

Informationsvorlage

2022/110-E1

öffentlich

| | | |
|-----------------------------|---------------------|--------------|
| <i>Organisationseinheit</i> | <i>Aktenzeichen</i> | <i>Datum</i> |
| Abteilung Regionalverkehr | 1.3.6 | 28.09.2022 |

| | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|-----------------|
| <i>Beratungsfolge</i> | <i>Geplante Sitzungstermine</i> | <i>Ö / N</i> |
| Verbandsausschuss (Kenntnisnahme) | 04.10.2022 | nichtöffentlich |
| Verbandsversammlung (Kenntnisnahme) | 06.10.2022 | öffentlich |

Antwort der Verwaltung auf die Anfrage von (dieBasis fraktionslos) Konzept SPNV 2030+ Klimaneutrales Fahren

Sachverhalt und Begründung

Im Konzept SPNV 2030+ wird vom "Klimaneutralen Fahren" gesprochen. Die Debatte über CO₂ ist in aller Munde und sollte im Zuge geplanter langfristiger Investitionen einen höheren Stellenwert bekommen als bisher. Die Elektrifizierung ist hierbei ein wichtiger zentraler Baustein. Der Regionalverband ist nicht der einzige Verband, der vor diesen Aufgaben steht. Darum ist es umso wichtiger festzustellen, wo unser Strom in Zukunft überhaupt herkommt. Ist das Netz überhaupt geeignet, diese benötigten Mengen an Strom bereitzustellen? Die Abhängigkeiten von bestimmten Energieträgern zeigen uns, welche Herausforderungen bezüglich der Preisstabilität im Ausbau liegen. Die zukünftige Mobilität sollte weiterhin bezahlbar bleiben - und das bedeutet in Unabhängigkeit zu investieren und die Kontrolle über die Energiequelle Strom zu behalten bzw. zu bekommen. Mögliche Synergie-Effekte mit der Industrie und kommunalen Betrieben bzw. Städten sollten hierbei einen großen Stellenwert bekommen. Die Stadt Braunschweig hat mit ihrem integrierten Klimaschutzkonzept 2.0 einen guten Ansatz vorgelegt, um 2030 klimaneutral zu sein.

1. Welche Schnittstellen gibt es bereits zum Regionalverband?

Das Klimaschutzkonzept der Stadt Braunschweig sieht im Verkehrssektor vor, dass der Bedarf an fossilen Treibstoffen im Stadtgebiet um mindestens drei Viertel gesenkt werden soll. Dafür muss der motorisierte Individualverkehr insgesamt reduziert, auf den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, zu Fuß) verlagert sowie elektrifiziert werden. Gerade im Hinblick auf die Elektrifizierung des ÖPNV steht der Regionalverband mit seinen Zielen im Einklang mit dem Klimaschutzkonzept 2.0 der Stadt Braunschweig: mit der Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) bei anstehenden

Neuvergaben von Busnetzen sowie dem vorgelegten SPNV-Konzept 2030+. Gleichzeitig bildet das erarbeitete Regionale Radverkehrskonzept (RRVK) eine wichtige Grundlage für die Förderung der Radmobilität in der Region.

2. Wie hoch ist momentan der CO2-footprint pro benutztem Sitzplatz im Verband?

Dem Regionalverband liegen hierzu keine belastbaren Zahlen vor.

3. In welcher Höhe sind die Energiekosten im Regionalverband seit Januar gestiegen und mit welchem Mehrkosten rechnet der Verband bis Jahresende?

Der Regionalverband rechnet bei den Verkehrsunternehmen für 2022 mit Mehrkosten in Höhe von ca. 15 Mio. € (ca. 9 Mio. € im Bus-/Tram-Sektor und 6 Mio. € im SPNV). Diese Mehrkosten ergeben sich hauptsächlich aus den kriegsbedingt gestiegenen Energiekosten.

4. Wäre es möglich, die im Bereich klimaneutralen fahren erwähnten Untersuchungen der externen Ingenieurbüros sowie der DB Netz und DB Energie GmbH nachzureichen?

Hierzu braucht es des Einverständnisses von DB Netz AG wie auch DB Energie GmbH, die durch den Regionalverband beauftragte Studie an ein externes Büro wurde bereits freigegeben.

5. Inwieweit fließt die mögliche Erzeugung von 2000 MW erneuerbaren Stroms im Regionalgebiet in die strategischen Planungen ein (Eröffnungsrede Regionalverband am 25.08.2022, Herr Tanke)

Die Möglichkeit der Nutzung „Grünen Stroms“ aus der Region ist eine wichtige Grundlage, um den Elektrifizierungsprozess des ÖPNV in den kommenden Jahren zu unterstützen.

Die o. g. Aussage zur Erzeugung erneuerbaren Stroms bezieht sich auf die Potentiale der ausgewiesenen Vorrangflächen für Windenergie.

Anlage/n

Keine