

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/5462-01	Termin 17.02.2020	Rat der Stadt		
<u>Bericht / Mitteilung</u>			öffentlich		
Termin	Gremium	Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*	
17.02.2020	Rat der Stadt	K			

Berichtsgegenstand

Große Anfrage gemäß § 6 der Geschäftsordnung des Rates
Hier: "Umwelt- und Klimaschutz"

Sachdarstellung

Mit Datum vom 08.11.2019 wurde im Namen der SPD Fraktion eine große Anfrage zum „Umwelt und Klimaschutz“ eingereicht.

Die federführende Bearbeitung wurde durch Herrn Oberbürgermeister Schranz dem Dez. 5 übertragen.

Die Große Anfrage „Umwelt und Klimaschutz“ enthält Fragestellungen, die nicht nur von der Kernverwaltung, sondern auch von den städtischen Gesellschaften beantwortet werden mussten. Die Verwaltung hat daher die entsprechenden Stellen innerhalb der Kernverwaltung und der städtischen Gesellschaften in die Beantwortung mit einbezogen.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass bei den Fragestellungen, die eine Auswertung bezogen auf die letzten 10 Jahre beinhalten, die Daten, soweit vorhanden, in den

Bereichsleiter Bereich 2-2	Dezernat 5 Umwelt, Gesundheit und Mobilität	Dezernat 0 Strategische Planung u. Stadtentwicklung	Dezernat 4 Bürgerservice, öffentl. Ordnung, Personal und IT
Werntgen-Orman Datum 28.01.2020	Lauxen Datum 29.01.2020	Gülden-zopf Datum 29.01.2020	Jehn Datum 03.02.2020
Oberbürgermeister			
Schranz Datum 05.02.2020			
* Vorlage zur: * Ergebnis : Beteiligung:			
Kenntnisnahme (K) Kenntnisnahme (K) Personalrat []			
Gleichstellungsstelle []			

Stadt Oberhausen	Drucksache Nr. M/16/5462-01	Termin 17.02.2020	Rat der Stadt
-----------------------------	--	------------------------------	----------------------

16 Antworten enthalten sind. Kleinteiligere oder kleinräumigere Daten sind jedoch weder bei der
17 Kernverwaltung noch bei den beteiligten Gesellschaften vorhanden.
18
19

20 Das Ergebnis der Anfrage wird dem Rat der Stadt am 17.02.2020 zur Kenntnis gegeben.
21

22 **Anlagen**

- 23 1. Große Anfrage gemäß § 6 der Geschäftsordnung des Rates zum Umwelt und Klimaschutz der
24 SPD Fraktion
- 25 2. Beantwortung der Großen Anfrage „Umwelt- und Klimaschutz“ inkl. Anlage(n)
- 26 3. Anlage zu Anlage 2 „Beantwortung der Großen Anfrage“

Oberhausen, 08.11.2019

Herrn Oberbürgermeister
Daniel Schranz

Im Hause

Große Anfrage gemäß § 6 der Geschäftsordnung des Rates
Hier: „Umwelt- und Klimaschutz“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Schranz,

namens der SPD-Fraktion bitten wir Sie, die nachfolgende Große Anfrage **„Umwelt- und Klimaschutz“** in der Sitzung des Rates am **17. Februar 2020** beantworten zu lassen.

Begründung:

In der Resolution „Oberhausener Bündnis für Klimaschutz“ hat der Rat der Stadt Oberhausen in seiner 38. Sitzung erklärt, dass er die Eindämmung des Ausstoßes von klimaschädlichen Gasen als Aufgabe von höchster Priorität ansieht. Zudem hat er anerkannt, dass die bisherigen Maßnahmen und Planungen allein noch nicht ausreichen, um die angestrebte Senkung des CO₂-Pro-Kopf-Ausstoßes in Oberhausen zu erreichen.

Außerdem hat die wachsende Sensibilität der Öffentlichkeit bezüglich des Schutzes unserer Umwelt – angefangen bei der Sauberkeit im Stadtbild über Themen umweltschonender Mobilität bis hin zu den Aspekten erneuerbarer Energieversorgung – zu zahlreichen Kleinen Anfragen etlicher Ratsmitglieder geführt.

Es erscheint uns nun notwendig, durch eine Große Anfrage einen aktuellen Gesamtüberblick über den Ist-Zustand der Umwelt in unserer Stadt und einen Sachstand über die bisher eingeleiteten Maßnahmen und deren Ergebnisse zu erstellen – letztmalig hat sich eine Große Anfrage im Jahr 2007 mit dem Thema „Klimaschutz: Energie- und CO₂-Reduktion in Oberhausen“ befasst.

Vor diesem Hintergrund stellen wir folgende Fragen:

1. Lufthygienische Situation in Oberhausen

- 1.1 Wie stellt sich die Entwicklung der lufthygienischen Situation im Ruhrgebiet und speziell für Oberhausen seit den 1970er Jahren dar?
- 1.2 Wie hoch ist der Anteil an Emissionen aus dem motorisierten Individualverkehr in Oberhausen und wie hat er sich in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
- 1.3 Wie stellt sich der Anteil von Diesel-PKW am PKW-Bestand in Oberhausen in den letzten zehn Jahren dar? (Bitte aufschlüsseln nach Schadstoffklassen)
- 1.4 Wie hat sich der Fahrzeugbestand mit E-Motoren in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Hybrid und reinen E-Antrieben)?
- 1.5 Wie hat sich der KFZ-Bestand in den letzten zehn Jahren in Oberhausen absolut und im Vergleich zu Deutschland insgesamt entwickelt?
- 1.6 Wie viele Fahrzeuge sind derzeit auf den Konzern Stadt zugelassen und wie viele davon sind schadstoffarm?
- 1.7 Wie viele Fahrzeuge mit E-Antrieb (Hybrid und reiner E-Antrieb) sind aktuell im Konzern Stadt im Gebrauch?
- 1.8 In welchem Umfang ist von den im November 2018 erhaltenen Zuwendungsbescheiden aus dem BMVI-Förderaufruf für die Anschaffung von E-Autos von der OGM und der WBO Gebrauch gemacht worden?
- 1.9 Wie viele E-Ladestationen gibt es in Oberhausen (bitte mit Angabe der Standorte und Betreiber)?
- 1.10 Sind derzeit weitere Stationen geplant? Wenn ja, wo und welche Kosten entstehen für diese Maßnahme?
- 1.11 Gibt es eine nennenswerte Zahl an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, z.B. Brennstoffzellen?
- 1.12. Die Duisburger Wirtschaftsbetriebe haben ein Pilotprojekt für die Antrieb ihrer Fahrzeuge mit Wasserstoff und Brennstoffzellen gestartet. Welche Möglichkeiten sieht die Stadtverwaltung, ein ähnliches Projekt auch in Oberhausen zu starten bzw. eine enge Zusammenarbeit mit Duisburg einzuleiten?
- 1.13 Mit dem Masterplan Saubere Luft wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Reduzierung von NOx vom Rat verabschiedet. Welche Maßnahmen sind bisher umgesetzt worden? Wann werden die ggf. noch ausstehenden Maßnahmen umgesetzt und durch wen?

2. Verkehrsbedingte Lärmsituation

- 2.1 Wie hat sich die Lärmsituation seit Umsetzung des Lärmaktionsplans bisher entwickelt?

- 2.2 Wird sich der verkehrsbedingte Lärm durch neue Antriebstechniken spürbar verringern?
- 2.3 Kann die Verwaltung abschätzen, ob und wo perspektivisch die verkehrsbedingte Lärmsituation an allen Straßen unter den angesetzten Vorsorgewerten liegen wird?

3. Zukunftsweisende Mobilität für Oberhausen

- 3.1 Wann startet das Betriebliche Mobilitätsmanagement für den Konzern Stadt Oberhausen?
- 3.2 Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern Stadt nutzen jeweils welche Verkehrsmittel für ihren Weg zur Arbeitsstätte (bitte differenzieren nach Kernverwaltung, OGM, WBO usw.)?
- 3.3 Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beziehen Firmentickets und wie sind diese im Konzern Stadt verteilt?
- 3.4 Welche Konditionen gibt es bei den verschiedenen Gesellschaften?
- 3.5 Mit welchen Maßnahmen ließe sich aus Sicht der Verwaltung die Anzahl der städtischen Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV steigern?
- 3.6 Welche Park & Ride-Anlagen gibt es in Oberhausen? Wie hat sich dieses Angebot in den letzten zehn Jahren verändert?
- 3.7 Sind derzeit weitere Park & Ride- oder Bike & Ride-Anlagen geplant? Wenn ja, wo und welche Kosten entstehen für diese Maßnahme?
- 3.8 Wie stellt sich aktuell der Modal-Split der Verkehrsträger in Oberhausen dar?
- 3.9 Wie hat sich der Radverkehrsanteil am Modal-Split in den letzten fünf Jahren verändert?
- 3.10 Wie viele Kilometer umfasst das Radwegenetz in Oberhausen (bitte differenziert darstellen nach klassischen Radwegen, Angebotsstreifen usw.)?
- 3.11 Wie hat sich das Radwegenetz in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
- 3.12 Wie bewertet die Stadt den Zustand der Radwege in Oberhausen? Wie werden Ausbau und Qualität im interkommunalen Vergleich beurteilt?
- 3.13 Welche Maßnahmen plant die Verwaltung zum Ausbau der Radwege und welche Haushaltsmittel sind hierfür eingestellt? Welche Fördermittel stehen für den Ausbau zur Verfügung?
- 3.14 Welche Radwegesituation (Hochbord / Schutzstreifen oder gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsteilnehmer) wird für zukunftsfähig erachtet, und welche Auswirkungen wird dies auf den KFZ-Verkehr haben?

- 3.15 Welche Maßnahmen sieht die Verwaltung zur Steigerung der Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer vor und welche Kosten dafür können bereits geschätzt werden?
- 3.16 In welcher Höhe werden von wem Mittel für die Planung und Realisierung von innerstädtischen Radschnellwegen zur Verfügung gestellt?
- 3.17 Welche Infrastruktur für E-Bikes und Pedelecs besteht in Oberhausen? Wo gibt es besonders sichere Abstellplätze für die oft sehr hochwertigen Räder, wo besteht zudem die Möglichkeit, diese aufzuladen? Sind Abstellanlagen, speziell für E-Bikes und Pedelecs, in Planung? Wenn ja, wo sind diese geplant und wann sollen diese zur Verfügung stehen?
- 3.18 Wie hat sich der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Oberhausen in den vergangenen zehn Jahren sowohl bezüglich der Länge des Streckennetzes als auch bezüglich der Taktzeiten verändert?
- 3.19 Wie haben sich die Fahrgastzahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt?
- 3.20 Wie haben sich die Fahrpreise im ÖPNV in den vergangenen zehn Jahren verändert?
- 3.21 Wie haben sich die Betriebskosten der STOAG in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (differenziert nach Bus- und Straßenbahnbetrieb)?
- 3.22 Wird der Betrieb der Straßenbahn als wirtschaftlich vertretbar gesehen?
- 3.23 Hat die (Wieder-)Einführung der Straßenbahn in Oberhausen zu einem höheren Fahrgastaufkommen geführt?
- 3.24 Bestehen konkrete Planungen seitens der Stadt für eine Netzverbesserung durch neue Strecken (Neue Mitte / neue Gewerbeansiedlungen / Oberhausener Norden etc.)? Mit welchen Fördermitteln und mit welchem Realisierungszeitraum wird gerechnet?
- 3.25 Wie viele Haltestellen im Stadtgebiet sind ohne Wartehäuschen und wie viele mit Wartehäuschen ohne Sitzmöglichkeiten?
- 3.26 Welche Maßnahmen zur Beschleunigung / Bevorzugung des ÖPNV sind geplant?
- 3.27 Wie haben sich die Taktzeiten in den letzten 20 Jahren verändert?
- 3.28 Welche Serviceverbesserungen (Wartehäuser, Sitzmöglichkeiten, etc.) sind geplant, um den Modal Split zu verbessern?
- 3.29 Gibt es konkrete Kontakte zu Carsharing-Unternehmen, um Carsharing auch in Oberhausen einzuführen?
- 3.30 Werden Verkehrs- und Stadtplanung als integrale Aufgaben organisiert?
- 3.31 Welche technischen Maßnahmen plant die Stadt Oberhausen, um Fahrten zum Rathaus und zwischen den Verwaltungsstellen zu vermeiden?

4. Flächenentwicklung/ Grün- und Waldflächen / Straßenbaumbestand

- 4.1 Wie groß ist die Fläche aller Grün- und Waldflächen im Stadtgebiet (absolut und prozentual)?
- 4.2 Wie hoch ist der Grünflächenanteil in den einzelnen Stadtteilen?
- 4.3 Wie viele Grün- und Waldflächen gingen in den letzten zehn Jahren durch Besiedlung, Wirtschaft, Infrastruktur und Verkehr verloren?
- 4.4 Konnten in den letzten zehn Jahren neue, zusätzliche Grünflächen entwickelt werden? Wenn ja, in welchem Umfang?
- 4.5 Wie hoch ist der Anteil landwirtschaftlich genutzter Flächen im Stadtgebiet?
- 4.6 Wie hat sich der Einsatz verschiedener Pestizide bei den Landwirten und im städtischen Grünflächenbereich (OGM, WBO, EG DB, Landesbetrieb Straßen NRW) in den letzten zehn Jahren entwickelt?
- 4.7 Welche Einrichtungen in Oberhausen beschäftigen sich mit landwirtschaftlichen Fragen zum klimaschonenden bzw. biologischem Anbau?
- 4.8 Wie haben sich die Oberhausener Waldflächen in den letzten zehn Jahren und insbesondere unter den Rahmenbedingungen des Klimawandels qualitativ entwickelt?
- 4.9 Wie hoch ist der Flächenanteil der Oberhausener Wälder (Stadt, Staatsforst und privat), der nach gängiger Expertenmeinung als „krank“ eingestuft wird?
- 4.10. Welche Maßnahmen hat die Stadt Oberhausen eingeleitet, um den Anteil „gesunder“ Waldflächen zu schützen bzw. auszuweiten?
- 4.11 Der Landschaftsplan für Oberhausen wurde 1996 rechtskräftig. Wann wird dieser den heutigen Anforderungen an den Schutz von Natur und Landschaft entsprechend überarbeitet? Wie lange wird eine solche Überarbeitung bis zur Rechtskraft schätzungsweise dauern?
- 4.12 Oberhausen wurde als Parkstadt konzipiert; was tut die Verwaltung zur Aufrechterhaltung bzw. zur ökologischen Verbesserung der Parkanlagen und wie stellt sich die Kostenentwicklung zur Unterhaltung der Parkanlagen dar?
- 4.13 Oberhausens Straßen sind zu einem Großteil mit Bäumen bepflanzt. Was tut die Verwaltung, damit dieser Baumbestand erhalten bleibt? Gibt es ein strategisches Konzept zum Erhalt und Ausbau?
Wenn ja, werden dabei die sich verändernden klimatischen Bedingungen bereits berücksichtigt?

5. Ressourcen- und Energieeinsparung

- 5.1 Wie hoch sind die Kosten für und der Verbrauch von Heizungsenergie der Gebäude im Konzern Stadt nach Energieträger?

- 5.2 Wie haben sich diese Kosten und der Verbrauch in den letzten zehn Jahren entwickelt?
- 5.3 Wie viele mit Energie zu versorgende Gebäude gibt es im Konzern Stadt Oberhausen?
- 5.4 An welchen dieser Gebäude wurden Maßnahmen zur Heizenergieeinsparung in den letzten 10 Jahren durchgeführt? Um welche Maßnahmen handelte es sich an den einzelnen Gebäuden? Welche Kosten entstanden für diese Maßnahmen je Gebäude? Welche Fördermittel wurden eingesetzt und wie hoch war der jeweilige Förderanteil?
- 5.5 Wie viele Personen sind in der Abteilung Energiemanagement der OGM mit Energiesparmaßnahmen und deren Umsetzung in kommunalen Gebäuden beschäftigt? Wie viele Vollzeitstellen sind dafür notwendig?
- 5.6 Wie viele zum Konzern Stadt Oberhausen gehörende und beheizte Gebäude haben noch Einfachverglasung?
- 5.7 Welche Energiesparmaßnahmen wurden vom Energiemanagement der OGM in den letzten zwei Jahren umgesetzt und wie viel CO₂ und Energie wurde dadurch eingespart? Welche Maßnahmen sind für das kommende Jahr geplant?
- 5.8 Wie wurden seit dem Ratsbeschluss vom 19.03.2018 „Bauen nachhaltig gestalten – Folgekosten bei Investitionen verstärkt berücksichtigen – aktuelle Planungen nicht gefährden“ die Folgekosten bei Neubauten berechnet und nach welcher Herangehensweise wurde der Lebenszyklus der jeweiligen Gebäude betrachtet?
- 5.9 Wie hoch sind die Kosten und der Verbrauch elektrischer Energie der einzelnen Gebäude im Konzern Stadt?
- 5.10 An welchen dieser Gebäude wurden Maßnahmen zur elektrischen Energieeinsparung in den letzten 10 Jahren durchgeführt? Um welche Maßnahmen handelte es sich in den einzelnen Gebäuden? Welche Kosten entstanden für diese Maßnahmen je Gebäude? Welche Fördermittel wurden eingesetzt und wie hoch war der jeweilige Förderanteil?
- 5.11 Wie groß ist der Verbrauch von Wasser in den Gebäuden des Konzern Stadt und wie hoch sind die Kosten?
- 5.12 Wie haben sich die Wasserkosten und der Verbrauch in den letzten zehn Jahren entwickelt?
- 5.13 Wie hoch ist der Anteil der privaten Oberhausener Gebäude (und der städtischen Gebäude), die mit Fernwärme versorgt werden?
- 5.14 Wie hoch ist der Anteil an regenerativer Energie im Strom bei der EVO, der zur Verfügung gestellt wird?
- 5.15 Wie stellt sich in der Gesamtstadt die Abnahme von Strom aus regenerativer Erzeugung dar (bitte Anzahl der Haushalte und Menge)?
- 5.16 In welchem Umfang werden von der GMVA Strom und Wärme in die Netze eingespeist (Entwicklung der letzten zehn Jahre)?

- 5.17 Ist der Einsatz von Erdwärmepumpen bei städtischen Neubaumaßnahmen bereits vorgesehen bzw. in Planung?
- 5.18 Bei wie vielen Gebäuden des Konzerns Stadt Oberhausen im Bestand sind bereits Dachflächen von der Kanalisation abgekoppelt? Wenn ja, wie hoch waren die Investitionskosten und wie hoch sind die Gebühreneinsparungen? Wurden hierfür Fördermittel der Emschergenossenschaft in Anspruch genommen?
- 5.19 Wenn dies nicht der Fall ist: Welche Gründe liegen vor, dass bisher kein Bestandsgebäude abgekoppelt wurde?
- 5.20 Auf welchen städtischen Gebäuden sind Photovoltaikanlagen installiert? Wie hoch sind die Kosten pro Gebäude und welche Energieeinsparungen ergeben sich dadurch jährlich?
- 5.21 Ist ein weiterer Ausbau mit Photovoltaikanlagen geplant? Gibt es bereits Planungen zur Speicherung der gewonnenen Energie?
- 5.22 Gibt es städtische Gebäude, die über eine Kraft-Wärme-Kopplungsanlage verfügen? Wenn nicht: Was spricht dagegen?

6. Stadtentwicklung / Wohngebäude

- 6.1 An welchen Förderprogrammen zum Klima- bzw. Umweltschutz ist die Stadt in den letzten fünf Jahren direkt oder indirekt beteiligt gewesen und welche Fördermittel hat die Stadt erhalten?
- 6.2 Welche Maßnahmen zum Klimaschutz wurden in den letzten zehn Jahren im Rahmen von B-Plänen festgesetzt? (Dach-/Fassadenbegrünung etc.)
- 6.3 Wie viele Klimaschutzsiedlungen wurden in Oberhausen in den letzten zehn Jahren geplant, wie viele wurden realisiert? Welche CO₂-Reduzierung wurde dadurch bisher erreicht?
- 6.4 Wie viele Gebäude existieren in Oberhausen mit Dach- bzw. Fassadenbegrünung?
- 6.5 In einer Potenzialanalyse der Verwaltung wurde 2018 ermittelt, dass 230 Dachflächen von 160 städtischen Gebäuden vorbehaltlich einer statischen Prüfung für eine Begrünung geeignet sind. Wie viele dieser Dachflächen sind zwischenzeitlich statisch geprüft bzw. bereits begrünt? Wie stellt sich die weitere Planung dar?
- 6.6 Wann wurde eine entsprechende Potenzialanalyse für die Photovoltaik-Nutzung städtischer Gebäude erstellt? Mit welchem Ergebnis und mit welcher Ausbauplanung?
- 6.7 Auf wie vielen Dachflächen privater Wohnhäuser sind in Oberhausen Photovoltaik-Anlagen in Gebrauch? Wie hoch ist die dadurch erzielte CO₂-Einsparung?

- 6.8 Welche Realisierungschancen sieht die Verwaltung, mit der Inanspruchnahme passender Förderprogramme ein Null-Energie-Haus als Muster und Anreiz für private Investoren zu errichten? Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um dieses Musterhaus öffentlichkeitswirksam zum Beispiel am Standort des ehemaligen Kaiser & Ganz-Gebäudes in der Innenstadt von Sterkrade zu errichten?
- 6.9 Wie hoch ist der Anteil an Emissionen (der über BIMSCH registrierten Anlagen) aus dem gewerblichen Bereich in Oberhausen, und wie hat er sich in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
- 6.10 Das Projekt „Innovation-City“ hat in Osterfeld eine starke Nachfrage erfahren. Welche CO₂-Effekte werden seitens der Verwaltung von diesem Projekt erwartet? Sieht die Verwaltung die Möglichkeit, dieses Projekt kurzfristig auch auf andere Stadtteile auszuweiten?

7. Klimaanpassung

- 7.1 Die Stadt Oberhausen hat sich verpflichtet, 15 % der versiegelten Flächen innerhalb von 15 Jahren vom Kanalnetz abzukoppeln. Wie viel Prozent sind bisher erreicht?
- 7.2 Was tut die Verwaltung, um den Versiegelungsgrad im Bestand weiter zu verringern und bei Neuplanungen so gering wie möglich zu halten?
- 7.3 Die bisher im Stadtgebiet aufgetretenen Starkregenereignisse haben zu Schäden an Gebäuden und an Sachwerten geführt. Was tut die Verwaltung, damit diese Schäden in Zukunft vermieden bzw. abgemildert werden?
- 7.4 Gibt es bereits Überlegungen/ Planungen für Notwasserwege und Retentionsflächen zur Zwischenspeicherung bei Starkregenereignissen?
- 7.5 Neben den Starkregenereignissen hat eine extreme Hitze die letzten beiden Sommer geprägt. Welche Maßnahmen sind in Vorbereitung, damit für die Bevölkerung diese Hitze gemildert wird (zum Beispiel Wasserflächen in der Stadt)?

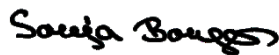
8. Personalentwicklung / Beratung

- 8.1 Wie viele Beschäftigte wurden in den letzten fünf Jahren eingestellt oder umgesetzt, die sich mit dem Thema Energie/Klima- und Umweltschutz beschäftigen?
- 8.2 Wie viele dieser Stellen wurden neu geschaffen und wie viele dieser Stellen wurden bzw. werden durch Fördermittel refinanziert?
- 8.3 Bei wie vielen der geförderten Stellen hat man die Beschäftigten nicht übernommen?
- 8.4 Welche Beratungsangebote für das Themenfeld Energieeinsparung/Umwelt- und Klimaschutz gibt es für Bürgerinnen und Bürger?

- 8.5 Wie wird die Energieberatung für Privathaushalte der Stadt Oberhausen angenommen?
- 8.6 Wie viele Personen nehmen das Angebot pro Monat wahr und wie hat sich die Resonanz im Laufe des bestehenden Angebots entwickelt?
- 8.7 Welche Maßnahmen wurden konkret nach der Beratung umgesetzt?
- 8.8 Wurden die Beratungen evaluiert, etwa bezüglich der Effizienz bzw. Kundenzufriedenheit oder ähnlicher Kriterien? Wie sehen diese Resultate aus?
- 8.9 Welche Beratungsmöglichkeiten existieren derzeit in Oberhausen für Unternehmen in Bezug auf klimabedingte Fragestellungen?
- 8.10 Zwischen der Stadt Oberhausen und dem Umweltzentrum des Handwerks und weiteren Dritten wurde eine Mobilitätspartnerschaft geschlossen. Was ist seitdem geschehen, welche konkreten Maßnahmen sind bisher durchgeführt oder initiiert worden?

Mit freundlichen Grüßen

Vorsitzende
SPD-Fraktion



S. Bongers

umweltpol. Sprecher
SPD-Fraktion



M. Flore

1. Lufthygienische Situation in Oberhausen

1.1 Wie stellt sich die Entwicklung der lufthygienischen Situation im Ruhrgebiet und speziell für Oberhausen seit den 1970er Jahren dar?

Generell lässt sich feststellen, dass sich die lufthygienische Situation im Ruhrgebiet insgesamt seit den 1970er Jahren drastisch verbessert hat.

Dies wird besonders deutlich, wenn man den Schadstoff Schwefeldioxid betrachtet. In den 70er Jahren lagen die Jahresmittelwerte von Schwefeldioxid im Bereich von 150 bis teilweise 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, verbunden mit den Fein- und Grobstaubpartikeln aus Industrie, aus Heizungen sowie aus dem Verkehr. Das führte dazu, dass im westlichen Ruhrgebiet sowie in Teilen des Kreises Wesel und in Krefeld der deutschlandweit erste Smogalarm ausgerufen wurde. Der Radiosender WDR 2 unterbrach sein Musikprogramm um 9:45 Uhr. Eine ernste Stimme warnte die Zuhörer vor schädlichen Gasen. Autofahrer sollten ihre Fahrzeuge möglichst stehen lassen, Gärtner keinen Müll verbrennen und Lungenkranke in ihren Wohnungen bleiben.

Eine schärfere Gesetzgebung, sowohl was die Grenzwerte als auch die technischen Anforderungen betraf, Zechenschließungen und die Stahlkrise und eine steigende gesellschaftliche Aufmerksamkeit führte dazu, dass im Jahr 2000 der Jahresmittelwert für Schwefeldioxid auf 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gesunken war.

Betrachtet man die Entwicklung der Stäube, sind diese auch heute noch in der Luft, allerdings hat sich das Problem des damaligen Grobstaubs der früheren Stahlwerke heute zum Feinstaub gewandelt. Hier ist der Trend in Oberhausen positiv: die Feinstaubwerte (PM10) haben kontinuierlich abgenommen und liegen bereits seit 2013 unter dem EU-Grenzwert von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Anders ist die Sachlage bei dem Stickstoffdioxid. Hier ist zwar eine ähnliche Tendenz nachweisbar, allerdings konnte der EU-Grenzwert von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel bis heute nicht eingehalten werden (2019: 43 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Unverändert sind der Kfz-Verkehr und dabei die Diesel-Fahrzeuge als Hauptverursacher der hohen NO₂-Belastung anzusehen. Deshalb müssen alle Maßnahmen, die zu einer Verkehrswende führen, konsequent umgesetzt werden. Die Stadt Oberhausen hat im Rahmen des Masterplans „Saubere Luft für Oberhausen“ Maßnahmen erarbeitet (siehe Antwort zur Frage 1.13), die entsprechend dem Ratsbeschluss vom 17.12.2018 in die Ergänzung des Luftreinhalteplans eingebracht werden. Dieser wird aktuell von der Bezirksregierung zusammen mit der Stadt und anderen relevanten Akteuren aufgestellt.

1.2 Wie hoch ist der Anteil an Emissionen aus dem motorisierten Individualverkehr in Oberhausen und wie hat er sich in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Für die Berechnung von Emissionen wird der Verkehrssektor in verschiedene Kategorien unterteilt: Straßen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr. Luftschadstoffe, die in diesem Zusammenhang freigesetzt werden, sind Kohlendioxid, Methan, Lachgas, Schwefeldioxid, Stickoxide, Kohlenmonoxid,

flüchtige organische Verbindungen und Feinstaub. Der Emissionstrend wird durch die Emissionen aus dem Straßenverkehr dominiert, welche für rund 95 Prozent der gesamten Verkehrsemissionen verantwortlich sind.

Von 1990 bis 1999 stiegen die Emissionen insgesamt an, die erzielten Einsparungen durch eine Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik wurden durch steigenden Kraftstoffverbrauch kompensiert.

In den Folgejahren erfolgte eine Trendwende, die bis zum Jahr 2012 anhielt. In den Jahren 2013 bis 2016 stiegen die Emissionen jedoch aufgrund der höheren Fahrleistungen wieder an. Dies führte dazu, dass der Verkehrssektor 2016 für mehr als 18 Prozent der Treibhausgasemissionen Deutschlands verantwortlich war.

Betrachtet man die Situation in Oberhausen, lässt sich festhalten, dass 2017 rund 27 % der NO₂-Gesamtbelastung (13,3 µg/m³) auf den Verkehrssektor zurückzuführen sind. Rund drei Viertel dieser Emissionen kommen von Diesel-Pkw, gefolgt von leichten und schweren Nutzfahrzeugen (11 % bzw. 8 %), Bussen (4 %), übrigen Pkw (3 %) und Sonstigen (1,5 %).

Der Fahrzeugbestand in Oberhausen hat sich jedoch in den letzten Jahren auch sehr stark verändert. Der Anteil an Fahrzeugen mit einer grünen Plakette hat beispielsweise stark zugenommen. Während man im Pkw-Bereich bei fast 97 % liegt, hat sich in den letzten zehn Jahren vor allem im Nutzfahrzeug- und Busbereich einiges getan. Nur 10 % der leichten Nutzfahrzeuge und 1 % der Busse hatten 2007 eine grüne Plakette. Im Vergleich dazu waren es 2017 schon 85 % bzw. 60 %. Durch die nun nach und nach auf den Markt kommenden Nachrüstsets und die fortschreitende Elektrifizierung der Flotten, wird sich diese Entwicklung zukünftig auch weiter fortsetzen. Dabei muss jedoch auch festgehalten werden, dass dies kein Selbstläufer werden wird, und man die Verkehrswende nur zusammen mit allen relevanten Akteuren erreichen kann.

1.3 Wie stellt sich der Anteil von Diesel-PKW am PKW-Bestand in Oberhausen in den letzten zehn Jahren dar? (Bitte aufschlüsseln nach Schadstoffklassen)

Zum Stichtag 31.12.2008 waren in Oberhausen 97.989 PKW zugelassen. Diese teilten sich in folgende Schadstoffklassen auf:

Euro 1:	11.602
Euro 2:	29.364
Euro 3:	18.784
Euro 4:	36.167
Euro 5:	109
Euro 6:	0

Davon waren insgesamt 19.175 mit Dieselantrieb, dies entspricht einem Anteil von etwa 19,57 %.

Zum 31.12.2018 waren 110.253 PKW in Oberhausen zugelassen, davon 24.916 mit Dieselantrieb (ca. 22,59 %).

In den unterschiedlichen Schadstoffgruppen:

Euro 1:	1.509
Euro 2:	8.276
Euro 3:	9.805
Euro 4:	33.761
Euro 5:	27.760
Euro 6:	27.483

1.4 Wie hat sich der Fahrzeugbestand mit E-Motoren in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Hybrid und reinen E-Antrieben)?

In beiden Bereichen sind Steigerungen zu verzeichnen, wobei die absoluten Zahlen immer noch vergleichsweise gering sind.

E-Fahrzeuge

2009:	0
30.11.2019:	189

Hybrid Fahrzeuge

2009:	10
30.11.2019:	1009

1.5 Wie hat sich der KFZ-Bestand in den letzten zehn Jahren in Oberhausen absolut und im Vergleich zu Deutschland insgesamt entwickelt?

Der Bestand an Kraftfahrzeugen in Oberhausen hat in den letzten Jahren nach Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) ständig zugenommen.

Zum Stichtag 31.12.2008 waren:

KFZ insgesamt:	112.444
davon PKW:	97.989
Krad:	8.758
Kraftomnibusse:	165
LKW:	4.612
Zugmaschinen:	500
sonstige Kfz:	420

für den Straßenverkehr zugelassen.

Zum Stichtag 31.12.2018 waren dies:

KFZ Insgesamt:	125.721
PKW:	110.253
Krad:	9.038
Kraftomnibusse:	161
LKW:	5.215
Zugmaschinen:	585
sonstige KFZ:	469

Dies ist eine Zunahme von 11,81 %.

Nach Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes waren in Deutschland

31.12.2008:	49,6 Millionen
31.12.2018:	57,3 Millionen

Fahrzeuge zugelassen. Das entspricht einer Steigerung von ca. 15,52 %.

1.6 Wie viele Fahrzeuge sind derzeit auf den Konzern Stadt zugelassen und wie viele davon sind schadstoffarm?

Zugelassene Fahrzeuge auf die Stadt Oberhausen (Stand 30.11.2019):

Kernverwaltung:	10, davon 6 mit Elektroantrieb
Feuerwehr:	108, davon 4 mit Elektroantrieb
Theater:	3
StOAG	116, davon 5 E-Busse
WBO:	153, davon 4 mit Elektroantrieb
OGM:	178
EVO:	148, davon 11 mit Elektroantrieb
ASO:	7

1.7 Wie viele Fahrzeuge mit E-Antrieb (Hybrid und reiner E-Antrieb) sind aktuell im Konzern Stadt im Gebrauch?

30 Vollstromer und 12 Hybride ,

Aktuell liegen dem Konzern Stadt Oberhausen (OGM,WBO,STOAG) noch bewilligte Förderbescheide für weitere 38 E-Fahrzeuge vor.

1.8 In welchem Umfang ist von den im November 2018 erhaltenen Zuwendungsbescheiden aus dem BMVI-Förderaufruf für die Anschaffung von E-Autos von der OGM und der WBO Gebrauch gemacht worden?

Die WBO – Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH hat Förderanträge für 4 Fahrzeuge gestellt, davon 4 bewilligt bekommen. Zwei Fahrzeuge sind bereits angeschafft und wurden mit 20.282,25 EUR gefördert.

Die OGM Oberhausener Gebäudemanagement GmbH hat bisher kein E-Fahrzeug beschafft. Grund dafür ist der geplante Übergang eines Teils der OGM GmbH in einen städtischen Eigenbetrieb. Da noch nicht geklärt ist, wie das Anlagevermögen der OGM GmbH der Stadt Oberhausen überlassen wird, werden, um finanzielle Risiken für beide Seiten zu vermeiden, nur dringend notwendige Investitionen getätigt.

1.9 Wie viele E-Ladestationen gibt es in Oberhausen (bitte mit Angabe der Standorte und Betreiber)?

Betreiber	Standort	Ladepunkte
RWE (mit RUHRAUTOe)	Bahnhofstr. 66 (Technisches Rathaus Sterkrade)	2
Edeka Zurheide	Bahnhofstr. 80 - 84 (Edeka Zurheide)	3
Tesla	Brammenring 115 (The Ash)	2
Mennekes	Brammenring 121 (Engelbert Strauss)	8
EVO	Centroallee (Parkhaus P1)	2
EVO	Centroallee (Parkhaus P2)	5
Tesla	Centroallee (Parkhaus P3)	2
EVO	Centroallee (Parkhaus P4)	2
EVO	Centroallee (Parkhaus P5)	2
EVO	Centroallee (Parkhaus P6)	8
EVO	Centroallee (Parkhaus P7)	2
RWE für EVO	Centroallee 84 / Luise-Albertz Platz (CentrO)	2
RWE für EVO	Christian Steger-Str. 61-71 (evo)	2
Autohaus Cecala	Duisburger Str. 100 (Autohaus Cecala)	1
Autohaus Bernds	Duisburger Str. 125 (Autohaus Bernds)	2
EVO	Friedrichstr. 50 (Bahnhof Sterkrade)	2
Cardoc Autoklinik	Heinestr. 55 (Cardoc Autoklinik)	1
innogy eRoaming	Im Lipperfeld 40	6
RWE für ADAC	Lessingstr. 2 (ADAC)	2
RWE für EVO	Marktplatz Osterfeld 14	2
Allego	Max-Planck-Ring 70	3
Jan Wingens	Mellinghofer Str. 142	3
RWE für EVO	Mellinghofer Str. 147 (Autohaus Plätze)	2
ORLEN Deutschland GmbH	Mülheimer Str. 235 (Star Tankstelle)	2
EVO	Paul-Reusch-Str. 6 (Hauptpost)	2
RWE für EVO (mit RUHRAUTOe)	Schwartzstr. 72 (Rathaus Alt-Oberhausen)	2
The New Motion	Tenterstr. 6-8 (Autohaus Matten)	1
Autohaus Bernds	Zum Aquarium 8 (Autohaus Bernds)	1
Summe		74

1.10 Sind derzeit weitere Stationen geplant? Wenn ja, wo und welche Kosten entstehen für diese Maßnahme?

Derzeit werden vier 22 kW Ladesäulen und eine Schnellladestation in Oberhausen durch die Energieversorgung Oberhausen AG errichtet. Darüber hinaus werden kontinuierlich weitere Ladepunkten auf Kunden*innenanfragen im privaten oder halböffentlichen Raum umgesetzt. Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen setzen sich aus der Ladesäule und dem Anschluss an das

Stromnetz zusammen. Diese variieren stark, je nach örtlicher Gegebenheit. Zusätzlich entstehen monatliche Kosten für den Betrieb der Infrastruktur.

Für eine Wallbox - beispielsweise in einer privaten Garage - muss mit Kosten von ca. 1.700 € gerechnet werden; eine Ladesäule – beispielsweise auf öffentlichem Grund – ca. 6.000 € (exkl. Anschlusskosten); eine Schnellladesäule ist ab 27.000 € (exkl. Anschlusskosten erhältlich).

1.11 Gibt es eine nennenswerte Zahl an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, z. B. Brennstoffzellen?

Zum Stichtag 30.11.2019 sind in Oberhausen folgende Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zugelassen:

Brennstoffzellen: 4
Erdgas: 124
Reines Flüssiggas: 2
Wasserstoff: 1
Vielstoff: 1

1.12. Die Duisburger Wirtschaftsbetriebe haben ein Pilotprojekt für die Antriebe ihrer Fahrzeuge mit Wasserstoff und Brennstoffzellen gestartet. Welche Möglichkeiten sieht die Stadtverwaltung, ein ähnliches Projekt auch in Oberhausen zu starten bzw. eine enge Zusammenarbeit mit Duisburg einzuleiten?

Die Teilnahme der Duisburger Wirtschaftsbetriebe erfolgte im Rahmen eines europäischen Pilotprojektes und bezieht sich auf den Einsatz von Brennstoffzellenantrieb in Müllfahrzeugen. Sofern ein neuerlicher oder ähnlicher Aufruf seitens Land, Bund oder EU erfolgt, müssten die Projektbedingungen mit der WBO erörtert werden. Um das Thema des Brennstoffzellenantriebes generell in der Stadt Oberhausen zu verankern hat die Stadtverwaltung, als eine von 138 Kommunen bundesweit, eine Bewerbung zum Hystarter-Projekt (mit der Förderung von Wasserstoffregionen in Deutschland sollen Kommunen und Regionen gezielt dazu motiviert werden – je nach Ausgangslage – erste Ideen für integrierte Konzepte zu entwickeln, Pläne zu konkretisieren und auszuarbeiten beziehungsweise diese Pläne mit Unterstützung der Bundesregierung umzusetzen. Hierzu werden die Kommunen jeweils circa 1 Jahr organisatorisch und inhaltlich beraten, bilden vor Ort eine Akteurslandschaft (Politik, kommunale Betriebe, Industrie, Gewerbe, Gesellschaft) und entwickeln gemeinsam erste Konzeptideen zu den Themen Wasserstoff und Brennstoffzellen auf der Basis erneuerbarer Energien im Verkehr, aber auch in den Bereichen Wärme, Strom und Speicher. Antriebswende vor Ort – Förderung, Netzwerke, Infos – Unterstützung für Kommunen) im September 2019 bei der Nationalen Organisation „Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ der Bundesregierung eingereicht. Diese wurde aber leider ohne Angabe von Gründen abgelehnt.

1.13 Mit dem Masterplan Saubere Luft wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Reduzierung von NO_x vom Rat verabschiedet. Welche Maßnahmen sind bisher umgesetzt worden? Wann werden die ggf. noch ausstehenden Maßnahmen umgesetzt und durch wen?

Der Masterplan Saubere Luft enthält insgesamt 27 Maßnahmen, die zur Reduzierung der NO_x-Emissionen an der Mülheimer Straße beitragen sollen. Ein Großteil der Maßnahmen wird mit Hilfe von Fördermitteln realisiert und befindet sich entweder aktuell bereits in der Umsetzung oder steht kurz vor der Bewilligung.

Die folgende Auflistung zeigt den Inhalt, den aktuellen Umsetzungsstand sowie den jeweils zuständigen Akteur für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen:

Digitalisierung des Verkehrs:

○ **Umweltorientiertes Verkehrsmanagement im Umfeld der Mülheimer Straße**

Im Rahmen des umweltorientierten Verkehrsmanagements werden Verkehrsdaten mit Anzeigetafeln auf der Straße kombiniert und der Verkehr letztlich über Umweltparameter gesteuert. Die technische Umsetzung erfolgt im Jahr 2020 auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Mülheimer Straße“, die derzeit erarbeitet wird.

○ **V2X (Vehicle-to-everything)-Kommunikation in Oberhausen**

Für eine bessere Erkennung der Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr wird eine V2X-Kommunikation zwischen den Einsatzfahrzeugen und den Steuerungsanlagen der Lichtsignale auf der Mülheimer Straße etabliert. Bisher werden die Signalanforderungen für die benötigte Fahrtrichtung durch die Leitstelle der Feuerwehr manuell geschaltet, was eine Unterbrechung der vorhandenen „Grünen Welle“ für die übrigen Verkehrsteilnehmer zur Folge hat. Im Schnitt gibt es tagsüber drei Signalanforderungen pro Stunde. Die vollständige Synchronisierung der „Grünen Welle“ dauert anschließend zwischen 10 bis maximal 20 Minuten. Durch die Kommunikation der Einsatzfahrzeuge mit den Lichtsignalanlagen soll die Stördauer in der „Grünen Welle“ verringert werden. Erste verdeckte Testfahrten haben bereits stattgefunden und es konnte ein störungsfreier Ablauf beobachtet werden. Jetzt werden nach und nach die 30 Fahrzeuge der Feuerwehr Oberhausen mit Sendern ausgestattet.

○ **ÖPNV-Beschleunigung (Digitalisierung im ÖPNV)**

Durch die Nachrüstung und Modernisierung von 200 Ampelanlagen wird die Beschleunigung des ÖPNV weiter vorangetrieben. Ziel ist es die Zuverlässigkeit zu steigern und somit die Kundenzufriedenheit zu erhöhen. Der Einplanungsbescheid des VRR liegt bereits vor. Nach der Bewilligung des Förderantrags startet sofort die Ausschreibung, sodass die Umsetzung in den Jahren 2020 ff. erfolgen kann.

○ **Fahrgastinformationen „Haltestellen“ (Digitalisierung im ÖPNV)**

Die DFO informiert die Fahrgäste in Echtzeit über die Wartezeit bis zur tatsächlichen Abfahrt der Busse und Straßenbahnen im Stadtgebiet. Die Technik wird in

Oberhausen seit den 1990er-Jahren eingesetzt. Seitdem sind alle Straßenbahnhaltestellen und wichtige Bushaltestellen mit dieser Technik ausgestattet worden. Die Auswahl der Bushaltestellen orientierte sich bislang vorwiegend an den Fahrgastzahlen in den einzelnen Stadtbezirks- und Stadtteilzentren sowie an der Bedeutung bezogen auf die Wichtigkeit für Umstiege.

Vor allem bei staubedingten Störungen gewinnen die DFO-Anlagen bezogen auf die Information der Fahrgäste an Bedeutung. Daher werden vor allem die Haltestellen im Bereich der Neuen Mitte und der Mülheimer Straße mit sog. DFI-Light-Anlagen ausgestattet. Der VRR hat den Förderbescheid Ende 2019 übersandt. Die Umsetzung erfolgt im Jahr 2020.

- **Echtzeit-Fahrgastvorabinformationen an besucherstarken Einrichtungen (STOAG)**

Mit Hilfe der Echtzeit-Fahrgastvorabinformationsmonitore haben beispielsweise öffentliche Einrichtungen, Schulen, Ärzte, etc. die Möglichkeit im Innenbereich Daten aus der VRR-Fahrplanauskunft zur Verfügung zu stellen. Mögliche Einsatzorte werden 2020 im Detail geprüft.

- **Bus on Demand (Busse auf Abruf) (STOAG, 5-6)**

Oberhausen möchte einen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) anbieten, der die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger*innen möglichst optimal abdeckt. Bislang hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Vergleich zum ÖPNV bezogen auf die Flexibilität der Anknüpfungspunkte (feste Haltestellen) sowie die Spontanität der Mobilitätsleistung einen Vorteil.

Der „Bus on Demand“ wird zukünftig keine festgelegte Route mehr fahren, sondern es wird stattdessen je nach Kunden*innenbedarf eine EDV-gestützte Tourenplanung vorgenommen. Nach der Auftragsannahme mittels einer App werden die Anfragen im System gebündelt und daraus von einer Software die Fahrtroute optimiert berechnet, sodass als Ziel ein Ridepooling erfolgt, d. h. die gemeinsame Beförderung mehrerer Fahrgäste. Die Nutzer werden im Bediengebiet an einer virtuellen Haltestelle abgeholt und dort abgesetzt, wo sie hin möchten und der Kleinbus halten kann. Der Betrieb startet am 01.04.2020 im nördlichen Stadtgebiet und wird über die gesamte Woche immer ab 21:00 Uhr angeboten. Ziel ist es, den „Bus on Demand“ als einen festen Bestandteil des ÖPNV in ganz Oberhausen zu etablieren.

Vernetzung im ÖPNV

- **Evaluation und Potenzialuntersuchung „Betriebliches Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung“ (2-2)**

Am Rathaus Alt-Oberhausen und am Technischen Rathaus in Sterkrade wird im Rahmen eines Pilotprojekts der Einsatz eines zentralen Fahrzeugpools getestet. Den Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung stehen voraussichtlich ab 2020 ein Fahrzeugpool (mit größtenteils Elektrofahrzeugen), ÖPNV-Monatstickets und das Fahrradverleihsystem metropolradruhr zur Verfügung, um damit Dienstfahrten durchzuführen. Hierdurch werden umweltschädliche Emissionen sowie Kosten reduziert. Dienstliche Fahrten mit dem privateigenen Pkw sind dann nicht mehr

möglich bzw. werden auf ein zwingend erforderliches Minimum reduziert. Außerhalb der Dienstzeiten haben außerdem Dritte die Möglichkeit die Poolfahrzeuge zu mieten.

- **Bau einer Radabstellanlage am Bahnhof „Osterfeld-Süd“ (5-6)**

Die Radabstellanlage wird auf dem Bahnhofsvorplatz errichtet werden und nach Sterkrader Vorbild eine Buchung und Bezahlung über "Dein Radschloss" ermöglichen. Der Förderantrag wurde am 21.11.2019 vom VRR bewilligt. Die Umsetzung erfolgt 2020.

- **Ausbau Verknüpfungspunkt „Rehmer“ in Alstaden (5-6)**

Durch die aktuelle Diskussion, die Strecke der „Walsumbahn“ wieder zu aktivieren, hat eine Realisierung des Haltpunktes Rehmer wieder deutlich bessere Chancen als noch vor einigen Wochen. Gemeinsames Ziel der Landes NRW, des VRR, der Städte Oberhausen und Duisburg sowie des Kreises Wesels ist es, dass die „Walsumbahn“ in den ÖPNV-Bedarfsplan aufgenommen wird. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie soll eine neutrale Grundlage für die weiteren Planungsschritte geschaffen werden, um das Vorhaben weiterführen bzw. umsetzen und die Förderfähigkeit feststellen zu können. Als verantwortlicher Projektkoordinator wird der VRR die Machbarkeitsstudie ausschreiben, vergeben und den gesamten Prozess begleiten. Die Kosten der Studie übernimmt zu 50% der VRR, die Städte Oberhausen und Duisburg und der Kreis Wesel teilen sich die anderen 50% untereinander auf.

- **Potenzialanalyse „Überprüfung tariflicher Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Oberhausen“ (STOAG)**

Neue Ticketmodelle müssen auf die polyzentrische Struktur Oberhausens und somit auf viele kurze Fahrten abgestimmt werden. Als erfolgreiches Beispiel der STOAG ist das City-O-Ticket zu nennen, welches von der STOAG getestet wurde und einen so großen Zuspruch erfuhr, dass es seit Anfang 2019 als 4-Stunden Ticket VRR-weit eingeführt wurde. Des Weiteren werden momentan die KombiTicket-Angebote (RWO, Oberhausen Olé und Ruhr in Love) ausgebaut und neue Firmenticketmodelle angeboten. Das neue Jobticketmodell der Stadtverwaltung hat beispielsweise zu einer Verdoppelung der Nutzerzahl geführt.

Zusätzlich hat der VRR Anfang Dezember 2019 ein neues Konzept vorgestellt, mit dem die Nutzung bzw. der Umstieg auf den ÖPNV einfacher und preisgünstiger werden soll. Konkret will man sich innerhalb des Sofortprogramms Saubere Luft beim Bund als Modellregion bewerben. Im Rahmen dieses Vorhabens soll die Tarifstruktur vereinfacht (jeweils nur noch zwei Preisstufen für Einzel- und Monatstickets) und das Verkehrsangebot ausgebaut werden.

- **Multimodale Vernetzung durch eine Mobilitäts-App (STOAG, 5-6)**

Die STOAG möchte mittel- bis langfristig eine multi- bzw. intermodale App anbieten, die es den Nutzer*innen ermöglichen soll, Anschlüsse und Wegeketten ihrer geplanten Fahrt mit verschiedenen Verkehrsmitteln anzuzeigen. Bis es soweit ist, möchte die STOAG jedoch erst einmal die aktuellen Entwicklungen des VRR in diesem Bereich abwarten, der die verbundweite Fahrplanauskunft bereitstellt und weiterentwickelt (der VRR integriert aktuell ein Fahrradrouting in die

Fahrplanauskunft-App). Daher soll in einem ersten Schritt die App des Bus-on-demand Anbieters ViaVan zur multimodalen Auskunft des On-Demand-Verkehrs und des ÖPNVs genutzt werden.

Mit Hilfe der außerdem in Entwicklung befindlichen Oberhausener Smartphone App „RADROUTEN“ soll vor allem der Radverkehr in Oberhausen gefördert werden. Mit der App können die gefahrenen Route im Freizeit- und Alltagsverkehr sowohl online als auch offline von den Nutzern geloggt, gespeichert und dokumentiert werden. Anschließend werden verschiedene Auswertungsmöglichkeiten bereitgestellt, wie z. B. eine persönliche Statistik und Heatmap. Die App bietet den Nutzern zusätzlich eine Routingfunktion inkl. Sprachausgabe und ist speziell auf die Bedürfnisse von Radfahrern in Städten zugeschnitten. Als weitere Option können aktuelle Informationen zum Radverkehr bereitgestellt werden und ein Belohnungssystem integriert werden. Das Projekt läuft über einen Zeitraum von fünf Jahren. Die Erkenntnisse werden parallel in die weiteren Radverkehrsplanungen der Stadt Oberhausen einfließen.

- **Aufbau von Video-Ticketautomaten an stark nachgefragten Haltestellen (24/7-Buchungsservice für Bus, Bahn und Rad) (STOAG)**

Die STOAG möchte zunächst die Ergebnisse aus den Pilotprojekten der Nachbarstädte abwarten und dann entscheiden, in welcher Form diese auch in Oberhausen eingesetzt werden können. Dabei ist aus wirtschaftlicher Sicht zu beachten, dass der Austausch eines Automaten normalerweise erst nach Ablauf seiner Lebensdauer umgesetzt wird.

- **Aufbau von Mobilitätsstationen (Car-Sharing, Bike-Sharing, Bus und Bahn)**

Der Aufbau von sogenannten Mobilitätsstationen wird an den Oberhausener Bahnhöfen geprüft. Allerdings ist es beispielsweise in Sterkrade momentan durch den Betuwe-Ausbau und die anstehende Umgestaltung schwierig dies kurzfristig zu machen. Daher ist vorgesehen, in Kooperation mit der STOAG weitere Standorte zu ermitteln und für deren Ausbau Förderanträge zu stellen.

- **Erweiterung der Straßenbahnlinie 105 von Essen nach Oberhausen (5-6, STOAG)**

2015 hatte sich die Oberhausener Bevölkerung in einem Bürgerentscheid gegen die Verlängerung der Straßenbahnlinie 105 ausgesprochen. Da die direkte Verbindung zwischen Oberhausen und Essen ein wichtiger Lückenschluss im ÖPNV Netz wäre, soll das Thema im Rahmen des Masterplans Neue Mitte 4.0 betrachtet werden.

Rad- und Fußverkehr

- **Planung und Ausbau eines regionalen Radwegenetzes**

Die Stadt Oberhausen wird auf Grundlage der vom Rat beschlossenen Machbarkeitsstudie einen Radschnellweg bauen. Geplant ist dieser zwischen Bottrop - Oberhausen Osterfeld - Neue Mitte - Alt-Oberhausen und Mülheim-Styrum. Die Studie wird Anfang 2020 ausgeschrieben und soll im März 2020 vergeben werden.

- **Weiterentwicklung und Optimierung des Radverkehrsnetzes**

Die Stadt Oberhausen stellt derzeit ein Radverkehrskonzept auf, welches voraussichtlich Anfang 2021 fertiggestellt sein wird. Im Rahmen der derzeit laufenden Bestandsanalyse wurde hierzu auch das Verkehrsmodell der Stadt Oberhausen um ein Radverkehrsmodell ergänzt. Dies erlaubt es, die insbesondere noch aus der Netzplanung aufzustellenden Radverkehrsmaßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin zu untersuchen.

- **Stärkung des Fahrradverleihsystems „metropolraduhr“**

Seit dem letzten Jahr können Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung die metropolraduhr-Räder kostenlos für Dienstfahrten nutzen.

- **Fußgängerwegweisungskonzept**

Die Erarbeitung des Konzepts ist aufgrund der hohen Anzahl anderer Förderprojekte zeitlich zunächst einmal etwas nach hinten verschoben worden.

- **Imagekampagne zur Förderung des Umweltverbundes**

Im Rahmen der Einführung der oben beschriebenen App „RADROUTEN“ wird eine Marketing-Kampagne zum Thema Radverkehr durchgeführt. Außerdem sollen das "Stadtradeln" und die Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" zukünftig möglichst weiter ausgebaut werden. Zusätzlich plant die STOAG eine Imagekampagne zur Stärkung des ÖPNV.

- **Erweiterung des Bike-Sharing-Angebotes durch E-Lastenräder (5-6)**

Im Rahmen des Projektes „Fahrradabstellanlagensystem mit integriertem Lastenradverleih für Anwohner im Bismarckviertel“ ist es das Ziel, für die Anwohner Fahrradabstellanlagen mit einem integrierten Lastenradverleihsystem im öffentlichen Straßenraum zu errichten. Das Viertel liegt an der vierspurigen Mülheimer Straße, an der der zulässige Jahresmittelgrenzwert für NO₂ überschritten wird. Die vorhandene Wohnbebauung verfügt über keine Möglichkeit, ein Fahrrad sicher und schnell verfügbar abzustellen, und erschwert es den Anwohner*innen enorm ein Fahrrad im Alltag zu nutzen. Um dieses Problem zu beheben, werden in 18 Straßenabschnitten jeweils zehn Stellplätze für Fahrräder geschaffen (insgesamt 180). Aufgrund der fehlenden Abstellmöglichkeiten und der hohen Anschaffungskosten ist es den Anwohner*innen des Viertels in der Regel außerdem nicht möglich, sich ein eigenes Lastenfahrrad anzuschaffen. Um trotzdem den Transport schwerer und größerer Lasten mit dem Fahrrad zu ermöglichen bzw. eine alternative zum Transport mit dem Pkw anzubieten, soll ein zusätzliches Verleihsystem für Lastenfahrräder integriert werden. Hierzu ist es vorgesehen sechs Fahrradabstellanlagen mit einem ausleihbaren Elektro-Lastenfahrrad zu ergänzen. Für die Anmietung eines Stellplatzes und eines Lastenfahrrades wird eine Internetseite erstellt (Online-Buchungssystem). Die Öffnung der Anlage bzw. das Ausleihen des Lastfahrrades erfolgen über ein elektronisches Schließsystem ohne Personal und Schlüssel.

- **Reduzierung von Fahrspuren zugunsten des Radverkehrs**

Zur weiteren Optimierung des Radverkehrsnetzes werden kontinuierlich weitere Radverkehrsanlagen insbesondere Schutz- und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn

realisiert. Derzeit wird z. B. auf der Teutoburger Straße ein neuer Radfahrstreifen in beide Fahrtrichtungen auf der Fahrbahn in 2,4 km Länge markiert, da die alten Hochbordradwege in einem schlechten Zustand und nicht ausreichend breit sind. Hierzu werden die vorhandenen überbreiten MIV-Fahrspuren verschmälert und der gewonnene Platz für die neuen Radfahrstreifen genutzt. Auf der Bebelstraße wurde zudem die Umsetzung einer Planung beschlossen, welche den Rückbau einer vierspurigen Straße auf insgesamt nur noch zwei Spuren vorsieht. Der gewonnene Straßenraum wird zur Errichtung von überbreiten Radfahrstreifen genutzt. Die Umsetzung erfolgt im Jahr 2020. Bei der Fahrbahnerneuerung der Tannenbergsstraße wurde die Verkehrsfläche nach Abschluss der Tiefbautätigkeiten mittels Fahrbahnmarkierungen neu aufgeteilt, und es wurden beidseitig Schutzstreifen aufgebracht. Dafür wurden in beide Fahrtrichtungen die vormals jeweils zwei Fahrspuren zu je einer Richtungsfahrspur zusammengefasst und die gewonnene Querschnittsbreite für die neuen Radverkehrsanlagen verwendet. Auf der Mellinghofer Straße wurde zwischen Mühlenstraße und Stadtgrenze ein neuer Radfahrstreifen auf der Fahrbahn markiert, welcher den vorhandenen, sehr schmalen und in einem schlechten Zustand befindlichen Hochbordradweg ersetzt. Hierzu wurde die vorhandene relativ breite Fahrbahn für den MIV auf das Mindestmaß von 3,25 m reduziert.

Elektrifizierung des Verkehrs

- **Konzept zur sukzessiven Umrüstung der Fahrzeugflotten von Stadtverwaltung, Oberhausener Gebäudemanagement GmbH (OGM) und Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH (WBO) auf E-Fahrzeuge**

Im Fuhrpark der Stadtverwaltung sind im Umweltbereich (1), beim KOD (5) und bei der Feuerwehr (4) insgesamt 10 reine Elektrofahrzeuge im Einsatz. Auch bei den Stadttöchtern gibt es bereits erste E-Fahrzeuge. Weitere Förderanträge wurden von der OGM (34) und der WBO (4) gestellt.

- **Anreize zur Flottenumrüstung von Taxen und mobilen Pflegediensten**

Die Stadt Oberhausen tritt an Betreiber größerer Flotten bezüglich einer Umrüstung des Fuhrparks heran. Im Jahr 2018 wurden insgesamt 50 Taxiunternehmen und 57 Pflegedienste zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Einen konkreten Förderantrag hat allerdings nur ein Taxiunternehmen gestellt, was unter anderem damit zusammenhängt, dass es in Oberhausen viele Taxiunternehmen gibt, die nur mit einem Auto bzw. einer sehr kleinen Flotte unterwegs sind. Die Pflegedienste sehen eine Umrüstung eher als schwierig an, da häufig Parkplätze im öffentlichen Raum genutzt werden, an denen in den meisten Fällen keine Ladestationen verfügbar sind.

- **Förderung des Einsatzes von Elektrofahrzeugen in (Handwerks-)Betrieben**

Es sollen Anreize zur Umrüstung von Fahrzeugflotten geschaffen werden. Dabei ist es wichtig, den Betrieben Informationen und Hilfestellungen an die Hand zu geben. Dies geschieht unter anderem über die im November 2018 gegründete Mobilitätspartnerschaft zwischen der Stadt, der Handwerkskammer, der Industrie-

und Handelskammer und der Kreishandwerkerschaft. Im Rahmen dieser werden beispielsweise auch Verleihaktionen von E-Fahrzeugen angeboten.

- **Konzept zum Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur**

Das Konzept wird den Bedarf an Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet bestimmen, das Potential für die unterschiedlichen Ladetechniken abschätzen und hierzu geeignete Standorte festlegen. Technologieoffen werden auch mögliche Gas- und Wasserstofftankstellen in das Konzept Eingang finden. Derzeit befindet sich die Ausschreibung in Vorbereitung. Die Vergabe ist für Anfang 2020 vorgesehen.

- **Umweltfreundliche Antriebsformen im ÖPNV**

Die STOAG rüstet 19 Solo- und 4 Gelenkbusse mit Abgasnachbehandlungssystemen nach. Die entsprechenden Förderanträge für Bundesmittel wurden bewilligt. Der Auftrag zur Umrüstung ist bereits vergeben und wird im Frühjahr 2020 abgeschlossen sein. Die dann noch verbliebenen 25 EEV-Busse (Erstzulassungen 2010 und 2011) werden bis 2022 ausgesondert und daher nicht mehr mit einem Abgasnachbehandlungssystem ausgerüstet. Bis 2020 wird die Gesamtflotte entsprechend zu 80 % (insgesamt 64 Solobusse und 56 Gelenkbusse) die Euro VI-Abgasstandards erfüllen. Die weitere Planung sieht vor, dass dieser Anteil bis 2022 u. a. durch die Neubeschaffung von Bussen auf 100 % steigt (2021: 89 %).

Die STOAG hat im Juli zusammen mit der Vestischen Straßenbahn vier E-Busse in Betrieb genommen, die auf der Linie 979 zwischen Bottrop und Oberhausen zum Einsatz kommen. Damit stehen bei der STOAG aktuell bereits fünf Elektro- und zwei Hybridbusse zur Verfügung. Die Vestische Straßenbahn fährt mit ihrem Elektrobus ebenfalls bis nach Oberhausen. Für 15 weitere E-Busse wurde der Förderantrag der STOAG beim Land zwar schon vom VRR bewilligt, allerdings steht noch die Rückmeldung des Bundes für die Kofinanzierung aus. Aktuell ist geplant, dass die neuen E-Busse in den Jahren 2021/2022 zur teilweisen Ersetzung der 25 EEV-Busse bereitstehen. Die zukünftige Entwicklung der Busflotte soll zusätzlich im Rahmen einer Machbarkeitsstudie näher analysiert werden.

Dem Austausch bzw. der Nachrüstung der Busflotte wird vor allem auch an dem Verdachtspunkt Friedrichstraße am zentralen Busbahnhof in Oberhausen-Sterkrade Bahnhof in Bezug auf eine Reduzierung der Luftbelastung eine große Wirkung zugeschrieben. Da sich die Ladeinfrastruktur in Sterkrade befindet, wird die Friedrichstraße von allen E-Bus-Linien passiert. An der Mülheimer Straße ist nicht mit zu großen Effekten zu rechnen, da hier nur eine Buslinie verläuft. Auf dieser ist jedoch der Einsatz von Euro VI-Bussen vorgesehen.

Urbane Logistik

- **Initiierung von Pilotvorhaben „City-Logistik-Letzte Meile“
(Machbarkeitsstudie)**

Im Rahmen eines gemeinsamen Projektes der Brost-Stiftung und des Verkehrsministeriums NRW wird für und mit der Stadt Oberhausen ein City-Logistik-Konzept entwickelt. Der städtische Aufbau Oberhausens mit den drei Zentren

Osterfeld, Sterkrade und Alt-Oberhausen eignet sich dabei besonders für Mikrodepot-Konzepte zur nachhaltigen Warenverteilung auf der letzten Meile.

2. Verkehrsbedingte Lärmsituation

2.1 Wie hat sich die Lärmsituation seit Umsetzung des Lärmaktionsplans bisher entwickelt?

In den Jahren 2007, 2012 und 2017 war die Stadt Oberhausen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet eine Lärmkartierung durchzuführen. Die Kartierung für 2007 wurde durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes NRW (LANUV) vorgenommen, da die Stadt Oberhausen in dieser Stufe nach der Definition der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu den Nicht-Ballungsraumkommunen zählte. Die beiden folgenden Kartierungen als Ballungsraumkommune wurden durch die Stadt in eigener Verantwortung durchgeführt. In Bezug auf die Kartierung 2007 (LANUV, fertiggestellt 2008) hat sich bei den folgenden Kartierungen als Ballungsraumkommune der Umfang deutlich erhöht, sodass nur ein Vergleich der Anzahl der betroffenen Bürgerinnen und Bürger aus den letzten beiden Kartierungen 2012 (Stadt Oberhausen, fertiggestellt 2014) und 2017 (Stadt Oberhausen, fertiggestellt 2019) sinnvoll ist.

Zu jeder Kartierung wurde eine Auswertung in der gesetzlich vorgeschriebenen Form vorgenommen. Aus dieser wird deutlich, wie viele Menschen in Oberhausen bestimmten Lärmpegeln ausgesetzt sind. Es können die Zahlen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger in den jeweiligen Isophonenflächen (Flächen gleicher Schallpegel) verglichen werden. Änderungen bei der Anzahl der Betroffenen können sich zum Beispiel durch die Umsetzung von Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen (LAP), aber auch durch veränderte Verkehrsbelastungen ergeben.

Die Stadt Oberhausen hat bislang zwei Lärmaktionspläne in den Jahren 2010 und 2017 aufgestellt. Dazu wurden mit Hilfe der Lärmkarten Hot-Spots identifiziert und Maßnahmen zur Senkung der Lärmbelastung für diese Bereiche entwickelt. Der Rat der Stadt Oberhausen hat sich bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne für Auslösewerte entsprechend der Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung entschieden. Demnach nimmt bei einer Dauerbelastung mit Mittelungspegeln ab 65 dB(A) tags und ab 55 dB(A) nachts das Risiko von Herz- und Kreislauferkrankungen zu. Werden diese Werte überschritten, so werden die betroffenen Gebiete in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Derzeit befindet sich die Ergänzung zum aktuellen LAP aus dem Jahr 2017 in Bearbeitung. Im Rahmen der Ergänzung soll die Wirksamkeit der bereits durchgeführten Maßnahmen an den einzelnen Hot-Spots dokumentiert werden. Weitere Maßnahmenbereiche sollen nicht aufgenommen werden, da für die Umsetzung der kurzfristigen Maßnahmen nach der EU-Richtlinie fünf Jahre vorgesehen sind.

Im Folgenden sind die Veränderungen der Betroffenenzahlen zwischen 2012 und 2017 getrennt nach den unterschiedlichen Lärmarten und den zwei von der Richtlinie vorgegebenen Zeiträumen (24-Stundenwert (Lden) und Nachtwert (Lnight)) aufgeführt:

Entwicklung der Lärmeinwirkung durch den Straßenverkehr

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln (24-Stunden-Wert) an der Fassade von:

Lden/ dB(A)	>55..≤60	>60..≤65	>65..≤70	>70..≤75	>75
Betroffene 2012	39.000	27.000	13.600	1.700	0
Betroffene 2017	30.200	20.800	11.000	1.000	0
Differenz	-8.800	-6.200	-2.600	-700	0

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln (Nacht-Wert) an der Fassade von:

Lnicht/ dB(A)	>50..≤55	>55..≤60	>60..≤65	>65..≤70	>70
Betroffene 2012	34.900	18.600	2.300	0	0
Betroffene 2017	26.800	11.500	1.000	0	0
Differenz	-8.100	-7.100	-1.300	0	0

Entwicklung der Lärmeinwirkung durch sonstigen Schienenverkehr (Straßenbahn)

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln (24-Stunden-Wert) an der Fassade von:

Lden/ dB(A)	>55..≤60	>60..≤65	>65..≤70	>70..≤75	>75
Betroffene 2012	300	600	0	0	0
Betroffene 2017	300	700	0	0	0
Differenz	0	+100	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln (Nacht-Wert) an der Fassade von:

Lnicht/ dB(A)	>50..≤55	>55..≤60	>60..≤65	>65..≤70	>70
Betroffene 2012	400	300	0	0	0
Betroffene 2017	400	400	0	0	0
Differenz	0	+100	0	0	0

Entwicklung der Lärmeinwirkung durch IED-Anlagen (Industrieanlagen nach Industrieemissionsrichtlinie)

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln (24-Stunden-Wert) an der Fassade von:

Lden/ dB(A)	>55..≤60	>60..≤65	>65..≤70	>70..≤75	>75
Betroffene 2012	0	0	0	0	0
Betroffene 2017	300	0	0	0	0
Differenz	+300	0	0	0	0

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln (Nacht-Wert) an der Fassade von:

Lnicht/ dB(A)	>50..≤55	>55..≤60	>60..≤65	>65..≤70	>70
Betroffene 2012	0	0	0	0	0
Betroffene 2017	100	0	0	0	0
Differenz	+100	0	0	0	0

Entwicklung der Lärmeinwirkung durch Haupteisenbahnstrecken des Bundes (Daten vom Eisenbahn-Bundesamt)

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln (24-Stunden-Wert) an der Fassade von:

Lden/ dB(A)	>55..≤60	>60..≤65	>65..≤70	>70..≤75	>75
Betroffene 2012	24.800	9.600	2.700	1.000	300
Betroffene 2017	29.800	9.900	3.300	1.100	300
Differenz	+5.000	+300	+600	+100	0

Geschätzte Gesamtzahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen mit Schallpegeln (Nacht-Wert) an der Fassade von:

Lnicht/ dB(A)	>50..≤55	>55..≤60	>60..≤65	>65..≤70	>70
Betroffene 2012	20.700	7.000	2.000	700	200
Betroffene 2017	24.200	7.200	2.700	800	200
Differenz	+3.500	+200	+700	+100	0

Im Vergleich zur letzten Lärmkartierung hat sich die Situation für den Bereich des **Straßenverkehrslärms** deutlich verbessert. In beiden Zeiträumen (Lden/Lnight) konnte in allen Pegelbereichen die Anzahl an betroffenen Einwohnern reduziert werden. Gründe dafür sind u. a. die durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen an den Bundesautobahnen (Deckschichten, Lärmschutzwände) und an den kommunalen Straßen (Deckschichten, Geschwindigkeitsreduzierungen). Insgesamt sind nach der Lärmkartierung 2017 noch ca. 12.000 Personen Lärmpegel >65 dB(A) beim Lden bzw. ca. 12.500 Personen Lärmpegeln >55 dB(A) beim Lnight ausgesetzt.

Für den Bereich der Straßenbahnlinie 112 (**sonstige Schienenstrecken**) kam es durch eine Steigerung der Fahrleistung zu einer leichten Erhöhung der Lärmbelastung. Es handelt sich für den Bereich der sonstigen Schienenstrecken weiterhin um eine sehr geringe Betroffenheit. Während die Auslösewerte für den Lden eingehalten werden, sind ca. 400 Personen entlang der gesamten Strecke von einem Lärmpegel >55 dB(A) beim Night betroffen.

Auch für den Bereich der **IED-Anlagen** ist im Vergleich zu 2014 eine Erhöhung der Lärmbelastung zu erkennen. Das ist darauf zurückzuführen, dass durch eine Änderung der „Richtlinie über Industrieemissionen“ in dieser Runde der Lärmkartierung in Oberhausen insgesamt 25 Industrieanlagen kartiert werden mussten. Bei der letzten Kartierung waren es nur zwei Anlagen. Die Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung werden in dem Bereich der Industrieanlagen weiterhin nicht überschritten.

Der vollständige Bericht zu den Ergebnissen der Lärmkartierung 2019 kann unter der Vorlage - M/16/4726-01 im Ratsinformationssystem ALLRIS eingesehen werden.

Für den Umgebungslärm durch die **Haupteisenbahnstrecken des Bundes** ist die Stadt Oberhausen nicht zuständig. Dies gilt sowohl für die Lärmkartierung als auch für die Umsetzung von Maßnahmen. Angegeben wurden in den Tabellen die Kartierungsergebnisse des Eisenbahn-Bundesamtes (Baulasträger). Für das Stadtgebiet von Oberhausen wurden die Planungen zur Lärmsanierung durch die DB Netz AG bereits konkretisiert. Es wird flächendeckenden Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden geben. Die Baumaßnahmen werden in drei Abschnitten voraussichtlich ab dem Jahr 2022 erfolgen. Durch diese Maßnahmen wird es zu weiträumigen Entlastungen im Bereich der Schienenstrecken kommen.

2.2 Wird sich der verkehrsbedingte Lärm durch neue Antriebstechniken spürbar verringern?

Bei den Geräuschen von Kraftfahrzeugen ist grundsätzlich zwischen Antriebsgeräusch und dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch zu unterscheiden. Elektrofahrzeuge haben beispielsweise ein geringeres Antriebsgeräusch als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Der Umstieg vom klassischen Verbrennungsmotor zum teil- oder vollelektrischen Antrieb wirkt nur in der Betriebssituation lärm mindernd, in der das Antriebsgeräusch pegelbestimmend ist.

Im Folgenden wird das Potenzial der Lärm minderung nach den einzelnen Fahrzeuggruppen aufgeführt:

Bei den Pkw ist das Antriebsgeräusch bis etwa 25 km/h pegelbestimmend. Ab Geschwindigkeiten von 25 km/h ist das Rollgeräusch für die Lärmentwicklung maßgeblich, mit der Folge, dass bei innerörtlichen Geschwindigkeiten von 50 km/h der E-Antrieb keine Auswirkungen auf den Lärmpegel hat.

Bei Lkw und Bussen ist das Antriebsgeräusch bis etwa 50 km/h dominant. Der E-Antrieb würde sich im gesamten innerörtlichen Bereich lärm mindernd auswirken. Da die meisten Lkw auf langen Strecken eingesetzt werden und einen hohen Energieverbrauch haben, ist der E-Antrieb technisch schwierig einsetzbar und zudem wirtschaftlich unattraktiv. Eine Ausnahme bilden Müllsammelfahrzeuge,

ÖPNV-Busse und andere Nutzfahrzeuge, die ausschließlich innerorts bewegt werden und sehr häufig anfahren und wieder abbremesen. Bei diesen Fahrzeugen ermöglicht der E-Antrieb eine deutliche Reduzierung der Geräuschemissionen und gleichzeitig eine erhebliche Verbrauchsminderung durch Bremsenergieerückgewinnung.

Bei Motorrädern und Mopeds ist das Antriebsgeräusch stets die dominante Lärmquelle. Durch den geringen Anteil dieser Fahrzeuge an der gesamten Flotte hat der E-Antrieb eine geringe Wirkung in Bezug auf den Gesamtlärm (Mittelungspegel). Dennoch ist die Elektrifizierung bei dieser Fahrzeuggruppe sinnvoll, da eine große Störwirkung bereits von einzelnen motorisierten Zweirädern ausgeht.

Entscheidend für die lärmmindernde Wirkung des E-Antriebs ist dessen Anteil an der gesamten Fahrzeugflotte. Das Umweltbundesamt hat in einer Studie untersucht, welche lärmmindernde Wirkung erreicht werden kann, wenn – wie von der Bundesregierung angestrebt – 1 Mio. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor durch 1 Mio. Elektrofahrzeuge ersetzt werden. Demnach beläuft sich die Minderungswirkung an Stadtstraßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf 0,1 dB(A) und liegt damit unter der Wahrnehmungsschwelle. Bei höheren Geschwindigkeiten fällt die lärmmindernde Wirkung noch geringer aus.

Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurden bis zum Ende des Jahres 2019 bundesweit erst ca. 200.000 Elektrofahrzeuge (Batterieelektrofahrzeuge, Hybridelektrofahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge) zugelassen. Dies entspricht einem Anteil von ca. 0,4 % an den gesamt zugelassenen Fahrzeugen. Diese Zahlen machen deutlich, wie gering die lärmmindernde Wirkung durch die alternativen Antriebe aktuell ist. Die Bundesregierung hat ihr Ziel von einer Million zugelassener Elektrofahrzeuge auf das Jahr 2022 verlängert. Dies würde einem Anteil von ca. 1,8 % an der gesamten Fahrzeugflotte entsprechen.

2.3 Kann die Verwaltung abschätzen, ob und wo perspektivisch die verkehrsbedingte Lärmsituation an allen Straßen unter den angesetzten Vorsorgewerten liegen wird?

Es bestehen auf der nationalen Ebene viele unterschiedliche Immissionsgrenz- und Richtwerte (Vorsorge, Sanierung), abhängig von den unterschiedlichen Lärmquellen (z. B. Verkehrslärm, Gewerbe- und Industrielärm, Sportanlagenlärm). Hinzu kommen für den Bereich der Bauleitplanung die strenger Orientierungswerte der DIN 18005 ebenfalls für die unterschiedlichen Lärmquellen.

Zuletzt wurden von der World Health Organisation (WHO) im Oktober 2018 die neuen Vorsorgewerte für den Umgebungslärm veröffentlicht (Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, World Health Organisation, 2018). Auch die WHO gibt unterschiedliche Werte je nach Art der Lärmquelle an. Für den Straßenverkehrslärm wurden beispielsweise für den 24-Stundenwert 53 dB(A) festgelegt, da oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen zu rechnen ist. Für den Nachtwert wurden 43 dB(A) durch die WHO ermittelt, da Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist.

Da weder die EU-Umgebungslärmrichtlinie Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung vorgibt, noch auf Bundesebene entsprechende Werte gesetzlich formuliert wurden, hat für das Land NRW das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MULNV) Vorgaben für eine einheitliche Auslegung und Durchführung der Lärmaktionsplanung gemacht. In einem Erlass aus dem Jahr 2008 wurden u. a. Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung von 70 dB(A) für den 24-Stundenwert und 60 dB(A) für den Nachtwert an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schutzwürdigen Gebäuden vorgegeben. Nach der geltenden Rechtsprechung werden die vom MULNV benannten Werte als Grenze zur potenziellen Gesundheitsgefährdung gesehen. Den zuständigen Städten und Gemeinden wurde es in dem Erlass ermöglicht weitergehende Kriterien festzulegen.

Diese Möglichkeit wurde von der Stadt Oberhausen genutzt, indem der Rat der Stadt Oberhausen sich bei der Aufstellung des ersten Lärmaktionsplans bewusst für niedrigere Auslösewerte entschieden hat. Entsprechend statistisch nachweisbaren Erkenntnissen aus der Lärmwirkungsforschung nimmt bei einer Dauerbelastung mit Mittelungspegeln ab 65 dB(A) tags und ab 55 dB(A) nachts das Risiko von Herz- und Kreislauferkrankungen zu. Demnach wurden 65 dB(A) für den 24-Stundenwert und 55 dB(A) für den Nachtwert als Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung in Oberhausen durch den Rat der Stadt beschlossen.

Obwohl die Werte noch deutlich über den Empfehlungen der WHO liegen, wurde durch die Lärmkartierungen zu den beiden LAPs deutlich, dass es in Oberhausen eine hohe Anzahl an Hotspots gibt, an denen die Auslösewerte überschritten werden. Während mit dem ersten LAP in Oberhausen nach der EU-Richtlinie nur Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen (> 6 Mio. Kfz. pro Jahr) und den Haupteisenbahnstrecken (> 60.000 Züge pro Jahr) entwickelt werden mussten, wurden im zweiten LAP alle lärmrelevanten Straßenabschnitte (> 1.46 Mio. Kfz pro Jahr), alle Eisenbahnstrecken und sonstige Schienenstrecken (Straßenbahn) betrachtet. In beiden LAPs wurden zusätzlich bestimmte Industrieanlagen (IVU- bzw. IED-Anlagen) betrachtet, wobei die Auslösewerte für diese Lärmquellen eingehalten werden. Durch die hohe Anzahl an Bereichen mit Überschreitung der Auslösewerte musste im aktuellen LAP eine Priorisierung der Maßnahmenbereiche vorgenommen werden. Zunächst wurden ca. 60 Maßnahmenbereiche definiert und zeitlich priorisiert. Die wesentlichen Maßnahmen sind der Einbau von lärmmindernden Fahrbahnbelägen, die Reduzierung von Geschwindigkeiten oder Durchfahrtsverbote für Lkw.

Der LAP ist nach der EU-Richtlinie, wie die Lärmkartierung, alle fünf Jahre zu aktualisieren oder fortzuschreiben. Eine Überprüfung der zahlenmäßigen Entwicklung der durch Lärm belasteten Menschen ist somit möglich (siehe Antwort zu Frage 2.1). Bei der letzten Kartierung aus dem Jahr 2017 waren noch ca. 12.500 Personen vom Straßenverkehrslärm, ca. 10.700 Personen durch den Eisenbahnlärm und ca. 400 Personen durch den Lärm der Straßenbahn betroffen. Die umgesetzten Maßnahmen aus dem ersten LAP und die bereits umgesetzten Maßnahmen aus dem zweiten LAP wurden bei dieser Kartierung berücksichtigt. Aus der weiterhin hohen Anzahl an belasteten Personen wird deutlich, warum die Lärmaktionsplanung nach der EU-Richtlinie als fortlaufende Pflichtaufgabe (in NRW durch die Kommunen) wahrzunehmen ist.

In den nächsten Jahren werden die Maßnahmen aus dem LAP weiter umgesetzt und damit die Lärmsituation weiter verbessert. Die Umsetzung der Lärmsanierung durch die DB Netz AG in den nächsten Jahren wird für ebenfalls zu einer deutlichen Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Schienenstrecken führen.

Eine Prognose zur Einhaltung der Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung oder der deutlich strengeren Vorsorgewerte der WHO in Oberhausen ist nicht möglich. Zum einen sind die Maßnahmenmöglichkeiten begrenzt, und zum anderen ist die Umsetzbarkeit durch die zum Teil hohen Kosten in erheblichem Maße von Förderprogrammen auf Bundes- oder Landesebene abhängig. In der Vergangenheit konnten Maßnahmen über das „Konjunkturpaket II“ oder das „Kommunalinvestitionsförderungsgesetz“ finanziert werden. Die Umsetzung weiterer Maßnahmen ist aufgrund der finanziellen Situation der Stadt Oberhausen von der Auflage weiterer Förderprogramme abhängig. Zudem ist die Stadt im Bereich der Schienenstrecken des Bundes und der Autobahnen nicht Baulastträger und somit nicht für die Umsetzung von Maßnahmen zuständig und aus diesem Grund auf die Maßnahmenumsetzung durch die Baulastträger (Deutsche Bahn AG, Landesbetrieb Straßen NRW) angewiesen.

Der Erfolg der Lärminderung ist zu einem nicht unerheblichen Teil von der Umsetzung der auch in Bezug auf den Klimaschutz und die Luftreinhaltung geforderten Verkehrswende abhängig. Eine Vermeidung von Fahrten im Sektor des motorisierten Individualverkehrs trägt zu einer Verbesserung der Lärmsituation in Oberhausen bei.

3. Zukunftsweisende Mobilität für Oberhausen

3.1 Wann startet das Betriebliche Mobilitätsmanagement für den Konzern Stadt Oberhausen?

Am Rathaus Alt-Oberhausen und am Technischen Rathaus in Sterkrade soll im Rahmen eines Pilotprojekts der Einsatz eines zentralen Fahrzeugpools getestet werden. Den Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung stehen voraussichtlich ab 2020 ein Fahrzeugpool (mit größtenteils Elektrofahrzeugen), ÖPNV-Monatstickets und das Fahrradverleihsystem metropolradruhr zur Verfügung, um damit Dienstfahrten durchzuführen. Hierdurch werden umweltschädliche Emissionen sowie Kosten reduziert. Dienstliche Fahrten mit dem privateigenen Pkw sind dann nicht mehr möglich bzw. werden auf ein zwingend erforderliches Minimum reduziert. Außerhalb der Dienstzeiten haben außerdem Dritte die Möglichkeit die Poolfahrzeuge zu mieten.

3.2 Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Konzern Stadt nutzen jeweils welche Verkehrsmittel für ihren Weg zur Arbeitsstätte (bitte differenzieren nach Kernverwaltung, OGM, WBO usw.)?

Für die Kernverwaltung können für den Standort Alt –Oberhausen differenzierte Zahlen genannt werden.

Im Mai 2018 fand im Rahmen der Erstellung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung, die ihren Arbeitsplatz in

den Gebäuden Theater Oberhausen, Rathaus Oberhausen, Zinkweißgebäude, Kulturvilla, Gesundheitsamt, Tannenbergr. 11 – 13, Danziger Str. 11 – 13, Haus des Sports, Sedanstr. 34, Bert-Brecht-Haus, KTE Stadtmitte, Wörthstr. 25, KTE Villa Kunterbunt I und II John-Lennon-Platz, Projektteam City Marktstr. 97, innehaben, unter der Federführung des Bereiches 4-5/Statistik eine entsprechende Befragung statt. Insgesamt wurden 663 Mitarbeiter/innen befragt, 361 haben aktiv teilgenommen (54,4 %) und erreichen ihren Arbeitsplatz danach wie folgt:

- zu Fuß	2
- mit dem Fahrrad	6
- mit dem ÖPNV	13
- mit dem PKW	276
- eine Kombination aus verschiedenen Möglichkeiten	61
- keine Angaben	3

Gesellschaft	Wie viele MA nutzen welche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg?	Welche MA nutzen Firmentickets und wie sind diese im Konzern Stadt verteilt?	Welche Konditionen gibt es?
WBO	Bei durchschnittlich 405 MA fahren ca. 25 MA mit dem Rad, 9 MA mit öffentlichen Verkehrsmitteln über ein gesponsertes Ticket der STOAG und der Rest mit PKW oder Motorrad.	Es gibt keine echten Firmentickets. 9 MA beziehen ein vergünstigtes Job-Ticket.	Das Ticket ist aufgrund des Rabattes der STOAG um 12,5 % günstiger.
OGM	Stand 06.01.2020 Zurzeit sind bei der OGM GmbH 176 Privatfahrzeuge als Dienstfahrzeuge an-gemeldet.	Stand 06.01.2020 Es sind 41 Mitarbeiter/innen im Besitz eines Jobtickets.	Die OGM GmbH bekommt von der STOAG einen 12,5 %-Rabatt.
EVO	Zu der Inanspruchnahme der Verkehrsmittel können keine Angaben gemacht werden.	142 MA der evo und 47 MA der OB-Netz besitzen ein Firmenticket	Es wird ein unentgeltliches Ticket zwischen Wohnort und Betrieb angeboten. Es wird ein unentgeltliches Ticket zwischen Wohnort und Betrieb angeboten
STOAG	Angaben werden nachgereicht.	Angaben werden von der STOAG nachgereicht.	

3.3 Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beziehen Firmentickets und wie sind diese im Konzern Stadt verteilt?

Kernverwaltung

Durch die zum 01.04.2019 vorgenommene Attraktivierung der Konditionen für das Job-Ticket haben sich die Bezugswahlen wie folgt entwickelt:

- Stand vor der Umstellung (März 2019)	= 206
- Stand November 2019	= 384

Für die Betriebe außerhalb der Kernverwaltung siehe Tabelle unter 3.2

3.4 Welche Konditionen gibt es bei den verschiedenen Gesellschaften?

Die Stadtverwaltung zahlt je Abonnement einen Zuschuss i. H. v. 20,00 EUR monatlich. Des Weiteren gewährt die STOAG einen Rabatt von 14,00 EUR monatlich. Jedes auch frei erhältliche Ticket ist erwerbbar. Die Einbehaltung der Gebühren erfolgt über die Entgeltabrechnung der Beschäftigten. Es handelt sich um ein Pilotprojekt des VRR, das zunächst bis 31.12.2020 befristet ist. Der Preis für z. B. ein Ticket2000 der Preisstufe A reduziert sich damit von 74,28 EUR (VRR-Preis 2019) von vorher 65,00 EUR auf nunmehr 40,28 EUR

Für die Betriebe außerhalb der Kernverwaltung siehe Tabelle unter 3.2

3.5 Mit welchen Maßnahmen ließe sich aus Sicht der Verwaltung die Anzahl der städtischen Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV steigern?

Grundsätzlich wirken bei städtischen Nutzerinnen und Nutzern die gleichen Faktoren wie bei anderen Kunden der STOAG. Eine Steigerung der ÖPNV-Nutzerzahl kann erreicht werden durch

- eine deutliche Attraktivierung und den Ausbau des Angebotes - quantitativ und qualitativ
- Taktverdichtung und Beschleunigung gegenüber dem MIV
- tarifliche Maßnahmen, hier ist Stadt Oberhausen mit der Etablierung des Arbeitgeberzuschussmodells bereits einen großen Schritt vorangegangen.
- Marketing und Imagewechsel des ÖPNV, Mobilitätsberatung
- Bevorzugen des ÖPNV durch Busspuren, Busschleusen, Haltestellenkaps
- Verknappung des zur Verfügung stehenden Parkraums

3.6 Welche Park- & Ride-Anlagen gibt es in Oberhausen? Wie hat sich dieses Angebot in den letzten zehn Jahren verändert?

In Oberhausen gibt es fünf P+R-Parkplätze. Für Auspendler eignen sich besonders die P+R-Anlagen am Hauptbahnhof, in Sterkrade und in Holten. Die Stellplätze an den Autobahnausfahrten - OLGA-Park an der A42/A516 und Landwehr an der A40 – sind für Einpendler sinnvoll. Einen genauen Überblick über die P+R-Anlagen gibt die STOAG im Internet: <https://www.stoag.de/service/parkride.html>

Die P+R-Anlagen an den Bahnhöfen sind sehr gut ausgelastet. Daher plant die Stadt Oberhausen den Ausbau an den Bahnhöfen Sterkrade und Holten. Eine Realisierung kann allerdings erst erfolgen, wenn die DB Netz ihre Bauarbeiten an der Betuwe abgeschlossen hat, weil die vorgesehenen P+R-Flächen zuvor als Baustellenfläche benötigt werden. Die Anlage am Hauptbahnhof bietet bereits auf zwei Ebenen über 500 Stellplätze. P+R-Anlagen an Hauptbahnhöfen sind dabei erfahrungsgemäß in Großstädten eine Ausnahme.

3.7 Sind derzeit weitere Park- & Ride- oder Bike- & Ride-Anlagen geplant? Wenn ja, wo und welche Kosten entstehen für diese Maßnahme?

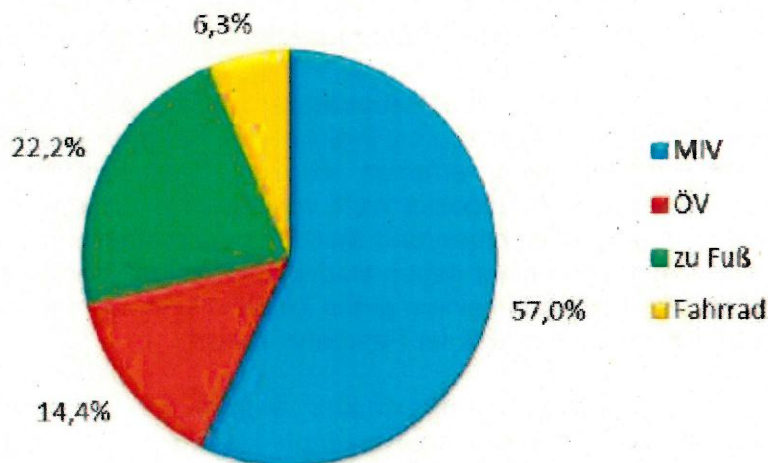
Siehe 3.6

3.8 Wie stellt sich aktuell der Modal-Split der Verkehrsträger in Oberhausen dar?

Im Jahr 2014 hat die Stadt Oberhausen eine Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Dabei werden repräsentativ ausgewählte Haushalte gebeten, ein Wegeprotokoll zu führen, aus dem der Modal-Split ausgewertet wird (siehe B/16/1369-01).

Der Modal-Split der Stadt Oberhausen ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.

Modal Split 2014 in Oberhausen



3.9 Wie hat sich der Radverkehrsanteil am Modal-Split in den letzten fünf Jahren verändert?

Wegen der aufwändigen Modal-Split-Erhebung (Haushaltsbefragung mit Wegeprotokoll) steht eine solche Zeitreihe nicht zur Verfügung. Die letzte Modal-Split-Erhebung in Oberhausen wurde im Jahr 2014 durchgeführt. Eine weitere Erhebung wurde seitdem nicht mehr durchgeführt.

3.10 Wie viele Kilometer umfasst das Radwegenetz in Oberhausen (bitte differenziert darstellen nach klassischen Radwegen, Angebotsstreifen usw.)?

Das Oberhausener Radverkehrsnetz umfasst zurzeit ca. 160 km straßenbegleitende Radverkehrsanlagen (im Wesentlichen (Bordstein-)Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen); und weitere ca. 50 km Rad- und Fußwege abseits von Straßen. Tempo-30-Zonen ergänzen im Stadtgebiet fast flächendeckend diese Netzstrukturen. In Tempo 30-Zonen werden keine eigenständigen Radverkehrsanlagen erstellt bzw. der Radfahrer soll gemäß StVO auf der Fahrbahn fahren.

Eine weitergehende Differenzierung liegt derzeit leider nicht vor.

3.11 Wie hat sich das Radwegenetz in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?

Bei der Straßenplanung werden die Belange des Radverkehrs grundsätzlich und frühzeitig in die Planung miteinbezogen, sodass viele Verbesserungen für den Radverkehr erreicht werden konnten. Exemplarisch können die Markierungen von Radfahrstreifen auf der Mellinghofer Straße, der Teutoburger Straße und bald auf der Bebelstraße genannt werden. Es werden mittlerweile breitere Radverkehrsanlagen erstellt und Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn bevorzugt. Bei allen Fahrbahndeckenerneuerungen und Markierungsarbeiten wird die Möglichkeit zur Markierung von mindestens einem Schutzstreifen (z. B. Kirchhellener Straße) geprüft.

3.12 Wie bewertet die Stadt den Zustand der Radwege in Oberhausen? Wie werden Ausbau und Qualität im interkommunalen Vergleich beurteilt?

Der Zustand bzw. die Qualität des Hauptradwegenetzes soll im Rahmen der Bestandanalyse des Radwegekonzeptes, welches im Rahmen des Kommunalen Mobilitätskonzeptes erstellt wird, erhoben werden. Grundsätzlich entsprechen ältere Hochbordradwege im Stadtgebiet nicht mehr den aktuellen Standards. Im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen und Markierungsarbeiten wird daher immer die Möglichkeit zur Schaffung einer neuen Radverkehrsanlage geprüft. Einige ältere Hochbordradwege, die baulich in keinem guten Zustand sind, wurden daher bereits durch Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ersetzt.

Zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur wurde im geförderten Projekt RADWELLE insgesamt 30 Stellen an Kontenpunkten mit Lichtsignalanlagen mit automatischen Detektionen für den Radfahrer ausgestattet. Die automatische Detektion führt zu einer deutlich verkürzten Wartezeit an den Signalanlagen. Die Stadt Oberhausen hat im Jahr 2019 den zweiten Platz beim deutschen Fahrpreise erhalten für das Projekt durch den Bund und die AGFS erhalten.

Vergleichsdaten aus anderen Kommunen liegen nicht vor.

3.13 Welche Maßnahmen plant die Verwaltung zum Ausbau der Radwege und welche Haushaltsmittel sind hierfür eingestellt? Welche Fördermittel stehen für den Ausbau zur Verfügung?

Als Fördermittel kommen verschiedene Fördertöpfe in Frage. Bei Straßenausbauten können Mittel nach dem GVFG beantragt werden. Radverkehrsmaßnahmen sind nach der FöRiNah (Förderrichtlinie Nahmobilität) förderfähig. Die Wahl des Fördertopfes erfolgt maßnahmenspezifisch.

Für Radverkehrsmaßnahmen wurden in den letzten Jahren nachfolgend, aufgeführte Haushaltsmittel (investiv) eingeplant.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Straßenbau (inkl. Geh-, Radwege, Parkplätze)*	1.637.759,88 €	1.700.090,96 €	3.561.225,96 €	3.869.718,19 €	2.936.974,76 €	10.370.000,00 €
Radverkehr (z. B. Fahrradabstellanlagen, Fahrradbarometer, Radverkehrsbeschleunigung, Machbarkeitsstudie)	56.968,35 €	13.232,80 €	170.176,86 €	191.477,37 €	0,00 €	508.970,00 €

* Die reinen Kosten für Radwege im Rahmen der Gesamtstraßenbaukosten liegen nicht vor.

Dieser Wert schwankt allerdings je nach Projektaufkommen. Radverkehrsanlagen werden aber je nach Einzelfall auch aus investiven oder konsumtiven Straßenbaumitteln finanziert.

Nachfolgend sind exemplarische Radverkehrsprojekte und deren Haushaltsmittel der letzten Jahre aufgeführt:

- Machbarkeitsstudie Radschnellweg Hiberniadamm: 100.000 € (Jahr 2020)
- Teutoburger Straße: 450.000 € (75 % Förderung beantragt) (Jahr 2019/2020)
- Bebelstraße/Concordiastraße inkl. Knotenpunkte: 1.400.000 € (75 % Förderung beantragt) (Jahr 2020)
- Smartphone App für Radverkehr (RadRouten Oberhausen): 406.000 € (Förderung: 213.600 €) (Jahr 2019/2020)
- Radverkehrsbeschleunigung Radwelle: 185.444,77 € (Förderung: 166.900,29 €) (Jahr 2017)
- Radabstellanlage Dein Radschloss: 122.803,33 € (Förderung: 110.523,00 €) (Jahr 2018)

Das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept wird Maßnahmen für die nächsten Jahre inkl. der benötigten Haushaltsmittel enthalten. Das Radverkehrskonzept soll im Frühjahr 2021 fertiggestellt werden.

3.14 Welche Radwegesituation (Hochbord / Schutzstreifen oder gleichberechtigte Nutzung aller Verkehrsteilnehmer) wird für zukunftsfähig erachtet, und welche Auswirkungen wird dies auf den KFZ-Verkehr haben?

Die Wahl der Führungsform ist abhängig von der konkreten Situation vor Ort. Grundsätzlich wird versucht, den Radverkehr auf der Fahrbahn in Form eines Radfahrstreifens oder – bei beengten Platzverhältnissen – als Schutzstreifen zu führen. In speziellen Fällen kann es sinnvoll sein, den Radverkehr auf Hochbordradwegen zu führen. Dies kann bei sehr hohen Verkehrsbelastungen mit hohem Schwerverkehrsanteil der Fall sein. Hierzu sind aber hochwertige und verkehrssicherere Lösungen insb. im Knotenpunktbereich zu erstellen, welche im Bestand oft nur schwer zu realisieren sind. Daher gibt es bei jeder Planung eine Einzelfallprüfung.

Grundsätzlich gilt, wenn der Fahrradfahrer auf der Fahrbahn geführt wird, reduziert sich die Straßenfläche für den KFZ Verkehr. Da wir aber oft überbreite Straßen haben (Bebelstraße) oder durch eine andere Anordnung des Parkens (Hochbordparken Teutoburger Straße) Fläche „gewinnen“ haben die Maßnahmen nicht unbedingt eine direkte Auswirkungen auf den KFZ Verkehr.

3.15 Welche Maßnahmen sieht die Verwaltung zur Steigerung der Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer vor und welche Kosten dafür können bereits geschätzt werden?

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen hat bei allen Planungen oberste Priorität. Entwickelt sich auf einer Straße, an einem Knotenpunkt, an einem Übergang eine Unfallhäufungsstelle, wird diese von der Polizei gemeldet. In Abstimmung zwischen Polizei, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaubehörde wird dann nach einer Lösung gesucht. Dieses Vorgehen gilt für Gefahrenquellen

für Radfahrer wie für Autofahrer. Grundsätzlich sind Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auch Teil des Straßenbauprogramms bzw. werden aus diesem finanziert. Nicht geplante Einzelmaßnahmen zur kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssicherheit werden z. B. aus Mitteln der Straßenunterhaltung bezahlt.

3.16 In welcher Höhe werden von wem Mittel für die Planung und Realisierung von innerstädtischen Radschnellwegen zur Verfügung gestellt?

Radschnellwege des Landes (mit regionaler Verbindungsfunktion) sind eine den Landesstraßen gleichgestellte Straßenkategorie des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen. Träger der Baulast ist somit das Land NRW mit Ausnahme für die Radschnellwege in Ortsdurchfahrten in Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern (§§ 43 und 44 Straßen und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen – StrWG NRW).

Für die Förderung des Radverkehrs stellte das Land Nordrhein-Westfalen im Jahr 2019 rund 47,25 Millionen Euro zur Verfügung – allein 9,25 Millionen Euro entfallen auf Planung und Bau von Radschnellwegen.

Der Bund förderte in der Vergangenheit mit durchschnittlich 75 Prozent die Planung und den Bau von Radschnellwegen.

Laut dem Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung sollen ab 2020 über 600 Mio. € für die Radwegeinfrastruktur zur Verfügung stehen.

3.17 Welche Infrastruktur für E-Bikes und Pedelecs besteht in Oberhausen? Wo gibt es besonders sichere Abstellplätze für die oft sehr hochwertigen Räder, wo besteht zudem die Möglichkeit, diese aufzuladen? Sind Abstellanlagen, speziell für E-Bikes und Pedelecs, in Planung? Wenn ja, wo sind diese geplant und wann sollen diese zur Verfügung stehen?

Die Stadt Oberhausen verfügt über sichere Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof und den Bahnhöfen Sterkrade und Holten. Für den Bau einer weiteren Fahrradabstellanlage am Bahnhof Osterfeld liegt bereits ein Förderbescheid vor. Die Anlagen erlauben das sichere Abstellen eines hochwertigen Fahrrads. Eine Lademöglichkeit ist nicht vorhanden, da diese in der Regel nicht benötigt bzw. angenommen wird. Aufgrund der hohen Akku-Reichweiten der Pedelecs ist das Aufladen des Fahrrades nicht in den Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen erforderlich und würde zudem das Mitführen des Ladegerätes erforderlich machen.

Es ist geplant Fahrradabstellanlagen für Anwohner in Wohngebieten mit fehlenden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßenraum zu errichten (City-Fahrradgaragen). Diese Anlagen werden über sichere Stellplätze mit Ladeinfrastruktur verfügen, welche durch die Anwohner angemietet werden können. Es werden derzeit Fördermittel beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen eines Wettbewerbes beantragt.

Zudem wird die Errichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen in den Innenstädten für Kunden bzw. Besucher angestrebt.

Im Stadtgebiet gibt es bisher nur vereinzelt Lademöglichkeiten für Pedelecs im öffentlichen Raum (z. B. CentrO, Stadtteilbibliothek Sterkrade und Kaisergarten) welche aber auf Grund der vorhandenen Akku-Reichweite nur schlecht angenommen werden.

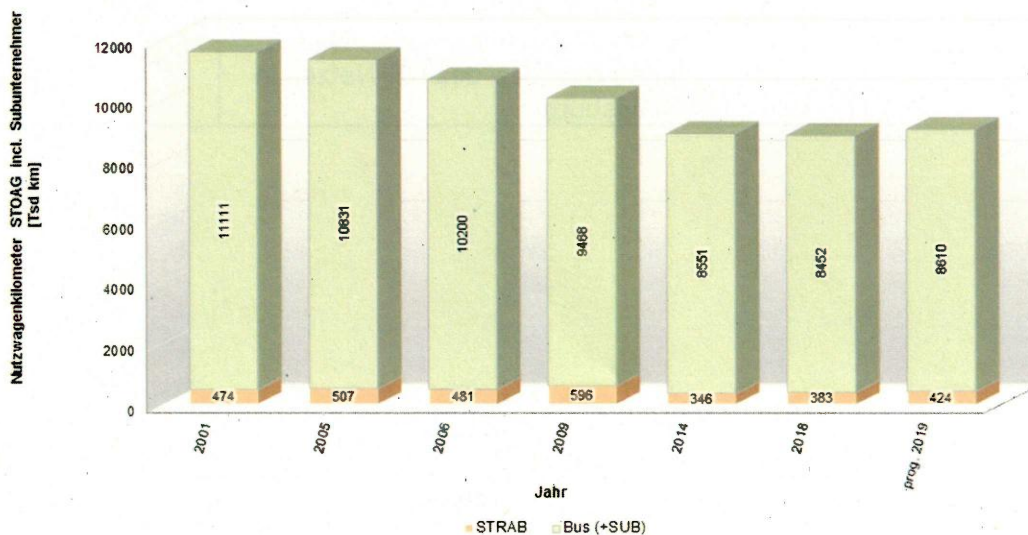
3.18 Wie hat sich der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Oberhausen in den vergangenen zehn Jahren sowohl bezüglich der Länge des Streckennetzes als auch bezüglich der Taktzeiten verändert?

Das Liniennetz musste zur Haushaltskonsolidierung im Rahmen des Stärkungspakt Stadtfinanzen zum 09.06.2013 reduziert werden. Zwar wurden auch weiterhin fast alle Haltestellen angedient, allerdings mussten die Taktzeiten vielfach reduziert werden oder Schnellbuslinien mussten alle Haltestellen anfahren.

Um einen Überblick über die Entwicklung zu erhalten, hat die STOAG die Linienlänge – also die summierte Länge aller Buslinien - und die Nutzwagenkilometer – also die von allen STOAG-Fahrzeugen zurückgelegte Fahrleistung – übermittelt. Während die Linienlänge nahezu konstant bleibt, sinkt die Betriebsleistung deutlich. Dies zeigt auch, dass im Wesentlichen die Takte gekürzt wurden, während die Erschließung des Stadtgebietes erhalten geblieben ist.

Jahr	Linienlänge in km
2010	596
2011	569
2012	587
2013	575
2014	578
2015	581
2016	581
2017	581
2018	581
2019	

Leistungsentwicklung Linienvorkehr Bus und STRAB incl. Subunternehmer Stadtwerke Oberhausen GmbH



Seit dem Fahrplanwechsel im Januar 2017 sind folgende wesentliche Veränderungen vorgenommen worden:

Datum	Linie	Maßnahme	Leistungsänderung
01.2017	112	Durchgehender 15-Minuten-Takt von Montag bis Sonntag	Mehrleistung
01.2018	SB94	Verlängerung der SB94 bis Unterstraße	Mehrleistung
06.2018	976	Verlängerung zweier Fahrten zur Lebenshilfe Königshardt	Mehrleistung
01.2019	979	Verlängerung der letzten beiden Fahrten von Bottrop bis Sterkrade Bf wegen E-Bus-Einsatz	Mehrleistung
	SB90	Verschiebung des Taktsprungs Richtung Norden um eine Stunde durch Einführung einer weiteren Fahrt.	Mehrleistung
06.2019	185	Verschiebung des Taktsprungs Richtung Essen um eine Stunde durch Einführung einer weiteren Fahrt.	Mehrleistung
	SB94/954 956/957/966	Umsetzung des Konzeptes Vestische Straße	Mehrleistung
10.2019	907	Neueinführung der Linie 907 zur Anbindung Duisburgs an den Bahnhof Holten	Mehrleistung
	908	Umstellung der Linie auf einen 60-Minuten-Takt am Sonntag in Duisburg und in Folge dessen auch auf dem Ast nach Oberhausen	Minderleistung
	905/906/ 908/939	Wegfall weniger Fahrten in Tagesrandlage und am Wochenende wegen des Ausbaus des NE-Netzes in Duisburg	Minderleistung
	TB2	Neueinführung des Taxibus2 von Walsum bis Holten wegen des Ausbaus des NE-Netzes in Duisburg	Mehrleistung

3.19 Wie haben sich die Fahrgastzahlen in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Die Fahrgastzahlen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt:

	Mio. Fahrgäste
2008	40,2
2009	40,0
2010	39,1
2011	38,4
2012	38,1
2013	37,0
2014	36,1
2015	35,6
2016	35,1
2017	34,8
2018	34,5

Es zeigt sich ein Rückgang von 5,7 Mio. Fahrgästen. Das sind 14,2 %. Allein im Ausbildungsverkehr ist in dem genannten Zeitraum ein Rückgang von 4 Mio. Fahrgästen zu verzeichnen

3.20 Wie haben sich die Fahrpreise im ÖPNV in den vergangenen zehn Jahren verändert?

Die Durchschnittliche Preisanhebung des VRR-Tarifes ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

01.08.2008	5,5%
01.08.2009	3,4%
01.01.2011	3,9%
01.01.2012	3,9%
01.01.2013	3,9%
01.01.2014	3,3%
01.01.2015	3,8%
01.01.2016	2,9%
01.01.2017	2,3%
01.01.2018	1,9%

3.21 Wie haben sich die Betriebskosten der STOAG in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (differenziert nach Bus- und Straßenbahnbetrieb)?

Die STOAG hat folgende Zahlen mitgeteilt:

	Betriebskosten in T EUR	
	Straßenbahn	Bus
2008	6.082	44.900
2009	7.326	43.280
2010	6.120	42.186
2011	5.981	43.252
2012	6.820	42.600
2013	5.449	41.573
2014	6.162	41.728
2015	6.236	41.880
2016	4.679	42.349
2017	5.052	42.894
2018	4.839	45.535

3.22 Wird der Betrieb der Straßenbahn als wirtschaftlich vertretbar gesehen?

Die Straßenbahnlinie gehört zu den wirtschaftlichsten Linien der STOAG. Aber auch wegen der grundsätzlichen Attraktivität des Verkehrsmittels Straßenbahn und der hohen Beförderungs- und Sitzplatzkapazität kommt der Straßenbahn eine wichtige Rolle im ÖPNV zu.

3.23 Hat die (Wieder-)Einführung der Straßenbahn in Oberhausen zu einem höheren Fahrgastaufkommen geführt?

Die Wiedereinführung der Straßenbahn Mitte 1996 ging mit der Inbetriebnahme der ÖPNV-Trasse und einem deutlich aufgewertetem Busnetz einher. Alle Maßnahmen zusammen haben zu einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen geführt. Die Fahrgastzahlen stiegen von 24,5 Mio. im Jahr 1995 auf über 30 Mio. im Umsetzungsjahr 1996. Im Jahr 1997 lagen die Fahrgastzahlen bei 35 Mio. Nach Einschätzung der STOAG hat die Straßenbahn zu den steigenden Fahrgastzahlen einen sehr wichtigen Beitrag geleistet.

3.24 Bestehen konkrete Planungen seitens der Stadt für eine Netzverbesserung durch neue Strecken (Neue Mitte / neue Gewerbeansiedlungen / Oberhausener Norden etc.)? Mit welchen Fördermitteln und mit welchem Realisierungszeitraum wird gerechnet?

Der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2017 sieht einige Planungen vor, die noch nicht umgesetzt worden sind.

- Verlängerung der Linie SB94 von ihrem jetzigen Endpunkt Unterstraße bis Oberhausen Borbeck oder Essen Dellwig.
- Verlängerung der Linie SB90 nach Mülheim-Styrum
- Anbindung des Landschaftsparks Nord

Darüber hinaus wird das Liniennetz kontinuierlich beobachtet, um ggf. weitergehende Prüfungen zu veranlassen. Hier stehen folgende Aufgaben an:

- Überplanung des Busnetzes im Oberhausener Nordwesten in Zusammenhang mit der Ansiedelung des EDEKA-Zentrallagers.
- Planungen zur Erschließung des Brammenrings, sobald die Flächen abseits der Osterfelder Straße bebaut sind.
- Überprüfung der tangentialen Verbindungen im Bereich Königshardt und Tackenberg.
- Überprüfung der neu eingeführten Linie 907 (zum Beispiel Verlängerung der Linie auf dem Stadtgebiet Oberhausens)

Außerdem bereitet die STOAG aktuell die Einführung eines On-Demand-Verkehrs vor (siehe M/16/4984-01)

Zum Ausbau der Straßenbahn sieht der Nahverkehrsplan drei Strecken vor:

- Der Lückenschluss zwischen der ÖPNV-Trasse und der Haltestelle Essen Unterstraße. Die Trasse ist allerdings offen gelassen.
- Die Verlängerung der Straßenbahnstrecke nach Schmachtdorf. Auch hier ist die Streckenführung noch offen.
- Straßenbahn entlang der Danziger Straße zur Anbindung an die Mülheimer Straße im Bereich der Haltestelle „Auf dem Bruch“

Die Stadt Bottrop untersucht die Wiedereinführung der Straßenbahn durch Anschluss an die Straßenbahnnetze in Gelsenkirchen, Essen oder Oberhausen. Ergebnisse dieser Untersuchung und damit belastbare Aussagen für das Oberhausener Stadtgebiet liegen nicht vor.

Fördermöglichkeiten bestehen derzeit nur für den Bau von Infrastruktur, nicht aber für den Betrieb von Bussen oder Straßenbahnen. Erste Ansätze zu einer Änderung der Förderpolitik sind jedoch erkennbar.

3.25 Wie viele Haltestellen im Stadtgebiet sind ohne Wartehäuschen und wie viele mit Wartehäuschen ohne Sitzmöglichkeiten?

Aktuell sind von 740 Haltepunkten 468 mit einer Wartehalle ausgerüstet. Diese haben in der Regel immer Sitzgelegenheiten, die Ausnahmen (also Wartehalle ohne Sitzgelegenheiten) sind im einstelligen Bereich. Grund ist ein beengtes Platzverhältnis. Zudem gibt es Haltestellen, an denen kein Platz für die Aufstellung einer Wartehalle vorhanden ist, oder wo keinen Sinn macht, zum Beispiel an einer Haltestelle die kurz vor dem Ende der Linie ist und nur noch Aussteiger an der Haltestelle sind.

Für Umleitungen hält die STOAG zwei mobile Wartehallen vor (siehe 3.28).

3.26 Welche Maßnahmen zur Beschleunigung / Bevorzugung des ÖPNV sind geplant?

Die Stadt Oberhausen und die STOAG arbeiten zurzeit an verschiedenen Maßnahmen, um den Busverkehr zu beschleunigen.

- Förderantrag zur Modernisierung der ÖPNV-Beschleunigung an Ampelanlagen

- Prüfung, ob Fußgängerampeln im Verkehr Lücken im Verkehrsstrom erzeugen können, um Bussen das Linksabbiegen in eine davor liegende Seitenstraße zu erleichtern.
- Die Zweckbindung der meisten barrierefrei ausgebauten Bushaltestellen läuft zwischen 2021 und 2029 aus. Es wird geprüft, ob der Busverkehr durch die Anlagen von Haltestellenkaps (vorgezogener Gehweg) und neu-Positionierung der Haltestellen beschleunigt werden kann.
- Prüfung, ob auf umwegige Linienführung an Knotenpunkten und zwischen zwei Haltestellen verzichtet werden kann.

3.27 Wie haben sich die Taktzeiten in den letzten 20 Jahren verändert?

Dies ist pauschal nicht zu beantworten. Im Fahrplanjahr 1999/2000 gab es vielfach ein CityExpress-Netz (CE-Linie). Die CE-Linien bedienten nur die wichtigsten Haltestellen und verkehrten in dichtem Takt auf den wichtigsten Achsen im Stadtgebiet. Diese Linien stellten ein „Premiumprodukt“ dar. Parallel zur CE-Linie verkehrte eine Stadtlinie, die alle Haltestellen bediente und das „Grundangebot“ darstellte.

Das heutige Liniennetz hat diese Hierarchie von Premium- und Grundangebot nicht mehr. Die heutigen SB-Linien sind die Nachfolger der ehemaligen CE-Linien. Die SB-Linien verkehren zwar immer noch auf den wichtigsten Achsen im Stadtgebiet, aber häufig ohne parallele Stadtlinie. Das heißt, die SB-Linien müssen alle Haltestellen bedienen.

Die Taktzeiten auf den SB-Linien wurden vielfach von einem 10-Minuten-Takt auf einen 20-Minuten-Takt reduziert. Um auf den wichtigsten Achsen einen 10-Minuten-Takt anbieten zu können, verkehren zwei Linien im 20-Minuten-Takt meist so versetzt, dass ein 10-Minuten-Takt entsteht (Vertaktung).

Einen pauschalen Vergleich zwischen dem Fahrplanjahr 1999/2000 und 2019/2020 kann man nicht ziehen. Verschlechterungen gab es bei den Haltestellen, wo früher CE-Linien gehalten haben, und bei Haltestellen, wo heute eine Linie „alleine“ verkehrt. Die Haltestellen, wo die CE-Linien früher nicht gehalten haben und Streckenabschnitte mit vertakteten Linien weisen dagegen mehr Abfahrten auf. Vertaktete Abschnitte in Oberhausen sind:

- SB90/SB98 zwischen Alsterfeld (Alstaden) und Heinrich-Böll-Gesamtschule
- SB94/SB97 zwischen Hbf und Sterkrade über Lirich und Buschhausen
- SB94/960 zwischen Hbf und Uhlandstraße (Falkensteinstraße)
- 952/960 zwischen Sterkrade und Dragonerstraße (Postweg)
- SB94/957 zwischen Sterkrade und Osterfeld (Vestische Straße)
- SB92/SB93 zwischen Lipperfeld und GEWO/Bergstraße

Die Linie SB91 verkehrt weiterhin im 10-Minuten-Takt

3.28 Welche Serviceverbesserungen (Wartehäuser, Sitzmöglichkeiten, etc.) sind geplant, um den Modal Split zu verbessern?

Die STOAG ist bemüht, weitere Haltestellen mit Wartehallen auszustatten, wenn dies die Nachfrage ergibt und es die Platzverhältnisse vor Ort ermöglichen. Für längerfristige Umleitungen verfügt die STOAG über zwei mobile Wartehallen, die

zum Beispiel bei der Sanierung der Virchowstraße an der Ersatzhaltestelle Evangelisches Krankenhaus zum Einsatz kamen.

Außerdem wird die STOAG im Jahresverlauf 34 Anzeiger der dynamischen Fahrgastinformation beschaffen. Beim Bund wurde ein Förderantrag zur Ausstattung der Fahrzeuge mit W-LAN gestellt.

3.29 Gibt es konkrete Kontakte zu Carsharing-Unternehmen, um Carsharing auch in Oberhausen einzuführen?

Siehe Punkt 3.1.

3.30 Werden Verkehrs- und Stadtplanung als integrale Aufgaben organisiert?

Ja, die Verkehrs- und Stadtplanung befindet sich in enger fachlicher Abstimmung (z. B. B-Pläne, Mobilitätskonzept, Nahmobilitätskonzepte). Die Stadt Oberhausen ist zudem Mitglied des Zukunftsnetz Mobilität NRW, welches zur Vernetzung der einzelnen Fachbereiche den Ansatz eines kommunalen Mobilitätsmanagements in den Verwaltungen vorschlägt. Für die erfolgreiche Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements ist eine zentrale Gesamtkoordination – ein sogenannter Mobilitätsmanager – die Prozesse anstößt, zwischen den verschiedenen Fachbereichen vermittelt und bei gemeinsamen Projekten die Teilschritte abstimmt, sinnvoll. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet hierzu auch einen Lehrgang an.

3.31 Welche technischen Maßnahmen plant die Stadt Oberhausen, um Fahrten zum Rathaus und zwischen den Verwaltungsstellen zu vermeiden?

Die Fahrtwege der einzelnen Beschäftigten zu anderen Verwaltungsstandorten werden sich nicht vollständig vermeiden lassen, können aber durch die Digitalisierung von einzelnen Prozessen reduziert werden. Hierdurch können auch Postwege und Prozesslaufzeiten reduziert werden. Beispielhaft seien an dieser Stelle die nach-folgenden digitalen Prozesse

- Zeitwirtschaft inkl. Zeitkorrektur, Urlaubsverwaltung und Rufbereitschaftsanmeldung
- Bewerbermanagement Azubis
- IT-Bedarfe und Störungsmeldungen
- Beschaffung von Ersatzmaterial im Rahmen des Druckerkonzeptes

genannt. Weitere Pilotierungen sind im Bereich Personal- und Organisation geplant. Zur Teilnahme an bereichsübergreifenden Besprechungen ist das Aufsuchen anderer Verwaltungsstandorte auch weiterhin erforderlich.

Eine sinnvolle Zusammenführung einzelner Verwaltungseinheiten an einen Standort kann helfen, Fahrten zwischen den Standorten zu vermeiden. Der Umbau des Gebäudes an der Essener Straße sei hier beispielhaft genannt. Sowohl die hier angestrebte Bündelung von Fachbereichen aus dem Bereich Soziales als auch die räumlichen Rahmenbedingungen im Objekt werden Fahrtwege verringern.

Um Bürgerinnen und Bürgern den Anfahrtsweg zum Rathaus oder einer anderen Verwaltungsdienststelle zu ersparen, wird auf den sukzessiven Ausbau des

Serviceportals gesetzt. In Abhängigkeit landesweiter Lösungen wird das Angebot erweitert und das Onlinezugangsgesetz umgesetzt.

Außerdem verkehrt seit Fahrplanwechseln im Juni 2019 die Buslinie 956 zwischen dem Rathaus Alt Oberhausen und dem Technischen Rathaus in Sterkrade. Die Ankunftszeit ist kurz vor der vollen und halben Stunde, sodass viele Termine bequem mit dem Bus erreicht werden können. Ergänzend verkehrt auch die Linie 960.

4. Flächenentwicklung/ Grün- und Waldflächen / Straßenbaumbestand

4.1 Wie groß ist die Fläche aller Grün- und Waldflächen im Stadtgebiet (absolut und prozentual)?

Als Datengrundlage zur Beantwortung dieser Frage wurden die Angaben des Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystems ALKIS herangezogen. Die Daten des Liegenschaftskatasters enthalten für jedes Flurstück Angaben zur „tatsächlichen Nutzung“. Sie werden nach einem einheitlichen Nutzungsartenkatalog erfasst und bilden die Grundlage für landes- und bundeseinheitliche amtliche Flächenstatistiken. Diese Daten werden auch jährlich im Statistischen Jahrbuch der Stadt Oberhausen unter der Rubrik Bodennutzung des Stadtgebietes dargestellt.

Der ALKIS-Datenbestand wurde im Hinblick auf die Nutzungsarten Grünflächen und Waldflächen ausgewertet. Die Gesamtheit aller Grün- und Waldflächen in Oberhausen beträgt demnach 1.771 ha (Stand 2019). Das entspricht rund 23 % der Gesamtfläche des Stadtgebietes. Dabei umfassen die Grünflächen 815 ha oder 10,6 % des Stadtgebietes, während die Waldflächen mit 956 ha einen Anteil von 12,4 % einnehmen.

Aus der folgenden Übersichtskarte der Wald- und Grünflächen in Oberhausen (2019) wird erkennbar, dass die Typisierung der Nutzungen nicht immer den realen Nutzungen entspricht, weil z. B. Parkanlagen grundsätzlich als Grünflächen erfasst werden, auch wenn es sich faktisch und im Sinne des Waldgesetzes um Wald handelt (z. B. Volksgarten Osterfeld, Revierpark Vonderort, Volkspark Sterkrade, Kaisergarten). Auch die planungsrechtliche Ausweisung der Flächen kann abweichen.

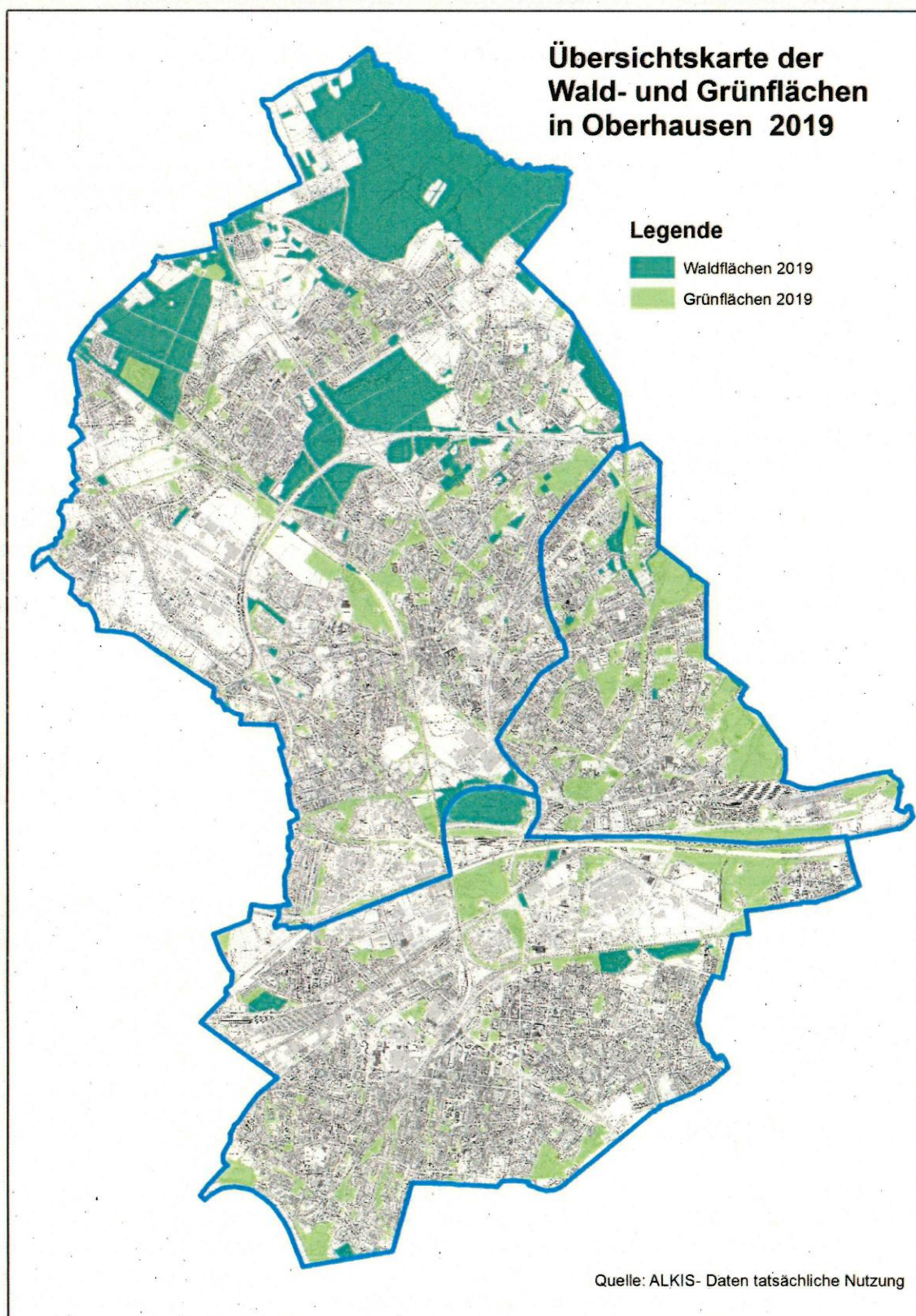


Abbildung: Übersichtskarte der Wald- und Grünflächen in Oberhausen 2019

4.2 Wie hoch ist der Grünflächenanteil in den einzelnen Stadtteilen?

Der Grünflächenanteil in den 3 Stadtteilen stellt sich auf der Grundlage des ALKIS-Datenbestands wie folgt dar:

Alt-Oberhausen: 274 ha Grünflächen, 11 % der Fläche des Stadtteils
Sterkrade: 280 ha Grünflächen, 7 % der Fläche des Stadtteils
Osterfeld: 261 ha Grünflächen, 24 % der Fläche des Stadtteils

Nicht berücksichtigt sind hier die Waldflächen, deren Anteile sich wie folgt aufteilen:

Alt-Oberhausen: 69 ha Waldflächen, 2 % der Fläche des Stadtteils
Sterkrade: 868 ha Waldflächen, 20 % der Fläche des Stadtteils
Osterfeld: 19 ha Waldflächen, 1,7 % der Fläche des Stadtteils

4.3 Wie viele Grün- und Waldflächen gingen in den letzten zehn Jahren durch Besiedlung, Wirtschaft, Infrastruktur und Verkehr verloren?

Deziierte Flächenbilanzen mit Gewinn- und Verlustangaben für die einzelnen Flächennutzungen sind bisher nicht erhoben worden und nur mit einem erheblichen Aufwand zu erstellen. Daher wird auch hier auf den ALKIS-Datenbestand zurückgegriffen. Die Frage kann allerdings nicht für die letzten zehn Jahre beantwortet werden, da mit der bundesweiten ALKIS-Einführung die Umstellung auf einen neuen Nutzungsartenkatalog verbunden war. Vergleichbare Daten liegen für Oberhausen nach dem aktuellen ALKIS nur ab 2017 vor.

Die Waldflächen haben demnach in den letzten 3 Jahren von 949 ha auf 956 ha zugenommen. Die Gesamtfläche der Grünflächen vergrößerte sich zwischen 2017 und 2019 von 782 ha auf 815 ha.

Bodennutzung des Stadtgebietes ab 2017							
Jahr	Flächen ges.	Wohnbaufläche	Industrie/ Gewerbe	Straßenverkehr	Waldfläche	Landwirtschaft	Grünflächen
2017	77.094.682	19.041.577	9.749.253	9.693.613	9.494.803	6.729.391	7.819.479
2018	77.094.748	19.077.386	9.632.081	9.682.078	9.561.806	6.777.078	
2019*	77.094.748	19.108.153	9.610.074	9.769.178	9.559.401	6.745.468	8.151.234
* Berechnung nach Datenbestand Ende November 2019							

Quelle: ALKIS-Datenbestand,

Nach der Auswertung der ALKIS-Daten zur tatsächlichen Nutzung sind demnach in Summe keine Verluste an Grün- und Waldflächen zu verzeichnen. Die Zunahme an versiegelten Flächen für Wohnen, Gewerbe, Straßen und Infrastruktureinrichtungen hat vielmehr zu Lasten von Landwirtschaft und Brachflächen oder durch die Umnutzung ehemaliger Gewerbe-, Wohn- oder auch Sportflächen stattgefunden.

4.4 Konnten in den letzten zehn Jahren neue, zusätzliche Grünflächen entwickelt werden? Wenn ja, in welchem Umfang?

Zusätzliche Grünflächen in Oberhausen sind im Wesentlichen in Folge des Strukturwandels in den 1980/90er Jahren entwickelt worden. Beispielhaft zu nennen sind hier der Volksgolfplatz Jakobi, der Garten Osterfeld (Olga), aber auch der Freizeitpark im Centro. Letzte großer Zugewinn an Grünfläche stellt im östlichen Bereich des ehemaligen Stahlwerks die naturnahe Offenlegung und Neugestaltung des Läppkes Mühlenbach dar.

4.5 Wie hoch ist der Anteil landwirtschaftlich genutzter Flächen im Stadtgebiet?

Die landwirtschaftlich genutzte Fläche in Oberhausen beträgt 674 ha. Das entspricht rund 8,7 % der Gesamtfläche des Stadtgebietes. Die Grundlage dieser Angaben bildet die im ALKIS-Datenbestand erfasste Nutzung.

4.6 Wie hat sich der Einsatz verschiedener Pestizide bei den Landwirten und im städtischen Grünflächenbereich (OGM, WBO, EG DB, Landesbetrieb Straßen NRW) in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Im Vorfeld zur Beantwortung der Frage fand eine umfangreiche Abfrage bei den handelnden Akteuren und Institutionen statt. Absolute Zahlen zum Pestizideinsatz liegen für den gesamten Stadtbereich nicht vor. Grundsätzlich ist ein leichter Rückgang beim Einsatz von Pestiziden festzustellen. Der Einsatz ist bezogen auf die unterschiedlichen Flächennutzungen differenziert zu betrachten. Laut Auskunft der Akteure sind in den letzten Jahren weniger Pestizide zum Einsatz gekommen.

Um den eingangs beschriebenen Trend weiter fortzusetzen, wurde insbesondere der Einsatz von Glyphosat auf städtischen landwirtschaftlich genutzten Flächen durch eine Vereinbarung mit allen Pächtern ab dem Jahr 01.01.2023 unterbunden (siehe auch M/16/5265-01). Bis Ende des Jahres 2022 gilt eine sehr restriktive Übergangsregelung, bei der nur in begründeten Einzelfällen, verbunden mit einer Meldung an die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Oberhausen, Glyphosat eingesetzt werden darf. Diese Vereinbarung soll zur weiteren Reduktion des Einsatzes von Pestiziden auf den landwirtschaftlichen Flächen führen.

Nachfolgend ein Überblick der Antworten der einzelnen Flächenbewirtschafter im städtischen Grünflächenbereich und der landwirtschaftlichen Flächen:

OGM

Bis zum 31.12.2015 lag der OGM GmbH eine Ausnahmegenehmigung von der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen für die Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln auf Freilandflächen für die frei verkäuflichen Präparate Finalsan und Finalsan Plus (Pelargonsäure und Maleinsäurehydrazid) vor. Die vorgenannten Präparate wurden auf, von der Landwirtschaftskammer freigegebene Flächen ausgebracht und je nach Unkrautbesatz auf die notwendige Menge reduziert.

Bis zum 31.12.2015 bestand eine Ausnahmegenehmigung (Allgemeinverfügung für das Land NRW) der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen für die Bekämpfung der Herkulesstauden und Staudenknötericharten im

Straßenbegleitgrün mit dem Wirkstoff Glyphosat. Diese wurden mit dem vorgegebenen Präparat unter Beachtung der Freigabe gezielt bekämpft, nach Vorgabe dokumentiert und der Landwirtschaftskammer übermittelt.

Seit dem 01.01.2016 hat die OGM GmbH keine der o. g. Pflanzenschutzmittel mehr in öffentlichen Grünflächen (Freiflächen) eingesetzt.

Bei der Bekämpfung des Eichenprozessionsspinners wird zur Prävention Neem-Protect (Biozid) gesprüht.

WBO

Die Wirtschaftsbetriebe Oberhausen GmbH verwenden keine Pestizide. Lediglich im Rahmen der Bekämpfung des Riesenbärenklaus (Invasive Pflanzenart) wurde in den vergangenen Jahren an vereinzelt Standorten (z. B. Deponie Hühnerheide) punktuell das Pflanzenschutzmittel Garlon4 mit dem Wirkstoff Triclopyr eingesetzt. Das Mittel wird direkt auf die Pflanze gesprüht, bzw. die Pflanze wird damit bestrichen. Das Mittel ist für Insekten und Bienen ungefährlich.

Leitungsbetreiber

Evonik

Die Firma Evonik unterhält verschiedene Fernleitungen und die dazu gehörigen Schalt- oder Schieberstationen. Bis zum Jahr 2017 wurden die Stationen an der Flugstraße (ca. 150 m²), an der Max-Eyth-Straße (ca. 80 m²) und an der Osterfelder Straße (ca. 100 m²) mit gültiger Ausnahmegenehmigung der Landwirtschaftskammer NRW durch sachkundiges, zertifiziertes Personal mit den ausschließlich in der Genehmigung genannten Pflanzenschutzmitteln behandelt. Die Stationen innerhalb des Werksgeländes OXEA sind nicht behandelt worden. Seit 2018 werden in Oberhausen keine Pestizide durch Evonik (oder durch Evonik beauftragte Firmen) mehr aufgebracht.

Westnetz

Die Westnetz GmbH setzt im Bereich von Hochspannungsfreileitungen seit über 20 Jahren grundsätzlich keine chemischen Pestizide und Fungizide ein.

Ausnahme war das Pilotprojekt zur Bekämpfung des Riesenbärenklaus (*Heracleum mantegazzianum*) mit entsprechender Genehmigung seitens der Landwirtschaftskammer NRW unter der Hochspannungsfreileitung zwischen dem Buchenweg und dem Sterkrader Wald. Zum Einsatz kam Garlon4 mit dem Wirkstoff Triclopyr und das Benetzungsmittel Break Thru S240. Die Gesamtfläche des Pilotprojekts betrug ca. 18.500m². Auf ca. 11.000m² fand eine horstmäßige Bekämpfung mit Rückenspritze statt. Auf der Restfläche wurde eine Einzelbekämpfung mit Dochtstreichgerät vorgenommen. Der Biozideinsatz erfolgte in den Jahren 2015 und 2016. Seit 2017 wurden nur noch Einzelfunde von Pflanzen im Rahmen der jährlichen Kontrolle (April/Mai) mechanisch abgestochen. Die Maßnahme war sehr erfolgreich, da nur noch vereinzelte Pflanzen seit dem zeitlich befristeten Einsatz der Pestizide vorgefunden werden.

Amprion

Die Firma Amprion GmbH setzt keine Pestizide im Rahmen der Unterhaltung ihrer Stromtrassen ein. Die Firma Amprion GmbH achtet nach eigenen Angaben sehr darauf, dass der Umweltschutz eingehalten wird.

Landesbetrieb Straßenbau NRW

Die zuständigen Meistereien für das Oberhausener Stadtgebiet setzen keine Pestizide ein.

Lippeverband

Seitens des Lippeverbandes werden keine Pestizide eingesetzt.

Emschergenossenschaft

Auf den Flächen der Emschergenossenschaft werden keinerlei Pestizide eingesetzt.

Regionalverband Ruhr

Auf den Flächen des Emscher Landschaftsparks findet kein Pestizideinsatz statt.

Landwirtschaft

Pestizide ist der Sammelbegriff für Biozide und Pflanzenschutzmittel (PSM), wobei für die Landwirtschaft vor allem der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln relevant ist. Für Oberhausen liegen hierzu jedoch keine Daten vor.

Das Thema PSM-Einsatz in der Landwirtschaft ist sehr komplex. Im Rahmen der für diese Berichtsvorlage vorgenommenen Abfrage hat Herr Köster als Ortslandwirt für Oberhausen eine Einladung für interessierte Politiker*innen zu diesem Thema ausgesprochen, um in einem vertiefenden Dialog auf seinem Hof die einzelnen Aspekte näher erläutern und aufzeigen zu können.

4.7 Welche Einrichtungen in Oberhausen beschäftigen sich mit landwirtschaftlichen Fragen zum klimaschonenden bzw. biologischem Anbau?

Grundsätzlich befassen sich zahlreiche Institution und Hochschulen in der gesamten Bundesrepublik mit dem Themenkomplex des nachhaltigen, klimaschonenden bzw. biologischen Wirtschaftens auf landwirtschaftlichen Flächen.

In Oberhausen sind in erster Linie die wirtschaftenden Landwirte als Ansprechpartner für eine nachhaltige Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzflächen zu nennen. Neben den landwirtschaftlichen Betrieben beschäftigen sich in Oberhausen aber auch weitere Akteure mit dem Themenkomplex. Hier ist das Institut „Fraunhofer Umsicht“ mit dem Projekt SAIN: „Städtische Agrikultur – gemeinsam innovativ entwickeln, Nachhaltige Integration und Vernetzung von Nahrungsmittelkleinproduktion“ zu nennen. Das Thema „Urban Gardening“ wird durch das Agenda Büro durch die Einrichtung mehrerer Flächen für den Anbau von Nahrungsmitteln auf öffentlichen städtischen Grünflächen betrachtet.

Im Zusammenhang mit einer nachhaltigen, klimafreundlichen und ökologischen Flächenbewirtschaftung in Oberhausen sind auch die Bestrebungen des „Bündnis Biene & Co.“ und die Vereinbarung zwischen der Stadt Oberhausen und den Pächtern der städtischen landwirtschaftlichen Nutzflächen zum Verzicht auf Glyphosat, der Anlage von Blühstreifen und der Einhaltung einer mehrgliedrigen Fruchtfolge zu nennen. Im Rahmen des „Bündnis Biene & Co.“ sollen in den nächsten Jahren mehrere Projekte zur nachhaltigen, klimaschonenden und ökologischen Flächenbewirtschaftung und zur Förderung der Biodiversität

(insbesondere Insektenarten) umgesetzt werden. Vertreter der örtlichen Landwirtschaft sind Teil des Bündnisses, sodass hieraus auch Impulse für ein entsprechendes Wirtschaften auf den landwirtschaftlichen Nutzflächen zu erwarten sind.

Darüber hinaus ist hier auch das Engagement der Ortsgruppen der Umweltverbände in Oberhausen zu nennen. Insbesondere ist hier die Initiative des BUND, die Anlass für die Vereinbarung mit den landwirtschaftlichen Pächtern städtischer Flächen war, hervorzuheben (B/16/3621-01 Eingabe des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Kreisgruppe Oberhausen: Anregung gemäß § 24 Gemeindeordnung NRW: Biodiversität stärken – landwirtschaftliche Flächen im Eigentum der Stadt Oberhausen umweltgerecht bewirtschaften). Basierend auf einer landesweiten Kampagne des NRW-Landesverbands des BUND wurde der Grundstein für eine Vereinbarung zum Glyphosatverzicht und zur Anlage von Blühstreifen gelegt.

Ergänzend zu diesem Thema sei auf die sehr umfangreiche und vielschichtige EU-Förderung in der Landwirtschaft im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) verwiesen. Grundlegende Veränderungen und Formen der Bewirtschaftung werden durch den zweitgrößten Finanztopf der Europäischen Union (ca. 41% des EU-Haushalts) gesteuert. Diese zu überwiegenden Teilen direkte Subvention der europäischen Landwirtschaft kann in hohem Maße Veränderungen in Hinblick auf Umwelt und ökologische Standards bei der landwirtschaftlichen Nutzung bewirken. Derzeit ist der deutlich überwiegende Teil der EU-Zahlungen lediglich an die reine Flächenbewirtschaftung sowie an die Einhaltung allgemeiner Standards aus den Bereichen Umweltschutz, Lebensmittel- und Futtermittelsicherheit, tierische Gesundheit und Tierschutz (Grundanforderungen an die Betriebsführung) gemäß bereits existierenden EG-Verordnungen bzw. -Richtlinien geknüpft und sogenannte „Greeningmaßnahmen“ (z. B. Anbaudiversifizierung, Anlage von ökologischen Vorrangflächen auf 5 % der landwirtschaftlichen Nutzfläche) im Rahmen der 1. Säule der EU-Agrarförderung geknüpft. In der 2. Säule der EU-Förderung besteht die Möglichkeit freiwillige Agrarumwelt- und Klimaschutzmaßnahmen gemeinsam mit den Landwirten vor Ort über Prämienzahlungen z. B. im Rahmen von Vertragsnaturschutzmaßnahmen, über EU-Gelder zu realisieren. Diese sind jedoch auf Grund der geringen Geldbeträge für keinen Landwirt in Oberhausen attraktiv genug, sodass diese Möglichkeit der Implementierung ökologischerer, klimaschonenderer und nachhaltigerer Bewirtschaftungsansätze ins Leere läuft. Eine Änderung dieses Hauptsteuerungsinstruments bei der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung in Europa wird im Jahr 2025, im Rahmen des nächsten 5-jährigen Förderzeitraums, neu ausgerichtet. Hier bieten sich insbesondere im Rahmen des von Frau Kommissionspräsidentin von der Leyen ausgerufen „Green Deal“ (Klimaneutralität der EU bis 2050) zahlreiche Möglichkeiten zur Nachsteuerung, um ein nachhaltigeres Wirtschaften gemeinsam mit der Landwirtschaft auch in Oberhausen zu ermöglichen.

4.8 Wie haben sich die Oberhausener Waldflächen in den letzten zehn Jahren und insbesondere unter den Rahmenbedingungen des Klimawandels qualitativ entwickelt?

Die Auswirkungen des Klimawandels auf Wälder und Waldbewirtschaftung basieren hauptsächlich auf Temperatur- und Niederschlagsveränderungen und der Verlängerung bzw. der Verschiebung der Vegetationszeiten. Hinzu kommen

weitere klimatische Faktoren, wie Stürme und eine Vermehrung von Schadinsekten.

Der Stadtwald Oberhausen besteht zu 98 % aus Laubholz und zu 2 % aus Kiefer. Die derzeit größten Probleme aufgrund des Klimawandels bereitet landesweit die Fichte, die jedoch im Stadtwald nicht zu finden ist.

Dennoch leiden viele Altbäume, insbesondere Buchen, unter den beiden letzten trockenen Sommern. Aufgrund des geringen Niederschlages und des daraus resultierenden abgesenkten Grundwasserstandes leiden diese unter Wassermangel. Vereinzelt waren im Spätsommer 2019 deshalb abgestorbene Altbuchen zu sehen, da diese nicht mehr auf Veränderungen des Grundwasserspiegels reagieren können und somit die Wasser- und Nährstoffversorgung abreißt.

Ob diese Entwicklung weiter fortschreitet, werden die nächsten Jahre zeigen. Ausschlaggebend für die Vitalität der Altholzbestände werden die Niederschläge, insbesondere in den Sommermonaten sein.

An jüngeren Buchen treten diese Vitalitätsverluste in Form von Kronenverlichtungen, bis hin zum Absterben, in der Regel nicht auf. Diese sind in der Lage, auf veränderte Standorteinflüsse, wie z. B. abgesenkte Grundwasserpegel zu reagieren. Deshalb ist die Buche weiterhin als geeignete Baumart auf den passenden Standorten anzusehen.

4.9 Wie hoch ist der Flächenanteil der Oberhausener Wälder (Stadt, Staatsforst und privat), der nach gängiger Expertenmeinung als „krank“ eingestuft wird?

Für die Oberhausener Wälder liegen weder für den Stadtwald, noch für den Privat-, Staats- und die restlichen Körperschaftswälder (z.B. RVR) Angaben über den Schädigungsgrad vor. Eine Annäherung geben jedoch die Zahlen des Waldzustandsberichts 2019 in Nordrhein-Westfalen (https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/Broschueren/waldzustandsbericht_langfassung_2019.pdf) und des Landeswaldberichts 2019 (https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/Broschueren/landeswaldbericht_2019.pdf)

Laut Waldzustandsbericht gibt der Zustand der Baumkronen die Vitalität der Waldbäume gut wieder. Die diesjährige Waldzustandserhebung für Nordrhein-Westfalen weist den schlechtesten Kronenzustand seit Beginn der Erhebungen vor 35 Jahren auf. 42 Prozent der untersuchten Waldbäume weisen eine deutliche und 39 Prozent eine schwache Kronenverlichtung auf. Nur noch 19 Prozent sind ohne Kronenverlichtung. Dies ist vor allem auf das Zusammenwirken von Stürmen, Sommerdürren und die Massenvermehrung von Fichten-Borkenkäfern seit dem Frühjahr 2018 zurückzuführen.

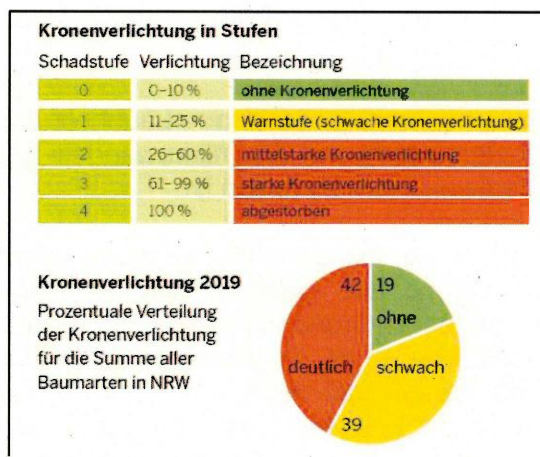
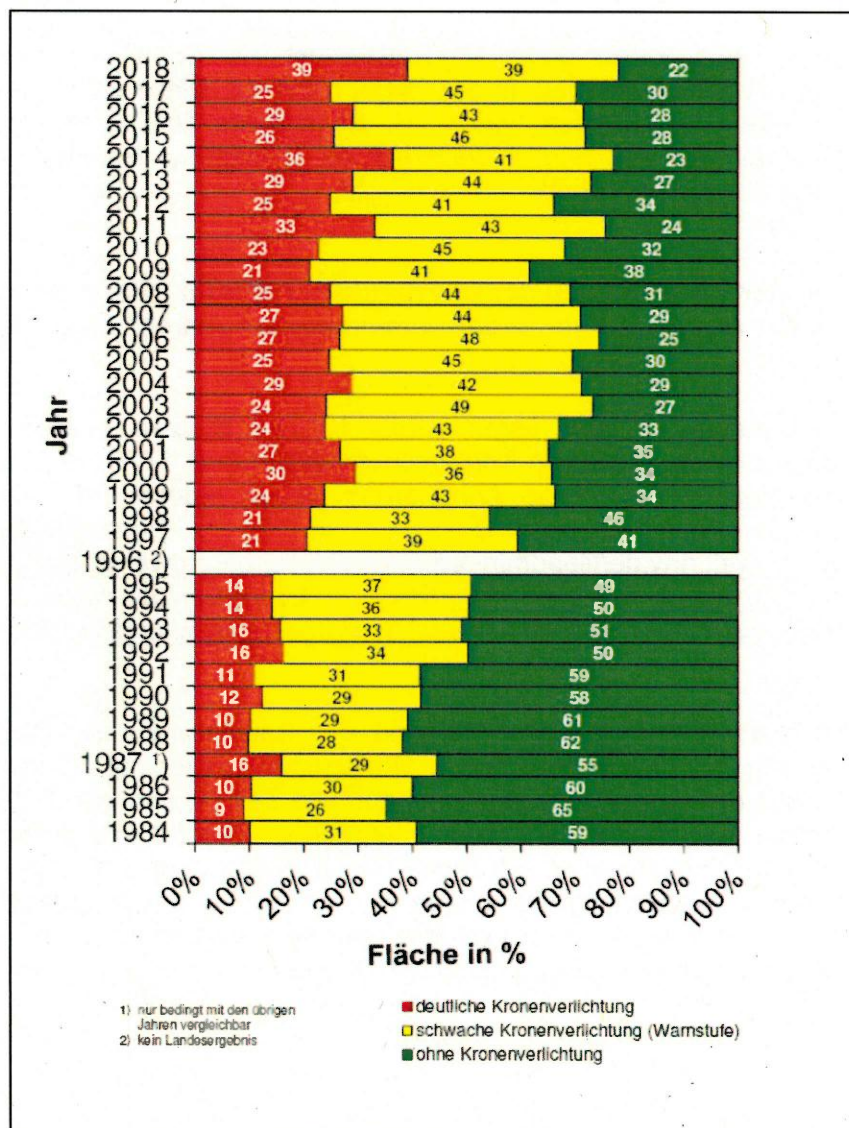


Abbildung 1: Kronenverlichtung in Stufen (Quelle: https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/Broschuere/waldzustandsbericht_langfassung_2019.pdf)



Die Auswirkungen sind regional jedoch unterschiedlich stark ausgeprägt und

bezogen auf die unterschiedlichen Waldartenzusammensetzungen differenziert zu betrachten. Da in Oberhausen die Wälder einen hohen Laubholzanteil aufweisen sind beispielsweise die Auswirkungen des starken Borkenkäferbefalls geringer ausgefallen. Zudem sind die heimischen Laubbaumarten klimaresillienter, können also besser mit klimatischen Veränderungen umgehen als Nadelbaumarten, wie die Fichte.

Insgesamt lässt sich losgelöst von den unterschiedlichen Waldeigentumsarten (privat, kommunal, staatlich) darauf schließen, dass in NRW ein Flächenanteil der Wälder von 40 % - 80 % als „krank“ eingestuft werden kann.

4.10. Welche Maßnahmen hat die Stadt Oberhausen eingeleitet, um den Anteil „gesunder“ Waldflächen zu schützen bzw. auszuweiten?

Die Bewirtschaftung des Oberhausener Stadtwaldes erfolgt aufgrund des Forstbetriebswerkes aus dem Jahre 2011. Auf dieser Grundlage werden jährliche Wirtschaftspläne erstellt, in denen die einzelnen Maßnahmen erläutert werden. Dazu zählen Aufforstungen, Bestandspflege, Durchforstungen und Wegebaumaßnahmen.

Zur Verbesserung der Stabilität der Wälder gegen Umwelteinflüsse wie Stürme und zur Vitalisierung der Einzelbäume dienen insbesondere die regelmäßigen Durchforstungen der Bestände. Dabei wird durch die Entnahme von Einzelbäumen der Wuchs- und Lebensraum der verbleibenden Bäume vergrößert, so dass diesen mehr Licht, Wasser und Nährstoffe zur Verfügung stehen. Dabei wird darauf geachtet, dass liegendes und stehendes Totholz (soweit nicht verkehrssicherungsrelevant) im Wald als natürlicher Lebensraum verbleibt und zur Erhöhung der ökologischen Wertigkeit beiträgt. Hierdurch wird die Anzahl von Brut-, Nist- und Nahrungsmöglichkeiten für Vögel erhöht und die Vermehrung von Pilz und Insektenarten begünstigt. Diese können wiederum im Rahmen des Forstschutzes der Massenvermehrung von Schadinsekten entgegenwirken (Biologischer Forstschutz).

Zur ordnungsgemäßen Ausführung der Durchforstungsarbeiten werden nur qualifizierte Forstwirte und forstlich qualifizierte Dienstleister eingesetzt. Dies ist Voraussetzung für möglichst schonende und fachgerechte Holzernte. Zur Aufforstung von Wäldern werden ausschließlich autochthone, also einheimische und standortgerechte Baumarten, verwandt. Das Pflanzgut der Forstpflanzen stammt aus regionalen Baumschulen, welche ihr Saatgut aus anerkannten Herkunftsbeständen nach dem Forstvermehrungsgutgesetz beziehen.

Es werden keine Monokulturen angelegt, sondern Laubholzmischbestände in enger Anbindung an die Standortansprüche der verwandten Baumarten.

4.11 Der Landschaftsplan für Oberhausen wurde 1996 rechtskräftig. Wann wird dieser den heutigen Anforderungen an den Schutz von Natur und Landschaft entsprechend überarbeitet? Wie lange wird eine solche Überarbeitung bis zur Rechtskraft schätzungsweise dauern?

Die Notwendigkeit einer Überarbeitung oder Neuaufstellung des Landschaftsplans als zentrales Planungsinstrument der Stadt Oberhausen für den Naturschutz und die Landschaftspflege ist unbestritten. Eine solche Überarbeitung bzw. Erarbeitung eines neuen Landschaftsplans wird ca. 10 Jahre in Anspruch nehmen. Derzeit ist aber kein Personal für die Überarbeitung des

Landschaftsplans vorhanden. Die im November 2019 eingebrachte Ratsvorlage B/16/5243-01 zur Einrichtung von 1,5 befristeten Planstellen zur Neuaufrstellung des Landschaftsplans wurde nach kontroversen Diskussionen im Umweltausschuss sowie Finanz- und Personalausschuss von der Verwaltungsführung zurückgezogen. Ggf. besteht eine Fördermöglichkeit für Personalkosten über das Umweltministerium NRW. Die Förderung weist hohe Hürden auf. Es ist geplant, die Rahmenbedingungen und Aussichten einer möglichen Personalkostenförderung mit dem Fördergeber zu eruieren.

Der Landschaftsplan Oberhausen ist seit dem 02.05.1996 rechtskräftig, also seit mehr als 23 Jahren. Nach § 9 (4) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist die Landschaftsplanung fortzuschreiben, sobald und soweit dies erforderlich ist. Der Landschaftsplan sollte aus fachlicher Sicht in regelmäßigen Abständen alle 10 – 20 Jahre erneuert werden, um weiterhin als Planungs- und Umsetzungsinstrument praktikabel angewandt werden zu können. Die Untere Naturschutzbehörde strebt daher die Neuaufrstellung des Landschaftsplans Oberhausen an. Dies setzt aber zusätzliches Personal voraus.

Aus fachlicher Sicht ist der Landschaftsplan an die Neuerungen aus den letzten 23 Jahren im gesamten Oberhausener Stadtgebiet anzupassen. Der Landschaftsplan ermöglicht eine proaktive Maßnahmenplanung für die Belange des Naturschutzes sowie eine Überarbeitung oder Neuausweisung besonders geschützter Teile von Natur und Landschaft (z. B. Natur- und Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale im Außenbereich). Neben den Entwicklungen in der freien Landschaft sind auch die städtebaulichen Entwicklungen als Grund für eine Neuaufrstellung zu nennen. Hier hat es in den zurückliegenden Jahren durch Beschlüsse von Bebauungsplänen eine Reihe von Änderungen gegeben, die aus dem rechtskräftigen Landschaftsplan nicht ersichtlich werden (gem. § 20 Abs. 4 LNatSchG tritt der Landschaftsplan in Bereichen, für die der Rat einen davon abweichenden Bebauungsplan beschlossen hat, außer Kraft – so zuletzt z. B. beim B-Plan 735 für die neue Erschließungsstraße Logport). Ein weiteres Erfordernis zur Überarbeitung bzw. Neuaufrstellung des Landschaftsplans ergibt sich aus dem Regionalen Flächennutzungsplan (bzw. zukünftig dem Regionalplan Ruhr), der als übergeordnete Planungsebene in der Funktion als Landschaftsrahmenplan für das Oberhausener Stadtgebiet mehrere Änderungen in den Darstellungen BSN (Bereiche zum Schutz der Natur) und BSLE (Bereiche für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung) festlegt. Diese Vorgaben des Landschaftsrahmenplans sind im Landschaftsplan durch die Ausweisung von Naturschutz- bzw. Landschaftsschutzgebieten umzusetzen, so dass der Landschaftsplan Oberhausen an diese übergeordneten Festlegungen angepasst werden muss. Nach § 20 (5) LNatSchG muss ein Landschaftsplan geändert oder neu aufgestellt werden, wenn sich die ihm zugrunde liegenden Ziele der Raumordnung geändert haben. Schließlich wird auch seitens des ehrenamtlichen Naturschutzes und aus der Bevölkerung in letzter Zeit vermehrt eine Überarbeitung des Landschaftsplans erbeten (so auch in der dem Beschluss B/16/4842-01 des Hauptausschusses zugrundeliegenden Eingabe).

Das Verfahren zur (Neu-)Aufstellung des Landschaftsplans ist im LNatSchG in den §§ 14ff vorgegeben und lehnt sich an das Verfahren in der Bauleitplanung an. Für den gesamten Prozess wird ein Zeitaufwand von ca. 10 Jahren kalkuliert

(zwischen Aufstellungsbeschluss und Rechtskraft des aktuellen Landschaftsplans vergingen 19 Jahre). Die Erarbeitung des Plans und die Durchführung des Verfahrens sind mit den vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen nicht zu bewerkstelligen.

4.12 Oberhausen wurde als Parkstadt konzipiert; was tut die Verwaltung zur Aufrechterhaltung bzw. zur ökologischen Verbesserung der Parkanlagen und wie stellt sich die Kostenentwicklung zur Unterhaltung der Parkanlagen dar?

In den 20 er Jahren wurde das heutige Alt-Oberhausen als Parkstadt konzipiert. Zeitgleich fand auch 1929 die große Gebietsreform statt, in dessen Zuge Oberhausen, Sterkrade und Osterfeld zu der Großstadt Oberhausen zusammengeführt wurden. Oberhausen verfügt daher über zahlreiche Parkanlagen, wie den Königshütter Park, Berliner Park, Grillopark, , Friedensplatz, Ruhrpark, sowie dem Kaisergarten und Volkspark Sterkrade, Volksgarten Osterfeld etc. Zu der „Parkstadt“ gehören allerdings auch die als Alleen angelegten Straßenzüge wie z. B. die Freiherr-vom-Stein-Straße, Bismarckstraße, Falkensteinstraße, Arndtstraße, Goethestraße usw.

Für die Erhaltung der Parkanlagen wurden in den Jahren 2013 und 2014 für einige Anlagen Parkpflegewerke erstellt. Unter einem Parkpflegewerk versteht man ein Instrument zur Analyse, Dokumentation, Pflege, Wiederherstellung, Ertüchtigung und Erhaltung von Parks, Plätzen und Grünanlagen. Im Vergleich zwischen dem ursprünglichen Planungsgedanken und dem vorgefundenen Zustand werden dabei alle notwendigen Maßnahmen erfasst und bepreist; womit auch die Grundlage für die Budgetplanung vorhanden ist. Weil es Fehlentwicklungen vorbeugen kann, ist seine Aufstellung auch dann sinnvoll, wenn aktuell keine Eingriffe geplant sind.

Der Königshütter Park, der Berliner Park sowie der Volkspark Sterkrade und teilweise der Wilhelm-Meinicke-Park wurden bereits ertüchtigt und die Parkpflegewerke umgesetzt. Die noch ausstehenden Parkpflegewerke für den Grillopark und Friedensplatz werden derzeit nicht bearbeitet, da der Wunsch nach inhaltlicher Überarbeitung besteht. Zu beiden Anlagen soll ein Bürgerworkshop erfolgen. Für den Kaisergarten hat die Emscher-genossenschaft nach der großen Überarbeitung in den Jahren 2010 - 2012 ein Parkpflegewerk in Auftrag gegeben, welches insbesondere die Unterschutzstellung in Bezug auf das Gartendenkmal aus dem Jahr 2013 berücksichtigt. Dieses Werk wurde der Verwaltung in 2019 vorgelegt und zurzeit auf Umsetzbarkeit überprüft. Im Jahr 2015 wurde das Grünstrukturentwicklungskonzept für die Innenstadt in Auftrag gegeben und im Jahr 2018 vom Rat beschlossen.

Die Kostenentwicklung zur Unterhaltung der Park- und Grünanlagen stellt sich folgendermaßen dar:

2014: 2,5 Mio. € netto
2015: 2,6 Mio. € netto
2016: 2,8 Mio. € netto
2017: 2,7 Mio. € netto
2018: 3,1 Mio. € netto

**4.13 Oberhausens Straßen sind zu einem Großteil mit Bäumen bepflanzt. Was tut die Verwaltung, damit dieser Baumbestand erhalten bleibt? Gibt es ein strategisches Konzept zum Erhalt und Ausbau?
Wenn ja, werden dabei die sich verändernden klimatischen Bedingungen bereits berücksichtigt?**

Um den großen Oberhausener Straßenbaumbestand erhalten, verkehrssicher und vital halten zu können, sind umfangreiche, teils sehr aufwendige Arbeiten notwendig.

a) Massariabefall

Für die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht sind Fällungen von geschädigten Bäumen, Massariabefall und die Totholzentnahme in den Baumkronen notwendig. Hier bereitet der Schlauchpilz *Splanchnonema platanii*, auch bekannt als Massariapilz, dem Platanenbestand in Oberhausen große Probleme. Der Pilz zersetzt innerhalb sehr kurzer Zeit das Lignin im Holz und lässt teilweise gesund aussehende, grüne Äste ausbrechen. Da der Befall oft nur auf der Astoberseite zu sehen ist, muss eine Begutachtung der Platanen auch von oben mittels Steiger durchgeführt werden. Die Bildung von Totholz ist, bedingt durch die beiden Hitze- und Dürresommer 2018 und 2019, jedoch nicht nur bei den Platanen eklatant gestiegen, sondern auch im restlichen Baumbestand. Hier sprechen die Zahlen der Gesamtstatistik eine deutliche Sprache. In den Jahren von 2011 bis 2018 wurden durchschnittlich 372 eingetrocknete Gefahrenäste gemeldet. Im Jahr 2019 waren es insgesamt 1.380 Gefahrenast-Meldungen (Platanen inbegriffen, ca. 75 %-Anteil). Eine schnelle Entnahme von kranken Bäumen oder mit Pilz befallenen Ästen beugt einer Infektion weiterer Bäume vor.

Die regelmäßige Baumpflege soll den arttypischen Wuchs sichern und dem Baum optimale Entwicklungschancen ermöglichen.

b) Eichenprozessionsspinner

Der Eichenprozessionsspinner hat im Jahr 2019 erneut für einen hohen Arbeitsaufwand gesorgt. Insgesamt wurden bei einer Präventivmaßnahme 1.200 Eichen an hoch frequentierten Standorten mit dem Biozid Neem Protect besprüht. Die Witterungsbedingungen waren für den Eichenprozessionsspinner im Frühjahr 2019 jedoch so günstig, dass sich trotzdem eine recht große Population entwickeln konnte. Nach eingegangener Meldung wurden die Nester dann an verschiedenen Standorten abgesammelt. Eine große Anzahl an Meldungen kam bei der OGM GmbH zusammen. Die Meldungen von gesichteten Nestern wurden von Bürgern, Mitarbeitern, dem Bereich öffentliche Ordnung, dem Fachbereich 2-2-10 und dem von der OGM GmbH beauftragten Unternehmer an den Bereich Baumschutz und Forst der OGM weitergeleitet. Insgesamt mussten 500 Standorte abgesammelt werden.

Zum Erhalt und Ausbau des Baumbestandes werden im Straßenbereich gefälltte Bäume in den meisten Fällen 1:1 nachgepflanzt, um die Quantität dauerhaft zu sichern.

In Gehölzstreifen oder in dicht bewachsenen Straßenböschungen sind jedoch Nachpflanzungen an gleicher Stelle oft nicht möglich. Hier werden dann Er-

satzstandorte gesucht, um den Ausgleich herzustellen und den Erhalt des Baumbestandes zu sichern.

Konzeptionell ist die Verjüngung des teils sehr alten Baumbestandes erstrebenswert. Bäume an Straßenabschnitten, an denen bauliche Umstrukturierungen oder Kanalbauarbeiten stattfinden, leiden unter den Folgen der schwerwiegenden Einschnitte in den Wurzelraum (Wurzelabtrennung, Verdichtungen). Hier kann der Austausch alt gegen jung auch abschnittsweise sinnvoll sein.

Bedingt durch die Klimaerwärmung erleiden besonders unsere Straßenbäume einen enormen Stress und Vitalitätsverlust. Die in 2018 und 2019 erfolgten Dürreperioden haben die Böden in ganz Deutschland tiefgründig austrocknen lassen.

Flachwurzler (Fichten) und Bäume mit hohem Wasserbedarf (Birken) sind bereits jetzt schon flächig ausgefallen und abgestorben. Die Primärschäden sind zum jetzigen Zeitpunkt sichtbar und verursachen einen enormen Mehraufwand. Dieser Umstand wird sich noch mindestens die nächsten 5 Jahre fortsetzen, denn die nachfolgenden Sekundärschäden am Baumbestand werden nur nach und nach sichtbar.

Die geschwächte Vitalität vieler Bäume macht sie angreifbar für Pilze und Schädlinge, die für weitere Ausfälle sorgen werden. Es ist daher wichtig, bereits jetzt zu reagieren und sich arbeits- und personaltechnisch gut aufzustellen.

Möchten wir in Oberhausen unseren Baumbestand quantitativ und qualitativ erhalten, werden aufgrund der klimatischen Veränderungen dauerhaft aufwendigere Maßnahmen nötig sein, als in den vergangenen Jahren.

Ein wichtiger Baustein für einen gesunden Baumbestand sind die Nachpflanzungen. Hier werden schon seit einigen Jahren Bäume nachgepflanzt, die den Ansprüchen eines modernen Straßenbaumes gerecht werden. Wichtige Merkmale sind: Hitzeresistenz, Frostunempfindlichkeit, Streusalzverträglichkeit, passende Wuchsform, um das Lichtraumprofil über Straßen und Gehwegen gewährleisten zu können und die passende Wuchsform der Wurzeln, damit die Bäume sich gut verankern können und dabei möglichst keine Schäden am Straßenaufbau verursachen.

Doch neben der Sortenwahl der Bäume hat der Standort selbst einen wesentlich größeren Einfluss auf die Vitalität. Es wird unumgänglich werden, den Straßenbäumen einen ausreichenden durchwurzelbaren Bodenraum zu geben, die Baumscheiben zu vergrößern und ein intelligentes Bewässerungsmanagement zum Beispiel mit Rigolen mit Nutzung der Starkniederschläge zu entwickeln.

Zum Erhalt und Ausbau des Baumbestandes entstehen für die Stadt Oberhausen erhebliche Mehrkosten. Je nach Anspruch und Umsetzung liegen diese zwischen 1,5 und 2 Mio. € brutto.

5. Ressourcen- und Energieeinsparung

5.1 Wie hoch sind die Kosten für und der Verbrauch von Heizungsenergie der Gebäude im Konzern Stadt nach Energieträger? ,

Energieträger	2017 Wärmeverbrauch / kWh	2017 Wärmekosten / €
Erdgas	26.595.698	1.207.135
Fernwärme	28.816.152	2.481.762
Flüssiggas	645.791	44.965
Heizöl EL	114.944	6.337
Heizöl Nahwärme	777.184	41.802

WBO

Erdgas	2019	1.030.914 kWh	40.747,40 €,,
Strom	2019	552.811 kWh	85.398,87 €
Wasser	2019	15.640 m³	24.947,60 €

5.2 Wie haben sich diese Kosten und der Verbrauch in den letzten zehn Jahren entwickelt? ,

Stadt und OGM

Energieträger / Jahr	Wärmeverbrauch kWh	Wärmekosten €
Erdgas	288.600.467	22.251.291
2008	32.988.361	3.278.849
2009	30.880.748	3.143.365
2010	32.322.365	2.896.874
2011	23.847.134	2.370.857
2012	25.345.208	2.553.578
2013	32.871.251	1.824.178
2014	24.418.629	1.447.699
2015	29.188.916	1.723.351
2016	30.142.157	1.805.405
2017	26.595.698	1.207.135

Energieträger / Jahr	Wärmeverbrauch kWh	Wärmekosten €
Fernwärme	288.681.251	24.368.428
2008	26.646.710	2.110.108
2009	25.929.336	2.207.762
2010	31.426.098	2.555.994
2011	26.706.164	2.249.544
2012	31.482.205	2.719.064
2013	34.094.260	2.900.314
2014	23.716.677	2.021.917
2015	29.897.777	2.545.656
2016	29.965.872	2.576.307
2017	28.816.152	2.481.762
Flüssiggas	3.807.242	279.269
2008	502.749	41.888
2009	476.242	35.694
2010	422.687	32.453
2011	306.348	28.001
2012	267.734	26.616
2013	64.570	5.832
2014	45.375	3.588
2015	447.571	24.074
2016	628.175	36.157
2017	645.791	44.965
Heizöl EL	5.418.892	375.797
2008	581.427	42.901
2009	829.793	43.023
2010	1.369.421	85.140
2011	767.440	59.504
2012	773.339	67.615
2013	571.177	47.060
2014	137.948	10.386
2015	147.979	7.947
2016	125.424	5.884
2017	114.944	6.337
Heizöl Nahwärme	8.499.999	730.519
2008	1.000.094	110.174
2009	941.700	102.008
2010	909.255	88.977
2011	800.822	84.881
2012	900.269	96.176
2013	879.390	69.183
2014	868.575	62.969
2015	785.852	44.686
2016	636.858	29.664
2017	777.184	41.802

WBO

Datum	Gas kWh	Summe netto in EUR
Jahressumme 11	1.214.682	55.454,71
Jahressumme 12	1.291.999	56.776,74
Jahressumme 13	1.624.904	80.898,23
Jahressumme 14	1.409.519	70.036,72
Jahressumme 15	1.314.307	62.507,77
Jahressumme 16	1.357.462	66.313,11
Jahressumme 17	1.418.295	67.548,31
Jahressumme 18	1.415.119	52.692,45
Jahressumme 19	1.030.914	40.747,40

Datum	Strom kWh	Summe netto in EUR
Jahressumme 11	668.290	89.048,32
Jahressumme 12	769.690	95.648,44
Jahressumme 13	790.299	98.236,99
Jahressumme 14	809.644	121.299,01
Jahressumme 15	798.632	115.676,94
Jahressumme 16	761.556	111.294,90
Jahressumme 17	733.539	110.361,56
Jahressumme 18	681.887	104.924,50
Jahressumme 19	552.811	85.398,87

Wasser (Zeitraum April des Vorjahres bis April des angegebenen Jahres)	m³	Summe netto in EUR
2013	16.891	24.011,02
2014	4.808	6.970,03
2015	4.496	6.670,83
2016	7.141	10.982,72
2017	15.629	23.585,14
2018	17.001	26.442,03
2019	15.640	24.947,60

5.3 Wie viele mit Energie zu versorgende Gebäude gibt es im Konzern Stadt Oberhausen?

Derzeit haben wir an 308 Standorten bauliche Anlagen.
An manchen Standorten befinden sich mehrere zu versorgende Gebäudeteile, so dass von ca. 500 Gebäuden ausgegangen werden muss.

5.4 An welchen dieser Gebäude wurden Maßnahmen zur Heizenergieeinsparung in den letzten 10 Jahren durchgeführt? Um welche Maßnahmen handelte es sich an den einzelnen Gebäuden? Welche Kosten entstanden für diese Maßnahmen je Gebäude? Welche Fördermittel wurden eingesetzt und wie hoch war der jeweilige Förderanteil?

Bereits mit Inkrafttreten der Energieeinsparverordnung 2009 und z. B. der Mittelbereitstellung im Rahmen der Konjunkturpakete oder Kommunalen Investitionsförderungsgesetzes I und II wurden Maßnahmen zur Heizenergieeinsparung fortwährend durchgeführt. Nahezu jedes Objekt hat an mindestens einem Gebäude eine energetische Aufwertung, z. B. durch Fenstererneuerung, Dachsanierung, Heizrohrisolierung, Dämmung von Geschoßdecken oder Fassaden, erhalten.

5.5 Wie viele Personen sind in der Abteilung Energiemanagement der OGM mit Energiesparmaßnahmen und deren Umsetzung in kommunalen Gebäuden beschäftigt? Wie viele Vollzeitstellen sind dafür notwendig?

OGM

Derzeit ist in der Abteilung Energiemanagement 1 Person zu 50 % mit Energiecontrolling und Energieeinsparung beschäftigt. Notwendig sind laut einer Untersuchung 6 - 7 Vollzeitstellen.

Quelle: [Personalbedarf eines Energiemanagements in Abhängigkeit von Aufgabenpaketen und beeinflussbaren Energiekosten sowie weiteren relevanten Kriterien; E. Anlauff, M. Funke; Vortrag 23. Deutscher Fachkongress für kommunales Energiemanagement 09. / 10. April 2018; Stuttgart]

5.6 Wie viele zum Konzern Stadt Oberhausen gehörende und beheizte Gebäude haben noch Einfachverglasung?

Keine

5.7 Welche Energiesparmaßnahmen wurden vom Energiemanagement der OGM in den letzten zwei Jahren umgesetzt und wie viel CO₂ und Energie wurde dadurch eingespart? Welche Maßnahmen sind für das kommende Jahr geplant?

In den nachfolgenden Sporthallen wurde in 2018 die Beleuchtung auf LED-Beleuchtung umgestellt.

1. Sporthalle Heinrich-Böll-Gesamtschule – Schmachendorfer Str. 171
2. Sporthalle Holten – Kastellstraße 50
3. Sporthalle Ost – Hunsrückstraße 53
4. Sporthalle Theodor-Heuss-Realschule – Elpenbachstraße 142
5. Sporthalle West – Duisburger Straße 245
6. Sporthalle Biefang

CO2-Einsparungen durch die Sanierung der Beleuchtung.
162,65 t im Jahr
Stromeinsparung durch die Sanierung der Beleuchtung
326.508 kWh im Jahr.

Derzeit beantragt der Bereich Umwelt der Stadtverwaltung Oberhausen das Fördervorhaben „Digitalisierung als Schlüssel zum Klimaschutz - intelligentes Energiemanagement von Lehrschwimmbädern - Das Oberhausener Modell“ im Rahmen des Kommunalen Klimaschutzes NRW. Das Projekt sieht bei einem positiven Zuwendungsbescheid eine Energieeinsparung von ca. 7 Mio. kWh/a und eine damit verbundene CO2-Einsparung von ca. 1.500 t/a vor. Die Umsetzung ist für den Zeitraum 02/2020 bis 06/2022 geplant.

Im Rahmen des Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG), Kapitel 1, wurden bzw. werden viele Maßnahmen mit energieeinsparender Zielsetzung gemäß Vorgabe des Gesetzes in folgenden Bereichen durch die OGM GmbH und die Stadt Oberhausen durchgeführt:

- Energetische Sanierung sonstiger Infrastrukturinvestitionen,
- Energetische Sanierung von Einrichtungen der Schulinfrastruktur,
- Energetische Sanierung kommunaler oder gemeinnütziger Einrichtungen der Weiterbildung,

Hier wurden insbesondere energetische Sanierungen an

- Sportstätten (9 vereinseigene Gebäude und 1 städtische Sporthalle),
- 9 Schulmaßnahmen, darunter z. B. Ersatz von Containerklassen durch neue aktuell gedämmte Gebäude, Fassadensanierungen und Einbau effizienter Lüftungs- und ggf. Heizanlagen),
- 8 Maßnahmen in Verwaltungsgebäuden einschl. Feuerwehr
- 9 Maßnahmen in Kinder- und Jugendeinrichtungen in städtischer und nicht-städtischer Trägerschaft

mit einem Volumen von rd. 15,6 Mio. EUR. konkrete Aussagen zur CO2- bzw. Energieeinsparung sind hier nicht möglich, da die Maßnahmen z. T. erst gerade abgeschlossen wurden bzw. in vielen Fällen noch im Gange sind und sich darüber hinaus die Objekte auf mehrere Eigentümer bzw. auch Schulen auf mehrere Gebäude verteilen.

Geplant sind selbstverständlich weiterhin energetische Maßnahmen an allen städtischen Gebäuden durch z. B. Fassaden- und Fenstersanierungen im Rahmen des Haushaltsbudgets. Darüber hinaus werden Fördermöglichkeiten gesucht und möglichst ausgeschöpft, um CO2 und Energie zu sparen.

5.8 Wie wurden seit dem Ratsbeschluss vom 19.03.2018 „Bauen nachhaltig gestalten – Folgekosten bei Investitionen verstärkt berücksichtigen – aktuelle Planungen nicht gefährden“ die Folgekosten bei Neubauten berechnet und nach welcher Herangehensweise wurde der Lebenszyklus der jeweiligen Gebäude betrachtet? SIM / OGM

Bei allen Neu-, Um- oder Anbauten werden externe Gutachter, Ingenieurbüros oder Bauphysiker beauftragt, die die Folgekosten bzw. den Lebenszyklus der jeweiligen Gebäude berechnen und die Nachweise hierfür erbringen. Im Rahmen

des Kommunalen Investitionsförderungsgesetzes I und II wurden hierbei schon aktuelle Planungen und Umsetzungen von Maßnahmen hinsichtlich energetischer Einsparungen betrachtet und umgesetzt.

5.9 Wie hoch sind die Kosten und der Verbrauch elektrischer Energie der einzelnen Gebäude im Konzern Stadt?

Die Kosten und der Verbrauch elektrischer Energie der Gebäude der Stadt Oberhausen, der OGM inklusive der KfW- und der früheren OBG-Liegenschaften betrugen im Jahr 2017:

3.803.253 € und 18.496.910 kWh

WBO

Datum	Strom kWh	Summe netto in EUR
Jahressumme 11	668.290	89.048,32
Jahressumme 12	769.690	95.648,44
Jahressumme 13	790.299	98.236,99
Jahressumme 14	809.644	121.299,01
Jahressumme 15	798.632	115.676,94
Jahressumme 16	761.556	111.294,90
Jahressumme 17	733.539	110.361,56
Jahressumme 18	681.887	104.924,50
Jahressumme 19	552.811	85.398,87

Die Daten der einzelnen Gebäude sind den entsprechenden Energieberichten zu entnehmen.

5.10 An welchen dieser Gebäude wurden Maßnahmen zur elektrischen Energieeinsparung in den letzten 10 Jahren durchgeführt? Um welche Maßnahmen handelte es sich in den einzelnen Gebäuden? Welche Kosten entstanden für diese Maßnahmen je Gebäude? Welche Fördermittel wurden eingesetzt und wie hoch war der jeweilige Förderanteil?

Jedes Objekt erfährt fortlaufend kleine und größere Maßnahmen zur elektrischen Energieeinsparung. Kleine Maßnahmen sind beispielsweise die Neuauslegung von Umwälzpumpen bei Defekten oder die Neuverwendung von LED-Lampen bzw. Leuchten. Größere Maßnahmen sind z. B. die Erneuerung von Klassenbeleuchtung auf energiesparende Technik oder Umbau von Sporthallen.

Die Stadt Oberhausen nimmt an Fördermaßnahmen teil und erhält Mittel für bestimmte Maßnahmen.

Beispiel und hiesige Kenntnis:

In den nachfolgenden Sporthallen wurde in 2018 die Beleuchtung auf LED-Beleuchtung umgestellt.

- | | | |
|----|---|----------|
| 1. | Sporthalle Heinrich-Böll-Gesamtschule – Schmachtendorfer Straße 171 | |
| | Kosten 155.761,49 € | Zuschuss |
| | 71.697,96 € | |
| 2. | Sporthalle Holten – Kastellstraße 50 | |
| | Kosten 111.277,80 € | |
| | Zuschuss 41.780,70 € | |
| 3. | Sporthalle Ost – Hunsrückstraße 53 | |
| | Kosten 144.790,54 € | |
| | Zuschuss 40.968,62 € | |
| 4. | Sporthalle Theodor-Heuss-Realschule – Elpenbachstraße 142 | |
| | Kosten 183.088,78 € | |
| | Zuschuss 57.677,98 € | |
| 5. | Sporthalle West – Duisburger Straße 245 | |
| | Kosten 214.800,21 € | |
| | Zuschuss 56.261,82 € | |

Die o. g. Zuschussmaßnahme „KSI: Sanierung der Innen- und Hallenbeleuchtung in mehreren Sporthallen“ an den 5 Sporthallen wurde mit 268.387,08 € gefördert. Im Rahmen dieser Zuschussmaßnahme erfolgte die Umstellung auf stromsparende LED-Beleuchtung mit Ergänzung durch eine sog. „intelligenten Steuerung“, die es ermöglicht anwendungsbezogen verschiedene Lichtstärken flächendeckend zu nutzen (z. B. geringe LUX-Zahl für z. B. Training Ballsportart, hohe LUX-Zahl für z. B. Meisterschaftsspiel im Tischtennis). Außerdem wurden die Leitungen in sehr großem Umfang erneuert.

Bereits 2013 wurde an der Sporthalle Biefang die Zuschussmaßnahme „KSI: Sanierung der Hallenbeleuchtung der Sporthalle Biefang“ mit einem Kostenaufwand von 45.509,15 € durchgeführt. Seinerzeit wurde noch keine besondere Lichtsteuerung verarbeitet und auch auf neue Leitungen konnte seinerzeit verzichtet werden. Hier betrug der Zuschuss 17.876,92 €.

WBO

Umrüstung auf LED am Zentralen Betriebshof, in der Werkstatt und in einigen Büros. Es wurden keine Fördermittel genutzt.

5.11 Wie groß ist der Verbrauch von Wasser in den Gebäuden des Konzern Stadt und wie hoch sind die Kosten?

Im Jahr 2017 betrugen der Wasserverbrauch der Gebäude der Stadt Oberhausen, der OGM inklusive der KfW- und früheren OBG-Liegenschaften 402.104 m³ und die Wasserkosten 782.786 €.

WBO (Antwort zu 5.11 u. 5.12)

Wasser (Zeitraum April des Vorjahres bis April des angegebenen Jahres)	m ³	Summe netto in EUR
2013	16.891	24.011,02
2014	4.808	6.970,03
2015	4.496	6.670,83
2016	7.141	10.982,72
2017	15.629	23.585,14
2018	17.001	26.442,03
2019	15.640	24.947,60

5.12 Wie haben sich die Wasserkosten und der Verbrauch in den letzten zehn Jahren entwickelt?

Jahr	Wasser-Verbrauch m ³	Wasser-Kosten €
2008	304.292	642.894
2009	383.387	784.863
2010	419.244	854.716
2011	419.761	848.050
2012	456.069	824.767
2013	405.969	750.084
2014	385.369	727.954
2015	413.054	778.302
2016	420.815	805.193
2017	402.104	782.786

5.13 Wie hoch ist der Anteil der privaten Oberhausener Gebäude (und der städtischen Gebäude), die mit Fernwärme versorgt werden?

Wir gehen im Schnitt von 5 WE pro Zähler aus. Das entspricht dann in etwa 35.000 WE (ca. 30% der HH in Oberhausen). Eine genaue Kenntnis der Anzahl der Wohneinheiten je Gebäude liegt der Energieversorgung Oberhausen nicht vor.

5.14 Wie hoch ist der Anteil an regenerativer Energie im Strom bei der EVO, der zur Verfügung gestellt wird?

Die Daten beziehen sich auf das Lieferjahr 2018 (aktuellste Daten):

Erneuerbare Energie auf Basis des Erneuerbare Energien Gesetzes: 55,6%

Sonstige Erneuerbare Energien: 3,1 %

□ Summe: 58,7%

5.15 Wie stellt sich in der Gesamtstadt die Abnahme von Strom aus regenerativer Erzeugung dar (bitte Anzahl der Haushalte und Menge)?

Die Abnahme von Strom ist generell aufgrund der Vielzahl der Stromanbieter und nicht bestehender Meldepflichten nicht möglich.

Die evo AG als größter Stromlieferant im Netzgebiet Oberhausen hat seinen Anteil an regenerativer Stromlieferung in Frage 5.14 mit Hilfe seines spezifischen Strommixes errechnet. Der Anteil des regenerativen Stromverbrauchs aller Haushalte kann für das Netzgebiet allerdings nicht errechnet werden, da die evo keine Kenntnis über die Zusammensetzung des Stroms anderer Stromlieferanten hat.

Daher wird alternativ in folgender Tabelle die Entwicklung der Einspeisemengen nach Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG) und Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) sowie der Anzahl der Anlagen in Oberhausen dargestellt:

**Einspeisung in kWh ins Stromnetz
aus dezentraler Kraft-Wärme-Kopplung**

	2013	2014	2015	2016	2017
evo AG	71.469.985	29.049.052	36.709.869	49.043.914	49.416.308
Sonstige	71.884.282	29.435.095	37.226.075	49.647.497	49.991.555
Gesamt KW/KG	143.354.267	58.484.147	73.935.944	98.691.411	99.407.863

**Einspeisung in kWh ins Stromnetz aus
Erzeugern, die nach EEG vergütet werden**

	2013	2014	2015	2016	2017
Grubengasanlagen	10.485.154	10.580.992	9.729.490	12.147.638	13.437.566
Biomasseanlagen	17.986.308	18.803.846	20.826.799	20.219.589	18.658.761
Photovoltaikanlagen	4.776.757	5.203.184	5.741.015	5.644.314	5.677.189
Gesamt EEG	33.248.219	34.588.022	36.297.304	38.011.541	37.773.516

Summe Einspeisung	176.602.486	93.072.169	110.233.248	136.702.952	137.181.379
--------------------------	--------------------	-------------------	--------------------	--------------------	--------------------

Anzahl der Anlagen

	2013	2014	2015	2016	2017
nach EEG	573	643	668	730	790
nach KWKG	40	44	44	52	55
Summe Anlagen	613	687	712	782	845

Diese Zahlen wurden in ähnlicher Form für die Treibhausgas-Bilanzierung der Metropole Ruhr von der evo zur Verfügung gestellt.

5.16 In welchem Umfang werden von der GMVA Strom und Wärme in die Netze eingespeist (Entwicklung der letzten zehn Jahre)?

Folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Strom-Einspeisemenge der GMVA in kWh ab dem Jahr 2011:

Netzeinspeisung GMVA Strom

Jahr	Einspeisemenge (kWh)
2011	298.043.240
2012	326.366.489
2013	287.755.558
2014	334.850.670
2015	336.409.261
2016	340.554.137
2017	342.124.984
2018	327.225.081

Im Mittelwert über den betrachteten Zeitraum ergibt sich somit eine Einspeisemenge von ca. 324,2 GWh p. a.

Die Stromerzeugung stellt das Kuppelprodukt (Kraftwärmekopplungsprozess – gleichzeitige Strom und Wärmeversorgung in einem Prozess) im Rahmen des Kraft-Wärme-Kopplungsprozesses dar. Die Entwicklung der Wärmebereitstellung der GMVA und dessen Anteil für das Fernwärmenetz der evo AG werden in der nachstehenden Tabelle quantifiziert:

Anteil GMVA Wärme an der evo FW-Netzeinspeisung

Jahr	GMVA Wärmebezug (kWh)	FW-Netz- einspeisung (kWh)	Anteil GMVA (%)
2009	155.662.100	477.392.410	32,6
2010	134.720.800	566.007.767	23,8
2011	122.363.800	458.022.561	26,7
2012	149.751.400	505.458.247	29,6
2013	155.643.600	538.011.971	28,9
2014	129.364.800	425.536.347	30,4
2015	146.180.500	480.218.456	30,4
2016	178.825.500	503.874.640	35,5
2017	178.623.600	500.666.792	35,7
2018	187.828.800	481.658.963	39,0
Mittelwert	153.895.490	493.684.815	31,3

Die GMVA spielt mit durchschnittlich knapp über einem Drittel der Wärmelieferung (Anteil an Fernwärmenetzeinspeisung der EVO für die Fernwärmekunden) eine wesentliche Rolle im Bezugsportfolio der evo-Fernwärme.

5.17 Ist der Einsatz von Erdwärmepumpen bei städtischen Neubaumaßnahmen bereits vorgesehen bzw. in Planung?

Nein

5.18 Bei wie vielen Gebäuden des Konzerns Stadt Oberhausen im Bestand sind bereits Dachflächen von der Kanalisation abgekoppelt? Wenn ja, wie hoch waren die Investitionskosten und wie hoch sind die Gebühreneinsparungen? Wurden hierfür Fördermittel der Emscher Genossenschaft in Anspruch genommen?

Mit der Einführung des getrennten Gebührenmaßstabes gegen Ende der 90er Jahre sind bei 46 Grundstücken des Konzerns Stadt Oberhausen 118.072 m² befestigte/überbaute Flächen nicht an den städtischen Kanal angeschlossen worden, bzw. wurden vom städtischen Kanal abgekoppelt.

Bei den 46 Grundstücken handelt es sich um 15 bestehende Bebauungen mit einer befestigten/überbauten Fläche von 89.476 m², sowie 31 Grundstücken mit beabsichtigten Bebauungen und einer befestigten/überbauten Fläche von 28.596 m².

Nach vorliegendem Kenntnisstand wurden Maßnahmen für folgende Einrichtungen durch die Emscher Genossenschaft gefördert:

- Gesamtschule Weierheide (Baukosten ca. 150.000.- € netto)
- Schule (OGM) Bismarkstraße 53
- KTE Dienststraße 107 (Baukosten ca. 66.000.- € netto)
- Sportanlage Erlenstraße
- STOAG (Gude) (Baukosten ca. 110.000.- € netto)

Durch die Abkopplung von Regenwasser kann die Regenwassergebühr von derzeit 1,45 Euro/ m² halbiert werden.

5.19 Wenn dies nicht der Fall ist: Welche Gründe liegen vor, dass bisher kein Bestandsgebäude abgekoppelt wurde? ,

siehe 5.18

5.20 Auf welchen städtischen Gebäuden sind Photovoltaikanlagen installiert? Wie hoch sind die Kosten pro Gebäude und welche Energieeinsparungen ergeben sich dadurch jährlich? SIM / OGM

Auf folgenden Gebäuden ist eine Photovoltaikanlage installiert :

Gesamtschule Weierheide, Technisches Rathaus, Essener Str. 55, Aquapark, Parkhaus Marktstraße, Hans-Sachs-Berufskolleg

Aktuell bekommt man für die Einspeisung ins Netz rd. 10 ct/kWh. Photovoltaikanlagen werden vom Staat über die Einspeisevergütung gefördert und die Einspeisevergütung ist im Erneuerbare Energien Gesetz (EEG) festgelegt. Die Höhe der Vergütung hängt von verschiedenen Faktoren ab. Am lukrativsten ist es derzeit, den erzeugten Solarstrom selbst zu verbrauchen.

Die Anlage Hans-Sachs-Berufskolleg dient ausschließlich Unterrichtszwecken.

Auf dem Dach vom Technischen Rathaus, Bauteil A ist eine Photovoltaikanlage gebaut worden, die Anfang 2014 in Betrieb genommen wurde. Betreiber und Eigentümer ist die Energiegenossenschaft Handwerk Oberhausen e.G, Zunftmeisterstraße 26, 45468 Mülheim.

Der erforderliche Nutzungsvertrag wurde, nach Zustimmung durch die VZS GmbH, verhandelt und abgeschlossen. Die Nennleistung beträgt 110 kWp und der Solarstrom wird nicht ins Netz gespeist sondern eigenverbraucht. Rund 440 Module sind auf der Dachfläche in einer Neigung von 30° in Richtung Süden verbaut.

Die eingespeiste Strommenge in Höhe von ca. 80.000 kWh/a wird mit dem Preis beglichen, der für die durch den Lieferanten gelieferte Menge hätte bezahlt werden müssen. Die Vorreiterrolle für die Nutzung von Dachflächen für Photovoltaikanlagen war ausschlaggebend für dieses Modell.

5.21 Ist ein weiterer Ausbau mit Photovoltaikanlagen geplant? Gibt es bereits Planungen zur Speicherung der gewonnenen Energie?

Derzeit wird geprüft, ob bei den anstehenden Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen Photovoltaikanlagen errichtet werden können.

Die Klimaschutzmanager*innen der Stadt Oberhausen haben auf Basis des Solardachkatasters des RVR eine Potentialanalyse für die kommunalen Gebäude erstellt. Auf Basis dieser Analyse wird der Einsatz von Photovoltaik sukzessive geprüft.

5.22 Gibt es städtische Gebäude, die über eine Kraft-Wärme-Kopplungsanlage verfügen? Wenn nicht: Was spricht dagegen?

Derzeit wird keine Kraft-Wärme-Kopplungsanlage betrieben. Für solche techn. Anlagen müssen je nach Größe min. 4.500 – 6.500 Betriebsstunden gefahren werden, um einen entsprechenden Wirkungsgrad zu erzielen.

Nicht zuletzt aufgrund des sehr guten Primärenergiefaktors von 0,13 ist der weitere Ausbau des Oberhausener Fernwärmenetzes primär zu nutzen.

Nach derzeitigem Stand ist geplant, im Schloss Oberhausen eine Kraft-Wärme-Kopplung zukünftig zu nutzen.

6. Stadtentwicklung / Wohngebäude

6.1 An welchen Förderprogrammen zum Klima- bzw. Umweltschutz ist die Stadt in den letzten fünf Jahren direkt oder indirekt beteiligt gewesen und welche Fördermittel hat die Stadt erhalten?

- Klimaschutzkonzept -> 101.000€
- Umsetzung Klimaschutzkonzept/Klimaschutzmanager*innen -> 503.320€
- Elektroautos+LIS -> Land NRW/BMVI/NKI -> 77.200€/475.000€/88.520€
- Klimaanpassungskonzept -> 61.575 €
- Ladesäuleninfrastrukturkonzept -> 88.700 €
- KfW Sanierungsmanagement InnovationCity -> 300.000 €

- EFRE DISKO 7.110.000€ – 9.243.000€ (je nach Bewilligung)
- European Energy Award (eea) ca. 53.000€
- European Climate Adaption Award (eca) -> Kostenloses Pilotprojekt
- Dynaklim -> Kostenlos
- Masterplan Saubere Luft -> ca. 100.000€
- Summe: **1.373.315€** (8.958.315€ – 11.091.315€)

6.2 Welche Maßnahmen zum Klimaschutz wurden in den letzten zehn Jahren im Rahmen von B-Plänen festgesetzt? (Dach-/Fassadenbegrünung etc.)

Die Klimaschutznovelle des Baugesetzbuches (BauGB) vom Juli 2011 bot erstmals die gesetzliche Grundlage für eine klimagerechte Stadtentwicklung. Nach § 1 a Abs. 5 BauGB soll „den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden“. Seit 2011 können auf Grund des § 9 BauGB entsprechende Festsetzungen getroffen werden.

Dabei ist zu unterscheiden zwischen Maßnahmen zum Klimaschutz, d. h. zur Einsparung von CO₂, und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel, um sich resilienter gegenüber den vermehrten Starkregenereignissen, Hitzeperioden und Tropennächten aufzustellen.

Anpassung an den Klimawandel: Maßnahmen zur Verbesserung des Kleinklimas und zur Verzögerung bei der Ableitung von Niederschlagswasser

Um der notwendigen Anpassung an den Klimawandel Rechnung zu tragen, werden heute bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die Stadtklimaanalyse Oberhausen ausgewertet und soweit möglich die dortigen Planungshinweise berücksichtigt. Zudem wird die Fließwegeanalyse Oberhausen ausgewertet, um Erkenntnisse über die Abläufe von Wasser bei Starkregenereignissen in die Planung einbeziehen zu können, und die „Arbeitshilfe für die Wassersensibilität in Bebauungsplänen“ angewendet. Auf der Grundlage werden die notwendigen Festsetzungen erarbeitet.

In den ca. 50 Bebauungsplänen, die seit 2009 in Oberhausen rechtskräftig geworden sind, wurden nachfolgend beschriebene Festsetzungen getroffen. Diese Maßnahmen sind zum Teil deckungsgleich mit den Maßnahmen zur Verminderung oder zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft und daher auch schon vorher so getroffen worden):

Baumpflanzungen

- Stellplatzanlagen sind mit mindestens einem Laubbaum pro 6 Stellplätze zu überstellen. Die Bäume sind zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.
- Im Erschließungsraum ist für sechs Park- oder Stellplätze jeweils ein großkroniger, heimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von 16 – 18 cm zu pflanzen. Zum Schutz der Bäume sind mindestens 2 m breite und mindestens 6 qm große Baumscheiben mit einem Volumen an durchwurzelbarem Boden von mind. 12 qbm anzulegen. Die Baumscheiben sind durch geeignete Maßnahmen wie z. B. die Bepflanzung mit

bodendeckendem Kleingehölz oder Stauden vor Oberflächenverdichtung zu schützen.

- Die innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen durch zeichnerische Festsetzung markierten Bäume sind mit jeweils einer 6 m² großen Baumscheibe dauerhaft zu erhalten. Ausfälle sind zu ersetzen. Die Baumscheiben sind mit Bodendeckern, Gräsern oder Stauden dauerhaft zu begrünen.

Gebäudebegrünung

- Dachflächen der baulichen Anlagen bzw. Dachflächen von Garagen und Carports sowie von Nebenanlagen mit einer Dachneigung von < 5° und einer Dachfläche von mind. 12 m² sind extensiv mit angepasster Gras- und Staudenvegetation (z. B. Moos-Sedum-Begrünungen, Sedum-Moos-Kraut-Begrünungen, Sedum-Gras-Kraut-Begrünungen) zu begrünen. Die Dachbegrünungen sind zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.
- Alle Fassaden-, Wand- und/oder Mauerflächen der baulichen Anlagen im MI- und MK-Gebiet sind mit Rank-, Schling- oder Kletterpflanzen zu begrünen. Die Pflanzungen sind zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Fassadenflächen, deren Fensteranteil höher als 30 % ist, sind von der Verpflichtung zur Begrünung ausgenommen.

Versiegelung

- Stellplätze, Zufahrten zu Garagen und Hauszugangswegen sind einheitlich in Betonsteinpflaster oder Rasengittersteinen mit versickerungsfähigem Ober- und Unterbaumaterial zu belegen. Die Pflasterungen sind dauerhaft zu erhalten und bei Bedarf durch eine gleichartige Pflasterung zu ersetzen.

Schutz vor Überflutungen

Im Bebauungsplan 659 Dinnendahlstraße, der auf Grund der Topographie (Troglage) besonders von Starkregenereignissen betroffen sein könnte, werden aktuell erstmals entsprechende Festsetzungen getroffen:

- Die Erdgeschossfußbodenhöhe wird im Verhältnis zur Höhe der Straßenoberfläche festgesetzt.
- Rings um die geplante Neubebauung wird eine begrünte Mulde zum Rückhalt eventueller Niederschläge bzw. eine Stützmauer zum Schutz der unterliegenden vorhandenen Wohnbebauung festgesetzt.

Klimaschutz: CO² Einsparung

Die Art der Energieversorgung wird im Bebauungsplan i. d. R. nicht festgesetzt. Lediglich ein Standort für eine entsprechende Anlage (BHKW) kann festgesetzt werden, bzw. es müssen dafür lediglich eine überbaubare Fläche festgelegt und ggf. Leitungsrechte eingeräumt werden.

Die Anforderungen an den Klimaschutz werden wesentlich durch die heutigen und künftigen gesetzlichen Vorgaben aus anderen Rechtsbereichen außerhalb des Planungsrechtes bestimmt. Die darin verankerten technischen Anforderungen zur Reduzierung des Energiebedarfes eines Gebäudes sowie die Verwendung erneuerbarer Energien leisten den entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der

CO2-Bilanz. In der Verordnung über energiesparenden Wärmeschutz und energiesparende Anlagentechnik bei Gebäuden (EnEV) werden beispielsweise bautechnische Standardanforderungen zum effizienten Betriebsenergieverbrauch eines Gebäudes vorgeschrieben.

Im Bebauungsplan, der das erforderliche Planungsrecht für Bauvorhaben schafft, können nur die Rahmenbedingungen für eine energiesparende und klimawandelangepasste Bauweise geschaffen werden.

Im Rahmen der städtebaulichen Konzeptentwicklung sollte daher bereits auf eine Reduzierung des Flächenverbrauches, Innenentwicklung vor Außenentwicklung, kompakte Bauweise, Optimierung der aktiven und passiven Solarenergetischen Nutzung durch die Gebäudestellung, geringe Verschattung etc. Wert gelegt werden. Im Ergebnis kann sich dies in den Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzung, überbaubarere Flächen, Dachformen, Firstrichtung, Abstände etc. manifestieren.

Im Umweltbericht, der Bestandteil der Begründung eines Bebauungsplanes ist, werden die Belange aller Schutzgüter, so auch der Schutzgüter Stadtklima und Fläche geprüft, die Auswirkungen der vorgelegten Planung beurteilt und ggf. Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigung oder Festsetzungen formuliert. Ein Energiekonzept, bzw. die Energieversorgung ist i. d. R. nicht Bestandteil der Bauleitplanung und kann nicht festgesetzt werden. Allerdings können im Rahmen von Verträgen zu Bebauungsplänen, VEP und VBB diesbezüglich weitergehende Vereinbarungen auf freiwilliger Basis getroffen werden. Dies erfolgte bei den Klimaschutzsiedlungen im VEP 5 Emmericher Str. und VBB 21 Tüsselbeck; diese Maßnahmen entstanden unabhängig vom Planungsrecht allein durch vertragliche Vereinbarungen und auf Wunsch der Investoren. In den Bebauungsplänen 655 Am Rechenacker und 659 Dinnendahlstraße wurde/wird die Energieversorgung durch BHKWs ebenfalls vertraglich vereinbart.

Um klimaschützende Aspekte verstärkt berücksichtigen zu können, hat der Rat der Stadt Oberhausen bereits am 13.12.2010 beschlossen, den „Oberhausener Leitfaden Klimaschutz in der Bauleitplanung“ im Rahmen der Bauleitplanung anzuwenden. Dieser ist Bestandteil jeder Planung und soll die Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes sicherstellen.

Für die unterschiedlichen Entwurfsvarianten wird in diesem Rahmen im Einzelfall eine solarenergetische Überprüfung mit dem Programm „SolarKompakt 2010“ sowie eine Abschätzung der Verschattung mit dem Programm Solcity durchgeführt. In vorliegenden Bebauungsplänen werden die Möglichkeiten der städtebaulichen Optimierung hinsichtlich des Energieverbrauchs, sowie der Anpassung an den Klimawandel geprüft, so werden z. B. die Gebäudestellung und Dachneigung möglichst optimiert und die potenzielle Verschattung der Solargewinnfassaden möglichst reduziert.

Bei vielen Bebauungsplänen im Bestand ist der Geltungsbereich schon nahezu vollständig bebaut. In diesem Fall bestünde der Beitrag zu einer klimagerechten Stadtentwicklung vor allem in der Durchgrünung des Planbereiches. Die festgesetzte Pflanzung von Bäumen sowie die Anlage von Dach- und Fassadenbegrünung sollen sich positiv auf das Mikroklima auswirken, indem sie Temperaturextreme mildern. Allerdings können die angestrebten Auswirkungen

erst eintreten, wenn im Rahmen eines genehmigungsbedürftigen Vorhabens entsprechende Auflagen oder Nebenbestimmungen getroffen werden können.

Den Erfordernissen des Klimaschutzes entspricht im Übrigen auch die Wiedernutzung einer teilversiegelten, innerstädtischen Fläche – mit guter Anbindung an den ÖPNV und andere Infrastruktureinrichtungen - also die Innenentwicklung bzw. das Flächenrecycling. Dies ist in Oberhausen oftmals der Fall.

6.3 Wie viele Klimaschutzsiedlungen wurden in Oberhausen in den letzten zehn Jahren geplant, wie viele wurden realisiert? Welche CO₂-Reduzierung wurde dadurch bisher erreicht? ,

Im Geltungsbereich des VEP 5 Emmericher Straße entstand die „Solarsiedlung“ sie erhielt den Titel Klimaschutzsiedlung in Planung“. Sie ist fertiggestellt, dies wurde der EnergieAgentur.NRW allerdings nicht angezeigt, da der Investor insolvent wurde und dann kein Interesse mehr bestand. Allerdings sind alle diesbezüglich relevanten Regelungen in einem städtebaulichen Vertrag vereinbart worden. Der B-Plan war bereits vorher rechtskräftig, er stand der solarenergetischen Nutzung nicht im Wege.

Im Geltungsbereich des VEP 21 „Am Tüsselbeck“ wurde 2017 eine Klimaschutzsiedlung fertiggestellt.

Im Geltungsbereich des 656 B - Münzstraße/Zum Dörnbusch - soll /könnte eine solche Siedlung entstehen, allerdings findet sich auf Grund anderer Hemmnisse hier kein Investor. Die Stadt hatte eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen um Investoren zu gewinnen.

Im Geltungsbereich des B-Plans 742 - Alsterfeld - ist eine Klimaschutzsiedlung geplant.

Eine Angabe der tatsächlich eingesparten CO₂-Emissionen ist nicht möglich, da es sich bei der Klimaschutzsiedlung um privat genutzte Gebäude handelt, welche sich in privatem Eigentum befinden. Grundsätzlich gilt aber, dass sich die zulässigen CO₂-Emissionen in anerkannten Klimaschutzsiedlungen beim Neubau in Abhängigkeit vom Gebäudetyp etwa 50 - 60 % unter den Werten, die sich für Referenzgebäude entsprechend der EnEV 2009 ergeben. Bei Neubauprojekten dürfen hier nicht mehr als neun Kilogramm Kohlendioxid pro Quadratmeter im Jahr an wärmebedingten CO₂-Emissionen anfallen. Im Vergleich dazu verbraucht ein KfW-Effizienzhaus 55 schon 13 kg CO₂/qm² und die Bauweise nach der EnEV 2009 bereits 24 kg CO₂/qm².

6.4 Wie viele Gebäude existieren in Oberhausen mit Dach- bzw. Fassadenbegrünung?

Hierüber liegen der Verwaltung keine Erkenntnisse vor. Eine automatisierte Auswertung sämtlicher bestandskräftiger und ausgeführter Baugenehmigungen, die eine entsprechende Auflage zum Inhalt hatten, ist nicht möglich und die Maßnahmen stehen nicht zwingend mit behördlichen Genehmigungen in Verbindung.

6.5 In einer Potenzialanalyse der Verwaltung wurde 2018 ermittelt, dass 230 Dachflächen von 160 städtischen Gebäuden vorbehaltlich einer statischen Prüfung für eine Begrünung geeignet sind. Wie viele dieser Dachflächen sind zwischenzeitlich statisch geprüft bzw. bereits begrünt? Wie stellt sich die weitere Planung dar?

Die Verwaltung prüft zurzeit in Verbindung mit der OGM GmbH, inwieweit die ermittelten Dachflächen bzw. Objekte auch tatsächlich einer Dachbegrünung zugeführt werden können. Dafür werden u. a. diverse Kriterien abgeprüft, wie z. B. Vermarktungsabsicht, Abbruch, Vermietungsabsicht, Absicht der Nutzungsaufgabe, neues Dach erforderlich, Dachsanierung gerade erst erfolgt, uvm. Die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen. Erst danach kann für einzelne Objekte die erforderliche Statik anhand einer Prioritätenfestlegung geprüft werden.

Für die Umsetzung der Dachbegrünungen incl. der erforderlichen statischen Prüfungen hat die Verwaltung über den neu eingerichteten Klimafonds im Rahmen der „klimaresilienten Region mit internationaler Strahlkraft“ angezeigt, Fördermittel (100%) anzumelden.

Aufgrund der bisherigen Prüfungsergebnisse eignen sich voraussichtlich bis zu ca. 85.000 qm für eine Dachbegrünung. Aufgrund der Kostenschätzung von 75 Euro/qm beläuft sich die angestrebte Fördersumme auf ca. 6.4 Mio. Euro. Förderzeitraum soll 1. Quartal 2020 bis 4. Quartal 2023. Die Verwaltung wird im Weiteren eine Vorlage speziell zu diesem Thema in den Umweltausschuss einbringen.

6.6 Wann wurde eine entsprechende Potenzialanalyse für die Photovoltaik-Nutzung städtischer Gebäude erstellt? Mit welchem Ergebnis und mit welcher Ausbauplanung?

Eine erste Potentialanalyse wurde anhand des Solardachkatasters des RVR durch die Klimaschutzmanager in 2018 erstellt. Insgesamt wurden über 430 Dachflächen (ca. 300.000qm) als sehr gut bis gut geeignet bewertet. Aufgrund der Nichtbesetzung der Stellen pausiert dieses Projekt.

6.7 Auf wie vielen Dachflächen privater Wohnhäuser sind in Oberhausen Photovoltaik-Anlagen in Gebrauch? Wie hoch ist die dadurch erzielte CO₂-Einsparung?

Für die in Oberhausen betriebenen Photovoltaik-Anlagen ist keine Unterteilung der Daten in privat/gewerblich möglich. Die Gesamtzahl liegt bei 845 Anlagen mit einem Energieertrag von 10,1 GWh/a. Dies entspricht einer CO₂-Einsparung im Vergleich zum bundesdeutschen Strom-Mix von ca. 4.500 t/a.

6.8 Welche Realisierungschancen sieht die Verwaltung, mit der Inanspruchnahme passender Förderprogramme ein Null-Energie-Haus als Muster und Anreiz für private Investoren zu errichten? Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um dieses Musterhaus öffentlichkeitswirksam zum Beispiel am Standort des ehemaligen Kaiser & Ganz-Gebäudes in der Innenstadt von Sterkrade zu errichten? SIM / OGM

Die Realisierungschancen, ein Null-Energie-Haus als Musterhaus zu errichten, sollten im Einzelfall mit einzuschaltenden Fachingenieuren geprüft werden. Die wichtigsten Faktoren hierfür sind die Himmelsausrichtungen und die unterschiedlichen Arten der Nutzung (Schule, Kindergarten, Wohnhaus etc.). Aus Sicht der OGM GmbH ist der Standort des ehem. Kaiser + Ganz-Gebäudes nicht geeignet.

6.9 Wie hoch ist der Anteil an Emissionen (der über BIMSCH registrierten Anlagen) aus dem gewerblichen Bereich in Oberhausen, und wie hat er sich in den vergangenen zehn Jahren entwickelt? ,

Eine gesonderte Ausweisung der über BIMSCH registrierten Anlagen an den gewerblichen Emissionen in Oberhausen ist nicht vorhanden. Die städtische CO₂-Bilanz weist für den Sektor Industrie konstante Emissionen von ca. 400.000 t/a CO₂ in den letzten zehn Jahren aus.

6.10 Das Projekt „Innovation-City“ hat in Osterfeld eine starke Nachfrage erfahren. Welche CO₂-Effekte werden seitens der Verwaltung von diesem Projekt erwartet? Sieht die Verwaltung die Möglichkeit, dieses Projekt kurzfristig auch auf andere Stadtteile auszuweiten?

Die zu erwartende Einsparung bei vollständiger Umsetzung des Projektes liegt bei ca. 2.100 t/a, was einer Verbrauchsreduktion von ca. 7 % entspricht. Eine Ausweitung für ein Quartier in Alstaden ist in 2020 geplant. Weitere Stadtteile bzw. Quartiere können bei entsprechender Personaldecke ebenfalls nach und nach in die Konzepterstellung miteinbezogen werden.

7. Klimaanpassung

7.1 Die Stadt Oberhausen hat sich verpflichtet, 15 % der versiegelten Flächen innerhalb von 15 Jahren vom Kanalnetz abzukoppeln. Wie viel Prozent sind bisher erreicht?

Gemäß Mitteilung der Emschergenossenschaft sind im Oberhausener Verbandsgebiet bisher ca. 8,5 % abgekoppelt worden.

Bereits mit der Vorlage – M/14/4241-01 in der Sitzung des Umweltausschusses vom 10.09.2009 hatte die Verwaltung dahingehend berichtet, dass aus ihrer Sicht eine Abkopplung von 15 % aus dem Bestand befestigter und überbauter Flächen innerhalb von 15 Jahren nicht erreichbar sei. Dies sei nur in Kombination mit einer zukünftig vom Abwasser getrennten Ableitung verschiedener Bachläufe (u. a. Nassenkampgraben, Handbach, Alsbach, Reinersbach und Elpenbach) darstellbar. Im Zuge des Umbaus des Emschersystems wird die Abkopplung

dieser Bäche in den nächsten Jahren erfolgen, somit wird auch das Abkopplungsziel von 15 % erreicht werden können.

Anhand der für die jährliche Entwässerungsgebührenkalkulation zugrunde liegenden Zahlen wird aber auch deutlich, dass insgesamt für das Oberhausener Stadtgebiet über den Zeitraum der letzten ca. 15 Jahre ein Zuwachs bei den an die Kanalisation angeschlossenen befestigten und bebauten Flächen zu verzeichnen ist.

7.2 Was tut die Verwaltung, um den Versiegelungsgrad im Bestand weiter zu verringern und bei Neuplanungen so gering wie möglich zu halten?

Bei neuen Bebauungsplänen wird die Möglichkeit der vom Schmutzwasser getrennten Ableitung von Regenwasser geprüft und im Rahmen der technischen Möglichkeiten festgesetzt. Auf Nachfrage hin werden Grundstückseigentümer zu Abkopplungsmöglichkeiten und der Möglichkeit die Entwässerungsgebühren zu halbieren informiert.

Sofern bei Neuplanungen die Festlegungen für den Standort sowie für Art und Maß der Nutzung für ein Vorhaben schon erfolgt sind, können im Bebauungsplan oftmals lediglich Festsetzungen zum Ausgleich oder zur Minderung der Versiegelung getroffen werden (z. B. für die Gestaltung von Stellplätzen, Garagenzufahrten, Gartengestaltung, Gebäudebegrünung). Dies sind beispielsweise folgende textliche Festsetzungen:

- *Die nicht überbauten Flächen dürfen nicht in einer die Wasserdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernden Weise befestigt werden und sind mit Anpflanzungen aus Gehölzen, Stauden und Gräsern zu begrünen und dauerhaft zu erhalten.*
- *Stellplätze, Zufahrten zu Garagen und Hauszugangswege sind mit versickerungsfähigem Ober- und Unterbaumaterial zu belegen.*
- *Stellplatzanlagen sind mit mindestens einem Laubbaum pro 6 Stellplätze zu überstellen. Die Bäume sind zu pflegen und dauerhaft zu erhalten.*
- *Dachflächen der baulichen Anlagen mit einer Neigung von bis zu 5° (oftmals nur solche von Garagen und Carports) sind extensiv mit angepasster Gras- und Staudenvegetation (z.B. Moos-Sedum-Begrünungen, Sedum-Moos-Kraut-Begrünungen, Sedum-Gras-Kraut-Begrünungen) zu begrünen.*
- *Alle Fassaden-, Wand- und/oder Mauerflächen der baulichen Anlagen sind mit Rank-Schling- oder Kletterpflanzen zu begrünen. Fassadenflächen deren Fensteranteil höher als 30 % ist, sind von der Verpflichtung zur Begrünung ausgenommen.*
Die Durchgrünung eines Planbereiches mit Bäumen sowie der Erhalt der vorhandenen Gehölze sollen sich positiv auf das Mikroklima auswirken, indem sie zu einer Abmilderung der Temperaturextreme beitragen. Ein geringer Versiegelungsgrad und umfangreiche Begrünungsmaßnahmen sollen für Abkühlung an zukünftig vermehrt zu erwartenden Hitzetagen sorgen.

Eine Versickerung des Niederschlagswassers vor Ort wird immer geprüft, ist aber insbesondere bei vorhandenen Bodenbelastungen oder hoch anstehendem Grundwasser oft nicht zu realisieren. Ein oberirdischer Rückhalt mit möglichen

Abkühlungseffekten wird ebenfalls immer geprüft, ist aber oftmals wegen des zusätzlichen Flächenbedarfes nicht umsetzbar.

Zusätzlich zu den o. g. Maßnahmen wäre eine Ableitung des Niederschlagswassers im Trennsystem mit anschließender Einleitung in ein Gewässer erforderlich, um die negativen Auswirkungen der Versiegelung zu mindern. Dies wird regelmäßig geprüft und kann - wenn umsetzbar - auch im Bebauungsplan festgesetzt werden. Da ein entsprechender Beschluss des Rates, langfristig generell auf ein Trennsystem umzustellen noch nicht vorliegt, erfolgt dies zurzeit nur auf freiwilliger Basis. Im Bebauungsplan 746 Jägerstr./Dachsstr. (Sargfabrik Mellis) wird die Entwässerung mittels Trennsystem auf freiwilliger Basis vereinbart. Im VEP 25 Biefangstraße war das nicht durchsetzbar.

Die Möglichkeiten zur Verringerung des Versiegelungsgrades im Bestand sind für die Verwaltung deutlich geringer.

Bei Bebauungsplänen im Bestand werden im Verfahren die „Arbeitshilfe für die Wassersensibilität in Bebauungsplänen“ und die Fließweegeanalyse Oberhausen zwar ebenfalls berücksichtigt, die Belange der Schutzgüter geprüft und ggf. die o. g. Festsetzungen getroffen. Allerdings können sie erst dann eine Wirkung entfalten, wenn hier genehmigungsbedürftige Vorhaben (Baugenehmigungen bzw. Nutzungsänderungen) beantragt werden. Im Rahmen von Bauanträgen gem. § 30 BauGB kann immer nur Bezug genommen werden auf die Festsetzungen des jeweils geltenden rechtskräftigen Bebauungsplans. Ältere Pläne beinhalten i. d. R. keine entsprechenden Festsetzungen, so dass für die Festlegung derartiger Nebenbestimmungen die Rechtsgrundlage fehlt. Sofern kein Bebauungsplan existiert und die Zulässigkeit eines Bauvorhabens innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile gem. § 34 BauGB zu beurteilen ist, hat die Verwaltung aufgrund der fehlenden Rechtsgrundlage ebenfalls keine Möglichkeit entsprechende Auflagen zu machen.

Um zumindest für Stellplatzanlagen eine Rechtsgrundlage für Nebenbestimmungen zu Begrünungsmaßnahmen zu schaffen, erarbeitet die Verwaltung derzeit einen Entwurf für eine Stellplatzsatzung, die je 6 Stellplätze die Pflanzung eines Baums mit einer unbefestigten Baumscheibe von mindestens 6 m² Größe und 12 m³ durchwurzelbaren Bodens verpflichtend vorsehen soll.

7.3 Die bisher im Stadtgebiet aufgetretenen Starkregenereignisse haben zu Schäden an Gebäuden und an Sachwerten geführt. Was tut die Verwaltung, damit diese Schäden in Zukunft vermieden bzw. abgemildert werden?

Im Rahmen von hydraulischen Berechnungen wird die Leistungsfähigkeit des städtischen Kanalnetzes entsprechend den technischen Regeln regelmäßig geprüft und in Generalentwässerungsplänen (GEP) dokumentiert. Die darin vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen werden nach und nach umgesetzt, um den Entwässerungskomfort wesentlich zu erhöhen. Als Beispiel hierzu kann das im Bau befindliche Retentionsbecken an der Hasenstraße mit einem Speichervolumen von etwa 1.500 m³ zum Abbau von Abflussspitzen genannt werden. Ein weiteres Beispiel sind die Retentionsmulden, die zum Schutz vor Überflutung in der Tirpitzstraße am Reinersbach geplant sind. Hierzu gehört auch die Bewirtschaftung der Retentionskanäle, die parallel zum Reinersbach angelegt worden sind. Zurzeit wird eine Steuerungsstrategie zur optimalen Nutzung dieser Retentionsräume entwickelt. Die Ergebnisse dieser Optimierung liegen bald vor

und können ab 2020 umgesetzt werden. Zurzeit münden die meisten Gewässer im Stadtgebiet in die städtische Kanalisation. Der Handbach wird demnächst vom Mischwasserkanal in der Weseler Straße abgekoppelt. Für den Elpenbach und den Reinersbach liegen zur Abkopplung Entwürfe vor. Durch die Trennung der städtischen Gewässer von der Kanalisation ist mit einer Entspannung der hydraulischen Situation im Kanalnetz zu rechnen.

In 2020 wird zudem ein Teilkonzept „Anpassung an den Klimawandel“ erstellt, welches auf die Gefahrenlagen des Klimawandels eingeht und Gegenmaßnahmen darlegen wird.

7.4 Gibt es bereits Überlegungen/ Planungen für Notwasserwege und Retentionsflächen zur Zwischenspeicherung bei Starkregenereignissen?

Es wird auf die Antwort zu 7.3 verwiesen. Bei der hier dargestellten Berechnung der Kanalnetze wird ermittelt, aus welchen Schächten Wasseraustritte bei Starkregenereignissen vorkommen (können). Die in den Generalentwässerungsplänen vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen bestehen neben der Aufweitung von Kanaldurchmessern auch in der Anpassung von Geländehöhen zur schadlosen Ableitung der Wasseraustritte auf freie Flächen.

7.5 Neben den Starkregenereignissen hat eine extreme Hitze die letzten beiden Sommer geprägt. Welche Maßnahmen sind in Vorbereitung, damit für die Bevölkerung diese Hitze gemildert wird (zum Beispiel Wasserflächen in der Stadt)?

Im Rahmen der Zukunftsinitiative „Wasser in der Stadt von morgen“ sollen über die Emschergenossenschaft mit Fördermitteln des Landes Projekte entwickelt werden, die sowohl dem wasserwirtschaftlichen Abkopplungsgedanken, als auch dem Aspekt der Anpassung an klimatische Veränderungen Rechnung tragen sollen. Die Verwaltung befasst sich derzeit intensiv damit, die wasserwirtschaftlichen Planungen der Emschergenossenschaft und der Wirtschaftsbetriebe Oberhausen zur Abkopplung des Elpenbaches und des Reinersbaches für klimaanpassungs- und gestaltungsbezogene Maßnahmen in der Sterkrader Innenstadt zu nutzen.

Gleichzeitig sind z. B. im Grünstrukturentwicklungskonzept Alt Oberhausen zahlreiche Maßnahmen dafür vorgesehen; diese sollen ebenfalls auf Umsetzung im Rahmen der oben angesprochenen Landesförderung geprüft werden.

8. Personalentwicklung / Beratung

8.1 Wie viele Beschäftigte wurden in den letzten fünf Jahren eingestellt oder umgesetzt, die sich mit dem Thema Energie/Klima- und Umweltschutz beschäftigen?

In den letzten fünf Jahren wurden insgesamt 14 Beschäftigte eingestellt bzw. umgesetzt, die sich mit dem Thema Energie/Klima- und Umweltschutz beschäftigen. Davon wurden 10 Beschäftigte auf ruhestandsbedingt freigewordene Planstellen eingestellt.

8.2 Wie viele dieser Stellen wurden neu geschaffen und wie viele dieser Stellen wurden bzw. werden durch Fördermittel refinanziert?

Es wurden vier Stellen (1 Stelle Luftreinhalteplanung, 2 Stellen für Klimaschutzmanager*innen und 1 auf zunächst fünf Jahre befristete Stelle für den Innovation City RollOut) neu geschaffen. Von den 10 ruhestandsbedingten Nachbesetzungen werden zwei Stellen über den Gebührenhaushalt finanziert und eine Stelle über den Kommunalausgleich im Rahmen der Kommunalisierung von Aufgaben im Umweltschutz refinanziert. Von den neu geschaffenen Stellen werden bis Ende 2021 die Stellen der Klimaschutzmanager*innen durch eine Bundesförderung weitestgehend refinanziert.

8.3 Bei wie vielen der geförderten Stellen hat man die Beschäftigten nicht übernommen?

Da es sich bei den Klimaschutzmanager*innenstellen zunächst um befristete Stellen handelte, haben beide Stelleninhaber*innen ihr Arbeitsverhältnis vorzeitig gekündigt. Durch Ratsbeschluss wurden die zwei Planstellen „Klimaschutzmanager*innen“ entfristet und werden in Kürze neu besetzt.

8.4 Welche Beratungsangebote für das Themenfeld Energieeinsparung/Umwelt- und Klimaschutz gibt es für Bürgerinnen und Bürger?

Zurzeit können die Bürgerinnen und Bürger die kostenlose Energieberatung der Verbraucherzentrale im Technischen Rathaus in Sterkrade nutzen. Darüber hinaus sind die Klimaschutzmanager*innen der Stadt Oberhausen jederzeit Ansprechpartner zu Fragen rund um den Klimaschutz. Eine Beratung wird auch von der EVO angeboten.

8.5 Wie wird die Energieberatung für Privathaushalte der Stadt Oberhausen angenommen?

Siehe anhängte Zwischenbilanz Energie2020.

**8.6 Wie viele Personen nehmen das Angebot pro Monat wahr und wie hat sich die Resonanz im Laufe des bestehenden Angebots entwickelt?
Verbraucherzentrale**

Siehe anhängte Zwischenbilanz Energie2020.

**8.7 Welche Maßnahmen wurden konkret nach der Beratung umgesetzt?
Verbraucherzentrale**

Die konkret umgesetzten Maßnahmen in absoluten Zahlen in Oberhausen können nicht erfasst werden. Siehe auch Punkt 8.8

8.8 Wurden die Beratungen evaluiert, etwa bezüglich der Effizienz bzw. Kundenzufriedenheit oder ähnlicher Kriterien? Wie sehen diese Resultate aus? Verbraucherzentrale

Das Beratungsprodukt "Beratung zur Energetischen Modernisierung zu Hause" wurde NRW-weit durch das Ifeu-Institut 2016 evaluiert.

Evaluiert wurde die Zufriedenheit mit der Beratung und die die Beratungseffekte (Umsetzung von Maßnahmen, Energie- und CO2-Einsparung). Die Evaluation ist angehängt.

8.9 Welche Beratungsmöglichkeiten existieren derzeit in Oberhausen für Unternehmen in Bezug auf klimabedingte Fragestellungen?

Zurzeit keine. Das Kooperationsprojekt Ökoprofit soll im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes in 2020 neu aufgelegt werden.

8.10 Zwischen der Stadt Oberhausen und dem Umweltzentrum des Handwerks und weiteren Dritten wurde eine Mobilitätspartnerschaft geschlossen. Was ist seitdem geschehen, welche konkreten Maßnahmen sind bisher durchgeführt oder initiiert worden?

In dem Jahr seit Bestehung der Mobilitätspartnerschaft sind die Unternehmen in dem Themenfeld Elektromobilität - mit den Schwerpunkten E-Autos und zugehörige Ladeinfrastruktur sowie Elektrolastenträder - durch persönliche Beratung, Information und Workshops, sowie durch eine Bus-Tour mit Best-Practice Beispielen begleitet worden. Um möglichst viele Unternehmen, Betriebe und Händler zu erreichen, wurden die Adressaten über die Verteiler der IHK, Handwerkskammer und der Kreishandwerkerschaft erweitert. Weiterreichende Aktionen sind auch für 2020 geplant.

Der Klimawandel ist die größte Herausforderung unserer Zeit

Private Haushalte können einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die CO₂-Emissionen in Deutschland signifikant zu verringern. Sie sind ein relevanter Faktor im Spannungsfeld von Energieerzeugung, Produktion von Waren und Dienstleistungen sowie Verkehr.

Ziel der zeitgemäßen Energieberatung der Verbraucherzentrale ist es, private Haushalte bei der Energiewende zu unterstützen, zur Umsetzung energetischer Sanierungsmaßnahmen zu motivieren und bei allen Fragen rund um die Energiewende zu begleiten.

Informationen über Lösungen und positive Nebeneffekte hinsichtlich Klima, Kosten und Komfort sind erforderlich, um das Potenzial der Um- oder Nachrüstung von Gebäuden voll ausschöpfen zu können. Primär gilt es weiterhin die Sanierungsrate im Bestand durch Überzeugungsarbeit und anbieterneutrale Information für mehr Energieeffizienz im privaten Haushalt zu erhöhen.

Aber auch an anderen Stellen ist Handeln gefragt: Durch die bei der Wahl des Wohnortes, dem damit verursachten Verkehrsaufwand der Pendler und auch bei der bedarfsgerechten Einschätzung der erforderlichen Wohnfläche und dem damit einhergehenden Heiz- und Stromverbrauch, können Verbraucherinnen und Verbraucher ihren CO₂-Ausstoß beeinflussen. Ebenso entscheidend ist die Wahl der individuell passenden Bauweise: Vom alleinstehenden Einfamilienhaus über ein Reihenheim bis hin zu einer Wohnung im Mehrfamilienhaus - diese Entscheidungen werden meist langfristig getroffen und müssen daher wohl überlegt und geplant sein.

Dazu kommt, dass sich bereits jetzt die Rollen privater Haushalte am Energiemarkt verändert haben. Waren sie bisher ausschließlich als Konsumenten auf dem Energiemarkt vertreten, geraten sie zunehmend auch als Anbieter von selbst erzeugtem Strom in den Blickpunkt. Sie werden zu „Prosumer-Haushalten“ und haben hier einen entsprechenden Beratungsbedarf als „Stakeholder“. Sie tragen zunehmend zur Stabilität und Flexibilität des Energiemarktes bei und müssen daher bei der Entwicklung der Energiewende gehört und mitgenommen werden. Waren diese Verbraucherinnen und Verbraucher vor wenigen Jahren noch Pioniere, werden sie zukünftig eine feste Größe bilden, die langfristig als Akteur im Energiemarkt auftreten wird.

Diese nicht nur am Gebäudebestand, sondern auch an neuen, zukunftsfähigen Konzepten und Bedürfnissen orientierte Energieberatung trägt nicht nur der rasanten Entwicklung, auch unter Aspekten der Digitalisierung, Rechnung. Sie ist ebenso in der Lage, kommunale Herausforderungen zu erkennen und als vertrauensvoller Partner zu bewältigen.

Das Energieberatungsangebot der Verbraucherzentrale setzt dort an, wo Menschen leben, arbeiten, lernen und miteinander zu kommunizieren, in den Gemeinden, Städten und Kreisen unseres Landes NRW.

Ein Team von Experten in der Geschäftsstelle und der Vorort festangestellte Energieberatung verfügen über das notwendige Expertenwissen um den

Verbraucher / Bürger kompetent auf dem Weg zur Energiewende in Oberhausen zu begleiten..

Unsere Qualitätsstandards - das zeichnet uns aus:

Energieberatung und Vernetzungstätigkeit der Berater/-innen vor Ort basieren auf den Prinzipien Unabhängigkeit, hohe fachliche Kompetenz, Kundennähe sowie Entwicklung individueller Lösungen und Nachhaltigkeit.

Die erfahrenen Energie-Experten der Verbraucherzentrale zeichnen sich durch hohe Qualifikation aus (Architekten, Ingenieure oder vergleichbare Studienabschlüsse). Regelmäßige Fortbildungen trainieren neben fachinhaltlichen Themen auch methodische Fähigkeiten der Beratung. Sie betrachten das Gebäude ganzheitlich aus anbieterneutraler Sicht. Auf Basis der Hausbegehung und der vorliegenden Daten entwickelte Modernisierungsempfehlungen beinhalten individuelle Maßnahmenpakete, die sich an den Wünschen und finanziellen Möglichkeiten der Verbraucher/innen orientieren.

Die Verbraucherzentrale NRW genießt bei Verbraucher/-innen aufgrund ihrer Anbieter-neutralität und hohen fachlichen Kompetenz eine große Glaubwürdigkeit. Mit ihrer kompetenten Beratung liefert die Verbraucherzentrale Orientierung und Entscheidungshilfe für Verbraucher/-innen in Energiefragen. Dadurch kommt eine hohe Umsetzungsbereitschaft zustande, die mit privaten Aufträgen für die lokale Wirtschaft verbunden ist, insbesondere für das Handwerk.

Die Finanzierung

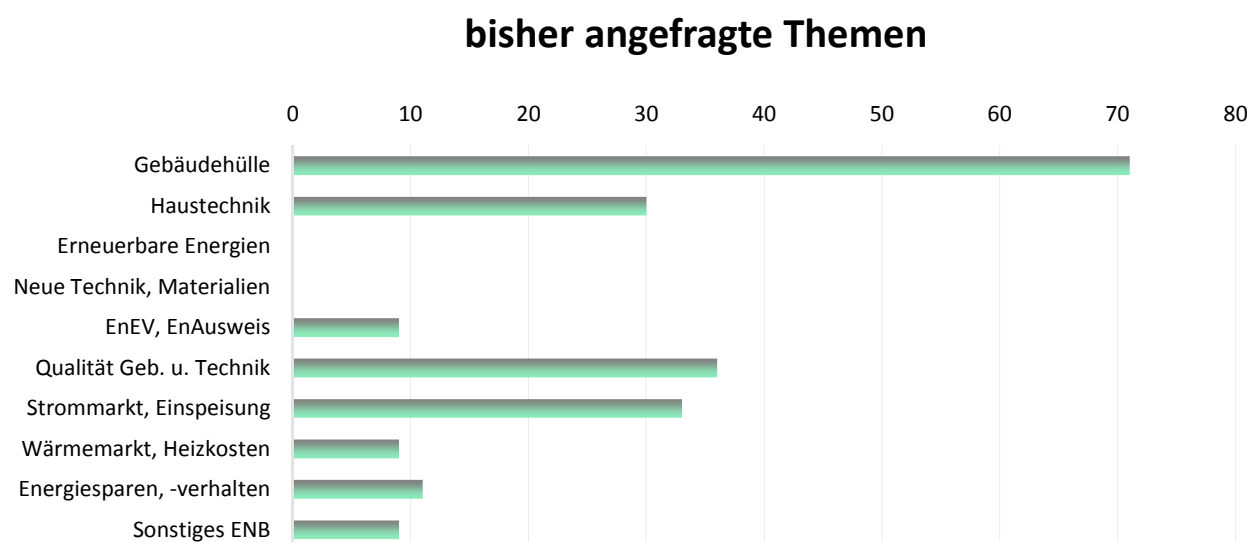
Die kalkulatorischen Kosten einer Energieberatungsstelle betrugen rund 135.000 € pro Jahr (Personal-, Sach- und Gemeinkosten). Durch Landes- und EU-Mittel ist davon ein Betrag bis zu 71.600 €, durch Entgelte von Ratsuchenden bis zu 5.900 € gedeckt. Die Stadt hat sich also mit pauschal 57.500 € pro Jahr an der Finanzierung beteiligt.

Das Land NRW und die EU tragen weitere Kosten der ergänzenden Honorarenergieberatung, der zentralen Aufgaben in der Geschäftsstelle sowie die Kosten für ein zentral gesteuertes Campaigning zur Bewerbung der Energieberatung und Sensibilisierung der Verbraucher/-innen für das Energiesparen. Damit erhält die Stadt eine sehr leistungsfähige Energieberatung, zu der sie kalkulatorisch nur rund 42 % beitragen muss, während die Zusatzleistungen vollständig von dritter Seite finanziert werden.

Zwischenbericht / Zahlen Jan- Sept. 2019:

		2018	9/2019
Anfragen von Ratsuchenden zu Energiethemen gesamt		416	325
davon	Anfragen per Telefon, per Email und persönlich in der Energiesprechstunde im technischen Rathaus und in der Beratungsstelle der Verbraucherzentrale	337	251
davon	Beratung bei den Ratsuchenden zu Hause	79	74
davon	Beratung zur energetischen Modernisierung	19	18
	Beratung zu Solarstrom	9	25
	Beratung zu Feuchte und Schimmel	12	3
	Basis-Check (Strom- und Wärmeverbrauch)	24	26
	Heizungs-Check	5	2
	Solarwärme- Checks	10	
Veranstaltungskontakte		643	383
davon	Einsätze des Bildungsteams in Schulen	5	6
	Workshops (Energiesparworkshop für Geflüchtete; Sanierungsworkshop für Frauen; Solarworkshop für Kinder)	4	2
	Vorträge	5	5
	Infostände	10	11

Anfragethemen in 2019: Januar bis September



Sondererfassung in 2019: **77 Anfragen zu Fördermitteln**

Kontaktwege in 2019: Januar bis September (telefonisch, schriftlich, persönlich)

Anfragen nach Kontaktweg im Monatsverlauf

