. Fakt ist: Braunschweig ist Spitzenreiter in Bezug auf Wissen (Uni und Institute und Beratung) und Wirtschaft (Siemens, Alstom, BBR, Bombardier, VW) im Mobilitätssektor. Doch das Stadtbild zeigt etwas ganz anderes, da leben wir noch im letzten Jahrtausend. Das werde ich ändern, indem ich neue Mobilität zur Realität mache.

Stehen Sie hinter dem Konzept der Stadt der kurzen Wege und wenn ja, wie soll es realisiert werden?

Ja, das tue ich. Im inneren Ring der Stadt wollen wir Autos nicht verbieten, aber darauf hinwirken, Menschen Anreize zusetzen, dass sie auf kurze Fahrten mit dem Auto verzichten und stattdessen, z.B. das Fahrrad, den E-Scooter oder andere Sharing-Angebote nehmen. Hierfür müssen wir insbesondere das Radwegnetz attraktiver und sicherer machen. Gleichzeitig können wir dabei die Erreichbarkeit der Innenstadt für das Umland gewährleisten. Es geht beides, wir müssen es nur wollen und Lösungen für Zielkonflikte anbieten.

Birgit Huvendieck



Wie möchten Sie klimaneutrale und energieeffiziente Mobilitätsformen attraktiver machen?

Spätestens 2030 sind die Bürger:innen aus Stadt und Region nicht mehr auf das Auto angewiesen. Die Angebote für den Umweltverbund - zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, öffentlicher Nah- und Fernverkehr - sind schneller, bequemer und preiswerter. Die Stadt ist wieder viel lebenswerter, weil sie nicht mehr vom Autoverkehr dominiert und erdrückt wird. Dadurch werden viele Ampeln überflüssig. Flächen, Geld und Personal wurden zugunsten des Umweltverbundes und des Stadtgrüns neu aufgeteilt. Für Gewerbe und für Gütertransporte gibt es klimaschonende und sanfte Alternativen zum Kraftfahrzeug. Die neue sanfte Mobilität schont das Klima, die Gesundheit, die Nerven und die Stadtkasse.

- Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad

- Eine „Stadt der kurzen Wege“ (Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Nahversorgung (z. B. Lebensmittelmärkte), Erholung und Freizeit) lädt ein zum Zu-Fuß-gehen, verweilen und Fahrrad fahren. Eine Planung so ambitioniert und kreativ wie in Kopenhagen oder in den Niederlanden führt zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils auf deutlich mehr als 50 %.

Verbesserungen für den Fußverkehr

- Es sollen mindestens zwei Millionen Euro jährlich für Verbesserungen für Fußgänger:innen eingesetzt werden

- Planung von Gehwegen und Plätzen nach den Empfehlungen des FUSS e. V.

- Plätze und Gehwege werden weitgehend durch Bäume beschattet

- zum Überqueren breiter Straßen werden in kurzen Abständen Aufstellflächen in der Straßenmitte eingerichtet

- barrierefreie Gestaltung (u. a. Bordsteinabsenkung auf null, Riffelsteine für Blinde und alle Haltestellen barrierefrei)

Ampeln werden idealerweise abhängig vom restlichen Autoverkehrsaufkommen so viel wie möglich abgeschaltet

E-Roller, die auf Gehwegen im Wege liegen oder stehen, werden auf Aufforderung umgehend entfernt

ein zuverlässiger Winterdienst für Fußwege und Übergänge ist sicherzustellen und ausreichend zu kontrollieren

Bei Umbauten und Erneuerungen werden die Gehwege „schöner“ gestaltet, wie z. B. in Berlin. Dort werden

Funktionsbereiche in Abgrenzung zu den eigentlichen Gehwegen in hübschem Kleinpflaster gestaltet (um Laternen, Ampeln, Stromkästen herum, nah an Hauswänden, Sicherheitsstreifen zur Straße). Soviel wie möglich werden Randstreifen entsiegelt und bepflanzt.

Fahrradstadt Braunschweig

schnellstmögliche Umsetzung aller Forderungen des Braunschweiger Radentscheids (vom Rat 2020 nur teilweise übernommen)

Übernahme des Velorouten-Netz-Vorschlages der Fahrrad- und Verkehrsinitiativen vom Februar 2021

jährlich zehn Millionen Euro in den Haushalt für die regelmäßige Förderung des Radverkehrs plus einmaliger Investitionen (ggfs. mit Fördermitteln von außen)

40 weitere Maßnahmen und Forderungen für den Radverkehr - siehe Anlage ganz unten

Verbesserung des Öffentlichen Personenverkehrs

Nulltarif in Braunschweig!

Verhandlungen mit dem Regionalverband, dem Land und der Bahn AG mit dem Ziel, den Nulltarif mittelfristig auch regional einzuführen

Bahnen und Busse tagsüber spätestens alle 10 Minuten

ein ausreichendes Angebot auch abends und in der Nacht

vernetzte intelligente Verkehrslogistiksysteme in Umland und Region (z. B. Rufbusse)

zügiger Ausbau der Stadtbahnlinien (bei größtmöglichem Schutz der Natur)

einen Tarifvertrag und faire Arbeitsbedingungen für die Transportbranche in der Region

eine Ausbildungsinitiative für Personal für den öffentlichen Verkehr

permanente Optimierung des Liniennetzes (weniger und schneller umsteigen)

ständige Verbesserung der Umsteigebeziehungen zum Regionalverkehr

Durchsetzung des Ratsbeschlusses zur Vorrangschaltung für Busse und Bahnen

garantierte Fahrrad- und Lastenmitnahme zu allen Tageszeiten

Ziel Winterdienst: kein Ausfall des ÖPNV bei Schneefall! Dafür soll die Stadt der Verkehrs AG Hilfe leisten, zuerst für die

Stadtbahnen, dann für die Straßen mit Buslinien (einschließlich aller Haltestellen) und für die Haupttrouten des Radverkehrs)

Radabstellanlagen aller Qualitätsstufen, Schließfächer und Licht an alle Haltestellen

Beschleunigung des Ausbaus der Barrierefreiheit

permanente Optimierung der Fahrgastinformationssysteme

weitere Reaktivierung stillgelegter Bahnhöfe und Schienenstrecken in Stadt und Region

keine weitere Anschaffung von Diesel- oder Hybridbussen

Antrieb aller Busse und Regionalbahnen mit regenerativen Energien bis 2030

Prüfung und Anregung einer sukzessiven Umstellung der Stadtbahnen auf Normalspur (mittels dritter Gleise jeweils bei Erneuerungen)

Um den Umweltverbund attraktiver zu machen, müssen wir uns auch mit dem Kraftfahrzeugverkehr befassen:

Kraftfahrzeugverkehr reduzieren

Verkehrsvermeidung

Ziel: Braunschweig wird bis 2030 zur „Autoarmen Stadt“ (Reduktion des Pkw-Verkehrs um mindestens 50 %)

Stadt der kurzen Wege (Nutzungsmischung mit optimaler Erschließung durch den Umweltverbund). Keine neuen

Siedlungsgebiete an der Peripherie (z. B. Stöckheim)

Gewerbegebiete bekommen einen Bahnanschluss und werden optimal an den Umweltverbund angeschlossen

keine Verlängerung der A392 von Watenbüttel durch die Okerauen (Wiesental) nach Veltenhof (steht im

Bundesverkehrswegeplan 2030 als B214)

keine neue Stadtstraße Nord durch die Natur am Sackweg

weitestgehende Umsetzung von home-office (u. a. bei der Verwaltung) unter sozialverträglichen Gesichtspunkten

Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe (Einkäufe von städtischen Firmen bei regionalen Unternehmen)

Förderung von Car-Sharing, Ride-Pooling, Ride-Sharing

Ende des Ausbaus von Infrastruktur für den Kfz-Verkehr auf allen Ebenen (die Ersparnis finanziert alle

Klimaschutzmaßnahmen!)

ein erstes autofreies Stadtviertel bis 2030

Verkehrsverlagerung

des Kraftfahrzeugverkehrs auf den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie öffentlicher Nah- und Fernverkehr) sowie von Güterverkehr auf die Bahn

Innenstadt autofrei bis 2030 (außer Notfallfahrzeuge, Behindertentransport, Lieferverkehr und Taxen)

Tempo 30 in allen Gebieten mit geschlossener Bebauung und auf allen Straßen ohne sichere getrennte Radverkehrsanlagen

Verminderung von Kfz.-Fahrspuren

Durchfahrtseinschränkungen ab Ringbereich

Parkraumbewirtschaftung und -reduktion im gesamten Stadtgebiet

Höhere Parkgebühren im gesamten Stadtgebiet einschließlich der Parkhäuser

Förderung Radverkehr (Radentscheid Braunschweig, Punkte 23 – 28 BIBS-Klimahaushalt 2020)
wesentlich verbesserte ökologisch verträgliche Radverkehrsinfrastruktur
Nulltarif im öffentlichen Verkehr
gut vernetzter ÖPNV (Bessere Kopplung Bahn – Bus), auch mit dem überregionalen Bahnverkehr

Neue Antriebsformen für Kraftfahrzeuge

Umstellung der Stadtbuslinien auf Antriebe mit regenerativen Energien bis 2030
desgleichen Umstellung aller Dienstleistungsfahrzeuge wie Müll-, Bau- und Reinigungsfahrzeuge
Bis zur Realisierung der Verkehrswende fordern wir als Übergangslösung einen beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobile, insbesondere in den stadt- und ringnahen Wohngebieten. Eine ausreichende Versorgung mit öffentlichen Lademöglichkeiten muss kommunal gesteuert werden. Für die Schaffung der neuen Lademöglichkeiten sollen ausschließlich bereits vorhandene Parkplätze genutzt werden.

Güterverkehr - Güter auf die Bahn

Anlieferungen zum Heizkraftwerk nur über die Schienenanbindung – keine Lkws
Kein Rückbau von Gleisanlagen – Reservierung der Flächen für zunehmenden Bahnverkehr
Gebührenerhebung für die Nutzung von Diesel-Lkws im Stadtgebiet
Projektförderung für klimaschützende City-Logistik
Planung und Bau von mindestens vier Güterverteilzentren für die Umladung zwischen Bahn und Citylogistik
Planung von neuen Gleisanschlüssen für die Industrie
Anbindung der Standorte von Volkswagen Werk BS an das Schienennetz bis in das Logistikzentrum Harvesse - Güterverkehr zwischen den Produktionsstandorten grundsätzlich über die Schiene
Ein Forschungsprojekt zur Nutzung der Stadtbahnlinien für die Güterfeinverteilung
Fortsetzung und Ausbau der Förderung von Lastenrädern und Fahrradanhängern für Gewerbe und Privatleute

Werden Sie die Maßnahmen des Radentscheids sowie eine Verdopplung des Angebots von Bussen und Bahnen in den nächsten 10 Jahren auch bei schwieriger Haushaltslage umsetzen?

Ja, natürlich, es ist genug Geld da:

Klimahaushalt

Die Kosten für die Folgen der Klimakatastrophe übersteigen jedes vorstellbare Maß. Daher ist jeder für Klimaschutz ausgegebene Euro eine sinnvolle und notwendige Investition in die Zukunft.

- Die BIBS setzt sich für einen Klimahaushalt ein: eine Umschichtung von klimaschädlichen Ausgaben (wie z. B. für Kfz-Infrastruktur, aufwendige unnötige Platzgestaltungen, Vorteile für Investoren oder die Bezuschussung des Flughafens) zugunsten von Klimaschutzmaßnahmen.
- Kosten und Gebühren werden im Grundsatz daran orientiert, dass klimafreundliches Verhalten belohnt wird und klimaschädliches Verhalten mehr kostet.

Stehen Sie hinter dem Konzept der Stadt der kurzen Wege und wenn ja, wie soll es realisiert werden?

Ja, natürlich. Durch viele kleine und große einzelne Maßnahmen wie z. B.:

Stadt und Bebauungsplanung

Inspiriert durch die Lektüre von Erfahrungen in Kopenhagen und neuen Ideen in Paris orientiert sich für uns die Stadt der Zukunft an der Entwicklung von Quartieren. In diesen kleineren Einheiten leben alle sozialen Schichten und Menschen verschiedener Herkunft in Nachbarschaft. Einrichtungen der Grundversorgung, der Bildung und des Miteinanders sind fußläufig in 15 Minuten erreichbar (*Stadt der kurzen Wege, 15-min-Stadt**), also Geschäfte, Kindergärten, Bildungseinrichtungen für alle Altersgruppen, medizinische Praxen, Nachbarschaftszentren. Städteplanung setzt bei den Interessen von Kindern, Alten und Frauen an. Öffentlicher Raum und Grünflächen sind ebenso wichtig wie Gebäudegestaltung.

Wichtige Einzelaspekte:

- Erhalt der Altbausubstanz

- maximal 4 Geschosse (oder 5?)
- Bevorzugung von Fuß- und Radverkehr

Bebauungspläne

Die Einhaltung der Vorgaben muss regelmäßig kontrolliert werden.

Vorgaben für Flächen

- Luftschneisen erhalten bzw. bei Neubauten einplanen (Geschosshöhe)
- Resilienz - keine Verdichtung der Stadt auf Kosten von Grünflächen
- alten Baumbestand bereits vor Planungen erfassen, erhalten und schützen, desgleichen andere Großgehölze und wertvolle Biotope
- nur Mischgebiete (Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Grün, Freizeit - für die Stadt der kurzen Wege)
- Mindestanzahl Bäume pro Fläche (Blattmasse als Maßstab, um großkronige Bäume zu fördern)
- Mindestanzahl Sträucher und heimischer Blühwiesen für Vögel, Insekten, Igel und andere Kleintiere
- Versiegelungsanteil auf ein Mindestmaß begrenzen
- illegale Schottergärten und Versiegelungen verhindern
- ausreichende Dichte an Recycling-Sammelstellen

Vorgaben für Mobilität

- Tempo 30
- Gehwege und Plätze nach den Empfehlungen des FUSS e. V.
- Radverkehrsnetz mindestens nach "Braunschweiger Standard" (Ratsbeschluss aus 2020)
- Beschattung der Fuß- und Radwege mit vielen Bäumen
- Optimierung der Fuß- und Radwege Richtung Stadtbahn- und Bushaltestellen
- Anbindung an das Veloroutennetz und die Fahrradschnellwege (z. Z. in Planung)
- ausreichend gute Fahrradabstellanlagen (Mix aller Qualitätsstufen, von Bügel bis Box)
- hochwertige ÖPNV-Anbindung ausreichend für 80 % aller Menschen, die in dem Gebiet erwartet werden
- Die ÖPNV-Anbindung des Gebietes sollte im 10-Minuten-Takt erfolgen, außerdem sollte es ein Abend- und

Nachtangebot geben

- Parkraumbewirtschaftung für Kfz-Parkplätze
- minimierte Kfz-Stellplatzanzahl durch Mobilitätskonzepte (siehe Ausnahmeregelungen in der Landesbauordnung)
- Obergrenzen für die Anzahl privater Kfz-Stellplätze

Außerdem:

- kein interkommunales Großgewerbegebiet Scheppau am Autobahnkreuz A2/A39 in den dortigen

Naturschutzgebieten

- Projekt Hauptbahnhof / Viewegs Garten: es ist klimapolitisch sinnvoll, am Hbf. zu verdichten, aber nicht auf Kosten von ca. 300 Stadtbäumen, zwei Ecken von Viewegs Garten und den grünen Verkehrsinseln. Wir haben ein Alternativkonzept erarbeitet, das als Grundlage für eine neue Planung dienen sollte

- Nutzung brachliegender bereits versiegelter Flächen für neue Gewerbegebiete (wie z. B. in Salzgitter vorhanden) bei optimaler Anbindung an die Bahn, den ÖPNV und die Radschnellwege oder das Veloroutennetz

- Abkehr vom Verkauf von Wohnungen – wie leider in der Vergangenheit geschehen - aus dem Bestand der genossenschaftlich organisierten Wohnbaugesellschaften der Stadt, um damit den städtischen Haushalt zu sanieren.

- Zur Vermeidung von Spekulationsgewinnen durch Investoren bei weiter steigenden Bodenpreisen leitet die Stadt eine Bodenvorratspolitik durch strategischen Flächenerwerb ein. Erträge aus Wertsteigerungen städtisch erworbener Flächen werden in Form von Bezuschussung städtischer Wohnungsbaugesellschaften oder von Mietzuschüssen weitergegeben und bewirken somit ein niedrigeres Mietniveau.

- Flächenschonendes Bauen wird forciert; Überbauung bzw. Umnutzung vorhandener Flächen (z. B. Industriegebiete, Parkplätze, Flachbauten, Parkhäuser);

- Förderung von gemeinwohlorientiertem Immobilienbesitz (kommunal, genossenschaftlich, gemeinwohlorientierte Privatinitiativen)

- das Verpachten städtischer Flächen ist einem Verkauf vorzuziehen (siehe Erbbaurecht...)
- Bevorzugung von Wohnungsbaununternehmen mit kommunaler Beteiligung
- Großflächige sogenannte „Stadtvillen“ beschränken
- Vermeidung von Ghettoisierung durch Mischung der verschiedenen Mietniveaus

- Einführung einer Zweckentfremdungssatzung, um gegen absichtlichen Leerstand vorgehen zu können (Immobilien-Spekulation).
- Wohnraum aus dem Bestand heraus vergrößern - viele Wohnungen stehen im Altbestand leer!
- eine Lösung dafür schaffen, dass viele Eltern nach Auszug ihrer Kinder eine für sie zu große Wohnung notgedrungen behalten, weil die Miete für eine passende kleinere Wohnung höher wäre als für die zu große, die sie noch bewohnen
- kurzfristige Bereitstellung eines Geländes für ein erstes dauerhaftes Tiny

Thorsten Kornblum



Grundsätzlich möchte ich den Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr stärken, die intelligente Lenkung des Autoverkehrs fördern und Park-and-Ride-Angebote sowie Car-Sharing ausbauen. Für eine attraktive, klimaneutrale und energieeffiziente Mobilität braucht es vor allem vier Dinge: 1. Sichere Fuß- und Radwege, auf denen sich innerstädtische Ziele schnell und ohne große Umwege erreichen lassen. Dazu ist auch ein Ausbau insbesondere von Radwegen erforderlich. 2. Einen klimaneutralen ÖPNV, der für die Menschen komfortabel, schnell und mit wenig Umsteigestationen in einem attraktiven Takt nutzbar ist. Dazu will ich zum Beispiel das Stadtbahnausbaukonzept vorantreiben und schnell umsetzen sowie zukünftig verstärkt auch auf E-Busse setzen. 3. Ein ausreichendes Angebot an Lademöglichkeiten für CO₂-freie Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum, insbesondere in den Parkhäusern und auch auf Park-and-Ride Parkplätzen. Diese Ladepunkte sollen aber nicht von der Stadt gebaut und betrieben werden, sondern von einem privaten Anbieter. 4. Die unterschiedlichen Verkehrsmittel sind aus ihrer gegeneinander gerichteten Konkurrenz zu lösen, zu vernetzen und ihren spezifischen Stärken entsprechend zu nutzen. Ich will mit meiner Politik die Maßnahmen, die zu weiteren Verbesserungen in Richtung klimaneutraler Mobilität führen, planmäßig, koordiniert und zügig umsetzen.

Anke Schneider



Für Braunschweig möchte ich einen gut ausgebauten, gut getakteten ÖPNV zum Nulltarif erreichen und sowohl das Stadtbahnausbaukonzept als auch den Ziele- und Maßnahmenkatalog Radverkehr in Braunschweig zügig und vollständig umsetzen. Für die Region ist eine Verdopplung ein geeignetes Ziel. Ob es in der Stadt Braunschweig selbst eine Verdopplung des Angebotes geben kann, hängt auch von den Möglichkeiten des Verkehrsnetzes und der Nutzung ab. Eine Stadt der kurzen Wege wird durch nutzungsgemischte Strukturen für Wohnen, Arbeiten, Bildung und Freizeit erreicht. Neubaugebiete müssen entsprechend geplant werden. In den älteren Stadtvierteln muss die Bewahrung der entsprechenden Infrastruktur (Lebensmittelmärkte, Post und andere Dienstleistungen) gefördert werden.

Tatjana Schneider



Ja. Ich stehe hinter dem Konzept der Stadt der kurzen Wege; vor allem durch flächensparende Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, und eine verdichtete Stadtentwicklung, die fußläufige Wege und gute Verbindungen für Fahrradfahrende priorisiert. Es gilt insgesamt Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freizeit- und Bildungseinrichtungen so gut wie möglich auf klimaneutrale Fortbewegungsformen auszurichten. Die Radwegeinfrastruktur möchte ich auf Grundlage der vorgeschlagenen Ideen ausbauen. Dabei haben die Velorouten, auch um Pendler*innen aus den äußeren Stadtteilen oder den umliegenden Gemeinden attraktive Alternativen zum Auto zu bieten, hohe Priorität. Aber auch das ÖPNV-Angebot, insbesondere im regionalen Verkehr, muss besser werden, z. B. durch die Erhöhung der Taktung auf allen Regionalbahnlinien. Auch alle Bahnhöfe müssen barrierefrei ausgebaut werden. Da ist der Regionalverband auf einem guten Weg und finanziell auch für ausgestattet. Darüber hinaus sollen die regionalen Verbindungen mit dem Bus gestärkt werden. Wenn das Angebot besser wird, erhalten Pendler*innen die Möglichkeit zum Umsteigen. Mit dem Stadtbahnausbau und zusätzlichen Fahrzeugen können wir auch den Takt im Stadtverkehr verdichten.

Frage 4: Push-Maßnahmen zur Verkehrswende

Unterstützen Sie auch sogenannte Push-Maßnahmen zur Reduzierung des Automobilverkehrs? Möchten Sie dazu eine autofreie Innenstadt einführen und wenn ja, in welchem Gebiet? Welche weiteren Projekte möchten Sie umsetzen?

i

Sowohl die Machbarkeitsstudie zur Klimaneutralität bis 2035 des Wuppertal-Instituts als auch der Masterplan "100% Klimaschutz" des Regionalverbands Braunschweig gehen davon aus, dass der (elektrifizierte) Autoverkehr um 50% bzw. 40% zurückgehen muss, um CO₂-Neutralität 2035 bzw. 2050 zu erreichen. Dementsprechend empfehlen beide Papiere ein Zusammenspiel aus Push- und Pull-Maßnahmen. Pull-Maßnahmen sollen die Attraktivität klimafreundlicher Verkehrsmittel erhöhen, Push-Maßnahmen hingegen die Attraktivität klimaschädlicher Verkehrsmittel verringern. ⁱⁱ

Kaspar Haller



Unterstützen Sie auch sogenannte Push-Maßnahmen zur Reduzierung des Automobilverkehrs?

Bestrafung ist nicht gerecht. Ich habe einen anderen Ansatz: Eine Entwicklung und Verbesserung, die sich an den Bedürfnissen und der Kultur der Menschen orientiert, wirkt viel schneller, ergebnis- und bedarfsorientierter. Ich setze auf Anreize, Autos in der Innenstadt werde ich nicht verbieten (Anwohnerinnen und Anwohner, Lieferdienste etc.). Aber ich kann mir vorstellen, Teile der Fußgängerzone auszuweiten. Braunschweig hat eine tolle Größe, ich selbst mache innerhalb des Rings alles zu Fuß und in der Stadt das Meiste mit dem Fahrrad.

Möchten Sie dazu eine autofreie Innenstadt einführen und wenn ja, in welchem Gebiet?

Ich möchte eine Verringerung der Emissionen. Autofrei heißt autofrei – und dieses Bild ist für Braunschweig schlicht nicht passend. Selbst die Vorzeigestädte in Europa sind nicht 100% autofrei. Ich halte diese Debatte für Augenwischerei. Wir müssen unsere Innenstadt auch in Zukunft erreichbar und lebendig halten. Braunschweig ist Oberzentrum und unser Gewerbe und der Handel in der Stadt brauchen auch die Kundinnen und Kunden aus dem Braunschweiger Land: Goslar, Peine, Salzgitter, Helmstedt, Wolfenbüttel, Wolfsburg und darüber hinaus. Ich kann mir aber vorstellen, die parkenden Fahrzeuge in Zukunft über Anreize in die Parkhäuser zu verlagern, um in den Straßen der Innenstadt mehr Freiflächen für die Gastronomie, für Pop-Up-Fahrradwege und Begrünung zu schaffen – also insgesamt das Erscheinungsbild zu verbessern.

Welche weiteren Projekte möchten Sie umsetzen?

Für mich ist Klimaschutz eine essentielle Investition in die Zukunft. Wie in meinem Braunschweig Plan beschrieben, werde ich eine Klima Charta definieren, die erreichbare und realistische Ziele festschreibt. Wir werden den 'Konflikt' um Klimaschutz und Wirtschaft nur dann lösen, wenn wir Klimaschutz als Wirtschaftsleistung und gesellschaftliche Wertschöpfung verstehen. Nach diesem Prinzip lebe und arbeite ich schon seit Jahren recht erfolgreich. Ich stehe für eine umweltbewusste und

zuverlässige Mobilität in und um Braunschweig. Zur Mobilitätsgestaltung werde ich die Wirtschaft der Region in die Verantwortung nehmen, den Umbau unseres innerstädtischen und regionalen Verkehrs hier vor Ort mit zu gestalten. Die Stadt Braunschweig und die Region sollen als Partner für diese Mammutaufgabe enger zusammenarbeiten. Wir haben als Region die Verantwortung und Chance zugleich, ein Leuchtturm für eine klimagerechte und nachhaltige Mobilität zu sein.

Birgit Huvendieck



Unterstützen Sie auch sogenannte Push-Maßnahmen zur Reduzierung des Automobilverkehrs?

Grundsätzlich ja. Es sollte dabei aber immer vermittelt werden, dass die Stadtbürger:innen dadurch auch etwas gewinnen, wie bei dem Vorschlag unten bei 6.) mit der Straßenbahn um den Wilhelminischen Ring auf der einen Hälfte des Rings.

Möchten Sie dazu eine autofreie Innenstadt einführen und wenn ja, in welchem Gebiet?

2. Wir gendern ja sonst gerne, aber in dieser Frage stört das „Innen“!

Mit unserem Wahlprogramm fordern wir dazu u. a.:

- Ziel: Braunschweig wird bis 2030 zur „Autoarmen Stadt“ (Reduktion des Pkw-Verkehrs um mindestens 50 %)
- ein erstes autofreies Stadtviertel bis 2030
- Innenstadt* autofrei bis 2030 (außer Notfallfahrzeuge, Behindertentransport, Lieferverkehr und Taxen)
- Durchfahrtseinschränkungen ab Ringbereich

*: gemeint ist der Wilhelminische Ring

Welche weiteren Projekte möchten Sie umsetzen?

3. · Autofreie Mustersiedlung Neubaugebiet Glogaustraße

· Als Einstiegsaktion und Maßnahme würden wir gerne eine Seite des Wilhelminischen Rings umbauen lassen für eine Ringstraßenbahn, für Busse, eine Veloroute und einen breiten Boulevard. Das würde sehr deutlich zeigen, dass mit der Verkehrswende durch weniger Autos etwas positives Neues entsteht, von dem alle profitieren. Die Baumreihen könnten alle unbehelligt erhalten bleiben.

- Außerdem die

Die ‚Bahnstadt‘ als klimafreundlicher Stadtteil

- Kein Rückbau von weiteren Gleisanlagen im Zuge der Planungen der Bahnstadt (Verkehrswende: Güterverkehr auf die Schiene!)
- Kartierung und Erhalt von mindestens 90 % des Bestandes an wertvollen, gesunden alten Bäumen und Wäldern
- desgleichen 90 % aller für den Artenschutz wertvoller Grünflächen und Biotope
- Keine „Entlastungsstraße“ zwischen Salzdahlumer und Helmstedter Straße
- ökologisch verantwortungsvolles Bauen mit großzügigen Grünflächen, fahrradfreundlich und autoarm (siehe Kapitel Bebauungspläne)
- ein fester Platz für Zirkus Dobbelino (wie vorher bereits zugesagt und geplant)
- Unterstützung der Bestrebungen des Kunstvereins DIE H_LLE
- Einplanung eines Geländes für ein Tiny-Houses-Projekt

Thorsten Kornblum



Unterstützen Sie auch sogenannte Push-Maßnahmen zur Reduzierung des Automobilverkehrs?

Bei der Verkehrswende kommt es auf den richtigen Mix von Push- und Pull-Maßnahmen an. Zu Push-Maßnahmen gehören z. B. autofreie oder verkehrsberuhigte Bereiche, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Parkgebühren oder allgemein Parkraummanagement und andere Beschränkungen für den Pkw-Verkehr. Diese müssen angemessen mit Pull-Maßnahmen kombiniert werden: Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV, Ausbau des Radverkehrs usw. Dazu gibt es gute Beispiele aus anderen Städten, die dort von der Bevölkerung auch gut angenommen werden. Ich will dabei sicherstellen, dass die Innenstadt weiterhin für alle Bürgerinnen und Bürger leicht und schnell zu erreichen ist, und setze mich u. a. ein für: Ausbau des ÖPNV-Netzes mit weiteren Taktverdichtungen, Vereinfachung des Tarfsystems, insbesondere Verbindung mit anderen Mobilitätsdienstleistungen wie Car-Sharing oder Bike-Sharing, Einrichtung oder Ausbau von Busspuren oder intelligenten Busbevorrechtigungen, Für den Fahrradverkehr ein Ausbau des Radwegenetzes, die Einrichtung von Radschnellwegen und der Ausbau von Lückenschlüssen, Bau von sicheren Fahrradabstellanlagen, Ausbau von Bike-and-Ride-Stationen, Für den Fußverkehr insgesamt eine attraktivere Gestaltung sowie ausreichende Gehwegbreiten, Maßnahmen zur Förderung der sog. „Seamless Mobility“ (nahtlosen Mobilität) mit besserer Verknüpfung der einzelnen Verkehrssysteme innerhalb der Region und Braunschweigs

Möchten Sie dazu eine autofreie Innenstadt einführen und wenn ja, in welchem Gebiet?

Ich trete für eine autoarme Innenstadt ein, in der es Zonen gibt, in denen der MIV die Ausnahme ist und die notwendigen Verkehre zu fast 100 % zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem ÖPNV und einer CO2-freien City-Logistik abgewickelt werden. Die besten Voraussetzungen für einen solchen autoarmen Bereich bietet sicher die Innenstadt innerhalb des Cityringes. Ich erwarte dazu aber auch konkrete Vorschläge im Mobilitätsentwicklungsplan (MEP), der derzeit erstellt wird und an dem sowohl Fachleute aus Verwaltung und Wissenschaft als auch die Braunschweiger Bürgerinnen und Bürger mitwirken.

Anke Schneider



Solche Maßnahmen muss es auf jeden Fall geben. In einem ersten Schritt muss das Parken in der Innenstadt unattraktiver gemacht werden – durch Rückbau von Parkplätzen und eine entsprechende Preisgestaltung. Der ruhende Verkehr – auch der der Anwohnenden – soll möglichst vollständig in die Parkhäuser verlagert werden. Begleitend dazu wird dann in allen umliegenden Wohngebieten „Bewohner:innenparken“ notwendig. Hinzu kommen mehr Tempo-30-Zonen und Maßnahmen, um Durchgangsverkehre zu reduzieren. Ich plädiere für eine autoarme Innenstadt durch eine schrittweise Ausweitung der Fußgänger:innenzone bis hin zum Innenstadtring. Realistisch gesehen müssen dabei zunächst die Zufahrten zu den Parkhäusern offen gehalten werden, das kann ich mir als Shared Spaces vorstellen. Die Anwohnenden, insbesondere diejenigen, die beruflich auf ein KFZ angewiesen sind, müssen zu tragbaren Konditionen dort parken können. Carsharing und z. B. Lastenräderverleihe, Ladestationen für E-Bikes sollten dort etabliert werden. Das wird nicht leicht umzusetzen, da sich fast alle Parkhäuser in Privatbesitz befinden.

Tatjana Schneider



Unterstützen Sie auch sogenannte Push-Maßnahmen zur Reduzierung des Automobilverkehrs?

Ja. Ich unterstütze Push-Maßnahmen.

Ich möchte Gebühren fürs Parken in den Parkhäusern an der Größe des Autos und der Auslastung ausrichten. Wer ein großes Auto fährt, zahlt mehr, wer ein kleines fährt weniger. Das kann auch noch mit der Anzahl der Personen im Auto gekoppelt werden. Denn ein kleines und voll besetztes Auto, ist in der Energiebilanz besser.

Parken im öffentlichen Straßenraum muss gebührenpflichtig flächendeckend in der gesamten Innenstadt, den Ringgebieten und später auch den äußeren Stadtteilen werden. Dazu zählen für mich auch die Einwohnerparkausweise, die insgesamt aber insbesondere für die Zweitwagen steigen müssen. Aus den insgesamt höheren Gebühreneinnahmen kann anteilig der dichtere Takt im ÖPNV finanziert werden.

Möchten Sie dazu eine autofreie Innenstadt einführen und wenn ja, in welchem Gebiet?

Ja, ich will eine ‚autofreie‘ – oder besser: autoarme – Innenstadt umsetzen. Im ersten Schritt sollen die Straßen innerhalb des Cityrings nur noch für Anlieger*innen und zum Erreichen der Parkhäuser befahrbar sein. Das kann schnell mit Anweisungen der Straßenverkehrsbehörde zum Aufstellen von Schildern und Markierungen umgesetzt werden. Dann soll verstetigt werden.

Welche weiteren Projekte möchten Sie umsetzen?

Auch weitere Maßnahmen möchte ich in Schritten ausprobieren: Velorouten auf dem Cityring, (temporäre) Spielstraßen in den Ringgebieten, Busspuren auf dem Ring und vieles mehr. Zusammen werten wir dann aus, wie das läuft, wo nachgesteuert werden müsste usw. Dann kann der Umbau von Infrastruktur beginnen. Nur so werden wir mehr Akzeptanz für die Maßnahmen bekommen.

Frage 5: Flughafen

Wie möchten Sie mit dem Braunschweiger Flughafen in Zukunft verfahren?



Fridays for Future Braunschweig fordert das Ende der Nutzung des Flughafens zu kommerziellen Zwecken als Verkehrsflughafen.

Kaspar Haller



Der Braunschweiger Flughafen ist ein Forschungsflughafen. Braunschweig ist die Stadt von Forschung und Wissenschaft. Dieser Standort ist weltweit führend im Bereich Luft- und Raumfahrt. Hier können im Zusammenspiel mit der Forschungsregion Braunschweig-Salzgitter-Wolfenbüttel große Innovationen im Bereich des klimaneutralen Fliegens entstehen. Die vorhandene Infrastruktur dürfen wir nicht ungenutzt lassen.

Birgit Huvendieck



Flughafen nicht subventionieren

- Ende der Flughafenförderung (jährlich 10 Mio. Euro Steuergelder)
- Wiedereröffnung der gesperrten Grasseler Straße über die so gut wie nie benötigte verlängerte Landebahn mit einer Schrankenlösung (wie in Gibraltar)
- keine nationalen Linien- und Charterflüge +
- Rückstufung des Flughafens zum Werksflughafen, wie im AMD-Sigma-Gutachten und von der KGSt empfohlen

Thorsten Kornblum



Die Förderung der wichtigen nationalen Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen in unserer Verkehrskompetenzregion ist ein zentrales Anliegen meiner Politik. Die Ergebnisse sind wichtig für die Entwicklung einer zukünftigen CO₂-armen oder CO₂-freien Mobilität.

Ich unterstütze die Forschung am Flughafen für einen CO₂-neutralen Luftverkehr und trete für einen CO₂-kompensierten Flugbetrieb im kommerziellen und privaten Sektor ein, wobei der kommerzielle Flugbetrieb nicht weiter ausgebaut werden soll.

Anke Schneider



Die Landebahnverlängerung war eine riesige Fehlentscheidung, sie nützt niemandem und hat irreparable Schäden an der Natur verursacht. Die Stadt Braunschweig hält knapp 43 % an der Flughafen Braunschweig Wolfsburg GmbH und gibt jährlich Millionen für den Defizitausgleich aus, hat aber nicht die Entscheidungsgewalt. Ein Ende der kommerziellen Nutzung ist wünschenswert, dabei muss aber sichergestellt werden, dass auch die Interessen der mehr als 50 Beschäftigten gewahrt werden.

Tatjana Schneider



Der Flughafen ist ein wichtiger Forschungsknotenpunkt, den ich grundsätzlich begrüße. Einen Verkehrsflughafen, wie er es derzeit ist, braucht Braunschweig allerdings meiner Meinung nach nicht. Ich würde gerne die bereits diskutierte Idee, den Flughafen Braunschweig-Wolfsburg zu einem Sonderflughafen für Werk- und Forschungsflüge sowie für qualifizierten Geschäftsflug umzuwidmen, noch einmal aus den Schubladen holen. Obwohl dies in der Vergangenheit keine Mehrheit bei den Gesellschaftern finden konnte – würde ich mich für dieses Geschäftsmodell einsetzen wollen. Damit werden Flüge angemeldet und eben nur dann Tower etc. besetzt. Dagegen sprechen könnte, dass der Braunschweiger Tower zukünftig als Remote-Tower den Flughafen Emden mit überwachen und steuern soll. Ich kann hier noch nicht einschätzen, was das für eine möglich Umwidmung bedeuten würde.

Frage 6: Zubau von Solaranlagen

Für den Umstieg auf eine erneuerbare Energieversorgung ist in Braunschweig vor allem ein massiver Zubau an Solaranlagen im öffentlichen, aber auch im privaten Bereich notwendig. Wie möchten Sie die Installation neuer Anlagen zusätzlich beschleunigen?

Kaspar Haller



Das Thema Photovoltaik ist ein einfacher und schneller Weg zu mehr Klima- und Umweltschutz. Ich werde mich deshalb für Photovoltaik-Anlagen auf allen städtischen Gebäuden einsetzen und Anreize für Private zum selbstständigen Aufbau auf ihrem Eigenheim schaffen. Prozesse in der Genehmigung und dem Bau von Anlagen sollen beschleunigt begleitet werden. Die richtige Frage ist doch, warum werden keine Anlagen gebaut? Aktuell ist die Bilanz für PV günstig und doch finden keine Investitionen statt, da steuerliche und andere verfahrenstechnische Gründe diesen Umbau verhindern.

Birgit Huvendieck



Im untenstehenden Auszug aus unserem Wahlprogramm steht alles, was die Förderung regenerativer Energien betrifft. Das zu speziell zu Solaranlagen ist rot markiert. Besonders hervorzuheben ist unsere Unterstützung für PV-Mietmodelle und unser Bestreben, die Ausbildung für PV-Fachkräfte zu forcieren. Gerne würden wir das Engagement der Umweltwerkstatt (AG E38) im Rat und in den Gremien weiterhin unterstützen.

Klimaschutz und Klimagerechtigkeit

- Wir unterstützen die Forderungen von Fridays for Future – „Braunschweig muss handeln!“
- Wir fordern eine Energie- und Solarwende, Verkehrswende, Bauwende, Waldwende (BBIWS) und Agrarwende
- Braunschweig muss den Klimanotstand ausrufen (wie z. B. Wolfenbüttel, die EU, ...)
- Alle Beschlüsse und Maßnahmen von Rat, Bezirksräten und Verwaltung müssen unter einem Klimavorbehalt stehen. Die Abteilung Klimaschutz erhält Mitsprache- und Vetorecht.
- Die Zielvorgabe des Klimaschutzkonzeptes 2.0 der Stadt – Klimaneutralität bis 2050 – muss erheblich verbessert werden. Wir brauchen Klimaneutralität bis spätestens bis 2030 für eine klimagerechte Welt!
- Die BIBS unterstützt eine Bewerbung Braunschweigs bei der EU für das Förderprogramm *100 Städte klimaneutral bis 2030*

Energie- und Solarwende

- Ganz Braunschweig bezieht seinen Strom- und Wärmebedarf bis spätestens 2035 vollständig aus regenerativen Energien (v. a. Photovoltaik auf allen geeigneten Dächern, Energieeinsparung und Abwärmenutzung) aus Stadt und Region.
- Braunschweig braucht ein Ausbildungszentrum für Fachkräfte für die Energiewende (z. B.

Elektriker:innen für den Bau von Photovoltaikanlagen) (*Ergänzung ede: hierfür gibt es eine Idee*)

- Energieversorgung: sowohl kommunal wie auch dezentral z. B. durch Mietmodelle, Bürger:innengenossenschaften, Energieinitiativen, Eigenversorgung usw.
- Energieversorgung soll nicht profitorientiert sein

Bauwende

Ziele: bis 2030 energetische Sanierung von 60% der Gebäude, Umstellung auf Wärmepumpenheizung (60 - 80% der Gebäude), Hinterfragung zu hohen Wohnraumbedarfs pro Person; Installation von Photovoltaik und / oder Solarthermie

Regenerative Energien nutzen

- Zusätzlich Verpflichtung für Photovoltaik und / oder Solarthermie (Installation oder Nutzung) bei Eigentümerwechsel oder Dachsanierung
- Verpflichtende individuelle Energieberatung mit Sanierungsfahrplan durch eine kommunale Agentur wie z. B. die Verbraucherzentrale oder die Regionale Energie- und Klimaschutzagentur e. V. (reka).
- Förderung der Beratung und aller o. g. Maßnahmen durch die Stadt
- Förderung von Kleinst-PV-Anlagen (sog. „Balkonkraftwerke“) z. B. durch Außensteckdosen

Kostendrittelnmodell für faire und soziale Mieten

- Die Kosten für Isolation und Gebäudetechnik für Klimaschutz-Investitionen zur Senkung von Heizkosten: werden geteilt zwischen Vermieter:innen, Mieter:innen und der öffentlichen Hand

Klimaschonende Neubauten

- Effizienzgrad mindestens Passivhaus-, besser Plusenergiehaus-Standard
- Verpflichtung für Photovoltaik (Strom) und / oder Solarthermie (Wärme)

Stadtentwicklung und Wirtschaft

Klimahaushalt

Die Kosten für die Folgen der Klimakatastrophe übersteigen jedes vorstellbare Maß. Daher ist jeder für Klimaschutz ausgegebene Euro eine sinnvolle und notwendige Investition in die Zukunft.

- Die BIBS setzt sich für einen Klimahaushalt ein: eine Umschichtung von klimaschädlichen Ausgaben (wie z. B. für Kfz.-Infrastruktur, aufwendige unnötige Platzgestaltungen, Vorteile für Investoren oder die Bezuschussung des Flughafens) zugunsten von Klimaschutzmaßnahmen.
- Kosten und Gebühren werden im Grundsatz daran orientiert, dass klimafreundliches Verhalten belohnt wird und klimaschädliches Verhalten mehr kostet.

Bebauungspläne

Die Einhaltung der Vorgaben muss regelmäßig kontrolliert werden.

Vorgaben für Gebäude

- Photovoltaik (außer Nordseiten und Nur-Schatten-Dächer)
- energetischer Mindeststandard Passivenergiehaus, besser Plusenergiehaus
- Fassaden- und ggfs. Dachbegrünung (das ist auch zusammen mit PV möglich)

Wirtschaft und Gewerbe

- Unsere Region ist von VW dominiert. Das Unternehmen will Arbeitsplätze abbauen, angeblich wegen der Umstellung auf Elektroantrieb. Das müsste nicht sein. Wir setzen uns für den Erhalt der ca. 8.000 Arbeitsplätze ein, auch der ca. 7.000 bei der VW Financial Services AG, auch durch die Entwicklung neuer Produkte über die automobiler Wertschöpfung hinaus. Die Beschäftigten müssen alle Möglichkeiten zum Erhalt ihrer Arbeitsplätze erhalten. Würde VW sich nicht nur auf die Produktion herkömmlicher Pkws beschränken, könnte die Zahl der Arbeitsplätze sogar mehr als verdoppelt werden! Wir wollen, dass VW seine hervorragenden

Möglichkeiten langfristig nutzt für die Entwicklung und Produktion von klimaschonenden Technologien. Die Beschäftigten müssen bei diesem Wandel unterstützt werden. Dafür geeignet wären z. B. Energietechnik wie Photovoltaik, Windgeneratoren und umweltschonende Stromspeicher, Verkehrslogistikkonzepte, Stadtbahnen, E-Lastenräder, mit Wasserstofftechnik angetriebene Busse, Regionalbahnen, Bau- und Landmaschinen, Schiffe, Flugzeuge usw. Fehlendes Know-How könnte VW, wie bisher auch, mit Firmenübernahmen dazukaufen. Die Region würde florieren!

Wissenschaft und Innovation

Die BIBS möchte Braunschweig als Stadt der Wissenschaft stärken und setzt sich insbesondere ein für Forschung und Entwicklung zu

- Technologien für den Klimaschutz und den Artenschutz
- regenerativen Energien und Energieeinsparung
- Energiespeichertechnologien wie z. B. mit „Grünem Wasserstoff“

Thorsten Kornblum



Für den Bereich „Erneuerbare Energien“ soll eine Braunschweiger Energiegenossenschaft unter Beteiligung der Stadt, von BS|Energy, der Braunschweiger Wohnungsbaugesellschaften sowie von Banken, Umweltverbänden und Privatleuten gegründet werden. Die Energiegenossenschaft soll sich mit dem Bau, dem Betrieb und der Förderung von Photovoltaik-Anlagen und anderen Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energie befassen. Zielstellung ist dabei nicht eine gewinnmaximierende Gesellschaft, sondern ein auf Beteiligungsmöglichkeit ausgerichtetes Werkzeug zur Erreichung der umweltpolitischen Ziele. Gemäß dem Grundgedanken handelt es sich bei der Genossenschaft um ein Investitionsunternehmen, das PV-Anlagen projiziert und anfallende Investitionskosten finanziert. Die PV-Anlagen werden an den jeweiligen Gebäudeeigentümer verpachtet, der wiederum für die Betriebsführung zuständig ist. Ich will, dass Braunschweig das Ziel, von heute 400 kWp auf 4600 kWp zusätzliche Photovoltaikanlagen auszubauen, möglichst vor 2030 erreicht. Die Stadt soll dazu ihre geeigneten Dachflächen zur Verfügung stellen.

Anke Schneider



Die Stadt selbst muss endlich die Dächer ihrer eigenen Liegenschaften und die der städtischen Gesellschaften mit PV-Anlagen bestücken, entweder selbst oder, wenn die eigenen Kapazitäten es noch nicht zulassen, als „Miet-Modelle“, das fordert DIE LINKE schon seit Jahren. Mit dem Ziel, alle geeigneten Dächer für PV-Anlagen zu nutzen, wird derzeit die Gründung einer städtischen Gesellschaft/Genossenschaft vorbereitet. Meiner Meinung nach brauchen wir eine echte Bürger-Energiegenossenschaft. Parallel dazu muss in Kooperation mit den hiesigen Berufsschulen und Ausbildungsbetrieben schleunigst dem Fachkräftemangel auf diesem Gebiet begegnet werden.

Tatjana Schneider



Ich unterstütze die Gründung der Energiegenossenschaft in Braunschweig, an der die Stadt, BS|Energy und eben auch viele Privateigentümer*innen Gesellschafter*innen werden können. Die Stadt bringt hier Dachflächen ein, andere Eigentümer*innen auch. Die Genossenschaft baut und betreibt dann die Solaranlagen. Vom möglichen Gewinn profitieren dann alle Gesellschafter*innen. Das kann den Ausbau der Solaranlagen deutlich beschleunigen.

Frage 7: Umstellung der Wärmeversorgung

Wie möchten Sie das Fernwärmenetz auf erneuerbare Energien umstellen?
Durch welche Maßnahmen möchten Sie den Energieverbrauch im Wärmesektor verringern?

i

Aktuell plant BS|Energy zwar, aus der Kohlenutzung auszusteigen. Im Gegenzug sollen jedoch auch neue Gasturbinen in Betrieb genommen werden. Somit wird die Fernwärmeversorgung weiterhin zum Teil auf fossilen Brennstoffen basieren. Deshalb sind weitere Schritte zum Erreichen der Klimaneutralität notwendig.

Kaspar Haller



Das ist eine Mammutaufgabe, die weitere grundsätzliche Investitionen in das Netz und Verbraucher bedeuten. Die aktuellen hohen Investitionen von rund 280 Mio. EUR sind noch kein Garant für die Erreichung der Klimaziele. Die Beschleunigung der Bauanträge und Prozesse in der Verwaltung für energetische Sanierung sind ein sehr konkreter Beschleuniger, hier ist aktuell einiges nachzuholen. Das größte Potential liegt in der Effizienzhebung von Wärme und Energiebedarfen. Die Gesetze sind nicht das Problem, aber die Prozesse und Anwendungen, wie wir die Gesetze umsetzen. Hier hat die Stadt Braunschweig sehr viel nachzuholen. Die Gasturbinen sind aktuell als Grundsicherung und Transfertechnologie geplant. Wir brauchen in dieser Versorgung und Klimaaspekten auch die Sicherheit und Resilienz der Systeme. Wenn der Umbau nicht kostenneutral geschieht, werden wir es nicht schaffen. Kurzum, wir müssen hier noch ganz neue Wege beschreiten.

Birgit Huvendieck



Grundsätzlich müssen wir dafür sorgen, dass der Energiebedarf sinkt und nicht weiter ansteigt. Das erst mal vorab. BS-Energy hat als Ziel „Klimaneutralität 2035“. Als BBS sehen wir bereits 2030 als notwendiges und mögliches Ziel für Klimaneutralität. Als Ersatz für fossiles Erdgas für die Fernwärmebereitstellung muss grüner Wasserstoff eingesetzt werden. Technisch ist die Umstellung anteilig bis 50% unkompliziert. Die Frage ist, wo grüner Wasserstoff produziert und von wo und wie er geliefert und schließlich wie er gespeichert wird. Es muss diskutiert werden, ob eine stadtnahe Produktion möglich ist. – Die übrigen 50% sollten mit grünem Erdgas abgedeckt werden. Weiterhin kann überschüssiger grüner Strom zur direkten Aufheizung des Fernwärmewassers genutzt werden (Tauchsieder-Methode).

Großwärmepumpen, die Okerwasser nutzen, Großsolarthermie, Geothermie, Wärmegewinnung aus der Kanalisation sind Methoden, deren ergänzender Einsatz erkundet und erwogen werden muss.

Diese Fragen bedürfen einer engen Abstimmung zwischen Stadt und BS-Energy.

Eine Verringerung des Energieverbrauchs im Wärmesektor kann durch entsprechende Klimaschutzmaßnahmen bei Neubauten und bei Altbausanierungen erreicht werden + (siehe dort).

Dazu gehört neben einer Dämmung auch der Einsatz von Solarthermie und Einbau einer Wärmepumpenheizung beim Endverbraucher.

Thorsten Kornblum



BS|Energy hat bereits 2018 ein Projekt zur weitgehenden Dekarbonisierung der Strom- und Wärmeerzeugung auf den Weg gebracht. Perspektivisch kann damit sogar eine 100 % CO₂-neutrale Wärme- und Energieerzeugung erreicht werden, wenn weitere technische Schritte in diese Richtung getan werden. Bereits ab 2022 soll der fossile Energieträger Steinkohle durch den nachwachsenden Rohstoff Holz, überwiegend in Form von Altholz, ersetzt werden. Das neue Heizkraftwerk hat mittels Kraft-Wärme-Koppelung einen hohen Wirkungsgrad von ca. 85 % und soll die Grundlast absichern. Für Belastungsspitzen gibt es zum einen eine erdgasbetriebene Anlage, die mit hohem Wirkungsgrad Strom und Wärme erzeugen kann. Zum anderen wird ein moderner Wärmespeicher, in dem überschüssige erneuerbare Energie, zum Beispiel aus Windkraft- oder Photovoltaikanlagen, in Spitzenzeiten effizient als Wärmeenergie gespeichert werden kann. So kann der Erdgasverbrauch für die Wärmeerzeugung durch eine CO₂-freie Quelle gesenkt werden. Langfristig ermöglicht die Erdgasanlage auch die Nutzung von grünem Wasserstoff zur Wärmegewinnung, sodass dann die Dekarbonisierung vollständig umgesetzt ist.

Dieser eingeschlagene Weg, den ich unterstütze, hilft Braunschweig erheblich auf dem Weg zur Klimaneutralität. Fast 30 % der CO₂-Emissionen in Deutschland stammen aus der Wärmeerzeugung für Heizungen und Warmwasser. Daher lohnen sich Investitionen in eine bessere Wärmedämmung von Gebäuden, effektivere Heizungsanlagen sowie die Nutzung von regenerativen Wärmequellen. Die Stadt kann eigene Neubauten nach einem Passivhaus-Standard oder Plus-Energiehaus-Standard erstellen, um mittel- bis langfristige CO₂-Einsparungen zu erreichen. Ich will prüfen lassen, inwieweit diese Standards auch für neue Baugebiete festgelegt werden können.

Für Privatleute gibt es schon heute entsprechende Förderangebote von Bund und Land, von denen ich erwarte, dass diese langfristig finanziert werden. Beratungsangebote dazu gibt es bereits, zum Beispiel durch BS|Energy und die Regionale Energie- und Klimaschutz-Agentur e. V. (Reka).

Für städtische Neubauten strebe ich die Einhaltung des Passivhaus-Standards an. Für städtische Gebäude im Bestand will ich ein Programm zur energetischen Sanierung entwickeln und umsetzen.

Anke Schneider



Wie sich inzwischen herauskristallisiert, ist die geplante Altholz-Verbrennung ebenfalls problematisch. Mein erster Ansatz wäre die Arbeit an der Energieeffizienz: Das Fernwärmenetz muss modernisiert werden, durch Isolation und den Umbau auf ein Niedertemperaturnetz sowie externe Einspeisemöglichkeiten für Abwärme aus der Industrie und anderen Einrichtungen, aber auch für dezentrale, klimafreundliche Anlagen. Wir brauchen eine Kombination aus Fern- und Nahwärme. Leider hält die Stadt aber nur noch 25 % an BS|Energy. Ich setze mich für eine Rekommunalisierung ein.

Tatjana Schneider



Ich sehe die Kommune in der Rolle der Initiatorin der Energiewende. Im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes 2.0 muss diese durch eine integrierte kommunale Wärmeplanung konzeptionell und koordinierend mit allen notwendigen Partner*innengestaltet werden. Wie das Fernwärmenetz umstellen?

Ich setze kurz- und mittelfristig nicht auf Wasserstoff um Erdgas zu ersetzen. Denn grüner Wasserstoff, aus erneuerbaren Energien gewonnen, wird noch lang nicht in ausreichendem Maße vorhanden sein. Die erneuerbar gewonnenen Strom brauchen wir auch dringender, um die fossile Stromerzeugung einzustellen.

Möglich wäre: BS|Energie startet ein Modellprojekt, um Wärme aus der Oker zu entziehen. Mit der Wärmeentnahme – die vielleicht auch dezentral organisiert werden kann – könnten dann Blockheizkraftwerke betrieben werden. Ziel muss es sein, dass große Fernwärmenetze dezentraler in Nahwärmesysteme umzubauen. Zusätzlich ist hier mit Solarthermie und Geothermie zu arbeiten. Langfristig wird auch unserem Abwasser Wärme entzogen werden können.

In Bezug auf die Verringerung des Energieverbrauchs setze ich auf Gebäudesanierungen und Modernisierungen z. B. von Heizungsanlagen. Auch mehr Aufklärung in Bezug auf den Energieverbrauch einer jeden Einzelnen sowie Lehr- und Lernformate (z. B. durch die VHS oder in Schulen), die zu veränderten Verhaltensmustern führen, will ich ausweiten, um auch privaten Haushalten deutlich zu machen, was jede*r von uns tun kann, um einen Beitrag zur Energiewende zu leisten.

Wie in vielen anderen Bereichen gilt es auch hier eng mit der Wissenschaft zusammenzuarbeiten, um die größtmöglichen Effizienzen zu erreichen.

Frage 8: Energetische Sanierung

Wie möchten Sie die notwendige energetische Sanierung von bestehenden Quartieren bewerkstelligen?

i

28% der Treibhausgasemissionen in Deutschland stammten 2018 aus dem Gebäudesektor, insbesondere aus Bestandsgebäuden.ⁱⁱⁱ

Kaspar Haller

Hier sind in erster Linie die Eigentümer gefragt. Für die Netze und Versorgung steht die Effizienzhebung und smarte Steuerung im Fokus was die Verbräuche und mögliche Sparmaßnahmen angeht. Weiter natürlich auch die Möglichkeit dezentraler Speicher und Puffer in einem stadtübergreifenden Wärme- und Energienetz. Hier werde ich die relevanten Stakeholder an einen Tisch holen, um kurzfristig einen umsetzbaren Plan zu entwickeln und gleichzeitig mit der Umsetzung anzufangen.

Birgit Huvendieck

Ziele: bis 2035 energetische Sanierung von 60% der Gebäude, Umstellung auf Wärmepumpenheizung (60 - 80% der Gebäude), Hinterfragung zu hohen Wohnraumbedarfs pro Person; Installation von Photovoltaik und / oder Solarthermie

Energetische Gebäudesanierung

- Steigerung der jährlichen Rate auf 4 % (deutschlandweit derzeit 1 %)
- Effizienzgrad Passivhaus- oder zumindest KfW-55-Standard
- Verpflichtende Sanierung bei Eigentümerwechsel

Thorsten Kornblum

Für bestehende Quartiere gibt es Fördermittel der KfW-Bank, die jeder Hauseigentümer in Anspruch nehmen kann. Förderung gibt es bei Sanierungen, die das Gebäude in eine bestimmte Effizienzhaus-Stufe bringen. Zu förderfähigen Sanierungsmaßnahmen gehören zum Beispiel: Dämmung von Außenwänden, Kellerdecken oder Dachflächen, Erneuerung von Fenstern und Außentüren, Erneuerung und Optimierung von Heizungsanlagen, Einbau von Lüftungsanlagen, Solarthermie, Photovoltaik, Erdwärme. Auch Wohnbaugesellschaften können diese Mittel in Anspruch nehmen und so die Kosten

für die energetische Sanierung senken. Hier muss aber mit den Wohnbaugesellschaften zusammengearbeitet werden, um Potenziale richtig zu nutzen und auch die späteren Mieter:innen nicht durch zu hohe Mieten zu überfordern.

Anke Schneider



In der energetischen Altbausanierung liegt ein besonders großes Potential zur Energieeinsparung. Die Stadt selbst hat über ihre Gesellschaft Nibelungen Wohnbau allerdings nur Zugriff auf etwa 4 % des Gebäudebestandes, andere Genossenschaften halten weitere 10 %. Hier muss zuerst offensiv angesetzt werden. Für die restlichen 86 % bietet sich das Konzept der energetischen Quartierskonzepte an. Wichtig ist mir, dass durch die energetischen Sanierungen am Ende nicht die Warmmieten steigen und so Bewohner:innen verdrängt werden.

Tatjana Schneider



Ganz wichtig: Die Stadt kann hier allein nicht aktiv werden. Dazu brauchen wir das Engagement der Eigentümer*innen. Die städtische Wohnungsbaugesellschaft Nibelungen Wohnungsbau sowie die Genossenschaften in der Stadt sind schon kräftig dabei. Sie nutzen dafür die staatlichen Anreizprogramme. Wir haben noch ein großes Stück Arbeit vor uns, die Gebäude im Eigentum der Stadt energetisch zu sanieren. Neben Schulen und Kindergärten gehören dazu auch die Standorte der öffentlichen Verwaltung: das Jugendamt am Eiermarkt, der Rathaus Erweiterungsbau, der Rathausaltbau u.v.m. Hier müssen wir erstmal mit gutem Beispiel vorangehen.

In den Quartieren mit sehr heterogener Eigentümerstruktur können wir mit versuchen, eine Vernetzung der Eigentümer*innen zu erreichen, um neben der energetischen Sanierung auch die Dezentralisierung der Energieversorgung zu organisieren. Damit meine ich, Blockheizkraftwerke zu ermöglichen, die mit Solarthermie, Geothermie und Entnahme von Wärme aus Abwasser arbeiten. Außerdem ein Aufbau von Solaranlagen sowie Dach- und Fassadenbegrünung. Solchen Gemeinschaften können wir Anreize geben und sie mit fachlichem Know-how beraten.

Frage 9: Klimaschutz in Neubaugebieten

Welche Klimaschutzmaßnahmen möchten Sie für Neubaugebiete sofern rechtlich möglich verpflichtend vorgeben? Halten Sie dazu Grundsatzbeschlüsse für sinnvoll?

i

Mögliche Mindeststandards könnten unter anderem ein hoher Energiestandard (z.B. KfW 40+), verpflichtende Solaranlagen auf Dach- und Wandflächen und Dach- und Fassadenbegrünung umfassen.

Kaspar Haller



Grundsatzbeschlüsse ändern wenig, die Zielvorgaben sind in meinen Augen auch von der EU klar vorgegeben. Wir müssen handeln: Modellprojekte mit Vorbildfunktion; Bspw. Salzgitter haben wir bereits.

Birgit Huvendieck



Wir müssen auch den Flächenverbrauch reduzieren und aus der Sicht des Klimaschutzes muss dem Geschossbau der Vorzug vor Einfamilienhäusern gegeben werden. Geschossbau und gemeinschaftliches Wohnen ermöglicht eine Senkung des Ressourcenverbrauchs und damit eine Senkung des CO₂ Ausstoß. Auch wollen wir eine verpflichtende Sanierung bei Eigentümerwechsel. Regenwassernutzung ist vorzusehen.

Verpflichtende Klimaschutzmaßnahmen in Neubaugebieten sollten sein:

- mindestens Passivhausstandard besser noch Plusenergiehaus-Standard
- Photovoltaik und / oder Solarthermie
- Wenn eine Heizung erforderlich ist, dann soll es eine Wärmepumpenheizung sein. Der Einbau einer Öl- oder Gasheizung/Pellet soll verboten werden.
- Umweltschonende Materialien sollen benutzt werden. Dazu gehören Materialien aus Rückbauten. Zement soll möglichst sparsam verwandt werden.
- Fassaden- und Dachbegrünung gehören zu den Vorgaben für Gebäude, sofern technisch möglich.
- Regenwassernutzung ist verpflichtend

Die Maßnahmen werden durch Grundsatzbeschlüsse abgesichert.

Thorsten Kornblum



Ich strebe den Passivhausstandard bei Neubauten im öffentlichen und im privaten Bereich an. Es muss rechtlich geprüft werden, inwieweit dies in Bebauungsplänen für privaten Wohnungsbau festgelegt werden kann. Auch die anderen Maßnahmen wie verpflichtende Solaranlagen, Dach- und Fassadenbegrünung und mehr sollen dabei geprüft werden. Dabei müssen wir berücksichtigen, dass wir vor allem auch günstigen Wohnraum in Braunschweig benötigen. Daher müssen die Folgen solcher Festlegungen sorgfältig abgewogen werden. Für die interessierten Bauwilligen halte ich auf jeden Fall eine entsprechende Beratung durch neutrale Beratungsstellen für wichtig.

Nach entsprechender rechtlicher Prüfung und einer Folgeabschätzung, kann ich mir dazu entsprechende Grundsatzbeschlüsse vorstellen. Aber auch eine Einzelentscheidung für jedes neue Baugebiet ist denkbar, da doch jeweils unterschiedliche Voraussetzungen in den Baugebieten vorherrschen können.

Zudem möchte ich auf die von der Stadtverwaltung entwickelte Leitlinie „Klimagerechte Bauleitplanung“ hinweisen, die meinem Dafürhalten auch in Zukunft angewendet und weiterentwickelt werden soll. Sie wurde bereits bei den Bebauungsplänen „Ernst-Amme-Straße Nordwest“, „Wenden-West“ und „Holzmoor-Nord“ angewandt.

Anke Schneider



Ja, das halte ich für sinnvoll. Gerade im Neubau lassen sich derartige Maßnahmen am einfachsten umsetzen. KfW 40+, klimafreundlicher Heizungssysteme, verpflichtende PV-Anlagen und Dach- und Fassadenbegrünung sollten hier Standard werden – nicht nur im Wohnungsbau, sondern auch bei Schulen und Kitas. Leider baut diese die Stadt bisher oft nicht selbst, sondern vergibt sie per Public Private Partnership an Privatunternehmen und schreibt dann nur KfW-55-Standard vor. Beides will ich ändern.

Tatjana Schneider



Grundsätzlich darf nur so wenig wie unbedingt nötig gebaut werden.

Wenn gebaut wird, dann muss ganzheitlich geplant werden und die Umwelt nur minimal belastet werden. Auflagen für Klimaschutz muss in den Bebauungsplänen implementiert werden. Es gilt Konzepte für Quartiere zu entwickeln. Bei Einzelmaßnahmen muss passives Gebäudeverhalten mit angemessener Haustechnik zusammengebracht werden.

In Bezug auf Energie sollen Neubaugebiete nicht mehr an das Gas- und Fernwärmenetz angeschlossen werden, sondern von vornherein energieautark, sogar klimapositiv – sie produzieren somit mehr Wärme und Strom über erneuerbare Energiequellen, als sie selbst verbrauchen – geplant werden.

Auch Dachflächen sollen konsequent mit Solaranlagen für die Strom oder Wärmeproduktion ausgestattet werden. Wohnungen und Häuser müssen möglichst passiv gekühlt werden.

Ich halte einen Grundsatzbeschluss für ein sinnvolles Instrument, um Zeit für politische Meinungsbildung zu geben.

Frage 10: Umbau der Stadtverwaltung

Wie möchten Sie die Stadtverwaltung so umstrukturieren, dass ausreichend Geld und Personal für den Klimaschutz bereitstehen? In welcher konkreten Form wird der Bekämpfung der Klimakrise eine hohe Priorität eingeräumt, die ihrer Dringlichkeit gerecht wird?

Kaspar Haller



Mit einem Fachbereich Klima im Rathaus werden wir die Ziele nicht erreichen. Ich werde daher eine agile Schnittstelle 'Klima' in die Verwaltung integrieren. Nicht nur Bildung, sondern auch Klima wird bei mir zur Chefsache.

Birgit Huvendieck



Bei allem muss der Klimavorbehalt führend sein.

Konkret heißt das, es soll ein Monitoring Programm geben, das den laufenden Betrieb kritisch begutachtet und an allen Stellen die notwendigen Anpassungen vornimmt. Da wir die Flughafensubventionierung einstellen werden und Straßenbauprojekte für PKW's drastisch reduzieren wollen, werden Gelder für die wichtigste Herausforderung, derdie Klimakatastrophe, vor der wir stehen, frei. Wichtig ist mir auch, das die gesamte Beschaffung und Ausschreibungen der Stadtverwaltung nachhaltig erfolgen. Recycling-, regionale Bio- und Fairtrade-Produkte sind zu bevorzugen. Wiederverwendung muss Vorrang vor Neukauf haben (z.B. Gehwegplatten). Behörden sollen ausschließlich Papier mit Umweltsiegel verwenden (Blauer Engel)

Auch muss sich die Stadt an jeder ihr möglichen Stelle für Mehrweg statt Einweg einsetzen.

Thorsten Kornblum



Grundsätzlich muss der Klimaschutz in Braunschweig organisatorisch, strukturell, personell und finanziell gestärkt werden. Zudem bedarf es eines entsprechenden Monitorings und Controllings. Das sieht das städtische Klimaschutzkonzept 2.0 vor, und das wird von mir unterstützt.

Ich werde eine Klimaschutzabteilung einrichten, die sich die zahlreichen Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes 2.0 zielgenau und zeitgerecht abarbeiten und fortschreiben wird, um die ehrgeizigen Ziele auch tatsächlich zu erreichen. Das Personal dazu wird durch Umschichtungen, Aufgabenänderungen und Neueinstellungen bereitgestellt werden. Erste Stellenausschreibungen sollen noch 2021 stattfinden.

Eines der Maßnahmenblätter des Klimaschutzkonzepts 2.0 sieht eine Prüfung vor, ob das Europäische Förderprogramm „100 Climate-neutral Cities by 2030 – by and for the Citizens“ für Braunschweig geeignet ist und die Stadt sich gegebenenfalls dafür bewerben sollte. Eine erfolgreiche Bewerbung könnte eine Initialzündung für das Thema Klimaschutz in Braunschweig sein. Ich will mich dafür einsetzen, dass Braunschweig diese Chancen dann erfolgreich nutzen kann.

Anke Schneider



Wir können den Klimaschutz nicht aus finanziellen Gründen aufschieben, es ist eine Binsenweisheit, dass alles, was wir jetzt unterlassen, später noch viel teurer wird. Das wäre eine weitere Schuldenlast, die wir nachfolgenden Generationen aufbürden – in Form von Geld und Lebensqualität. In der Stadtverwaltung müssen zügig die im Bereich Klimaschutz notwendigen Stellen geschaffen werden, 3,5 Stellen 2022 sind natürlich viel zu wenige für einen zügigen Start. Neben einem eigenen Referat denke ich, dass der Klimaschutz auch in allen anderen Fachbereichen (Stadtplanung, Tiefbau und Verkehr, ...) Verantwortliche mit entsprechender Qualifikation braucht. Hier kann man mit gezielten Weiterbildungsmaßnahmen ansetzen.

Tatjana Schneider



Das Thema Klimaschutz bekommt bei mir eine hohe Priorität. Ich möchte den Bereich des Klimamanagement in das Dezernat der Bürgermeisterin holen und mir damit direkt unterstellen. Aktuell wird der Klimaschutzplan 2.0 aufgestellt. Hier wird auch ermittelt, welche finanziellen und personellen Ressourcen für eine prioritäre Bearbeitung notwendig sind.

Darüber hinaus ist es wichtig, in allen laufenden Projekten darauf zu achten, dass Energieeffizienz und CO₂-Reduzierung mitgedacht werden: in der Flächennutzungs- und Bauleitplanung, der Stadtentwicklung (Stadt der kurzen Wege, Ausstattung mit sozialer Infrastruktur, Grün, attraktiven öffentlichen Räumen, etc.), in der Beschaffung (Geräte, Verbrauchsmaterialien, Ökostrom, Fuhrpark der Stadt Braunschweig, etc.) bis hin zum Handeln der städtischen Gesellschaften. Hierbei wird BS|Energy eine zentrale Rolle einnehmen, um schnellstmöglich den Anteil des Erdgases zu reduzieren.

Frage 11: Ernährungswende

Wie möchten Sie dieses Thema in der Braunschweiger Kommunalpolitik etablieren und so aktiv nachhaltiger gestalten? Wie stehen Sie dabei zu Ideen wie einem Ernährungsrat, Bildungsmaßnahmen und einer Umstellung des Essens beispielsweise an Schulen und Kitas, bei städtischen Veranstaltungen und in den städtischen Krankenhäusern?

Kaspar Haller



Wo kommt mein Essen her? Regionalität in Schulen steigern, Wandertag; Landwirtschaft in die Schule und umgekehrt. Projektwoche Ernährung

Birgit Huvendieck



Je nach Berechnung werden 1/6 bis 1/3 der Treibhausgase durch die Landwirtschaft verursacht. Gesunde Ernährung und klimagerechte Ernährung zielen in die gleiche Richtung. Wesentliche Merkmale sind wenig (besser noch kein) Fleisch, Gemüse, Getreideprodukte und Obst/Nüsse. Es sollten weitestgehend lokale (saisonal + bio wäre noch gut) Produkte ausgewählt werden. Ein Ernährungsrat soll für die Stadt Braunschweig eingerichtet werden. Einige seiner Aufgaben:

- vier fleischfreie Tage pro Woche in allen städtischen Einrichtungen einführen, also in Mensen und Kantinen für Verwaltung, Kindergärten, Schulen, Klinikpersonal
- bei städtischen Veranstaltungen wird nur vegane/vegetarische Kost angeboten (hatten wir nicht differenziert)
- zusammen mit den Schulen eine regional bezogene klimagerechte Ernährungskunde erarbeiten
- Kurse für klimagerechte Ernährung an der VHS befördern
- ein kleines Kochbuch zusammenstellen: Regionale klimagerechte Rezepte aus Braunschweig (ähnlich wie Klimasparsbuch als „Klimakochbuch“)
- Unterstützung von Aktivitäten zum Vermeiden von Lebensmittelabfällen (Braunschweiger Tafel, foodsharing)

Thorsten Kornblum



Ich werbe für eine klimaverträgliche Lebensweise und einen nachhaltigen Konsum. Neben den Bereichen Haushalt und Wohnen, Büro und Arbeit, Bekleidung, Tourismus und Freizeit beeinflusst auch unser Ernährungsstil maßgeblich die CO₂-Bilanz.

Das kürzlich von der Stadt herausgegebene Klimaschutzbuch ist ein gutes erstes Beispiel dafür, wie die Stadt für mehr Klimaschutz durch bewusste Ernährung im Alltag werben kann. Ich strebe die Einrichtung eines Ernährungsrates für Braunschweig nach dem Vorbild anderer Kommunen an. Dadurch soll auch erreicht werden, dass weniger Lebensmittel vernichtet und weggeworfen werden. Ich möchte erreichen, dass in städtischen Kantinen, Schulmensen, Krankenhäusern etc. mehr regionale, saisonale und vegetarische Speisen als heute angeboten werden.

Anke Schneider



Die Bildung eines Ernährungsrates halte ich für sinnvoll, DIE LINKE hat den Antrag ja auch unterstützt. Auch Ernährungsbildung ist ein wichtiges Element. Wichtiger finde ich allerdings, dass das Essen bei Großverbrauchern wie Mensen, Kantinen und Krankenhäusern auf regional und unter Beachtung von Tierwohl, Klima- und Umweltschutz erzeugte, möglichst Bio-Lebensmittel umgestellt wird, um diese Erzeugungsformen zu unterstützen. Eventuelle Mehrkosten sind sozial abzufedern. (DIE LINKE fordert z. B. ein kostenloses Mittagessen in Schulen und Kitas.)

Tatjana Schneider



Mit Vorgaben erreichen wir keine Verhaltensänderung in den Ernährungsgewohnheiten – mit guten und vielfältigen Rezepten geht das schon eher!

Auffallend ist, dass auf städtischen Empfängen oder zu anderen Anlässen gesellschaftlicher Zusammenkünfte in Braunschweig grundsätzlich Fleisch und Wurst gereicht wird. Vegetarische und vegane Optionen werden eher weniger angeboten. Mit mir als Oberbürgermeisterin wird sich das verändern. Gute Buffets und Fingerfood können und sollen vegetarisch und vegan angeboten werden. Auch auf die Speisepläne der Schulessen können wir Einfluss nehmen. Dasselbe gilt für mich für die Versorgung im Krankenhaus, wo wir mit dem städtischen Klinikum auch ins Gespräch gehen müssen. Beratung und Aufklärung sind wichtig. Kinder und Jugendliche sind in den Bereichen schon ganz schön fit! Ich würde es trotzdem begrüßen für Kinder und Jugendliche im FIBS (Programm Ferien in Braunschweig) Klimaschutz Camps anzubieten. Da könnte praktisch geübt werden, wie Energie eingespart, Lebensmittel angebaut und verarbeitet werden, wie mit Ernährung das Klima beeinflusst wird, wie unser Mobilitätsverhalten auf unseren Energieverbrauch wirkt und vieles mehr. Auch unsere Volkshochschule kann ihr Programm entsprechend ausbauen.

Frage 12: Fachkräftemangel in klimarelevanten Berufen

Welche Maßnahmen würden Sie ergreifen, um den Fachkräftemangel in Berufen zu bekämpfen, die für die Bewältigung der Klimakrise essentiell sind?

i

Für den Klimaschutz relevante Berufe finden sich etwa bei der Installation von PV-Anlagen und von klimaneutralen Heizungssystemen sowie bei der energetischen Sanierung.

Kaspar Haller



Bildung ist der Schlüssel zur Freiheit und Klimagerechtigkeit. Die allgemeinen Schulungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten sind nicht nur in klimarelevanten Berufen wichtig. Wir müssen insgesamt unser gesamtes System verbessern. Hier stehe ich für das Projekt Zukunftsschulen (in Zusammenarbeit der Jugendhilfe) mit mehr Handwerk und Schulgärten für mehr praktisches Verständnis der Umwelt. Außerdem für die Entwicklung außerschulischer Lernorte in Wissenschaft, Wirtschaft und politischer Bildung. Für die Form unserer Schulen und Bildungseinrichtungen entwickeln wir moderne, zukunftsgerichtete und sichere Schulen damit Schülerinnen und Schüler sowie Lehrkräfte sich frei entfalten können.

Birgit Huvendieck



Braunschweig braucht ein Aus- und Weiterbildungszentrum für Fachkräfte für die Energiewende (z. B. Elektriker:innen für den Bau von Photovoltaikanlagen). Das gilt es mit öffentlichen Mitteln zu fördern und wir sollten die Kompetenz, die wir mit der TU und den Firmen vor Ort haben, nutzen uns zu einem Klimakompetenzzentrum zu entwickeln. Förderung handwerklicher und klimarelevanter Berufe durch Werbung ist auch wichtig, denn wir haben schon länger einen Engpass an Menschen, die im Handwerk arbeiten möchten. Menschen aus anderen Berufsgruppen, die eine Umschulung in diesen Bereich machen möchten, sollen gefördert werden.

Thorsten Kornblum



Im Rahmen des Klimaschutzkonzepts 2.0 ist die Initiierung einer Allianz „Jobmotor Energiewende“ vorgesehen. Im Dialog mit Unternehmen und Verbänden sollen zusätzliche Kapazitäten im Handwerk geschaffen werden. Neben zusätzlichen, geeigneten Ausbildungsplätzen geht es auch um die Vermittlung

klimaschutzrelevanter Kenntnisse. Durch die Herausforderungen des Klimawandels und der Energiewende werden auch neue Berufsfelder entstehen.

Da die Stadtverwaltung selbst in den genannten Berufsbildern keine Ausbildungskapazitäten hat und daher keine Nachwuchskräfte ausbildet, gibt es nicht viele weitere Handlungsmöglichkeiten auf kommunaler Ebene. Ich bin überzeugt, dass die zuständigen Fachbereiche der Stadt in kurzer Zeit ihre Kapazitäten über die Einstellung von Bewerber:innen über den Arbeitsmarkt hochfahren können, soweit es notwendig ist.

Anke Schneider



Die PV-Branche sucht bereits händierend Fachkräfte. Die Stadt muss das Gespräch mit den hiesigen Hochschulen, Berufsschulen und Ausbildungsbetrieben suchen. Sie muss sich beim Land Niedersachsen für die Ansiedlung entsprechender Studiengänge, Ausbildungen und Fortbildungsangebote (gerade im Heizungsbau und der Gebäudesanierung) einsetzen. Parallel dazu müssen die einschlägigen Handwerksberufe als Berufe der Zukunft in berufsorientierenden Veranstaltungen und über Projektwochen an den Schulen beworben werden.

Tatjana Schneider



Zu diesem Thema strebe ich eine Kooperation mit den Universitäten in der Region an. Die Stadt kann den Studierenden attraktive Angebote unterbreiten. Wir bieten bereits während des Studiums Jobs an. Somit bekommen Studierende bereits im Studium hautnah die Praxis mit. Wer zwei Jahre bereits während des Studiums in der Verwaltung gearbeitet hat, erhält im Anschluss einen Arbeitsvertrag in der Verwaltung. Auch Traineeprogramme möchte ich ins Leben rufen. Studienabgänger*innen können für zwei Jahre ein Traineeprogramm durchlaufen und lernen verschiedene Verwaltungseinheiten zum Themenkomplex kennen. Für das Thema Klima sind das eindeutig das Klimaschutzmanagement, die Stadtentwicklung und Stadtplanung, der Bereich Tiefbau und Verkehr, das Rechtsreferat sowie aus meiner Sicht eine Einheit in einer der städtischen Gesellschaften, z.B. Nibelungen Wohnungsbau GmbH oder Braunschweiger-Verkehrs-GmbH. Nach dem Traineeprogramm wird eine Festanstellung angeboten.

Frage 13: Klimaneutrale Wirtschaft

Mit welchen Maßnahmen möchten Sie es schaffen, dass auch die lokale Wirtschaft für Ihr Klimaziel rechtzeitig treibhausgasneutral wird?

Kaspar Haller



Ich werde Prozesse und Beteiligung vereinfachen und beschleunigen. Die Gesetze sind in der Regel gut nur die Prozesse, die sich daran anschließen verhindern viele Umsetzungen, als dass sie Fördern würden. Wenn Klimaneutralität wie erwähnt auch für die lokale Wirtschaft ein schlüssiger Bestandteil des täglichen Handels wird, werden wir schneller an das Ziel kommen. Ich werde den Umbau von Wertschöpfungsketten zu Wertschöpfungsnetzwerken aktiv begleiten und somit einen relevanten Beitrag zu Verbesserung beitragen.

Birgit Huvendieck



Folgende Maßnahmen/Ideen möchte ich umsetzen/anregen:

städtische Beteiligung an klimaschädigenden Firmen beenden und zukünftig ausschließen

- Auflagen zur Umstellung auf regenerative Energien und CO²-mindernde Maßnahmen innerhalb eines kurzen Zeitraums vorschreiben und zukünftig nur an solchen beteiligen, die ausschließen klimaneutral oder sogar besser sind, (z.B. +Plusenergiehäuser)

aller Energiebedarf städtischer Betriebe auf Stromanbieter umstellen, die ausschließlich mit regenerativen Energien arbeiten und BS-Energie auf diese umstellen.

Studie zur Erfassung der bisherigen Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen örtlicher Unternehmen und daraus Vorschläge entwickeln, wie dies verbessert werden kann.

Beratung und Vernetzung von Firmen und Initiativen (ReKa) zum Klimaschutz

finanzielle Anreize für Firmen schaffen, um Co₂ Emissionen zu verringern

Freiwillige, verbindliche Selbstverpflichtung der Firmen gegenüber der Stadt bis 2030 klimaneutral zu werden

Selbstverpflichtung von Banken: Aufforderung sich nicht an Projekten die fossile Energienutzung fördern zu beteiligen und nur in Projekte zu investieren, die dem Gemeinwohl dienen. Hier hat die EZB gerade einen wichtigen Schritt angekündigt. Daran können sich regionale Banken orientieren. Ich persönlich nutze eine Bank, die sich diesen Zielen verpflichtet hat. Warum sollte die Stadt ihre Finanzgeschäfte nicht auch über solche Banken abwickeln? Das ist auch eine Motivation für Banken vor Ort ihre Wirtschaftsweise anzupassen, wenn die Stadt ansonsten keine Geschäfte mit ihnen macht.

wo wir gerade beim Geld sind:

regionale Wirtschafts- und Geldkreisläufe fördern, durch die Einführung einer regionalen Währung (Braunschweig Gulden? Taler? Name gesucht...), damit würde nicht nur Geld regionaler zirkulieren und das Klima schonen sondern auch Betriebe vor Ort unterstützen. Beispiele gibt es z.B. aus Bristol, England.

Regulierung der Gewerbe über klimagerechte Bauleitplanung, grundsätzliche Anbindung an Schiene und ÖPNV prüfen und "Nachrüstung" der Gebiete anstreben, die bisher nicht entsprechend vernetzt sind.

- Für den Einzelhandel ein Stufenprogramm zur Regionalisierung ihres Wareneinkaufs vorschlagen und höhere Quoten für Mehrweg und Nachfüll - Systeme, Wiederbefüllungsstationen und Vermeidung von Einwegverpackungen

Grundsätzlich ist Gemeinwohl orientierte Wirtschaft in meinen Augen nur sinnvoll möglich, wenn sie klimaneutral ist.

Thorsten Kornblum



Auf die Wirtschaft hat die Stadt nur einen geringen Einfluss. Grundsätzlich ist es Aufgabe des Bundes und der Länder, durch entsprechende Gesetze und andere Maßnahmen Anreize dafür zu schaffen oder Zwänge aufzubauen, dass kleine, mittlere und große Unternehmen klimaneutral wirtschaften. Gleichwohl bietet sich auf kommunaler Ebene die Möglichkeit zur Förderung von klimafreundlichen Gewerbegebieten, die sich auszeichnen durch hohe Energieeffizienz, Nutzung erneuerbarer Energien oder klimafreundliche Mobilität. Eine solche Förderung ist im Klimaschutzkonzept 2.0 vorgesehen und wird von mir unterstützt. Darüber hinaus kann sich die Stadt in einem engen Dialog mit den Unternehmen austauschen, damit geeignete Klimaschutzmaßnahmen identifiziert und umgesetzt werden können. „Grüne“ Start-up-Unternehmen sollen von der Stadt unterstützt werden.

Auch kann die Stadt selbst mit gutem Beispiel vorangehen und in ihrem eigenen Verantwortungsbereich klimaneutral werden. Außerdem werde ich prüfen, inwieweit die Stadt bei Ausschreibungen und Aufträgen einen Nachweis der Klimaneutralität von Auftragnehmer:innen oder eine möglichst klimaneutrale Ausführung zu einer Anforderung machen kann.

Anke Schneider



Die städtische Wirtschaftsförderung, aber auch der Einkauf und die Auftragsvergabe sind streng an die Einhaltung sozialer und ökologischer Kriterien zu koppeln, auch bei den Städtischen Gesellschaften. Darüber hinaus kann die Stadt nur Überzeugungsarbeit leisten und die Kooperation der Forschungseinrichtungen, die klimafreundliche Technologien bereitstellen, mit der örtlichen Wirtschaft fördern.

Tatjana Schneider



Bekanntlich können wir als Kommune für die Wirtschaft nur Anreize setzen. Lediglich auf die kommunalen Unternehmen bzw. Unternehmen mit kommunaler Beteiligung können wir direkt einwirken. Förderprojekte mit entsprechend sinnvollen Förderquoten werden hier vom Bund und vom Land initiiert.

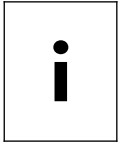
Als Oberbürgermeisterin kann ich in Gesprächen versuchen, für den klimaneutralen Umbau der Energieversorgung und der Gebäude zu werben. Gewerbebauten haben oftmals große Dachflächen, die sinnvoll für die Energiegewinnung und Begrünung genutzt werden können. Der Fuhrpark der Unternehmen spielt eine zusätzliche Rolle für die Klimaneutralität. Anregen kann ich die Umstellung auf CO₂-neutrale Fahrzeuge, wenn möglich mehr Sharing-Angebote und die Annahme der Angebote für Jobtickets des Verkehrsverbunds für die Mitarbeitenden. Wir sollten darüber nachdenken, ob der Braunschweig

Klimaschutzpreis auch auf die Würdigung des klimaneutralen Wirtschaftens von Gewerbebetrieben ausgeweitet werden kann.

Für mögliche Neuausweisungen von Gewerbegebieten können wir in der Bauleitplanung entsprechende Vorgaben festsetzen, die zur Klimaneutralität beitragen.

Frage 14: Gewerbegebiete

Befürworten Sie die Entwicklung neuer Gewerbegebiete auf unversiegelter Fläche, die einseitig auf den Straßenverkehr angewiesen sind, wie aktuell beispielsweise in Scheppau?



Bei Scheppau wird aktuell ein interkommunales Gewerbegebiet im Autobahnkreuz zwischen der A3N und der A2 geplant. FFF Braunschweig hat sich gegen solche Gewerbegebiete positioniert.

Kaspar Haller



Scheppau ist ein Interkommunales Gewerbegebiet, für dessen Evaluierung bereits von den kommunalen Vertretungen die Mittel bereitgestellt wurden. Hier gilt es abzuwarten, was die Gutachten ergeben. Grundsätzlich ist klar: Wir haben Bedarf für weitere Flächen. Solange wir einen gerechten und klimapositiven Ausgleich schaffen können, spricht in meinen Augen nichts dagegen. Klimaneutralität kann auch intelligent gelöst werden.

Birgit Huvendieck



Nein, solche Projekte befürworte ich überhaupt nicht: Zerstörung von Naturflächen keine Anbindung an Schiene und ÖPNV + keine Erreichbarkeit mit dem Fahrrad = geht gar nicht. Hinzukommt bei der Planung in Scheppau, dass dadurch viel zu viel Verkehr erzeugt würde. Außerdem müssen wir, wenn wir Flächen bräuchten, was fragwürdig ist, eher bestehende Industrieflächen mit Schienenanbindung nehmen. Für mich kommen solche Gewerbegebiete nicht in Frage.

Thorsten Kornblum



Die Bundesregierung hat das Ziel, den Flächenverbrauch durch Neuversiegelung langfristig auf null zu reduzieren. Daher sollte aber auch immer geprüft werden, ob alte Industriebrachen oder bereits versiegelte Flächen in der Region vorliegen, die für eine Neuansiedlung von Betrieben in Frage kommen. Entwicklung neuer Gewerbegebiete auf unversiegelter Fläche ist aber auch dann nicht ausgeschlossen, wenn zum Beispiel im Gegenzug bereits versiegelte Flächen entsiegelt und renaturiert werden.

Es gibt zahlreiche Gewerbegebiete, die wegen eines nicht vorhandenen Bahnanschlusses auf den Straßenverkehr als Transportweg angewiesen sind. In Braunschweig gibt es zum Beispiel nur noch wenige Gewerbe- oder Industriegebiete mit einem Gleisanschluss.

Nicht immer stehen in einem gewünschten Bereich für eine Wohnungs-, Gewerbe- oder Industrieansiedlung bereits versiegelte Flächen vor, die umgenutzt werden könnten, sodass unter Umständen auch bisher

unversiegelte Flächen in Anspruch genommen werden müssen, wenn man an dieser Stelle nicht auf das Projekt verzichten kann. Für diesen Fall gibt es bewährte Verfahren und Prüfungen, die regeln, wie die Eignung von Flächen untersucht werden soll und welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen notwendig sind, um die Versiegelung mit Straßen, Gebäuden und anderer Infrastruktur in bisher unversiegelten Bereichen zu rechtfertigen.

Ich befürworte, dass diese Prüfungen und Untersuchungen ergebnisoffen durchgeführt werden und dann, bei Vorliegen der entsprechenden Gutachten und Analysen, die zuständigen Gremien ihre Entscheidung treffen können. Zu den notwendigen Untersuchungen gehört heutzutage auch eine Klimabilanz, die die langfristigen Auswirkungen eines neuen Gewerbe- oder Industriegebietes untersucht und darstellt.

Anke Schneider



Natürlich nicht. Wir als Linksfraktion haben gegen dieses Gewerbegebiet gestimmt, einerseits wegen des Flächenverbrauchs und der unnötigen Versiegelung, andererseits wegen der Verkehrsanbindung. Die Bundesregierung wollte den Flächenverbrauch bis 2020 auf 30 ha/Tag begrenzen – jetzt liegen wir bei 50, das kann nicht so weitergehen.

Tatjana Schneider



Nein, das befürworte ich nicht.

Es gibt allerdings einen Ratsauftrag für eine Machbarkeitsstudie, den ich zu respektieren und zu bearbeiten habe. Die Verwaltung wird auf dieser Grundlage eine Empfehlung an den Rat aussprechen.

Frage 15: Klimaanpassung

Was sind Ihre Pläne, um sich in Braunschweig beispielsweise durch Entsiegelung, Regenwassernutzung und mehr Begrünung so weit wie möglich an die Folgen des Klimawandels anzupassen?

i

Die Folgen des Klimawandels sind bereits heute spürbar und werden sich in Zukunft weiter intensivieren. Städte sind unter anderem von Hitzewellen und Starkregen betroffen.

Kaspar Haller

Wir werden einen ganzheitlichen Katastrophenplan entwickeln und diesen neben weiteren Maßnahmen geschlossen in die Umsetzung bringen. Wir haben kein Kreativitäts- oder Lösungsproblem, sondern ein Umsetzungsproblem. Hier will und kann ich als OB eingreifen und die Stadt eindeutig positionieren. Konkrete Möglichkeiten haben wir: Die Oker öffnen, insgesamt hat Braunschweig mehr Grün als viele andere Städte und schon viele Bäume in der Vergangenheit gepflanzt. Das können wir noch steigern: Bspw.: 250.000 Bäume - Initiative (siehe Braunschweig Plan und vieles mehr).

Birgit Huvendieck

Entsiegelung, Regenwassernutzung und mehr Grün sind von essentieller Bedeutung um die Stadt anzupassen. Alle Dachflächen bieten eine hervorragende Möglichkeit Wasser zu sammeln, das wir auch dringend für die Bewässerung der Grünflächen und Straßenbäume benötigen. Wir können uns nicht leisten dafür in Zukunft kostbares Trinkwasser zu verwenden. Auch ist Regenwassernutzung/ Grauwassernutzung anzustreben, um damit zum Beispiel Toiletten zu spülen, das spart auch enorm viel Trinkwasser. Eine Entsiegelung ist unabdingbar, der viele Asphalt/Stein heizt die Stadt enorm auf. Der Überhitzung ist nur mit Entsiegelung und viel zusätzlichem Grün zu begegnen. Wichtig ist auch, was für Grün wir haben. Die bisherigen Grünflächenkonzepte sind nicht für die Klimakrise gemacht. Wir brauchen ökologische sinnvolles Grün, wie zum Beispiel in der Gemeinde Haar mit dem Haarer Modell praktiziert. Fassaden und Dachbegrünungen helfen auch beim Kühlen, all das muss entweder? soweit die Bausubstanz es erlaubt nachgerüstet werden.

Thorsten Kornblum

Das städtische Klimaschutzkonzept 2.0 enthält zahlreiche Maßnahmen, die es in diesem Zusammenhang umzusetzen gilt. Ich unterstütze das Ansinnen der Bundesregierung, den Flächenverbrauch durch Versiegelung bis zum Jahr 2050 auf null zu senken (sog. Flächenverbrauchsziel Netto-Null). Für die Stadt

Braunschweig heißt das, dass Bebauung vorzugsweise in bereits versiegelten Bereichen stattfinden sollte wie etwa bei den Projekten Bahnstadt und Bahnhofsquartier.

Die Innenstadt kann aufgewertet werden mit Pocket-Parks und anderen Grünflächen, die nicht nur die Aufenthaltsqualität steigern, sondern auch zur Entsiegelung beitragen und als Versickerungsflächen für Regenwasser dienen. Nach § 9 NBauO müssen die nicht überbauten Flächen von Baugrundstücken grundsätzlich Grünflächen sein. Daher kann und sollte auf die Beseitigung und Begrünung von Stein- und Schottergärten verstärkt hingewirkt werden.

Das städtische Förderprogramm „Gartenreich(es) Braunschweig“ zur Begrünung privater und gewerblicher Dach-, Fassaden- und Grundstücksflächen wird gut angenommen. Es soll daher fortgesetzt und ggf. ausgebaut werden.

Anke Schneider



Bei jeder Baumaßnahme muss die Stadt Braunschweig den Hochwasserschutz im Blick haben und auch Starkregenereignisse mit einplanen, auch über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus. Insbesondere begrünte Flächen zur Versickerung und den Abfluss von Niederschlagswasser sind wichtig. Weitere Fluss-Renaturierungsmaßnahmen, beispielsweise auch der Oker im Süden Braunschweigs, sollten eingeplant und dafür Fördermittel akquiriert werden. Insbesondere Neubaugebiete und Straßenbaumaßnahmen sollten genutzt werden, um Speichereinrichtungen für Regenwasser vorzusehen, das dann wiederum in Trockenperioden zur Bewässerung genutzt werden kann.

Um einem Aufheizen im Sommer zu begegnen, sind im Stadttinneren gezielt Flächen zu entsiegeln und zu begrünen, z. B. in Form von Pocket-Parks. Hinzu kommen Dach- und Fassadenbegrünungen. Die Versiegelung vorhandener Grünflächen, wie z. B. des Hagenmarktes, lehne ich ab.

Tatjana Schneider



Die letzten Wochen zeigen, wie bedeutend das Thema Klimaanpassung ist. Für die Außenbereiche der Stadt am Stadtrand bedeutet das für mich genau zu schauen, wo und ob wir dort zusätzliche Flächen für den Wohnungsbau versiegeln. Der Süden der Stadt steht auf hochwertigen Schwarzerden, das können wir uns gar nicht leisten, diese einfach zu versiegeln.

Neuversiegelung soll in außerdem mit Entsiegelung gekoppelt werden. Flächen für die Entsiegelung zu lokalisieren ist noch gar nicht auf dem Schirm der Verwaltung. Muss also in Angriff genommen werden. Nehmt als Beispiel z.B. die Grasseler Straße, die seit der Kappung für den Flughafenausbau ohne Verkehr um den Ort herumführt: zurückbauen, einen breiten Spazier- und Radweg drauf, eine Baumallee anlegen.

In der bereits bebauten Stadt gibt es noch immer versiegelte, ungenutzte Flächen und überdimensionierte Verkehrsflächen. Die können wir zurückbauen und stattdessen für die Stadterweiterung nutzen, oder für das Einrichten von Pocketparks. Das bedeutet zugleich, Nachverdichtung in der Stadt zuzulassen und insgesamt einer deutlich besseren Flächenausnutzung zuzustimmen.

Ein Blick auf ein Luftbild der Stadt Braunschweig zeigt, dass wir in der Innenstadt noch sehr viele ungenutzte Dachflächen haben. Dächer können zur Energiegewinnung und / oder Dachbegrünung genutzt werden.

Mehr Straßenbäume spenden ergänzend Schatten. Neben der Oker sollte auch die offen liegenden Gräben, z.B. der Bosselgraben, ausreichend Wasser führen und damit zur Kühlung in der Stadt beitragen.

Deutlich besser vorbereiten müssen wir die Stadt auf Starkregen. Wir brauchen insbesondere in der Innenstadt (z. T. unterirdische) Auffangbecken, wo wir Wasser hinleiten können. Von den Wällen aus gesehen liegt die Innenstadt in einer leichten Senke, so dass wir das natürliche Gefälle nutzen können. Das gesammelte Wasser kann im Anschluss für die Bewässerung unserer Grünanlagen dienen. Aber nicht nur die Stadt selbst kann dazu beitragen Wasser zu sammeln, auch alle privaten Haushalte können und sollten zukünftig Regenwasser sammeln!

i <https://www.klimaschutz-regionalverband.de/masterplan/verkehrlicher-fachbeitrag/>

ii <https://fridaysforfuture.de/studie/>, <https://www.klimaschutz-regionalverband.de/masterplan/verkehrlicher-fachbeitrag/>

iii <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimafreundlich-wohnen-1672900>

iv https://fff-braunschweig.de/wpcontent/uploads/2020/12/offener_brief_a2_a3N_gewerbegebiet-1.pdf