

Anlage 3 - Erläuterungen zu der tabellarischen Gegenüberstellung

Inhaltsverzeichnis

Verwaltung und Politik	2
Klimaschutzbüro	6
Energie	8
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	11
Fahrradmobilität und –attraktivität	13
Automobilität	15
Ernährung	18
Bau	20
Ökologie und Umwelt	22
Ressourcen und Abfall	25
Bildung	26
Wirtschaft	28

Verwaltung und Politik

Die ersten drei Forderungen im Bereich „Verwaltung und Politik“ entsprechen dem Antrag „Klimanotstand“ und werden ausdrücklich begrüßt. Dennoch gibt es einige Anmerkungen zu den besagten Punkten seitens der **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge**.

- 1) *Der Magdeburger Stadtrat und die Verwaltung der Stadt werden die Auswirkungen auf das Klima sowie die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit bei jeglichen damit in Verbindung stehenden Sachverhalte, mit denen sie sich befassen, berücksichtigen. Vorhaben, die die Klimakrise verhindern oder abschwächen werden prioritär behandelt.*

Die Berücksichtigung von Klimaschutz an jeder Stelle ist sehr personalintensiv. So müsste nach der Umsetzung der Forderung bei annähernd jeder Entscheidung ein Mitarbeiter mit entsprechender Klimakompetenz einbezogen werden. Das erfordert eine entsprechende Personal- und Ressourcenverlagerungen innerhalb der Verwaltung. Zumindest mit der bisherigen Personalstärke ließe sich eine derartige Aufgabe nicht bewältigen. Es wird dementsprechend empfohlen, nur Sachverhalte mit einem gewissen Mindestmaß an Klimawirkungen zu berücksichtigen. Die entsprechenden Grenzwerte sind letztendlich von der politischen Zielsetzung abhängig.

- 2) *Der Magdeburger Stadtrat orientiert sich bei zukünftigen Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels an den Berichten des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), insbesondere in Bezug auf Investitionen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen.*

Der vom Stadtrat beschlossenen „Masterplan 100 % Klimaschutz“ enthält eine Reihe umfassender Klimaschutzmaßnahmen. Diese resultieren in weitreichenden CO₂-Einsparungen. Die dabei veranschlagten Emissionsminderungen von 95 % über einen Zeitraum von 1990 – 2050 sind bereits äußerst ambitioniert und auch das UBA hält eine entsprechende Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2050 für nachhaltig¹. Mit dem Beschluss 123-003(VII)19 (Klimaschutz umsetzen - Klimakrise bewältigen!) wurde sogar das Erreichen der Klimaneutralität schon bis 2035 als Zielstellung gesetzt. Damit hat der Stadtrat sein bereits ambitioniertes klimapolitisches Engagement nochmal deutlich verstärkt.

- 3) *Der Magdeburger Stadtrat setzt sich aktiv auf Landes-, Bundes- und internationaler Ebene für die Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels ein.*

Dabei handelt es sich um eine begrüßenswerte Forderung. Sie zielt vorrangig auf den Stadtrat ab. Mit dem Beschluss 123-003(VII)19 (Klimaschutz umsetzen - Klimakrise bewältigen!) hat sich der Magdeburger Stadtrat jedoch bereits aktiv für die Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels eingesetzt.

- 4) *Jedes Dezernat muss in jeglichen Angelegenheiten seinen Beitrag zum Klimaschutz berücksichtigen.*

Die Forderung wird positiv betrachtet. Deren Umsetzung erfordert jedoch entsprechende Klimakompetenz in jedem Dezernat. Die Definition von entsprechenden Kriterien zur

¹ UBA, 2019: Den Weg zu einem treibhausneutralen Deutschland ressourcenschonend gestalten

Abwägung der Angelegenheiten ist die Voraussetzung einer objektiven, ressortübergreifenden Berücksichtigung des Klimaschutzes. Die Grundlage dafür können Zielvereinbarungen zu Emissionsminderungen zwischen den Dezernaten bilden.

In der Landeshauptstadt Magdeburg wird zudem ab Januar 2020 (Beschluss 123-003(VII)19 (Klimaschutz umsetzen - Klimakrise bewältigen!)) jede klimarelevante Entscheidung auf ihre Klimawirkung überprüft. Dafür wird auf jeder Beschlussvorlage das Kästchen „Auswirkungen auf Klima und Klimaschutz“ mit den Auswahlmöglichkeiten „Ja“ und „Nein“ verpflichtender Bestandteil sein. Sofern die Entscheidung Klimawirkungen hat, müssen die jeweiligen Auswirkungen dargestellt und der Umweltausschuss beteiligt werden.

- 5) *Die Stadt erstellt und veröffentlicht einmalig einen Gesamtbericht über alle bereits vorgenommenen Maßnahmen und explizit deren Stand der Umsetzung bezüglich des Klima- und Umweltschutzes aus allen Bereichen der Stadtverwaltung.*

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** informiert regelmäßig zu den Umsetzungsständen aktueller Klimaschutzmaßnahmen (Beschluss-Nr. 1770-050(VI)18). Da das Engagement der Landeshauptstadt Magdeburg für den Klimaschutz weit zurückgeht gibt es eine entsprechende Vielzahl an vergangenen Klimaschutzmaßnahmen. Klimaschutz erstreckt sich dabei auf jeden Lebensbereich. So ist beispielsweise auch jede Energie-Effizienzsteigerung, der Ausbau von Radwegen und die energetische Sanierung von Gebäuden eine Klimaschutzmaßnahme. Dementsprechend umfassend wäre ein entsprechender Bericht. Die vergangenen Klimaschutzmaßnahmen sind äußerst wichtig, aber für die Umsetzung gegenwärtiger Klimaschutzmaßnahmen zumeist von untergeordneter Bedeutung. Dementsprechend steht die Erstellung eines Gesamtberichts über alle vorgenommenen Klimaschutzmaßnahmen in keinem sinnvollen Aufwand-Nutzen-Verhältnis. Die Erstellung eines entsprechenden Plans wird deshalb nicht empfohlen.

- 6) *Das Klimaschutzkonzept wird unter Beteiligung von lokalen Umweltverbänden und Wissenschaftler*innen begleitet.*

Bei der Erstellung des lokalen Klimaschutzkonzepts - dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ fand, federführend unter der **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Diese umfasste auch Wissenschaftler*Innen und Umweltverbände. Eine Begleitung durch diese ist dementsprechend, zumindest bei der Erstellung des Klimaschutzkonzepts, durch Wissenschaftler*Innen und Umweltverbände gegeben.

- 7) *Alle Druckerzeugnisse der Stadt Magdeburg und aller Bereiche und Institutionen in ihrem Einflussbereich sind aus umwelt- und klimafreundlichen Druckereien.*

Ein Ausschluss von bestimmten Druckereien bei der Vergabe von Aufträgen ist rechtlich nicht möglich. Darüber hinaus müssten zuerst Kriterien aufgestellt werden, um Druckereien als umwelt- und klimafreundlich zu definieren. Eine Verpflichtung zur Nutzung umweltfreundlicher Druckprodukte - auch bei der externen Vergabe von Aufträgen - ist jedoch wünschenswert. Größtenteils sind entsprechende Maßnahmen bereits mit der DS DS0284/12 (Berücksichtigung sozialer und ökologischer Kriterien bei Auftragsvergaben der Landeshauptstadt Magdeburg) in der Verwaltung verankert.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- E 4.2 Nachhaltige Ressourcennutzung

- 8) *Konsequente Umsetzung des beschlossenen „Masterplan 100 % Klimaschutz“*

Die **Beteiligungsverwaltung und Controlling (II/01)** führt an, dass der Stadtrat mit der Drucksache 0367/17 den "Masterplan 100% Klimaschutz für die Landeshauptstadt Magdeburg" beschlossen hat. Sowohl bei der Erstellung des Masterplans als auch in dessen Umsetzung und Weiterentwicklung ist eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen. Die Umsetzung wird dabei durch das Umweltamt mit einer extra hierfür geschaffenen Stelle eines Masterplanmanagers geführt. Im Rahmen dieses Masterplanprozesses werden die Maßnahmen geprüft und mit allen beteiligten Interessengruppen abgestimmt. Ist die Umsetzung einer Maßnahme geplant, welche die finanziellen Belange der LH MD maßgeblich betreffen, ist diese dem Stadtrat über Drucksachen oder in der Haushaltsdiskussion zur Entscheidung vorzulegen. In diesem Masterplanprozess könnten auch die Forderungen der Fridays for Future Bewegung thematisiert werden. Entscheidend für einen solchen Prozess ist, dass stets eine gesamtgesellschaftliche Diskussion ermöglicht wird, welche möglichst in einer demokratischen (Kompromiss-) Entscheidung mündet.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** merkt an, dass die einzelnen Maßnahmen des "Masterplan 100% Klimaschutz" kontinuierlich auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden. Bei der Umsetzung der Maßnahmen, muss jedoch berücksichtigt werden, dass diese mit einer breiten Beteiligung der Öffentlichkeit entstanden sind. Im Einzelfall ergeben sich daraus Maßnahmen, welche mit gewissen Umsetzungsschwierigkeiten verbunden sind. Darüber hinaus bezieht eine Vielzahl der Maßnahmen auch private Akteure mit ein. Deren Mitwirken ist jedoch nur auf freiwilliger Basis möglich. Im Jahr 2019 wurden bzw. werden so eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt (siehe Stellungnahme S0168/19).

- 9) *Bei Ausschreibungen und der Auftragsvergabe von städtischen Projekten sowie dem Kauf von Betriebsmitteln und Arbeitsmitteln werden Sozialstandards und Umweltschutzkriterien besonders berücksichtigt.*

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** merkt an, dass die Ausschreibung und Vergabe von Aufträgen durch die „Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen“ (VOL) festgelegt ist. Damit ist die Berücksichtigung von Sozialstandards und Umweltschutzkriterien an einen gewissen Rahmen gebunden. In diesem Rahmen werden in der Landeshauptstadt Magdeburg soziale und Umweltschutzbelange bereits bindend berücksichtigt. Dazu besteht auch der entsprechende Stadtratsbeschluss zur „Berücksichtigung sozialer und ökologischer Kriterien bei Auftragsvergaben der Landeshauptstadt Magdeburg“ (DS0284/12).

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- D 3.2 Nachhaltige Beschaffung

Mobilität der Verwaltung

- 10) *CO₂-Kompensation aller Dienstreisen von Stadtangestellten*

Dezernat VI äußert, dass der auf abstrakter Ebene formulierte Maßnahmenvorschlag interessant und prüfenswert ist. Hinsichtlich einer praktikablen Umsetzung stellen sich Fragen für eine vertiefende Prüfung. Es sollten keine CO₂-Kompensations-Verrechnungsmodelle eingeführt werden, die einen hohen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** ergänzt dazu, dass die Forderung zu unterstützen ist und sich mit einem entsprechenden Beschluss umsetzen ließe. Die Forderung ist auch in der Masterplan-Maßnahme „C 2.3 – CO₂-Kompensation/Emissionsvermeidung bei Dienstreisen“ enthalten. Ihre Umsetzung scheiterte bisher an dem entsprechenden Stadtratsbeschluss (DS0353/17/17).

Im Rahmen des „Masterplan 100 % Klimaschutz“ ließen sich auch lokale Umweltschutzprojekte auf ihre Eignung als CO₂-Kompensationsmaßnahme prüfen. Beispielhaft könnte die Renaturierung von Marschen und Mooren umgesetzt werden. Die Finanzierung könnte teilweise über die Zahlungen aus der Kompensation von Dienstreisen gewährleistet werden. Dazu besteht jedoch vertiefender Prüfungsbedarf.

11) Der städtische Fuhrpark wird schwerpunktmäßig umgestellt auf Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder.

Dezernat VI stellt fest, dass der Maßnahmenvorschlag prüfenswert ist. Ein guter Teil der Dienstfahrten aller kommunalen Dienststellen im Stadtgebiet kann von Verbrennungsfahrzeugen auf E-Fahrzeuge bzw. E-Bikes (Pedelecs) und ggf. für einige Botenfahrten auch auf E-Lastenräder umgestellt werden. Gegenwärtig werden die Grundvoraussetzungen dafür (Anschaffung von Fahrzeugen, E-Ladesäulen) bereits geschaffen.

Der **EB SAB** hat den Einsatz von Lastenrädern bereits für den Bereich Stadtreinigung geprüft. Lastenräder sind aufgrund der Straßenverhältnisse und des Reinigungsumfanges ungeeignet. Deshalb wird nun der Einsatz von Elektrokleinfahrzeugen (Kleinstkehrmaschine, Papierkorbentleerung) geprüft. Eine Umstellung des Fuhrparks Abfallentsorgung (Elektromobilitätskonzept) ist auch bereits im Abfallwirtschaftskonzept 2018 enthalten.

In der Stellungnahme von **Amt 51** heißt es dazu: „Angedacht ist auch, dass alle Streetworker ein Dienstfahrrad zur Verfügung gestellt bekommen.“

Der **FB 01** berichtet, dass in der Vergangenheit bereits verschiedene Projekte stattgefunden haben, um die Mitarbeiter der Verwaltung zu motivieren, Fahrräder, Pedelecs und Lastenfahrräder für Dienstfahrten zu nutzen. So wurden beispielsweise für einen Zeitraum von 3 Monaten, Fahrräder und E-Fahrräder für Mitarbeiter zur Benutzung im Rahmen eines Praxistests bereitgestellt. Ziel sollte es sein, bei positiver Resonanz, diese in den Fuhrpark der Landeshauptstadt Magdeburg dauerhaft zum Einsatz zu bringen. Obwohl die Benutzung der Fahrräder für die Mitarbeiter kostenlos war, war das Interesse, wie die geringe Beteiligung zeigte, nicht ausreichend. So wurde durch den FB 01 entschieden, das o. g. Ziel nicht weiter zu verfolgen.

Die Einführung von Elektromobilität in den städtischen Fuhrpark wird hingegen sukzessive vorangetrieben. Überall dort wo es die Einsatzmöglichkeiten zulassen, werden zukünftig Elektrofahrzeuge die herkömmlichen Fahrzeuge ersetzen. Derzeitig befinden sich mittlerweile schon 10 Elektrofahrzeuge im dauerhaften Einsatz. Ende des Jahres werden es 12 sein. Für diese Fahrzeuge wurden eigens Ladestationen am Abstellort errichtet. So können die Batterien nachts aufgeladen werden, damit die Fahrzeuge tagsüber ohne Einschränkungen für den Dienstbetrieb zur Verfügung stehen.

Abwägend ist die Forderung zumindest teilweise zu begrüßen. Es ist dabei jedoch zu beachten, dass ein Teil des städtischen Fuhrparks aus Nutzfahrzeugen besteht, welche nicht durch Fahrräder ersetzbar sind. Bei Umstellung des städtischen Fuhrparks auf Fahrräder, Pedelecs und Lastenräder ist im Voraus zu prüfen, ob die Nutzung der Fahrräder überhaupt gesichert ist. Dazu sind gegebenenfalls weitere Praxistests oder dienstliche Verpflichtungen notwendig.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- C 2.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) in Unternehmen
- C 3.2 Lastenfahrräder zur Logistik-Alternative entwickeln

Klimaschutzbüro

12) Die Stadt etabliert ein Klimaschutzbüro mit neuen Angestellten, die direkt dem Oberbürgermeister unterstellt sind. Das Büro (geleitet von einem

Klimaschutzmanager) ist mit umfassenden personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet und soll die derzeitige Verwaltung entlasten. Aufgaben des Büros sind:

- Vorantreiben, Überwachung und Überprüfung von Klimaschutzmaßnahmen der Stadt (z.B. Masterplan 100% Klimaschutz)
- Vernetzung der Akteure,
- Koordination von Informationskampagnen,
- Initiieren von Projekten,
- Entlasten des Ehrenamts,
- Verwaltung und Beantragung von Fördergeldern und
- Beratung und Unterstützung von Stadt, Bevölkerung, Unternehmen und NGOs.

Es gibt innerhalb der Verwaltung bereits die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge**.

Deren Aufgabenbereiche decken die meisten, der genannten Aufgabenbereiche ab. Die Schaffung einer weiteren Stelle ist dementsprechend obsolet. Die personelle Aufstockung der Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge ist aufgrund der Relevanz des Themas jedoch zu zwingend notwendig. Eine Entlastung des Ehrenamts durch diese Stelle ist jedoch nur begrenzt zu erwarten. Viele wichtige Aufgaben, die durch ehrenamtliche Arbeit abgedeckt werden, liegen nicht im Verantwortungsbereich der Stadt. Darüber hinaus lassen sich viele dieser Arbeiten nicht durch die Verwaltung abdecken und könnten durch die verschiedenen Arbeitsweisen in der Form auch gar nicht geleistet werden.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- E 1.1 Einrichtung eines Nachhaltigkeits-/ Klimaschutzzentrums als permanente Anlauf- und Informationsstelle
- E 1.2 Bürgerbeteiligungsangebote und Klimakompetenz

13) Das Klimaschutzbüro veröffentlicht zwei-jährlich einen Bericht mit allen durchgeführten Maßnahmen, deren Wirkung und einer Reflexion aus dem Bereich Klima- und Umweltschutz.

Aus Sicht der **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** wird der Forderung bereits entsprochen. Ein entsprechender Bericht wird jährlich veröffentlicht. Der Beschluss dazu trägt die Kennung: 1770-050(VI)18.

14) Vertreter des Klimaschutzbüros sitzen beratend in allen Ausschüssen.

Die Fraktionen des Stadtrates stellen aus ihrer Mitte und nach ihrem Mandatsverhältnis die Mitglieder der Ausschüsse. Die Landeshauptstadt Magdeburg erlaubt auch die Berufung von Bürgern ohne Ratsmandat, die in der Regel aber der jeweiligen Partei oder Wählergruppe angehören. Diese Wahl obliegt somit den Räten selbst. Eine Berufung eines Vertreters des Klimaschutzbüros ist damit nicht festlegbar.

15) Das Klimaschutzbüro überprüft alle 5 Jahre die gesamten Tätigkeiten der Stadt auf ihre Klima- und Umweltfreundlichkeit und arbeitet konkrete Maßnahmen aus, welche zusätzlich in den nächsten 5 Jahren umgesetzt werden können. Diese Informationen werden in Form eines Berichts veröffentlicht.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** führt aus, dass eine Evaluierung der Tätigkeiten der Stadt sinnvoll und wichtig ist. In diesem Rahmen wird bereits regelmäßig mithilfe externer Dienstleister eine städtische CO₂-Bilanz erstellt. Durch den Vergleich der CO₂-Bilanzen verschiedener Jahre ergibt sich so eine qualitativ hochwertige chronologische

Abfolge der Magdeburger CO₂-Emissionen. Dabei wird auch deutlich in welchen Sektoren vermehrter Handlungsbedarf besteht und welche entsprechenden Maßnahmen priorisiert umzusetzen sind.

16) Jährlich wird über ein Wochenende die Magdeburger Klimaschutz- und Nachhaltigkeitskonferenz ausgerichtet, zu dem Akteure aus Politik, Verwaltung, Bevölkerung, NGOs und Vereine, Wirtschaft und Wissenschaft eingeladen werden. Auf diesem Kongress werden

- o die neuesten Fortschritte und Umsetzungen von Maßnahmen besprochen und überprüft,*
- o Akteure vernetzt und informiert,*
- o neue Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten formuliert, debattiert und*
- o Best-Practice-Beispiele ausgetauscht.*

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** führt aus, dass es bereits regelmäßig stattfindende Veranstaltung, wie die Magdeburger Nachhaltigkeitswoche gibt. Auf diesen Veranstaltungen ist bereits eine Vielzahl der relevanten Akteure vertreten. Weitere Veranstaltungen in diesem Rahmen würden nicht nur die Verwaltung, sondern auch externe Akteure verstärkt beanspruchen. Auch hätte eine separate „Klimaschutz- und Nachhaltigkeitskonferenz“ durch eine Steigerung des Angebots an „Nachhaltigkeitsveranstaltungen“ möglicherweise negative Auswirkungen auf bereits bestehende Veranstaltungen.

Bei der Schaffung eines entsprechend ausgestatteten Klimaschutzbüros wäre deshalb eine Integration der geforderten „Klimaschutz- und Nachhaltigkeitskonferenz“ in bereits stattfindende Veranstaltungen wünschenswert.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- E 1.1 Einrichtung eines Nachhaltigkeits-/ Klimaschutzzentrums als permanente Anlauf- und Informationsstelle
- E 1.2 Bürgerbeteiligungsangebote und Klimakompetenz

17) Regelmäßig werden Informationskampagnen durchgeführt, welche die Bevölkerung und die Wirtschaft über die Handlungsmöglichkeiten zum Klima- und Umweltschutz informiert.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** äußert dazu, dass entsprechende Öffentlichkeitsarbeit fortlaufend geleistet wird. So wurden bereits eine Vielzahl von Veranstaltungen für vermehrten Klima- und Umweltschutz und Handlungsmöglichkeiten in der Bevölkerung durchgeführt.

Darüber hinaus werden entsprechende Informationen auf dem Magdeburger Klimaschutz-Portal (klimaschutz.magdeburg.de) zur Verfügung gestellt.

Aus den Stellungnahmen der **SWM**, des **EB SAB** und dem **Dezernat V** ergeht, dass es eine Vielzahl von städtischen Bildungsangeboten und Informationskampagnen für die Bevölkerung gibt. Diese beinhalten Veranstaltungen für Kinder (BlitzKids, Fifty-Fifty, Aktion Grüner Schulhof, Bauen von Butzen aus alten Materialien, Rohstoffwochen an Schulen, Umwelttheater...) und Erwachsene (Deponieführungen, Energieberatungen, Informationen in dem Abfallkalender des SAB).

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- E 1.1 Einrichtung eines Nachhaltigkeits-/ Klimaschutzzentrums als permanente Anlauf- und Informationsstelle
- E 1.2 Bürgerbeteiligungsangebote und Klimakompetenz

- E 2.1 Klimaschutz-Kommunikation in Kindergärten und Schulen (Anschauungsunterricht)
- E 2.2 Nachhaltigkeitspaket für Neubürgerinnen und Neubürger der Stadt
- E 2.3 Magdeburger Nachhaltigkeitswoche
- E 3.1 Gemeinsame Aktionen (Wettbewerb) zur Förderung der Energieeffizienz
- E 4.1 Förderung regionaler Produkte
- E 4.2 Nachhaltige Ressourcennutzung
- E 5.1 Klimafreundlich Gärtnern

18) Alle Projekte und Veranstaltungen, Maßnahmen, Fördertöpfe und Ansprechpartner der Stadt im Bereich Klima- und Umweltschutz werden auf einer Website zusammengefasst und vorgestellt.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** führt an, dass Veranstaltungen und Ansprechpartner weitestgehend bereits auf der Website „klimaschutz.magdeburg.de“ veröffentlicht werden. Förderaufrufe und Wettbewerbe zum Erhalt von Fördergeldern werden dort ebenfalls ausgewiesen.

19) Es wird ein Projektzentrum in der Innenstadt für alle Klima- und Umweltschutzorganisationen geschaffen. Dieses Zentrum verfügt über

- *einen Seminarraum mit Beamer und Büromaterial,*
- *einen Arbeitsraum mit PCs,*
- *Druckern und Arbeitsmaterial,*
- *einem Projektraum, in dem man mit Gruppen arbeiten und Projekte umsetzen kann,*
- *sowie einem Gemeinschaftsraum.*
- *Für dieses Klima- und Umweltzentrum wird eine hauptamtliche Person eingestellt.*

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** führt an, dass das Schaffen einer derartigen Räumlichkeit wünschenswert ist, jedoch entsprechende Mittel erfordert. Fraglich ist, ob eine entsprechende Räumlichkeit mit damit verbundenen Nutzungsentgelten ausgelastet wäre. Im Falle einer Schaffung des Projektzentrums sollte es von allen Organisationen genutzt werden dürfen. Damit würden andere Organisationen nicht benachteiligt und das Zentrum könnte somit auch von Klima- und Umweltschutzorganisationen genutzt werden. Darüber hinaus würde die Auslastung des Projektzentrums erhöht.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- E 1.1 Einrichtung eines Nachhaltigkeits-/ Klimaschutzzentrums als permanente Anlauf- und Informationsstelle

Energie

20) Die Stadt Magdeburg überprüft mit dem Marego Verkehrsverbund Konzepte zur klimafreundlichen Gestaltung des Versorgungsnetzes auf regionaler Ebene.

Die **SWM** äußern, dass bei der Forderung vermutlich eine Verwechslung vorliegt. Der Marego-Verkehrsverbund braucht auch zum Antrieb Energie, beschäftigt sich jedoch vorrangig mit dem ÖPNV. Die elektrische Energiebereitstellung des ÖPNV ist in Magdeburg bestens organisiert, durch die MVB transparent und nachvollziehbar öffentlich ausgeschrieben und derzeit aus regenerativen Quellen durch SWM geliefert.

Für die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** steht der Marego Verkehrsverbund als Verbund regionaler Verkehrsbetriebe bereits für einen klimafreundlichen ÖPNV. Inwiefern die Umrüstung deren Fahrzeuge bzw. deren Versorgung auf klimafreundliche Alternativen möglich ist, unterliegt größtenteils nicht direkt der Landeshauptstadt Magdeburg.

Die Umstellung der Energieträger im Verkehrssektor und somit auch des ÖPNV sind Teil der Masterplan-Strategien und teilweise bereits umgesetzt.

Im Abschnitt „Öffentlicher Personennahverkehr“ wird auf die Energieversorgung im ÖPNV gesondert eingegangen.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- F 2.3 Klimafreundliche Mobilitätskette Stadt-Umland
- C 5.1 Elektromobilität und Brennstoffzellenantrieb

21) *Bau von Solaranlagen auf und an allen öffentlichen Gebäude und Strukturen. Dies kann auch durch die Vermietung der Dachflächen an externe Dienstleister geschehen. Des Weiteren werden die behördlichen Wartezeiten und Auflagen vereinfacht und der Prozess der Bebauung somit beschleunigt.*

Die **SWM** äußern, dass es sich um eine verständliche Forderung handelt, halten jedoch eine Einschränkung für erforderlich. So werden auf einer Reihe von Gebäuden der Aufwand und der gegenüberstehende Nutzen bei der Installation von Solaranlagen in einem schlechten Verhältnis stehen. In diesem Fall sollte die Kommune auf die Installation verzichten. In diesem Fall wird jedoch auch kein Dritter diese Dachflächen auf Pachtbasis nutzen wollen. In diesem Sinne wird eine Änderung der Forderung empfohlen: *„Bau von Solaranlagen auf und an allen öffentlichen Gebäude und Strukturen, solange die wirtschaftlichen Interessen der Kommune gewahrt sind. ...“*

Der **EB KGm** führt an, dass die Realisierung der Forderung nach dem Bau von Solaranlagen auf und an allen öffentlichen Gebäuden bereits weit fortgeschritten ist. Es gibt auf städtischen Dächern bereits 32 PV-Anlagen mit einer Gesamterzeugung von ca. 967.000 kWh/a. Eine generelle Installation auf allen Gebäuden ist nicht so ohne weiteres möglich, da hier noch andere Aspekte zu berücksichtigen sind, wie Statik des Dachs, Ausrichtung des Gebäudes, Verschattungen durch Bäume oder Bauwerke.

Der **EB SAB** gibt an, dass die Forderung nach der Gewinnung von Strom aus erneuerbaren Quellen, beispielsweise bereits mit der Photovoltaikanlage auf der Deponie Cracauer Anger umgesetzt wird. Einer vergleichbaren Umsetzung auf der Altdeponie Hängelsberge ist derzeit gesetzlich nicht umsetzbar.

Abwägend lässt sich sagen, dass der Bau von Solaranlagen nicht auf allen öffentlichen Gebäuden und Strukturen realisierbar ist. Einmal ist nicht jedes Bauwerk strukturell zur Installation einer Solaranlage geeignet und außerdem macht die Installation nur Sinn, wenn ein entsprechendes Solarpotenzial auf der Fläche vorliegt.

Im Hinblick auf den „Masterplan 100 % Klimaschutz“ soll das städtische Solarpotential bis 2050 zu 100 % genutzt werden. In diesem Rahmen müssen alle geeigneten Flächen für Photovoltaik genutzt werden. Das geht auch über den Einsatz von klassischen Dachanlagen hinaus. Insgesamt ist der Ausbau von Solaranlagen in der Landeshauptstadt bereits weit vorangeschritten. Das beinhaltet neben der Vielzahl an Dachanlagen auch Solaranlagen auf alternativen Standorten.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- A 3.1 Ausbau und Förderung Solarenergieerzeugung für Strom und Wärme

22) *Umstellung des Stroms aus erneuerbaren Quellen für alle Gebäude in öffentlicher Hand.*

Seitens der **SWM** wird geäußert, dass die Belieferung mit Strom aus regenerativen Quellen für die gesamte Stadtverwaltung möglich ist. Dafür sind entsprechende Mittel im städtischen Haushalt einzuplanen.

Seitens des **EB KGm** wird die Forderung der Fridays for Future Bewegung zur Versorgung aller öffentlichen Verbrauchsstellen, wie Gebäuden, Flutlichtanlagen in Sportstätten, Straßenbeleuchtung etc., mit Strom aus erneuerbaren Quellen schon seit Jahren aus fachlicher Sicht grundsätzlich positiv und befürwortend beurteilt. Die sofortige Umstellung aller öffentlichen Verbrauchsstellen auf Ökostrom stellt nach fachlicher Auffassung des Eb KGm die effektivste Möglichkeit dar, sofort den CO₂-Ausstoss bzw. die CO₂-Bilanz für die Landeshauptstadt Magdeburg deutlich zu verbessern. Hier wären lediglich die sich daraus ergebenden kaufmännischen und vertraglichen Fragen zwischen den SWM und der Landeshauptstadt Magdeburg, vertreten durch den Fachbereich Finanzservice zu klären.

Abwägend kann der Forderung auf Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen zunächst zugestimmt werden. Um den Zielstellungen des Masterplans jedoch gerecht zu werden, muss auch der Anteil von erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch bei privaten Haushalten gesteigert werden. Mit der Umstellung würde die Landeshauptstadt Magdeburg zwar ihrer Vorbild- und Lenkungsfunktion gerecht und könnte aktiv den Anteil von erneuerbaren Energien am eigenen Endenergieverbrauch erhöhen und somit die städtische Bilanz erheblich verbessern. Es ist jedoch zu bedenken, dass eine Umstellung nicht zwingend Anreize für den Ausbau der erneuerbaren Energien schaffen würde. In der Stellungnahme S0371/19 zum Antrag A0160/19 (Ökostrom in der Landeshauptstadt Magdeburg) heißt es dazu: „Wenn die Stadt eine größere Menge Ökostrom von den Städtischen Werken Magdeburg GmbH & Co. KG kaufen würde, so müsste ein anderer Kunde den Ökostrom abgeben. Die CO₂-Bilanz wäre ±0.“ Eine einfache Verschiebung der Emissionen ist nicht zielführend.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- A 3.1 Ausbau und Förderung Solarenergieerzeugung für Strom und Wärme

23) Erneuerbare Energiequellen in der Region etablieren und nicht wie beispielsweise bei SWM ca. 90 Prozent durch Wasserkraft aus Österreich anbieten

Die **SWM** geben an, dass es kaum eine Region in Deutschland gibt, in der regenerative Endenergie in dieser Menge zur Verfügung steht, wie im Magdeburger Raum. Gegenwärtig ist auch unter Berücksichtigung der FFF-Ziele in unserer Region ein weiterer Ausbau regenerativer Stromerzeugung nicht prioritär. Das Angebot an regionalen regenerativen Energiequellen ist ausreichend, das Förderungssystem über das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) führt jedoch zu nicht akzeptablen Preisen für den Endverbraucher. Wenn der Windkraftanlagenbetreiber also bereit ist, seine Strommengen an den Händler SWM abzugeben, müssen wir unseren Kunden einen 6 ct/kWh höheren Preis anbieten. Das macht ca. 178 EUR im Jahr (inkl. Umsatzsteuer) bzw. ca. 15 EUR im Monat. Leider besteht keinerlei Kaufbereitschaft für ein solches Produkt. Hinsichtlich der Haushaltskunden haben wir zwei Stromprodukte entwickelt, den SWMRegio (in der Region erzeugter Strom mit Herkunftsnachweis) und den SWMNatur (rein regenerativer Strom 10% aus regionaler EEG-fähiger Windkraft und 90% österreichische Wasserkraft). Der Mehrpreis des SWM-Regio wird akzeptiert, beim SWMNatur (Mehrpreis etwa 2 EUR pro Monat) stellen wir eine deutliche Zurückhaltung bei der Kaufentscheidung unserer Kunden fest.

Das **Dezernat II** führt aus, dass der Ausbau erneuerbarer Energien in der Vergangenheit stark zugenommen hat. So ging neben einer Vielzahl von Photovoltaikanlagen beispielsweise im Jahr 2016 das Biomasseheizkraftwerk im Stadtteil Magdeburg-Cracau ans Netz, durch das mit 11 Megawatt thermischer Leistung rund 4.000 Wohnungen mit grüner Wärme aus Landschaftspflegeholz versorgt werden können. Angeschlossen sind darüber hinaus auch die großen Sportstätten GETEC- und MDCC-Arena sowie das Sportgymnasium. Abgelöst werden konnten damit viele mit Gas befeuerte Nahwärmanlagen. Gegenwärtig gibt es eine Reihe von Projekten, die den regionalen Ausbau von erneuerbaren Energien beinhalten. So wird zum Beispiel in der Transportwerk Magdeburger Hafen GmbH (TMHG) das Projekt "GreenPORT" betrieben. Es umfasst z. B. eine große Windkraftanlage, eine Elektro-Tankstelle, Stromabnahmestellen für die Binnenschiffer und den Einsatz einer Hybrid-Lok. Im Bereich E-Mobilität werden PKW mit Elektroantrieb erfolgreich eingesetzt. Der **EB SAB** berichtet, dass das Abfallwirtschaftskonzept 2018 (AWK 2018) den Bau einer Bioabfallvergärungsanlage zur Gewinnung von Strom und Wärme vorsieht.

Abwägend lässt sich feststellen, dass der Ausbau von regenerativen Energien bereits weit vorangeschritten ist und auch weiter fortschreiten wird. Das entspricht auch den Annahmen des Masterplans für das Jahr 2050. Dabei ist vorgesehen, dass die Potentiale für erneuerbare Energien zu 100 % ausgeschöpft sind.

Das spiegelt sich auch in den beschlossenen Maßnahmen wieder:

- A 1.3 Blockheizkraftwerk in Mehrfamilienhäusern mit Stromverkauf an Mieterinnen und Mieter
- A 3.1 Ausbau und Förderung Solarenergieerzeugung für Strom und Wärme
- A 3.2 Energetische Nutzung von Abwasser und Klärschlamm
- A 3.3 Biogas (Energetische Nutzung von Bioabfall)
- A 3.4 Ausbau und Förderung Windenergie
- A 3.5 Ausbau oberflächennahe Geothermie

24) Umfassende Förderung der Forschung für erneuerbare Energien und Energiespeichern an Forschungseinrichtungen Magdeburgs.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** gibt an, dass die Forschung zu erneuerbare Energien und Energiespeichern mit einem hohen Ressourceneinsatz verbunden ist und sich auf kommunaler Ebene kaum beeinflussen lässt. Darüber hinaus obliegt die universitäre Forschung auf dem Stadtgebiet dem Geltungsbereich des Landes.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- F 3.3 Kooperation von Stadt und Region mit der Wissenschaft bezüglich Speicher

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

25) Langfristiges Ziel: Kostenloser ÖPNV in der Stadt Magdeburg

Die **MVB** äußern, dass sie in einer vertraglichen Verbindung zu dem Magdeburger Regionalverkehrsverbund marego stehen. Daher gelten folgende Grundsätze:

Grundsatz 1: Mögliche Ausgleichszahlungen, welche durch eine kostenlose Nutzung des ÖPNV's entstehen, müssen zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg (LH MD) und der MVB erfolgen. Das Tarifsystem des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes marego sieht keine preislich reduzierte sowie kostenlose Nutzung des ÖPNV's vor.

Grundsatz 2: Die MVB befindet sich im Tarifsystem des Magdeburger Regionalverkehrsverbundes marego, dieses ist über bestehende Verträge geregelt. Das Tarifsystem basiert auf Preisbildungsgrundsätzen mit der Folge, dass für die Tarifzone Magdeburg der Preis für bestimmte Fahrkarten nicht niedriger oder in Gänze ausfallen kann. Im Falle eines kostenlosen ÖPNV's würde die MVB zunächst keinerlei Ticketeinnahmen generieren. Das aktuelle Einnahme-Aufteilungsverfahren ist so aufgestellt, dass im Verkehrsverbund marego Erlöse ausgeglichen werden, welche durch andere Verkehrsunternehmen über den Verkauf von Fahrkarten erzielt werden, die in der Tarifzone Magdeburg gelten. Das gleiche gilt für Erlöse, die von der MVB für über Magdeburg hinaus gehende Tarifzonen erzielt werden. Diese Berechnung stellt sich wie folgt dar:

Erlöse aus Fahrkartenverkäufen

- + Differenz aus marego Erlösclearing
- + Erlöse aus erhöhtes Beförderungsentgelt

Insgesamt würden, bezogen auf das vergangene Jahr, somit Einnahmen in Höhe von 28,7 Mio. EUR netto wegfallen, welche nicht mehr zur Deckung der Kosten zur Verfügung stünden. Bei einem kostenlosen ÖPNV für alle Fahrgäste würde natürlich auch die Vertriebsinfrastruktur obsolet. Dieser Verlust müsste durch die LH MD ausgeglichen werden.

Das **Dezernat VI** sieht hinsichtlich des, sich daraus ergebenden Finanzierungsdefizits und des daraus resultierenden Ausgleichsbedarfs vertiefenden Untersuchungsbedarf zur Einführung vom kostenlosen ÖPNV.

Abwägend lässt sich sagen, dass die unklare Finanzierung des kostenlosen ÖPNV zu prüfen ist. Weiterhin ist eine Reihe von weiteren Effekten bei der Implementierung vom kostenlosen ÖPNV zu beachten. So ist bei vergleichbaren Projekten die gewünschte Erhöhung der Fahrgastzahlen zu beobachten. Diese beinhaltet jedoch auch eine, nicht gewollte Verlagerung des Modal Splits innerhalb des Umweltverbunds. Dabei greifen vermehrt Fußgänger*Innen und Radfahrer*Innen auf den kostenlosen ÖPNV zu. Das führt zu einer ungewollten Kapazitätsbindung im ÖPNV. Inwiefern das in Magdeburg gewollt ist, ist zu prüfen.

26) Keine neuen Linienbusse mit Verbrennungsmotoren und gleichzeitig die Umrüstung der jetzigen Fahrzeugflotte auf umweltfreundlichere Alternativen, wie Elektromobilität basierend auf Wasserstoffspeichern

Seitens der **MVB** wird angemerkt, dass die Anschaffung von E-Bussen für die MVB eine komplette Systemumstellung bedeutet. Neben einer kompletten Neuausrichtung der Werkstatt inklusive intensiver Personalweiterbildung ist auch der aktuelle Fahr-, Umlauf- und Dienstplan nicht mehr fahrbar. Die Herausforderungen aus der Systemumstellung sind nur über einen längeren Zeitraum und mit großem Personal- und Mitteleinsatz zu bewältigen, welcher derzeit nicht beziffert werden kann. Voraussichtliche Kosten sind im Wirtschaftsplan der MVB nicht eingeplant bzw. freigegeben. Eine Beauftragung hinsichtlich der Kostenermittlung muss durch die LH MD erfolgen.

Hinzu kommen weitere unvorhersehbare Herausforderungen in der Fahrzeugbeschaffung, da die Industrie der derzeitigen Nachfrage nicht nachkommen kann.

Weiterhin werden auf die Machbarkeitsstudie „Elektrifizierung der Buslinie 73“, welche 2015 von der NASA initiiert wurde und in welcher wir als Praxispartner agieren, hingewiesen.

Dabei wurde untersucht, ob die Möglichkeit zur Umstellung der Buslinie 73 auf einen Batteriebus möglich ist. Die Ergebnisse sagten aus, dass diese Umstellung möglich ist. Hier

gilt es jedoch zu beachten, dass es zu einer deutlich höheren finanziellen Belastung für die MVB und damit auch für die LH MD kommt, als der Betrieb mit konkreten Dieseln. Die derzeitige Studie ist eine Umsetzungsstudie, in welcher das Gesamtsystem konfiguriert und im Ergebnis ein Lastenheft für Fahrzeuge, Lade- und Werkstattinfrastruktur vorlegt wird.

Dezernat II führt an, dass die MVB-Straßenbahnen seit dem 1. Januar 2016 komplett mit Ökostrom fahren. Der Strombedarf von jährlich rund 25,7 Gigawattstunden wird von den Städtischen Werken Magdeburg GmbH & Co. KG bezogen. Die von den Straßenbahnen verursachten Schadstoffemissionen werden damit vollständig neutralisiert, die Bahnen fahren also klimaneutral. Durch die Umstellung auf Ökostrom konnten jährlich zusätzlich rund 9.800 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Gegenwärtig befinden sich die MVB mitten in der Realisierung des Großprojekts „2. Nord-Süd-Verbindung für die Straßenbahn“ in Magdeburg. Dabei werden auf 13,5 km neue Straßenbahnstrecken gebaut und damit zahlreiche Stadtteile an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Insgesamt erhalten so 44.000 Bürger erstmals einen direkten Zugang zur Straßenbahn. Mit Eröffnung der neuen Strecken sollen jährlich ca. 1.000 Tonnen des klimaschädlichen Treibhausgases CO₂ eingespart werden, da sich der Anteil der Autofahrer reduzieren wird. Auch wird die MVB das Busnetz an die neuen Straßenbahnstrecken anpassen und Busleistungen reduzieren. Damit wird die Elektromobilität im ÖPNV deutlich vorangebracht. Darüber hinaus schreibt die EU den Betreibern des öffentlichen Personennahverkehrs ab 2021 verbindlich vor, emissionsfreie Linienbusse zu kaufen. Zwischen 2021 und 2025 müssen 45 % und zwischen 2025 und 2030 65 % "saubere Busse" sein. Jeweils die Hälfte der Neuanschaffungen muss mit komplett emissionsfreien Fahrzeugen gedeckt werden.

Die Natur- und Kulturpark Elbaue GmbH Magdeburg nutzt zur Beförderung der Besucher des Elbauenparks 3 Elektrobusse, die in den Jahren 2014, 2015 und 2017 angeschafft wurden und einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Bereits seit mehreren Jahren betreiben die SWM Erdgas- und Elektrotankstellen. Die zur Ausleihe angebotenen E-Pedelecs erfreuen sich im SWM Kundencenter großer Beliebtheit. Ein nächster Schritt ist die weitere Installation öffentlicher Ladesäulen für E-Mobilität. Mit einem Wallbox- und Fahrstrom-Angebot unterbreiten die SWM Magdeburg auch für den privaten Haushalt gute Angebote in Sachen E-Mobilität.

Dezernat VI sieht hinsichtlich eines zweckmäßigen Gesamtkonzeptes zur Fuhrparkerneuerung sowie des erheblichen Finanzierungsbedarfes vertiefenden Untersuchungs- und Abstimmungsbedarf zwischen Aufgabenträger ÖPNV, Verwaltung und MVB.

Abwägend lässt sich sagen, dass bereits jetzt alle Straßenbahnen und einige Busse in Magdeburg ohne Verbrennungsmotoren fahren. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben wird der Anteil an emissionsfreien Linienbussen ab 2021 stetig zunehmen. Unter emissionsfreien Fahrzeugen sind diverse alternative Antriebe (Hybrid, Brennstoffzelle, Elektro) zu verstehen. Welche Art von emissionsfreien Linienbussen eingesetzt wird, steht noch nicht fest. Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- C 5.1 Elektromobilität und Brennstoffzellenantrieb

Fahrradmobilität und –attraktivität

27) Bauliche Trennung von Fuß- und Kraftfahrzeugverkehr, kontinuierliche, möglichst ruckfreie Führung mit ebenem Belag, Vorfahrt an Knotenpunkten für Radfahrer und

Fußgänger. Außerdem eine Mindestbreite gemäß der "Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen" (ERA) zuzüglich der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen.

Dezernat VI gibt an, dass für Straßen mit höherer Kfz-Belegung eine bauliche Trennung bereits weitestgehend gegeben ist. Für Straßen mit sehr geringer Kfz-Belegung, z.B. Anliegerstraßen, Wohnwege, Verkehrsberuhigte Bereiche, Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche etc. ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verkehrsberuhigung ein Mischverkehr von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern Stand der Technik. Bei Hauptverkehrsstraßen ist die Forderung einer Bevorrechtigung von Radfahrern und Fußgängern in Querrichtung häufig nur unter massiven Auswirkungen für den motorisierten Verkehr umsetzbar. Einzelne Maßnahmen dazu wurden mit der DS0124/18 Baustein 4 des Verkehrsentwicklungsplans 2030plus vom Stadtrat am 16.05.2019 beschlossen: Nr. 32 – Verbreiterte Radaufstellstreifen und Einrichtung von Fahrradschleusen vor Lichtsignalanlagen - des Maßnahmenkatalogs.

Die Forderung nach einer Mindestbreite nach ERA ist bereits allgemein anerkannter Planungsstandard. Die bisher gelegentlich nachrangige Gewichtung von Anlagen des Radverkehrs künftig in eine höherrangige Bewertung bei Flächenkonkurrenz zu ändern, wäre Folge dieser Forderung.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** merkt an, dass eine bauliche Trennung von motorisierten und nicht motorisierten Verkehr zwar zu einer Steigerung der subjektiven Sicherheit, jedoch nicht zwingend zu einer objektiven Erhöhung der Sicherheit führt. Insbesondere beim Rechtsabbiegen des motorisierten Verkehrs kommt es durch eine bauliche Trennung zu einem gesteigerten Konfliktpotential zwischen den verschiedenen Verkehrsformen.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- C 3.1 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
- C 3.3 Ausbau des Fahrradverleihsystems
- C 4.2 Abbau von Zugangshemmnissen zum öffentlichen Personennahverkehr/ Umweltverbund, Kommunikation und Information“.

28) Die Stadt schafft bis 2030 ein Radverkehrsnetz aus nummerierten Velorouten, welches alle Ortsteile miteinander vernetzt und diese radial an die Innenstadt anbindet. Das Netz wird nach den Kriterien Sicherheit, Komfort, Umwegfreiheit, lückenlose Führung und Wegweisung, sowie der Möglichkeit, ein zügiges Tempo zu fahren, konzipiert und umgesetzt.

Dezernat VI beurteilt das Ziel als zeitlich ambitioniert, aber für Hauptachsen sicherlich grundsätzlich umsetzbar. Einzelne Maßnahme wurden mit Baustein 4 des Verkehrsentwicklungsplans 2030plus bereits vom Stadtrat beschlossen (Nr. 76 – Konzepte zur Umsetzung ortsteilverbindender Radschnellverbindungen in Kombination mit durchgängig befahrbaren und sicheren innerstädtischen Radverkehrsanlagen - des Maßnahmenkatalogs).

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- C 3.1 Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur“.

29) Mängel an Radwegen, auch wenn sie nur den Komfort betreffen, werden nach dem Winter systematisch erfasst und im selben Jahr beseitigt.

Entsprechende Mängel können über den „MD-Melder“ gemeldet werden. Sie werden anschließend dem entsprechenden Fachbereich weitergeleitet.

30) *Schaffung eines Fahrradleihsystems im gesamten Stadtgebiet für einen attraktiven Preis, auch Lastenfahrräder, E-Roller und E-Fahrräder sollen verliehen werden.*

Dezernat VI äußert, dass dabei insbesondere der Betreiber zu klären ist. Mit Blick auf mehrere andere Großstädte kommt ggf. die MVB in Betracht. Ebenfalls zu klären ist, ob ein jährlicher Zuschussbedarf aus dem städtischen Haushalt entsteht. Ein Defizitausgleich bedarf eines Stadtrats-Beschlusses.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** gibt an, dass das Einrichten eines Fahrradverleihsystems nicht durch die Stadt selbst gewährleistet werden kann. Es gibt eine Reihe von kommerziellen Anbietern, welche Bike-Sharing anbieten. Bisher haben sich diese jedoch nicht für den Standort Magdeburg entschieden, bzw. sich wieder aus Magdeburg zurückgezogen.

Als nicht kommerziellen Anbieter eines Lastenrad-Verleihsystems ist in Magdeburg der ADFC zu nennen. Er verleiht verschiedene (E-)Lastenräder kostenlos. Die Anschaffung der Räder wurde mit finanzieller Unterstützung durch die Stadt realisiert.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen: „C 3.2 Lastenfahrräder zur Logistik-Alternative entwickeln“ und „C 3.3 Ausbau des Fahrradverleihsystems“.

31) *Die Stadt führt die grüne Welle für Radfahrer bei Tempo 20 km/h ein. Diese wird gegenüber der grünen Welle der PKW priorisiert.*

Dezernat VI gibt an, dass unabhängig von den baulichen Randbedingungen aus denen sich die dann technisch realisierbaren Möglichkeiten einer Koordinierung ergeben, eine getrennte Koordinierung auf Grund der effektiv gleichen Schaltzeiten nicht umsetzbar ist. Dabei ist auch zu beachten, dass auf Grund der hohen Fahrzeitstreuungen eine Radfahrerkoordinierung i.d.R. nur auf kurze Entfernungen wirksam ist. Sie bietet sich vor allen in Bereichen an, auf denen sich Lichtsignalanlagen in kurzen Abständen befinden und die effektive Geschwindigkeit der KFZ ohnehin niedrig ist.

Somit wird eine Bevorrechtigung bzw. Grüne Welle für Radfahrer wohl nur auf ausgewählten Premium-Velorouten möglich sein. Urbaner Stadtverkehr ist zu komplex, einseitige Priorisierung ist nicht an jedem Verkehrsknoten möglich. Entlang von Straßenbahntrassen wurde bereits erfolgreich eine Priorisierung des ÖPNV eingeführt. Eine weitere Priorisierung parallel einzuführen ist schwierig.

Automobilität

32) *Schaffung einer „Autofreien Zone Breiter Weg vom Hasselbachplatz bis zum Universitätsplatz.“*

Dezernat VI erklärt, dass für Lieferverkehre von Anliegern im Breiten Weg eine direkte Erreichbarkeit insbesondere im mittleren Abschnitt des Breiten Wegs aufrechterhalten bleiben muss. Die Einrichtung einer autofreien Zone würde dementsprechend nur mittels einer Reihe von Ausnahmeregelungen umsetzbar sein.

33) *Die Stadt Magdeburg vergrößert jährlich das autofreie Gebiet im Kernbereich, sodass es spätestens 2030 eine autofreie Innenstadt gibt.*

Aus Gesichtspunkten des Umweltschutzes handelt es sich dabei um einen begrüßenswerten Planungsansatz. **Dezernat VI** äußert, dass eine vollständige autofreie Innenstadt jedoch mit Blick auf die gegebene Beschlusslage politisch wohl nicht gewollt ist. Es bestehen keine auf das Ziel hinführenden Stadtratsbeschlüsse. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Magdeburger Innenstadt im Vergleich zu vielen Großstädten in gleicher Größenordnung einen erfreulich großen Wohnungsbestand aufweist. Diese Wohnungen sollen grundsätzlich

auch für Kfz erreichbar bleiben. Gemäß Beschlusslage bestehen jedoch zumindest Planungsziele für die Innenstadt wie z.B. Verkehrsberuhigung, Reduktion der Belastungen aus dem fließenden und ruhenden Verkehr – siehe Baustein 4 des VEP 2030plus.

34) Neu geschaffene Stadtquartiere werden autofrei geplant und umgesetzt.

Dezernat VI sieht darin einen Interessanten Planungsansatz. Zunächst wäre eine Bedarfsanalyse durchzuführen, wie groß die Zahl bauwilliger Bürger in Magdeburg ist, die auf das Kfz durchgängig verzichten wollen und können. Fern- sowie Regionalpendler zu Arbeitsplätzen außerhalb von Magdeburg sind derzeit häufig noch auf das Kfz angewiesen. Einzelne Maßnahmen wurden bereits mit Baustein 4 des Verkehrsentwicklungsplans 2030plus vom Stadtrat beschlossen (Nr. 48 – Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohnquartieren – Nr. 100 Machbarkeitsstudie zur Umsetzbarkeit von Quartiers- u. Gemeinschaftsgaragen- des Maßnahmenkatalogs).

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- B 2.3 Klimaverträgliche Stadtentwicklung (einschließlich Flächennutzungsplan)
- C 1.1 Förderung der Suffizienz

35) Großräumige Umwidmung von Parkplätzen für Autos in Grünflächen, Fahrradparkplätze oder breiteren Fuß- und Radwegen

Dezernat VI nennt als Voraussetzung für eine Reduktion von ebenerdigen Parkplätzen zugunsten von attraktiv gestalteten Freiflächen, dass vorher an anderer Stelle bzw. als Tiefgarage im Untergrund entsprechende Ersatzstellplätze bzw. anderweitige Alternativen geschaffen werden. Die Stadt Magdeburg hat keine eigene Parkraum-GmbH und kann daher dieses Themenfeld derzeit nicht aktiv steuern.

Jeweils auf der Basis eines abgestimmten Freiraumkonzeptes sollten Maßnahmen zur Aufwertung des Stadtbildes erfolgen, um eine wirklich wirkungsvolle Verschattungswirkung der Bäume für die Stellplätze bzw. die versiegelten Flächen sicherzustellen.

Ein Wechsel des Schlüssels „neu zu pflanzende mittel- / großkronige Bäume je neu anzulegenden Stellplätzen“ von 1:6 zu 1:5, d.h. Neupflanzung eines Baums je 5 Stellplätze würde sich hier anbieten.

Als weitere Maßnahme zur Entsiegelung bzw. Verringerung der Versiegelung sei hier, die Erhöhung des Anteils wassergebundener Flächen bzw. gleichwertiger offener Flächen mit hoher Versickerungsleistung genannt. Anwendung zeitgemäßer Mulden-Rigolen-Systeme als vorgegebener Stand der Technik. Dies ist bereits im Entwurf der neuen Stellplatzsatzung für bauordnungsrechtlich notwendige, bei Neubau, Um- und Ausbau sowie Umnutzung nachzuweisende private Stellplätze enthalten. Eine Übertragung der Regelung auf öffentliche bzw. öffentlich zugängliche Stellplätze (insbesondere für Touristen, Besucher von Einrichtungen...) wird empfohlen. Eine stadtweite Gestaltungssatzung mit entsprechenden Regelungen bzw. gebietsbezogene Bebauungspläne mit entsprechenden Festsetzungen sollten flankierend aufgestellt werden.

Das Dezernat VI führt weiterhin anderweitige Maßnahmen zur Verringerung der Versiegelung auf. Diese sind:

- der gezielter Fördermitteleinsatz zur Stimulierung des Neubaus von Quartiersgaragen bzw. Anwohnersammelgaragen in flächeneffizienter, Mikroklima-verträglicher Bauweise mit hohem Gestaltungsanspruch, insbesondere als Tiefgaragen mit ausreichender Deckel- / Dachbegrünung (insbesondere mit Baumpflanzungen)
- Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung zur Förderung einer intensiven Mehrfach-Nutzung von öffentlichen Stellplatzanlagen sowie einer intelligenten Doppelnutzung bei privaten Stellplätzen (zur Nutzung von notwendigen Stellplätzen für Büroarbeitsplätze für

Bewohner während der Nachtzeiten)

- Förderung der weiteren Verbreitung des Carsharings, insbesondere mittels Auflage eines kommunalen Aktionsprogramms zur beschleunigten Einführung eines stadtweiten Angebotes von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum (Fördermittel-Bereitstellung sowie Schaffung von Planungskapazitäten in der Bauverwaltung). Der Hintergrund dazu ist, dass verschiedene Verkehrsuntersuchungen belegen, dass 1 Carsharing-Stellplatz zwischen 4 und 7 Stellplätze für private Kfz ersetzen kann, wenn das Carsharing von den Bewohnern eines Stadtquartiers entsprechend angenommen wird.

Seitens der **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** wird eine Reduktion von Parkplätzen zugunsten von Freiflächen begrüßt. Im Rahmen des Masterplanprozesses ist mit einer deutlichen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen.

Dementsprechend wird die Anzahl benötigter Stellplätze abnehmen.

Der Bau von Tiefgaragen wird nicht empfohlen. Aufgrund des hohen Preises sind sie weder sozial gerecht noch entsprechen sie dem, mit dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ vom Stadtrat beschlossenen, Veränderungen im Mobilitätssektor. Vielmehr schränken sie die Entwicklung zukünftiger Mobilitätsformen durch ihre lange Lebensdauer zugunsten des privaten PKW ein und können aufgrund mangelnder Umgestaltungsmöglichkeiten auch nicht anderweitig genutzt werden.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- C 1.1 Förderung der Suffizienz
- B 2.3 Klimaverträgliche Stadtentwicklung (einschließlich Flächennutzungsplan

36) Die Stadt Magdeburg schafft ein attraktives Park-and-Ride-System im Außenbezirk der Stadt, um den Autoverkehr aus dem Umland in die Stadt zu reduzieren.

Dezernat VI sieht darin einen plausiblen Planungsansatz, der in anderen Städten in anderen Bundesländern greift. Das vorhandene Park-&-Ride-System in Magdeburg wird jedoch in der Regel nicht besonders gut angenommen. Grund ist die hohe Verfügbarkeit von zentral gelegenen, gut erreichbaren Stellplätzen in privaten Parkhäusern und Tiefgaragen sowie im öffentlichen Straßenraum.

Eine Landesverordnung legt für das Parken in öffentlichen Straßen den Höchstwert für 30 Minuten Parkzeit fest. Dieser Wert ist im Vergleich zu anderen Bundesländern sehr niedrig.

Der Stadt Magdeburg sind somit bei der Steuerung der Nutzung des öffentlichen Raums (Parkraummanagement mittels Höhe der Parkgebühren) die Hände gebunden.

Höhere Parkplatzgebühren würden die Akzeptanz eines qualifizierten Park & Ride -

Angebotes sicherstellen. Einzelne Maßnahme wurden mit Baustein 4 des

Verkehrsentwicklungsplans 2030plus vom Stadtrat beschlossen (Nr. 17 – Einrichtung bedarfsgerechter P+R-Plätze am Stadtrand u. im Umland auf Basis entsprechender Potentialanalysen - des Maßnahmenkatalogs).

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- C 4.2 Abbau von Zugangshemmnissen zum öffentlichen Personennahverkehr/
Umweltverbund, Kommunikation und Information
- C 1.1 Förderung der Suffizienz
- C 5.2 Ausbau Car-Sharing
- F 2.3 Klimafreundliche Mobilitätskette Stadt-Umland

37) Die Stadt plant Maßnahmen, mit denen mehr Güterverkehr von LKWs auf Schienenverkehr umgelagert wird.

Dezernat VI äußert dazu, dass es sich dabei um einen nachhaltig orientierten, volkswirtschaftlich sinnvollen und weit vorausschauender Planungsansatz handelt. Die konkrete Umsetzung besteht aus einem Maßnahmenbündel, das teilweise bereits in der aktiven Erschließungspolitik und im Verwaltungshandeln der Stadtverwaltung umgesetzt wird. Neu erschlossene Industriegebiete z.B. in Rothensee wurden so geplant, dass Schienenanschlüsse gebaut bzw. kurzfristig möglich sind. Mangels konkreter Bedarfe wurden vorgesehene Gleisanschlüsse verschiedentlich dann doch nicht realisiert. Ein in Vorbereitung befindliches neues Industriegebiet an der Autobahnanschlussstelle Wanzleben an der A14 wird so geplant, dass ein Industriegleisanschluss integraler Bestandteil der Erschließungsplanung ist die Deutsche Bahn verstärkt ihre Anstrengungen in der Reduzierung der Lärm-Emissionen im Güterverkehr. Die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken in Sachsen-Anhalt kann den Anteil von elektrisch transportierten Gütern und Produkten erhöhen. Der Einfluss der Stadt Magdeburg auf die Deutsche Bahn ist dabei jedoch sehr klein.

Einzelne Maßnahme zur Verlagerung des Güterverkehrs wurden mit Baustein 4 des Verkehrsentwicklungsplans 2030plus vom Stadtrat beschlossen (Nr. 106 – Bündelung des LKW-Güterverkehrs auf wenigen Haupttrouten bei Vermeidung von Fahrten durch Wohngebiete - des Maßnahmenkatalogs).

38) Ausweitung von sicheren Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger. Zum Beispiel am Hasselbachplatz oder Liebknechtstraße Höhe Winkelmannstraße

Aus der Stellungnahme des **Dezernat VI** ergeht, dass einzelne Maßnahme dazu mit dem Baustein 4 des Verkehrsentwicklungsplans 2030plus (Nr. 30 – Querungsmöglichkeiten an großen Straßen in der Gesamtstadt - des Maßnahmenkatalogs) bereits vom Stadtrat beschlossen wurden. Als Fazit aus verkehrsplanerischer Sicht ergibt sich so, dass: mit Beschluss des Stadtrates (Beschluss-Nr. 2524-069(VI)19) zum Verkehrsentwicklungsplan2030plus (Baustein 4) wichtige Weichenstellungen getroffen wurden. Die beispielhaft erwähnten Maßnahmen lassen sich mit weiteren Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog kombinieren.

Ernährung

39) Wegwerfverbot von Lebensmitteln für alle kommerziellen Unternehmen und Legalisierung der öffentlichen Bereitstellung nach Ladenschluss

Der **EB SAB** gibt an, dass bereits mit den Abfallwegweisern der Jahre 2018 und 2019 entsprechende Informationen zum Thema Lebensmittelverschwendung an alle Haushalte in Magdeburg verteilt wurden. Diese Informationskampagne wird zukünftig weiter intensiviert.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** führt an, dass ein Wegwerfverbot von Lebensmitteln bzw. die gesetzlichen Regelungen dafür auf Bundesebene liegen. Die öffentliche Bereitstellung von Lebensmitteln nach Ladenschluss ist in gewissen Rahmen legal bzw. wird toleriert. So gibt es in Magdeburg beispielsweise die Initiative „Lebensmittel retten Magdeburg“ bzw. Foodsharing. Diese unterhalten eine Reihe von Verteilstationen für Lebensmittel. Im „Masterplan 100 % Klimaschutz“ ist deren Unterstützung explizit festgeschrieben.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- E 4.2 Nachhaltige Ressourcennutzung

40) Legalisierung vom Containern

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** sieht die Stadt nicht als geeigneten Ansprechpartner für die Forderung. Die Entscheidungsebene dafür liegt auf Bundesebene.

41) Bildung eines Ernährungsrats nach dem Beispiel der Stadt Köln

Der Kölner Ernährungsrat wurde durch den Verein „Taste of Heimat“ initiiert. Der **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** ist bisher noch keine entsprechende Initiative in Magdeburg bekannt. Inhaltlich ist das Thema der nachhaltigen Ernährung im Masterplan verankert. So sieht er eine Erstellung von Informationsmaterial, die Vernetzung von Akteuren und eine Kampagne mit allen Akteuren vor. Die Kampagne wurde bisher nicht umgesetzt, da es sich dabei um ein sehr weites Themenfeld handelt und die Umsetzung entsprechend aufwendig ist. Die Stadt beteiligt sich jedoch an Nachhaltigkeitstagen bei denen regionale Produkte im Fokus stehen. Darüber hinaus wurden Veranstaltungen zu den Klimafolgen unserer Ernährung durchgeführt und somit der Konsum regionaler Produkte gefördert.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- E 4.1 Förderung regionaler Produkte

42) Erhöhung des Anteils an vegetarischen und veganen Gerichten in allen städtischen Verpflegungseinrichtungen z.B. Kitas, Schulen.

Amt 51 gibt an, dass die Kindertageseinrichtungen in der Landeshauptstadt Magdeburg zum größten Teil von regionalen Essensanbietern beliefert und versorgt werden. Das Kinderförderungsgesetz sieht hier im § 19 Abs. 3 Satz 3 Nr. 4 vor, dass zur Änderung der Art oder des Umfangs der Verpflegung oder zum Wechsel des Anbieters die Zustimmung des Kuratoriums erforderlich ist.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** begrüßt eine Erhöhung des Anteils an vegetarischen und veganen Gerichten in allen städtischen Verwaltungseinrichtungen. Neben den Aspekten für den Klimaschutz ist sie auch aus gesundheitlichen Gründen sinnvoll. Entsprechende Maßnahmen sind im „Masterplan 100 % Klimaschutz“ verankert und es wurden bereits Veranstaltungen dazu durchgeführt (siehe Erläuterung Nr. 42).

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- E 4.1 Förderung regionaler Produkte

43) Förderung von biologischen, regionalen Erzeugermärkten, zum Beispiel durch den Ausbau der Erreichbarkeit und der Reduzierung der Standgebühren

In Magdeburg gibt es bereits eine Reihe von entsprechenden Märkten. Deren Förderung ist auch im „Masterplan 100 % Klimaschutz“ verankert. Die Förderung der Märkte erfolgt aktuell bereits durch die vielfältige Beteiligung der Stadt an entsprechenden Veranstaltungen und deren Bewerbung. Zu nennen sind an dieser Stelle beispielsweise die Beteiligung der **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** am „Markt zur guten Tat“ und das Magdeburger Klimafrühstück.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- D 3.2 Nachhaltige Beschaffung
- E 2.2 Nachhaltigkeitspaket für Neubürgerinnen und Neubürger der Stadt
- E 2.3 Magdeburger Nachhaltigkeitswoche
- E 4.1 Förderung regionaler Produkte
- F 2.1 Regionale Produktion und Vermarktung

44) Förderung von fairen, regionalen Läden und Unverpackt-Läden

Eine direkte Förderung von speziellen Läden lässt sich aufgrund der damit einhergehenden Wettbewerbsverzerrung nicht gewährleisten.

Bau

45) Ausstellung der Baugenehmigung erfolgt in der Regel unter Berücksichtigung von Etagenbau anstatt Flachbau um den Bereich der versiegelten Flächen zu verringern.

Das **Dezernat VI** äußert, dass das Baugesetzbuch in Bezug auf die Geschossigkeit nicht durch den Klimaschutz bestimmt werden kann. Sofern bestimmte Gebäudehöhen (statt Fläche) zum Ziel gesetzt werden sollen, bedarf es entsprechender Satzungen / Beschlüsse. Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- B 2.3 Klimaverträgliche Stadtentwicklung (einschließlich Flächennutzungsplan)
- B 2.1 Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimawandelanpassungskonzept

46) Mindeststandards nach EnEV für Energieeffizienz mit Kopplung an Baugenehmigungen für Bürger und Unternehmen konsequent kontrollieren

Dezernat VI stellt fest, dass die Erfüllung der Anforderungen der Energieeinsparverordnung bei Neubau von Gebäuden, bei der Erweiterung von Gebäuden um beheizte oder gekühlte Räume und der bei der Änderung der Gebäudehülle grundsätzlich verpflichtend ist.

Zuständig für den Vollzug der Energieeinsparverordnung (EnEV) und die Erfüllung der dort festgesetzten Auflagen sind nach § 1 Energieeinspar-Durchführungsverordnung (EnE-DVO) die unteren Bauaufsichtsbehörden. Durch Prüfung vorliegender Wärmeschutzunterlagen bei Neubau, Erweiterung und Änderung von Gebäuden wird die verpflichtende Erfüllung der EnEV-Auflagen geprüft, werden fehlende Unterlagen nachgefordert und werden ggf.

Ordnungswidrigkeitenverfahren bei Nichteinhaltung der EnEV-Anforderungen eingeleitet. Entsprechende Unterlagen zum Wärmeschutz werden dafür zu Baubeginn und zur Fertigstellung der Baumaßnahme vom Bauherrn abgefordert.

Darüber hinaus wurde im Stellenplan 2019 eine Personalstelle geschaffen, die künftig die Einhaltung umweltrelevanter Bebauungsplanfestsetzungen prüfen wird.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- B 2.2 Integrierte energetische Quartierssanierung
- B 3.1 Klimaschutz in der Bauleitplanung

47) KfW- Förderquote für Neubauten und Sanierungen verdoppeln

Nach Informationen des **Dezernats VI** werden in Sachsen - Anhalt schon jetzt nicht alle Fördermöglichkeiten und auch nicht in der gewünschten Quantität wahrgenommen. Das liegt zum einen an der Unübersichtlichkeit der Förderprogramme und zum anderen am Aufwand - Nutzen - Ergebnis. Es gibt Bestrebungen, die Förderungen für den Antragsteller an einer Stelle zu bündeln. Inwieweit diese Bestrebungen Erfolg haben werden, bleibt abzuwarten.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- B 2.2 Integrierte energetische Quartierssanierung
- B 3.1 Klimaschutz in der Bauleitplanung
- B 3.2 Energie- und baubiologische Beratung beim Kauf
- B 3.3 Motivation Hauseigentümerinnen und -eigentümer Sanierungsfahrpläne

48) Neubauprojekte der Stadt Magdeburg werden nach den Standards des Ökologischen Bauens erstellt.

Dem **Dezernat VI** ist bekannt, dass das Bundesbauministerium einen eigenen Bau-Standard beschlossen hat, der bei Baumaßnahmen des Bundes umzusetzen ist. Das Ziel ist die klimatische Vorbildwirkung der öffentlichen Hand. So etwas wäre auch für Magdeburg

denkbar. Allerdings ist auch bekannt, dass es beim Bund an dieser Standardumsetzung durch fähige Fachbetriebe oftmals mangelt (derzeit sicher auch dem Bauboom geschuldet).

Der **EB SAB** äußert, dass das Abfallwirtschaftskonzept 2018 (AWK 2018) bereits Ansätze zur Förderung des nachhaltigen Bauens enthält. Dabei wird insbesondere ein verstärkter Einsatz von Recyclingbaustoffen angestrebt.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- B 3.1 Klimaschutz in der Bauleitplanung

49) *Jeglicher Neubau muss emissionsfrei sein oder ausgeglichen werden.*

Dezernat VI gibt an, dass es CO₂-neutrale Gebäude in absehbarer Zeit nicht geben wird. Die Gewinnung der Rohstoffe, die Herstellung der Baustoffe und deren Transport zur Baustelle sind CO₂-belastet. Es ist unter diesem Aspekt auch fraglich, wie genau die Erfassung für den geplanten Emissionsausgleich auszusehen hat.

50) *Trotzdem müssen die Mieten so begrenzt sein, dass Menschen nicht zum Pendeln gezwungen werden*

In der Landeshauptstadt Magdeburg herrscht grundsätzlich ein, im Vergleich zum Bundesdurchschnitt, sehr niedriges Mietniveau und eine relativ hohe Leerstandsquote. Darüber hinaus ist Magdeburg eine Stadt der kurzen Wege. In Magdeburg ist es dementsprechend selten, zum Pendeln gezwungen zu werden.

Ökologie und Umwelt

51) *Verzicht auf Erschließung neuer Stadtteile oder Industrie-Gewerbegebieten auf Grün- oder Waldflächen, vor allem des Stadtparks und des kleinen Stadtmarschs.*

Das **Dezernat VI** äußert, dass in einer wachsenden Stadt sich die Ausweitung der bebauten Flächen kaum völlig vermeiden lässt. Trotzdem versucht die Stadt nach Kräften, die Flächenneuanspruchnahme gering zu halten. Für die Bereitstellung benötigter Flächen für den Wohnungsbau werden z.B. bereits ca. 60 % der künftigen Wohnbauflächen auf Recyclingflächen, also ehemals bereits baulich vorgenutzten Flächen, ausgewiesen.

Das **Dezernat III** schreibt dazu, dass die sich dynamisch entwickelnde Wirtschafts- und Wissenschaftsstadt Magdeburg nur noch wenige größere Flächen für Industrieansiedlungen vorhält, darunter auf revitalisierten Alt-Industrieflächen im Siedlungsgebiet der Stadt. Der Bedarf an großflächigen Wirtschaftsansiedlungen wird aber auch in Zukunft ungeachtet der sich für die nächste Zeit abzeichnenden Konjunkturschwäche bestehen und noch anwachsen. Deshalb wird die Stadt darauf angewiesen sein, derzeit landwirtschaftlich genutztes Gebiet im Südwesten der Stadt [ca. 400 ha, „Eulenberg“] als Industriegebiet zu entwickeln. Die Vorbereitungen sind im vollen Gange, angestrebt wird die Vermarktungsfähigkeit ab 2023.

52) *Rodungsstopp des kleinen Stadtmarschs und Renaturierung*

Die **untere Naturschutzbehörde** äußert dazu, dass der Stadtpark südlich der Bahnlinie ein Teil, des von der UNESCO international anerkannten, länderübergreifenden Biosphärenreservates „Flusslandschaft Elbe“ ist. Gemäß des UNESCO-Programmes „Mensch und Biosphäre“ (MAB-Programm) ist der Stadtpark in die Entwicklungszone eingestellt, die den Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum der Bevölkerung abbildet. Sie ist geprägt durch eine nachhaltige Wirtschaftsweise, die den Ansprüchen von Mensch und Natur gleichermaßen gerecht wird.

53) *Erstellung einer Gehölz- und Baumschutzsatzung, die insbesondere das Fällen von Bäumen erschwert.*

Dezernat IV merkt an, dass bereits eine Baumschutzsatzung in Magdeburg besteht. Darüber hinaus pflegt und erhält der Fachbereich 40 Bäume. Bei etwaigen Fällungen, beispielsweise aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit wird, wenn möglich vor Ort nachgepflanzt.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- B 2.1 Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimawandelanpassungskonzept
- B 3.1 Klimaschutz in der Bauleitplanung

54) Neupflanzung von Bäumen in der Region in den kommenden zehn Jahren zum Ausgleich der Verluste der vergangenen zehn Jahre.

Nach **Dezernat VI** erstellt das Stadtplanungsamt mit dem SFM gemeinsam Straßenbaumkonzepte für die Stadtteile, um Nachpflanzungen und Neupflanzungen im Straßenraum zu ermöglichen und planerisch die Umsetzung der Baumoffensive zu begleiten. Daneben wird an der Realisierung von Baumhainen im Stadtgebiet gearbeitet. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass entsprechende Flächen zur Verfügung gestellt werden. Der Landschaftsplan stellt darüber hinaus dar, wo künftig auch außerhalb der Siedlungen das ländliche Wege- und Grabennetz begrünt werden soll.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- E 5.1 Klimafreundlich Gärtnern
- E 5.2 Lokale CO₂-Senken (Anreizprogramm)
- C 2.3 CO₂-Kompensation/Emissionsvermeidung bei Dienstreisen

55) Sanfterer Übergang zwischen Natur und Stadtteilen durch Aufkauf von landwirtschaftlichen Flächen und Umwandlung in Parks, Streuobstwiesen und renaturierten Flächen.

Das **Dezernat VI** äußert, dass für die Anlage von weiteren Grünflächen Brachen genutzt werden sollten, da die landwirtschaftlichen Flächen mit ihren hochwertigen Bördeböden für die Sicherstellung der Ernährung benötigt werden.

Für **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** hat die Forderung, unabhängig von der Finanzierung eine Reihe von negativen Auswirkungen. So können landwirtschaftliche Flächen aktiv zum Klimaschutz beitragen und sind dementsprechend erhaltenswert. Darüber hinaus bieten landwirtschaftliche Flächen in stadtnähe, die Chance in unmittelbarer Nähe zum Absatzmarkt zu produzieren. Ein Wegfall dieser Flächen würde mit erhöhten Transportaufwand und entsprechenden Emissionen für lokale Produkte einhergehen. Die Forderung kann dementsprechend nicht unterstützt werden.

56) Die Stadt begrünt Dach- und Wandflächen, soweit diese nicht für Solarenergie geeignet sind.

Das **Dezernat VI** gibt an, dass das Stadtplanungsamt mit dem Büro THINK aus Jena und in Abstimmung mit anderen Ämtern und dem Kommunalen Gebäudemanagement ein Gebäudegrünkonzept erarbeitet, um Bauherren über verschiedene Begrünungsmaßnahmen zu informieren, um in Bebauungsplänen die Schaffung von grünen Dächern und Fassaden verbindlich festzuschreiben und gegebenenfalls ein kommunales Förderprogramm aufzulegen. Dadurch sollen für Immobilieneigentümer finanzielle Anreize geschaffen werden. Im Rahmen des Gebäudegrünkonzeptes wird auch geprüft, wie künftig die Anlage sogenannter Schottergärten verhindert werden kann. Eine Möglichkeit der Festschreibung begrünter Dach- und Wandflächen besteht mittels einer Festsetzung von Dach- und Fassadenbegrünung in Bebauungsplänen entsprechend dem Maßnahmenkatalog des Klimawandelanpassungskonzeptes. Eine weitere Umsetzungsmöglichkeit liegt in Satzungen zur Fassaden- und Dachbegrünung für Innenbereiche nach § 34 BauGB, so dass langfristig auch verdichtete Bestandsquartiere begrünt werden.

Der **EB KGm** führt aus, dass im Frühjahr 2019 ein Gebäudegrünkonzept vom Stadtrat beschlossen wurde, welches fordert, dass zukünftig alle Bauvorhaben daraufhin zu prüfen sind, ob Dach- und Fassadenbegrünung zur Verbesserung des Stadtklimas am jeweiligen Gebäude realisiert werden kann.

Das **Dezernat III** schreibt dazu, dass im Ergebnis der Vorbereitungen des Maßnahmenplans Handel in Innenstadt und Stadtteilzentren 2020/2021 ein Pilotprojekt „Vertikales Grün“ in der Innenstadt umgesetzt werden soll. Dazu arbeitet das Wirtschaftsdezernat mit einer Projektgruppe der Otto-von-Guerike-Universität zusammen. Dies soll auf Basis des Stadtratsbeschlusses Nr. 1782-051(VI)18 und eines daraufhin in der Entwicklung befindlichen Gebäudegrünkonzeptes für die Landeshauptstadt Magdeburg geschehen.

Abwägend kann festgehalten werden, dass gegenwärtig an der Begrünung von Dach- und Wandflächen gearbeitet wird und alle neuen kommunalen Bauvorhaben auf eine entsprechende Begrünung zu prüfen sind. Die Begrünung von Dach- und Wandflächen ist auch ein Bestandteil des „Masterplan 100 % Klimaschutz“.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- B 2.1 Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimawandelanpassungskonzept
- B 2.3 Klimaverträgliche Stadtentwicklung (einschließlich Flächennutzungsplan)

57) Magdeburg setzt sich ein für eine Änderung des Bundeswaldgesetzes zugunsten natürlicher Wälder und Wildnis ohne wirtschaftlicher Nutzung und mit umfassenden Wiederaufforstungen ein.

Diese Forderung zielt auf politische Entscheidungsträger ab. Direkte Forderungen an die Verwaltung ergeben sich nicht aus ihr.

58) Renaturierung aller Fließgewässer im Magdeburg Stadtgebiet

Die **untere Wasserbehörde** merkt bei der angedachten Renaturierung aller Fließgewässer in Magdeburg an, dass lediglich aus städtebaulichen und privaten Zwecken eine Denaturierung von Fließgewässern stattgefunden hat, was vom Gesetzgeber ermöglicht wurde. Wenn diese Zwecke wegfallen, bzw. sich abzeichnet, dass diese wegfallen, kann eine Renaturierung geprüft, beschlossen und durchgeführt werden.

Im „Masterplan 100 % Klimaschutz“ wird sich für eine Überprüfung und Aufhebung der Verrohrung von Flüssen ausgesprochen. Das stellt bereits eine erste Form der Renaturierung dar. Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:
B 2.1 Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimawandelanpassungskonzept

59) Verbot sogenannter „Schottergärten“

Das **Dezernat VI** äußert dazu, dass im Rahmen des Gebäudegrünkonzeptes gegenwärtig geprüft wird, wie künftig die Anlage sogenannter Schottergärten verhindert werden kann. Ein Verbot auf Basis des BauGB ließe sich durch die planungsrechtliche Wertung von Gartenflächen als Versiegelung ahnden sofern durch die Schotterflächen das zulässige Maß der Versiegelung (Grundflächenzahl) überschritten wird.

Dezernat II führt aus, dass während beispielsweise beim Bauwesen, in der Bildung oder beim Umwelt- und Naturschutz Bundes- oder Landesrecht Anwendung findet, Forderungen, wie etwa das Verbot sogenannter Schottergärten gegebenenfalls sogar Grundrechte entgegenstehen.

Abwägend empfiehlt sich, im Hinblick auf den Artenschutz und die im „Masterplan 100 % Klimaschutz“ beschlossene Klimaanpassung eine Reduktion von Schottergärten. Bei der Umsetzung der Maßnahme besteht jedoch noch Abstimmungsbedarf. Im Hinblick auf den Umgang mit dem Thema in anderen Kommunen, ist auf die Stadt Xanten zu verweisen. Sie hat kürzlich eine entsprechende Anpassung der Bebauungspläne umgesetzt.

Im „Masterplan 100 % Klimaschutz“ findet sich keine explizite Maßnahme zu Schottergärten. Es gibt jedoch Überschneidungen in der Zielstellung mit der Maßnahme:

- B 2.1 Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimawandelanpassungskonzept

Ressourcen und Abfall

60) Magdeburg setzt Abfalltrennung im gesamten städtischen Raum, insbesondere an Bildungseinrichtungen und im Innenstadtbereich um.

Der **EB SAB** verweist auf das Abfallwirtschaftskonzept 2018. In ihm ist bereits die Erstellung und Umsetzung eines Abfallkonzeptes für Schulen, welches u. a. die Abfalltrennung umfasst, aufgeführt. Im Fokus steht jedoch die Abfallvermeidung an Schulen (z. B. Papierverbrauch reduzieren). Eigeninitiativen von Schulen werden bereits jetzt durch den städtischen Abfallwirtschaftsbetrieb unterstützt.

Das **Amt 50** äußert, dass in dessen Zuständigkeit lediglich ein Beitrag zum sorgsamem Umgang mit Medien, wie Wasser und Strom, sowie einer korrekten Mülltrennung geleistet werden kann. Darüber hinaus sollten die aufgestellten Mülltrennsysteme in den Teeküchen eine Mülltrennung nach blauer Tonne, gelber Tonne sowie der Restmülltonne ermöglichen. Eine Auffangmöglichkeit für Biomüll ist aus Sicht des Amtes 50 nicht zu empfehlen, da insbesondere in den Sommermonaten in der Nähe der Müllcontainer Geruchsbelästigungen für die angrenzenden Büroräume auftreten können, da Biotonnen im kürzesten Entleerungszyklus erst 2-wöchentlich entleert werden. Die Mülltrennung ist bereits Vertragsbestandteil des Dienstleistungsvertrages zur Gebäudereinigung. ‘

Laut dem **Dezernat IV** verfügen die kommunalen Schulstandorte bereits über geeignete Behälter/Container zum Zwecke der Abfalltrennung. Auch in den Kernsportstätten, Freibädern und Schwimmbädern sind bereits alle Voraussetzungen zur Mülltrennung geschaffen.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

D 3.1 Nachhaltige Kreislaufwirtschaft

61) Die Stadt fordert von lokalen Abfallunternehmen eine Steigerung der Recycling- und Verwertungsquote, welche perspektivisch bis 2030 nahezu 100% betragen soll.

Laut dem **EB SAB** regelt die Landeshauptstadt Magdeburg in der Abfallwirtschaftssatzung unter § 3 Abfallvermeidung und –verwertung, dass Jeder angehalten ist, die Entstehung von Abfällen zu vermeiden, die Menge von Abfällen zu vermindern sowie Abfälle so zu überlassen, dass ein größtmöglicher Anteil stofflich verwertet werden kann. Weiterhin wird in der Satzung darauf hingewiesen, funktionstüchtige Gegenstände einer Wiederverwendung zuzuführen. Die Stadt selbst kann keine Recyclingquoten verbindlich für die privaten Abfallunternehmen fordern. Ziele für Recyclingquoten sind beispielsweise im Kreislaufwirtschaftsgesetz und im Verpackungsgesetz bereits geregelt. Die Stadt entsorgt auf kommunaler Ebene als öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger nach Maßgabe der Abfallwirtschaftssatzung die in ihrem Gebiet anfallenden und überlassenen Abfälle. Die Stadt kann nur beratend tätig werden.

„Eine Steigerung der Recycling- und Verwertungsquote, welche perspektivisch bis 2030 nahezu 100 % betragen“ bedeutet, dass zu diesem Zeitpunkt so gut wie keine Abfälle zur Beseitigung mehr anfallen. Fraglich ist, ob die Verbrennung als thermische Verwertung angesehen wird.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- D 3.1 Nachhaltige Kreislaufwirtschaft

- E 3.2 Optimierung der Erfassung und Verwertung von Bio- und Grünabfällen

62) *Die Stadt Magdeburg und aller Bereiche und Institutionen in ihrem Einflussbereich verzichten auf vermeidbare Kunststoffprodukte.*

Amt 51 führt auf, dass die kommunale Jugendwerkstatt seit einigen Jahren bei Veranstaltungen nur noch Mehrweggeschirr verwendet. Auch in den einzelnen Berufsfeldern wird dort auf den Umweltschutz geachtet. So werden im Berufsfeld "Holz" nur wasserlösliche, umweltfreundliche Farben verwendet.

Die Forderung hat Überschneidungen mit der Maßnahme:

- D 3.2 Nachhaltige Beschaffung

Bildung

63) *Die Stadt setzt sich auf Landesebene dafür ein, dass die Klimakrise anerkannt und Klimaschutz fächerübergreifend umfassend in die Lehrpläne eingearbeitet werden.*

Diese Forderung kann durch die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** begrüßt. Sie zielt vor allem auf politische Entscheidungsträger ab. Direkte Forderungen an die Verwaltung ergeben sich nicht.

64) *Jedes Jahr wird mindestens eine Klimaschutzwoche an den Schulen veranstaltet, welche in Kooperation mit der Politik, der Wissenschaft und regionalen Klima- und Umweltschutzvereinen stattfindet. Ziel ist es, dass die Schülerinnen und Schüler sowohl die theoretischen, wissenschaftlichen und soziokulturellen Grundlagen der Klimakrise und der Umweltzerstörung kennenlernen, als auch Möglichkeiten, sich regional zu engagieren und zu sehen, wie die Kommunalpolitik mit diesem Thema umgeht.*

Amt 51 führt auf, dass im Rahmen der außerschulischen Jugendbildung in KJHs und außerhalb von Einrichtungen, Projekte oder Gruppenarbeiten diese Themen aufgreifen werden. Auch in der Jugendsozialarbeit (inkl. Jugendwerkstätten und Schulsozialarbeit) nimmt der Klima-Schutz eine zunehmend wichtigere Rolle ein. Einige Schulsozialarbeiter*innen initiieren bereits jetzt kleine Umweltprojekte in den Schulen. So gibt es zum Beispiel nachfolgende Projekte an der evangelischen Sekundarschule:

- Butzen bauen in den Pausen aus altem Materialien.
- Fahrradtouren statt Klassenfahrten mit dem Bus
- Teilnahme an Magdeburg putzt sich
- Grüner Schulhof etc.

Bisherige Denkansätze gehen hin zu Projekten zur Aufforstung und Pflanzaktionen durch, Jugend-Cliquen und KJHs. Des Weiteren könnte sich das Jugendamt in Zusammenarbeit mit dem Stadtgartenbetrieb und Forstwirtschaft (um besonders geeignete Bäume oder Sträucher auszuwählen und anzupflanzen) an diesen Projekten beteiligen und auch Patenschaften für Bäume o.ä. übernehmen.

Stabstelle Führungsunterstützung V/01 gibt an, dass im Rahmen der Fortschreibung des Konzepts zur „Beteiligung von Kindern und Jugendlichen“ eine enge Zusammenarbeit mit der Stabsstelle Klimaschutz/Umweltvorsorge erfolgt. Ziel ist es, Strategien, Prozesse und Strukturen zu entwickeln, die jungen Menschen in der Landeshauptstadt Magdeburg Informationen über die für sie potenziell relevanten Themen näherbringen und eine frühzeitige Einbindung der Kinder und Jugendlichen in Entscheidungsprozesse zu ermöglichen. Einer der Workshops der Arbeitsgruppe um das Beteiligungskonzept widmete sich konkret den Bereichen Klimaschutz und Klimawandelanpassung und hinterfragte dabei insbesondere auch den Umgang mit den Forderungen der Fridays-for-Future-Bewegung. Besondere Herausforderungen der Stadtverwaltung sind dabei das Fehlen einer internen

Struktur, die feste Ansprechpartner bzw. Zuständigkeiten benennt. Daher beziehen sich die Hinweise der Arbeitsgruppe vor allem auf die Kommunikation zwischen Verwaltung und Jugendbewegung: Um diese zu fördern, sollte bei der Demonstration selbst das Gespräch mit den Jugendlichen gesucht werden. Außerdem sollten Gesprächstermine zu „schülerfreundlichen“ Zeiten angeboten werden. Der Austausch im Rahmen eines Termins ist ein formaler Weg, der für Jugendliche schwieriger zu bewältigen ist, als für Mitarbeiter der Kommunalverwaltung. Zeitlich, wie auch räumlich müssen daher Kompromisse gesucht werden.

Ein weiteres Instrument zur Einbindung ist die Beteiligung eines Klimaschutzbeirats oder, solange dieser nicht aktiv ist, des Stadtschülerrates. Zurzeit wird an der Verbesserung der Rahmenbedingungen gearbeitet. Ein eigenes Büro, um konkrete Anfragen entgegenzunehmen und als Ansprechperson bereitzustehen, ist bereits beantragt. Dies muss durch eine kontinuierliche inhaltliche Begleitung durch und mit einer Kinder- und Jugendinteressenvertretung unterstützt werden, wie es auch in der Konzeption zur Kinder- und Jugendbeteiligung vorgeschlagen werden wird.

Generell gilt es - wie bei allen Themen, welche die Belange von Kindern und Jugendlichen berühren - eine Beteiligung zu ermöglichen. Hier müssen verstärkt die bereits jetzt vorhandenen Beteiligungsmöglichkeiten (z.B. Artikulation im Jugendhilfeausschuss) beworben und auch für die tendenziell eher wenig bis gar nicht politisch engagierten Kinder und Jugendlichen Möglichkeiten der Interessenbekundung etabliert werden (z.B. anlassbezogene Informations- und Beratungsangebote in den KJHS). Auch dies wird Bestandteil des zu erarbeitenden Beteiligungskonzeptes sein.

Aus dem **Dezernat IV** geht ein, dass Bildungsinhalte und somit die Gestaltung der Lehrpläne in die schulfachliche Zuständigkeit des Landes fallen. Es ist zu prüfen, inwieweit Nachhaltigkeit, Ökologie, Klimawandel Bestandteil der Rahmen-Lehrpläne sind, bzw. wie deren konkrete Umsetzung im Unterricht erfolgt.

Der **EB SAB** bietet im Rahmen der Umweltbildung regelmäßig die Rohstoffwochen für weiterführende Schulen an. Hierbei werden auf Folgen unseres Ressourcenverbrauchs hingewiesen und das Thema Klimaschutz mit den Schülern diskutiert.

Das **Dezernat II** führt aus, dass Klimaschutz für die SWM Magdeburg auch bedeutet, Wissen zu vermitteln. Dies bietet das Unternehmen in Form der stark frequentierten Energiesparseminare, durch Beratung von Energieexperten sowie im eigens aufgelegten Grundschulprojekt "Blitzkitz" an. Starke Unterstützung durch die SWM Magdeburg erfährt die Landeshauptstadt auch im Projekt "Fifty-Fifty".

Abwägend lässt sich festhalten, dass es bereits weitreichende schulische und außerschulische Bildungsangebote zum Thema Klima- und Umweltschutz gibt. Das beinhaltet auch, die Implementierung von Klima- und Umweltschutz im alltäglichen Leben der Kinder und Jugendlichen. Die eigentliche Ausgestaltung der schulischen Lehrpläne obliegt jedoch dem Land.

Inhaltlich gibt es Überschneidungen mit den Maßnahmen der Masterplan-Strategie „Bildung für Nachhaltigkeit“:

- E 1.2 Bürgerbeteiligungsangebote und Klimakompetenz
- E 2.1 Klimaschutz-Kommunikation in Kindergärten und Schulen (Anschauungsunterricht)
- E 2.2 Nachhaltigkeitspaket für Neubürgerinnen und Neubürger der Stadt
- E 2.3 Magdeburger Nachhaltigkeitswoche
- E 2.4 Umsetzung von Nachhaltigkeitsmaßnahmen für die Universität Magdeburg

Wirtschaft

65) *Die Stadt initiiert ein Projekt zur Steigerung der Energieeffizienz: Magdeburg unterstützt Unternehmen und Firmen bei der Verbesserung ihrer Energieeffizienz durch Energieverbrauchsanalysen und durch Beratungsangebote zur Finanzierung, Umsetzung und Instandhaltung energiesparender Maßnahmen.*

Das **Dezernat III** verweist auf mehrere internationalen Fachkongresse, die durch die Landeshauptstadt Magdeburg durchgeführt worden (Siehe Erläuterung 66). Dabei spielten Fragen der Energieeffizienz eine maßgebliche Rolle.

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** verweist darauf, dass die eigentliche Beratung von privaten Unternehmen nicht durch die Kommune geleistet werden kann. Es gibt jedoch eine Reihe von kommerziellen Angeboten dazu. Auch bieten die IHK und HWK entsprechende Beratungen an. Unabhängig von den Beratungen wird ein nachhaltiges Handeln durch die Stadt Magdeburg vielfältig gefördert. An dieser Stelle ist beispielsweise der Magdeburger Umweltpreis zu nennen. Dabei werden innovative Projekte im Bereich des Klimaschutzes durch die Stadt ausgezeichnet.

Inhaltlich gibt es hauptsächlich mit den Maßnahmen der Strategie „Betriebliche Energieeffizienz“ Überschneidungen:

- D 2.1 Energieaudit und Energiemanagement
- D 2.2 Umstellung auf energieeffiziente LED-Beleuchtung
- D 2.3 Initialberatung für energieeffiziente Anlagentechnik
- D 2.4 Technische Möglichkeiten zur Eigenenergieerzeugung
- D 2.5 Ausbau Energieberatungsangebote für (Handwerks)-Betriebe
- D 1.1 Erweiterung von Netzwerken für betrieblichen Erfahrungsaustausch (Reaktivierung und Weiterentwicklung der Magdeburger Klimaallianz)

66) *Unterstützung von klimafreundlichen Startups, zur Schaffung von neuen, innovativen und klimafreundlichen Arbeitsplätzen.*

Das **Dezernat III** verweist darauf; dass von 2012 an die Landeshauptstadt vier internationale Fachkongresse zum Thema „Green Cities – Green Industries“ durchgeführt hat. Dabei wurde u.a. herausgearbeitet, in welcher Weise Wirtschaft und Wissenschaft der Region Magdeburg einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und auf ein nachhaltiges Wirtschaften weltweit Einfluss nehmen können. Fragen der Energieeffizienz haben dabei eine maßgebliche Rolle gespielt, Startups wurden einbezogen. Der Kongresszyklus soll in 2020 auf der Grundlage einer derzeit vorbereiteten Digitalisierungs- und Smart-City Strategie wiederaufgenommen werden.

67) *Unterstützung von Unternehmen bei der Erschließung neuer klimafreundlicher Arbeitsfelder und beim Umbau des Unternehmens auf Klimafreundlichkeit.*

Die **Stabsstelle Klimaschutz / Umweltvorsorge** verweist darauf, dass seitens der Stadt bereits Unternehmen mit vorbildlichem Umweltverhalten gefördert werden. Eine Förderung erfolgt beispielsweise durch die regelmäßige Ausschreibung des Magdeburger Umweltpreises.

Das **Dezernat III** gibt, als Ausdruck der Unterstützung von Unternehmen bei der Erschließung neuer klimafreundlicher Arbeitsfelder und beim Umbau des Unternehmens auf Klimafreundlichkeit unter der Beteiligung des Oberbürgermeisters am 29.10.2019 einen festlichen Empfang zur Ehrung und Würdigung von Unternehmen, die sich bereits auf den beschriebenen Weg gemacht haben.

Die Forderung hat Überschneidungen mit den Maßnahmen:

- D 2.4 Technische Möglichkeiten zur Eigenenergieerzeugung

- D 2.5 Ausbau Energieberatungsangebote für (Handwerks)-Betriebe
- D 2.3 Initialberatung für energieeffiziente Anlagentechnik
- D 2.1 Energieaudit und Energiemanagement
- D 2.2 Umstellung auf energieeffiziente LED-Beleuchtung