

**Beantwortung des Fragenkatalogs von Herr Lütte zu Top 1 ö. T. der Sitzung des Umweltausschusses vom 07.09.2017**

**Zu lfd. Nr. 3**

**Mustergebäudesanierung. Sind hierfür Zuschüsse beantragt worden, und wenn ja welche?**

Mustergebäudesanierung unter energetischen Aspekten

Eine Bewerbung zum Projektauftrag „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ im Operationellen Pro-gramm NRW 2014 – 2020 für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung „Investitionen in Wachstum und Beschäftigung“ (OP EFRE NRW) erfolgte Ende Juni 2017.

Geplante Gesamtausgaben für die Umsetzungsstrategie: 7.087.000 €

Beantragte Förderung für die Umsetzungsstrategie (90%): 6.378.300 €

**Zu Abwasserwärmenutzung**

Abwasserwärmenutzung grundsätzlich

Im Rahmen der Arbeitsgruppe „Energie-Team“ (Stadt, OGM, EVO, STOAG) werden mögliche Maßnahmen der Abwasserwärmenutzung erörtert und vorangetrieben. Bezifferbar sind nur die Kosten der konkreten Maßnahmen (siehe lfd. Nr. 4).

**Lfd. Nr. 6 und 7**

**Warum sind die voraussichtlichen Kosten nicht bezifferbar? Warum soll die Stadt die Kosten für die EVO tragen?**

Potentialuntersuchung für die Entwicklung neuer Nahwärmenetze und Fernwärmenetzausbau.

Fortführung der Fernwärmeverdichtung innerhalb der Fernwärmegebiete.

Die Potenzialuntersuchung sowie die Fortführung der Fernwärmeverdichtung liegen in der Verantwortung der EVO. Die Potenzialuntersuchung hat die Priorität 2 und steht somit nicht am Anfang der Zeitschiene. Die Fortführung der Fernwärmeverdichtung in den Fernwärmegebieten ist sozusagen das laufende Geschäft der EVO und hängt von vielen Faktoren ab die das Geschäft der EVO beeinflussen.

U. a. deswegen sind die Kosten hierfür noch nicht bezifferbar. Über eine evnt. Kostenverteilung wurde noch nicht gesprochen. Letztlich ist es im Interesse der

...

Stadt, den CO<sub>2</sub> Ausstoß so gering wie möglich zu halten. Dazu zählt auch das CO<sub>2</sub>-arme Heizen.

#### **Lfd. Nr. 8**

**Nutzen hat nur die EVO. Entsprechend keine Zustimmung zu den Kosten für den städt. Haushalt.**

Errichtung von einer PV-Pilotanlage auf einer Oberhausener Grundschule mit Unterstützung der Stadtparkasse und der EVO.

Der Bereich Umwelt möchte in Kooperation mit der Stadtparkasse und der EVO eine Pilot -PV-Anlage auf einem Grundschulgebäude in Oberhausen installieren. Ziel ist es, Bürgerinnen und Bürger über das Themenfeld Photovoltaik zu informieren und den Ausbau der erneuerbaren Energien voranzutreiben. Die Anlage soll von der Größe her so dimensioniert werden (ca. 5 kWp), dass sie sich für einen privaten Einsatz, bspw. auf einem Einfamilienhaus, eignet. Auf diesem Wege können Vorbehalte gegen PV-Anlagen entkräftet werden und das große Potential der Dachflächen zur klimafreundlichen Energieerzeugung genutzt werden. Da die Einspeisevergütungen in den letzten Jahren stark gesenkt wurden, bietet es sich außerdem an, eine PV-Anlage mit einem Speicher zu installieren, da sich in Zukunft vor allem die Eigennutzung des PV-Stroms wirtschaftlich rechnen wird.

Den Einsatz von PV-Anlagen voranzutreiben und in großem Maßstab nutzbar zu machen, ist Ziel dieser Maßnahme. Je mehr PV-Anlagen betrieben werden, desto größer kann die Einsparung von CO<sub>2</sub> sein. Hierin liegt der Vorteil für die Stadt.

#### **Lfd. Nr. 13**

**Welche Einzelmaßnahmen verbergen sich hinter dem Betrag?**

Radverkehrsteilkonzept inkl. Planung von Abstellanlagen, Pedelecnutzung im Alltagsverkehr, Nahmobilitätskonzepte Osterfeld und Sterkrade

Zur systematischen Förderung des Radverkehrs werden derzeit Planungskonzepte inkl. Netzplanung für den Alltags- und Freizeitradverkehr erstellt. Die Konzepte werden Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur, der Kommunikation, der Information und des Services beinhalten. Es werden Maßnahmenlisten mit Prioritäten und Kostenschätzungen erstellt.

Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Konzepterstellung für die Förderung des Radverkehr, welche nach Fertigstellung verschiedene Einzelmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs enthalten wird.

...

Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes befindet sich derzeit noch in der Bestandsaufnahme und wird voraussichtlich Mitte 2019 fertiggestellt. Zum jetzigen Zeitpunkt wurden daher noch keine Maßnahmen erarbeitet.

#### **Lfd. Nr. 14**

**Radfahrer können problemlos an Ampeln warten, da sie kein CO2 o. ä. ausstoßen. Wurden hierfür Fördermittel beantragt?**

##### Radverkehrsbeschleunigung

Zur Förderung des Radverkehrs hat die Stadt Oberhausen mit dem Beitrag „Radverkehrsbeschleunigung mit Hilfe einer automatischen Detektion von Fahrrädern an Lichtsignalanlagen (RadDetekt)“ am Bundeswettbewerb Klimaschutz im Radverkehr des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit teilgenommen. Der eingereichte Wettbewerbsbeitrag wurde von einer Jury aus einer Vielzahl von Wettbewerbsbeiträgen ausgewählt. Die Stadt Oberhausen erhält für die Umsetzung eine 90%ige Förderung.

Mit Hilfe der automatischen Detektion des Radfahrers und schnelleren Grünschaltung werden die Wartezeiten bzw. Reisezeit zukünftig deutlich reduziert. Wege, welche bislang mit dem MIV deutlich schneller zurückgelegt werden können, werden zukünftig auch mit dem Fahrrad in vergleichbarer Zeit zurückgelegt werden können. Hierdurch wird eine Gleichberechtigung des Radverkehrs mit dem MIV geschaffen, welche zu einem Verlagerungseffekt zum Radverkehr führen wird und somit zu einer Verringerung von Treibhausemissionen.

#### **Lfd. Nr. 15**

**Wie hoch ist die bisherige Frequentierung der bestehenden Radabstellanlage? Auf welcher Grundlage soll jetzt eine weitere gebaut werden? Ist diese an dieser Stelle sinnvoll? Gibt es verlässliche Zahlen, dass hier eine solche Anlage nachgefragt wird?**

##### Ausbau Radabstellanlagen

##### Anlage in Sterkrade

Derzeit gibt es am Bahnhof Sterkrade nur wenig überdachte und verschließbare Radabstellplätze in Form von Radboxen. Die vorhandenen Radboxen sind alle belegt und die Nachfrage bzw. der Bedarf ist sehr hoch. Grundsätzlich sind Maßnahmen zur

...

Radverkehrsförderung auch immer Angebotsplanungen und sollten nicht ausschließlich auf der Grundlage von Bestandsdaten erfolgen.

Bei der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wird der Bedarf an weitere Standorte für hochwertige Radabstellanlagen ermittelt.

Im Rahmen des Bundesförderwettbewerbes "Klimaschutz im Radverkehr" sollen knapp 1.100 Fahrradstellplätze in 15 Städten des VRR-Raumes an 62 Standorten errichtet werden. Circa 900 dieser Stellplätze an 60 Standorten sind Bestandteil dieses Wettbewerbsverfahrens. Die Realisierung erfolgt in den Jahren 2017 und 2018. Das Projekt soll dazu beitragen, den Mobilitätsverbund dauerhaft durch die Bereitstellung hochwertiger Abstellanlagen für Fahrräder an Verkehrsschnittstellen zu stärken. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Investition in Fahrradboxen, Sammelabstellanlagen und die Verbesserung von Zugangsmöglichkeiten zu vorhandenen Radstationen.

Integraler und innovativer Bestandteil des Vorhabens ist ein elektronisches Schließsystem für verschiedene Fahrradabstellanlagen. Dabei muss der Zugang zu den Stellplätzen sowohl über eine systemeigene Zugangskarte (System-Chipkarte) als auch explizit über die elektronischen Zeitkarten der VRR-Verkehrsunternehmen sowie über das Smartphone ermöglicht werden. Der elektronische Zugang über die Chipkarten wird es einer relativ großen Kundengruppe ermöglichen, zwei Verkehrsträger (ÖPNV und Radabstellung) mit einer Chipkarte an Verknüpfungspunkten verschiedener Verkehrsträger zu bedienen.

Die Radabstellanlagen bedienen sowohl Dauermieter (Woche, Monat, Jahr) als auch Spontannutzer (z.B. Tagesnutzung), die Aufteilung dieser Angebote erfolgt durch den Betreiber flexibel gemäß der Nachfrage vor Ort. Die Spontannutzung ist deshalb ein wichtiges Element des Projektes, da die Kunden mit einer Anmeldung im System die Radabstellanlagen in allen 15 Städten nutzen sollen.

Der Standort Bahnhof Sterkrade ist Teil dieses Vorhabens.

## **Lfd. Nr. 16**

### **Gibt es bereits Pilotprojekte? Welche sind das und wie sind die Erfahrungen?**

#### Teilnahme an Förderprojekt "Quartier in Bewegung"

Das Modellprojekt „Quartier in Bewegung“ wird derzeit in Sterkrade durchgeführt. Die Ergebnisse und mögliche Maßnahmen des Projektes werden in einem Abschlussbericht zusammengefasst.

...

## Lfd. Nr. 18

**Sollen diese Räder auf Fahrradwegen fahren können? Wie hoch ist die bisherige Nachfrage? Die Menschen, die ich mit dem Fahrrad einkaufen sehe, haben entweder Körbe oder Fahrradtaschen am Fahrrad. Mit Hänger kauft selten jemand ein. Sollten diese Räder dann nicht die Fahrradwege nutzen dürfen (wegen der Anhänger) stellen sie ein großes Verkehrshindernis dar, da sie bedeutend breiter sind wie ein normales Fahrrad und somit das Überholen sehr schwer wäre. Die Folge: langsam fahrende Autos mit noch mehr Ausstoß an Feinstaub usw..**

### Lastenräder (Anhänger) fördern

Lastenräder werden wie normale Fahrräder behandelt und können dementsprechend auch Radwege benutzen und im Rahmen der StVO die Straße als vollwertiges Verkehrsteilnehmer nutzen. Die Transportmöglichkeiten eines Lastenfahrrads oder Anhängers sind nicht mit den beschränkten Möglichkeiten von Körben oder Taschen zu vergleichen. Das Lastenfahrrad kann in vielen Bereichen ein Auto komplett ersetzen und ermöglicht die Mitnahme von Kindern, Hunden, Gepäck, etc. In Ländern wie Holland und Dänemark, mit einer langjährigen Radverkehrsförderpolitik, haben sich Lastenfahrräder daher bereits durchgesetzt. Die Stadt Oslo beispielsweise bezuschusst zudem [den Kauf von Lastenfahrrädern](#). Diese können beispielsweise dafür sorgen, dass auch der Großeinkauf im Supermarkt emissionsfrei absolviert wird. In Deutschland stehen wir noch am Anfang dieser Entwicklung, aber bereits heute sind im Straßenverkehr Lastenräder zu sehen und es gibt im Umkreis bereits verschiedenen Händler die sich auf den Vertrieb von Lastenfahrrädern spezialisiert haben.

### Lastenräder als Teil der Gesamtmobilität

Der private Transport von Gegenständen und Waren aller Art stellt einen Teil von Mobilität dar, der oft nur mit Hilfe eines Kraftfahrzeuges bewältigbar scheint. Sowohl das Transportvolumen und/oder das Gewicht des Transportgutes geben meist den Ausschlag für diese Annahme.

Gleichwohl gibt es eine Vielzahl von Fahrrädern mit Transportmöglichkeiten für Kleintransporte sowohl in Form von Anhängern als auch mit größeren, stabilen Gepäckträgern vor dem Lenker oder im hinteren Bereich sowie spezielle Lastenräder für unterschiedlichste Transporterfordernisse.

Der Ansatz mit einer Anhängerlösung ist sehr flexibel einsetzbar. Zum einen passt der Anhänger hinter jedes Rad und wird mittels abschließbarer Kupplung an der Kettenstrebe befestigt. Damit hat man sowohl gewerblich als auch privat den Vorteil, dass man den Anhänger nur dann ankoppelt, wenn man ihn braucht. Die Transportkiste ist ebenfalls abschließbar. Zum anderen gewöhnt man sich sehr schnell an das Fahrverhalten. Bei speziell konstruierten Lastenrädern muss man sich zunächst an Fahrverhalten und die Geometrie gewöhnen, was im gewerblichen

...

Bereich bei vielen wechselnden Nutzern eine Hemmschwelle darstellen kann. Ein gutes Beispiel dafür ist auch die „Flotte“ der gelben Fahrräder, der Deutschen Post, die den Briefträgern zur Verfügung steht.

Und auch im Distributionsgewerbe gibt es erste Ansätze zur Verwendung solcher Spezialräder.

Nun wird es nicht jedem Bürger möglich sein, sich ein derartiges Fahrrad zuzulegen. Neben dem Preis ist sicherlich auch das dauerhaft sichere Abstellen eines solchen Fahrrades nicht immer leicht zu lösen.

Es wäre aber schon hilfreich, wenn zunächst einmal, z. B. der Einzelhandel (Innenstädte, Einkaufszentren, Fachmarktzentren, Baumärkte, ...), solche Räder vorhalten und leihweise zur Verfügung stellen würde.

Ein solches Beispiel gibt es in Bocholt. Die Stadt Bocholt hat ein Lastenrad angeschafft, das von allen Bocholter Bürgern kostenlos ausgeliehen werden kann. Bis zu 100 kg lassen sich bequem mit diesem Rad transportieren. Solche modernen Lasten- bzw. Transporträder sind eine Bereicherung für die Alltagsmobilität.

## **Lfd. Nr. 21**

### **Wer hat hier denn den Nutzen?**

#### Ausweitung von Carsharing

Durch die Einführung des Fahrzeug-Pools zur betrieblichen Mobilität am Technischen Rathaus soll auch die Einführung von Carsharing in der Stadt Oberhausen für Privatpersonen gefördert, bzw. eingeführt werden.

Die Einführung von Carsharing bietet die Möglichkeit, ein Auto zu benutzen, wenn es gebraucht wird. Dadurch wird den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit eröffnet, das eigene Auto „abzuschaffen“.

Der Vorteil besteht u. a. in dem Gewinn an Freiraum durch den dann nicht mehr benötigten Parkraum. Die Kilometerleistung sinkt (unnötige Fahrten fallen weg) und dadurch auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Grundsätzlich wird den Menschen dadurch die Möglichkeit eröffnet, sich ein ressourcenschonendes Mobilitätsverhalten zu Eigen zu machen.

## **B/16/2838-01**

### **Welche Kosten trägt die Stadt? Welche und in welcher Höhe gibt es Zuschüsse?**

#### Teilnahme am eea + Projekt

Die Kosten für die Teilnahme am eea + Projekt betragen gesamt 19.516,00 €.  
Davon trägt das Land NRW (90 %) 17.564,40 €.  
Die Stadt trägt 1.951,60 €.

...