



Ratsherrn
Sven Hermens

sven.hermens@web.de

Bottrop, 11.11.2021

Ihre Anfrage vom 06.10.2021 betr. „Bilanz nach 2 Jahren Klimanotstand in Bottrop“

Sehr geehrter Herr Hermens,

zu Ihrer o.g. Anfrage kann ich Ihnen nachfolgende Antworten und Informationen geben:

Frage 1 a): Welche Maßnahmen und Vorhaben sind seit dem Beschluss zum Klimanotstand neu zustande kommen?

Die Gründachstrategie der Stadt Bottrop wurde 2019 beschlossen, wonach bei Neu- und Umbau von Gebäuden in Teilen der Innenstadt und in anderen von Überwärmung bedrohten Bereichen ein Gründach vorzusehen, wenn dies technisch möglich ist. Konkret umgesetzt wurden Gründächer z. B. bei nahezu allen OGS-Neubaumaßnahmen der Stadt Bottrop. Aktuell werden entsprechende Festsetzungen in die laufenden Bauleitplanverfahren aufgenommen.

Gemäß Ratsbeschluss wurde ein Nachhaltigkeits-Check für Entscheidungsvorlagen der Stadt Bottrop eingeführt (siehe Beschlussvorlage 2020/0071).

Der im Jahr 2020 vorgelegte „Aktionsplan Klimaoffensive“ beinhaltet zahlreiche aktuelle Maßnahmen der Stadt Bottrop zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung für die Jahre 2020 bis 2022 (siehe Beschlussvorlage 2020/0102).

Gemäß Ratsbeschluss vom November 2020 wurde ein Dienstleistungsvertrag mit der InnovationCity Management GmbH zur Einleitung eines neuen Prozesses zum klimagerechten Stadtumbau in der Gesamtstadt Bottrop nach dem Vorbild und unter dem bewährten Label der „InnovationCity“ abgeschlossen (Beschlussvorlage 2020/0499).

Im Juni 2021 wurden dem Rat zur klimagerechten Quartiersentwicklung in den Stadtteilen Fuhlenbrock und Vonderort zum einen ein Integriertes Energetisches Quar-

tierskonzept (Beschlussvorlage 2021/0173) und zum anderen ein Integriertes Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (Beschlussvorlage 2021/0180) vorgelegt, die in den kommenden Jahren mit Hilfe von Fördermitteln des Bundes und des Landes umgesetzt werden.

In den Jahren 2020/2021 wurden die Ergebnisse von Klimaaanalyse und Starkregenanalyse im Rahmen eines gesamtstädtischen Maßnahmenkonzepts zur Klimafolgenanpassung miteinander verschnitten. Das Maßnahmenkonzept identifiziert Räume mit hoher Sensitivität gegenüber den Klimafolgen Hitze und Starkregen, die gleichzeitig außerdem über ein hohes Maßnahmenumsetzungspotential verfügen. Der entstandene Maßnahmenkatalog wird sukzessive implementiert.

Für mehr Lärmschutz, Verkehrssicherheit und Klimaschutz wurden gemäß dem von Rat beschlossenen Lärmaktionsplan der 3. Stufe (Beschlussvorlage 2020/0207) mehr als 25 Straßen(abschnitte) mit Geschwindigkeitsbegrenzungen belegt. Die Geschwindigkeitsreduzierungen sind dem Plan zu entnehmen, der im Internet für jede Person frei zugänglich ist. ([https://www.bottrop.de/wohnen-umwelt-verkehr/umwelt/Umgebungslaerm.php#L-C3A4rmaktionsplan der 3- Stufe - Fertigstellung und Umsetzung](https://www.bottrop.de/wohnen-umwelt-verkehr/umwelt/Umgebungslaerm.php#L-C3A4rmaktionsplan%20der%203-%20Stufe%20-%20Fertigstellung%20und%20Umsetzung))

Im August 2021 startete die „Begrünungsoffensive Bottrop“. Bestandteil der Offensive sind verschiedenartige Begrünungsmaßnahmen in Bottrop, wie Gebäudebegrünungen und naturbasierte Lösungen im städtischen Raum. Die damit zusammenhängende Bezuschussung von Dach- und Fassadenbegrünungen für Bürger*innen und Gewerbetreibende ist erfolgreich angelaufen.

Frage 1 b): Wurden Vorgänge aufgrund des Klimanotstandes abgeändert, neu aufgeworfen oder gar gestoppt?

Es erfolgte eine Weiterführung und Erweiterung der bereits bestehenden Solaroffensive: Zusätzlich zu der seit 2019 bestehenden Solaroffensive wurden im Jahr 2021 erstmalig 40 Stecker-Solargeräte von der Stadt Bottrop gefördert. Klassische Dachanlagen wurden bisher insgesamt mehr als 160 Stück gefördert.

Frage 2 a): Wie viel Geld hat die Stadt Bottrop in Folge des Beschlusses für Maßnahmen gegen den Klimanotstand ausgegeben bzw. angedacht?

Seit dem Beschluss zum Klimanotstand sind unter anderem die folgenden kommunalen Mittel für Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung aufgewendet worden. Diese Liste nicht nicht abschließend, da sich bei komplexeren Vorhaben, die Aufwendungen für die zuvor genannten Maßnahmen nicht eindeutig isolieren lassen.

- jährliche Aufwendungen für Dienstleistungen der InnovationCity Management GmbH im Auftrag der Stadt Bottrop (Projektmanagement, Energieberatung, Quartiersmanagement u.a.)
 - Auszahlungen in 2019: **ca. 370.000 Euro**
 - Auszahlungen in 2020: **ca. 234.000 Euro** (aufgrund von Corona

konnten die verschiedenen Angebote des Quartiersmanagements wie bspw. die Energieberatung nur sehr eingeschränkt stattfinden)

- Auszahlungen an Private für Maßnahmen zur energetischen Gebäudemodernisierung (FRL 11.1) sowie zur Begrünung und Entsiegelung (FRL 11.2) seit dem Beschluss zum Klimanotstand
 - Auszahlungen FRL 11.1 seit dem 02.07.2019: **ca. 1.208.000 Euro**
 - Auszahlungen FRL 11.2 seit dem 02.07.2019: **ca. 1.048.000 Euro**
- Erstellung eines energetischen Quartierskonzepts sowie eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für das Gebiet Fuhlenbrock/Vonderort (Rollout InnovationCity): **ca. 148.000 Euro**
- Solaroffensive
 - Auszahlungen im Jahr 2019: **ca. 31.400 Euro**
 - Auszahlungen im Jahr 2020: **ca. 30.000 Euro**
 - Auszahlungen im Jahr 2021: **ca. 34.000 Euro** (noch nicht alles ausgezahlt)
- Zusatzkosten für Gründächer auf Schulgebäuden: **ca. 205.000 Euro** in 2020 und 2021
 - Diese Zusatzkosten wurden sowohl beim Neubau als auch bei Dachsanierungen ausgegeben. Die Kosten sind allerdings nicht in einer Position im Haushalt zu finden, sondern sind veranschlagt bei den jeweiligen Projekten (bspw. Neubau OGS Droste-Hülshoff-Schule) oder in der allgemeinen Bauunterhaltung (bei Sanierungen).
- Kosten für fahrradfreundlichen Umbau von Kreuzungen (überwiegend im Bereich der L 631): **ca. 1.300.000 Euro** zwischen dem 15.09.2020 und dem 14.10.2021

Frage 2 b): Durch welche Anpassungen im Haushaltsentwurf für 2022 machen sich der Klimanotstand und die entsprechenden Gegenmaßnahmen bemerkbar?

Für das Jahr 2022 sind unter anderem die folgenden Haushaltsansätze vorgesehen:

Die „Begrünungsoffensive Bottrop“ (BeBo) bietet insgesamt **250.000 Euro** Fördergeld für Gebäudebegrünung privater und gewerblicher Eigentümer*innen. Das übergeordnete Ziel ist die Verringerung der Vulnerabilität gegenüber den Klimawirkungen Hitze und Starkregen. Zudem sollen die bereits in der Vergangenheit erfolgreich sensibilisierten Bürger*innen der Stadt Bottrop durch finanzielle Anreize weiter dazu angeregt werden, eigene Begrünungsmaßnahmen umzusetzen. Die Begrünung von Dachflächen und Fassaden gehört zu den klassischen No-Regret-Klimaanpassungsmaßnahmen (Kleinklimaverbesserung, Regenwasserrückhalt, Verbesserung des thermischen Komforts von Innenräumen), da sie gleichzeitig eine Vielzahl weiterer positiver Nebeneffekte mit sich bringt (Beitrag zur Biodiversität, Schutz des Gebäudes, Energieeinsparung, Verbesserung der Luftqualität, optische Aufwertung, etc.).

Im Zuge der Ausweitung des InnovationCity-Prozesses auf weitere Stadtgebiete, soll es ab dem Jahr 2022 für Fuhlenbrock/Vonderort eine Förderrichtlinie zur energiestischen Gebäudemodernisierung (FRL 11.1) geben. Hierfür wurden im Haushalt **80.000 Euro pro Jahr** eingestellt.

Darüber hinaus wurde auch eine Förderrichtlinie für private Maßnahmen zur Entsiegelung und Begrünung (FRL 11.2) für das Gebiet Fuhlenbrock/Vonderort erstellt, die hauptsächlich durch Städtebaufördermittel finanziert wird. Bisher wurden für die Jahre 2023 und 2024 **100.000 Euro pro Jahr** beim Land NRW beantragt, die zu 80% vom Land gefördert werden. Eine Implementierung der Förderrichtlinie soll ab 2023 erfolgen.

Die Solaroffensive wird auch im Jahr 2022 mit insgesamt **35.000 Euro** fortgeführt.

Für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sind insgesamt **500.000 Euro** angemeldet.

Weitere Mittel sind den Ansätzen für größere Bauprojekte mit enthalten, lassen sich aber nicht ohne weiteres isolieren. Dazu zählen z. B. Dachbegrünungen bei öffentlichen Gebäuden, Radverkehrsinfrastruktur bei Straßenbaumaßnahmen sowie energetische Modernisierungen in Zuge von Sanierungen von Schulgebäude (inbes. Janusz-Korczak-Gesamtschule).

Frage 3 a): Wie viele Vorlagen mit einer negativen Punktzahl für „ökologisches Bottrop“ im Nachhaltigkeits-Check sind seither dennoch positiv von den zuständigen Gremien beschlossen worden?

Seit der Einführung des Nachhaltigkeits-Checks gab es zwei Vorlagen, die eine negative Punktzahl für „ökologisches Bottrop“ aufwiesen (Beschlussvorlage 2021/0061 sowie Beschlussvorlage 2021/0083), die von den zuständigen Gremien positiv entschieden wurden.

Frage 3 b): Nach welchen Kriterien wählt die Verwaltung aus, ob für eine Beschlussvorlage ein Nachhaltigkeits-Check angefertigt wird?

Nachhaltigkeits-Checks werden grundsätzlich für alle Beschlussvorlagen erstellt. Für einige Beschlussvorlagen ist dies jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht zweckmäßig.

- Bei mehrstufigen Beschlussverfahren werden Nachhaltigkeits-Checks für die Ausgangsbeschlüsse (z.B. Grundsatzbeschluss, Projektbeschluss) erstellt. Für Folgebeschlüsse muss demnach kein Nachhaltigkeits-Check mehr ausgefüllt werden. Der Nachhaltigkeits-Check zum Ausgangsbeschluss ist als Anlage nachrichtlich erneut beizufügen.

- Für Beschlüsse mit städtebaulichen Begründungen werden Nachhaltigkeits-Checks im Rahmen der jeweiligen Aufstellungsbeschlüsse erstellt. Hierunter fallen allgemei-

ne und besondere städtebauliche Planungen, z.B. Flächennutzungsplan und Bebauungspläne. Für Beschlüsse im weiteren Verfahren, Ergänzungs- und Änderungsbeschlüsse muss kein weiterer Nachhaltigkeits-Check ausgefüllt werden, da in den städtebaulichen Begründungen eine umfassende Beurteilung enthalten ist.

- Für folgende Beschlussvorlagen wird aus verschiedenen Gründen kein Nachhaltigkeits-Check erstellt:

- a) Beschlüsse über Vergaben, da es sich um gebundene Entscheidungen handelt und die Abwägung der Dimensionen im Vorfeld stattfand,
- b) Beschlüsse zum Grundstücksverkehr (An- und Verkauf, Erbbaurecht), denen ein Bebauungsplan oder ein Fachbeschluss zugrunde liegen, da bei den zugrundeliegenden Entscheidungen der Nachhaltigkeits-Check durchgeführt wurde,
- c) Personalvorlagen,
- d) mündliche Berichte, Kenntnisnahmen und Sachstandsberichte, da mit Berichten nichts beschlossen wird,
- e) Bekanntgaben von Dringlichkeitsentscheidungen, da die nachträgliche Bekanntgabe keinen Entscheidungsspielraum mehr zulässt,
- f) finanzwirtschaftliche Beschlüsse und Beschlüsse im Rahmen des Beteiligungsmanagements,
- g) Vorlagen zu sonstigen Satzungen, Ortsrecht und Gremienbesetzungen.

Frage 4): Blieben der Stadt Bottrop im Falle von Regenmengen in Höhe von ~200L/m² (wie jüngst unweit von hier geschehen) andere Schutzmöglichkeiten abseits einer Evakuierung?

Bei außergewöhnlichen bis extremen Regenfällen (ab Stufe 7 des Starkregenindex nach Schmitt 2015) ist die Gefahren- und Katastrophenabwehr (also auch die Evakuierung von vulnerablen Bevölkerungsgruppen oder Stadtgebieten) einziges noch ausschöpfbares Mittel zur Reduzierung der Starkregenschäden. Bis zu dieser Gefahrenstufe greifen Entwässerungssysteme inkl. privater Rückstausicherungen in Gebäuden, die temporäre Retention innerhalb von Verkehrs- und Freiflächen sowie der gezielte private und öffentliche Objektschutz. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen ist bei extremen Starkregen jedoch ausgeschöpft.

Grundsätzlich sind Abwasserbeseitigungspflichtige nicht dazu verpflichtet, die Kanalisation für extreme Niederschlagsereignisse (Wiederkehrzeit > 50 Jahre) auszubauen. Es ist allgemein anerkannt, dass die alleinige Vergrößerung unterirdischer Ableitungskapazitäten und zentraler Rückhalteanlagen aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht zielführend ist (DWA-M 119, Abschnitt 6.3).

Eine Station des LANUV in Hagen verzeichnete mehr als 241 l/m² Niederschlag innerhalb von 22 Stunden. Gemäß Starkregenindex (Schmitt 2015) gilt das Ereignis damit zu einem extrem seltenen Starkregenereignis mit einem Wiederkehrintervall [a] > 100 Jahre, das heißt ein solches Ereignis tritt statistisch gesehen seltener als

ein Mal alle 100 Jahre auf. Neben den enormen Regenmengen bei gleichzeitig gesättigten Böden führten in den vom jüngsten Starkregen betroffenen Gebieten außerdem die orographischen Gegebenheiten zu einer Potenzierung der Schadenswirkung. Diese sind in Bottrop zwar nicht vorzufinden, jedoch müssten bei einem vergleichbar intensiven Starkregenereignis auch hier Maßnahmen zur Katastrophenvorsorge getroffen werden.

An der Emscher hat der hohe Ausbaugrad des Hochwasserschutzes nach Angaben von Emschergenossenschaft und Lippeverband (EGLV) beim Extrem-Hochwasser im Juli geholfen, die Situation zu bewältigen. Allerdings wäre es – bei gleichen Regenmengen wie bspw. in Hagen – auch im EGLV-Gebiet zu erheblichen Schäden gekommen (siehe dazu auch: <https://www.zfk.de/wasser-abwasser/wasser/juli-hochwasser-eglv-zieht-konsequenzen>).

Frage 5): Wie viele Menschen sterben jährlich in Bottrop durch die Auswirkungen des menschengemachten Klimawandels (z.B. durch Hitzschläge)? Bitte die Entwicklung der letzten 10 Jahre angeben. Falls keine derartigen Zahlen erhoben werden, warum nicht?

Wie viele Menschen jährlich in Bottrop durch die Auswirkungen des menschengemachten Klimawandels sterben, ist durch das Gesundheitsamt Bottrop nicht beantwortbar. Derartige Daten liegen nicht vor.

Eine gesonderte Erfassung und statistische Auswertung der Todesursachen durch die Unteren Gesundheitsbehörden ist nicht vorgesehen. Die Feststellung des Todes, der Todesart und der Todesursache wird durch die behandelnden Ärzte durchgeführt und in den Todesbescheinigungen dokumentiert. Diese Todesbescheinigungen werden letztlich durch die Landesbehörden (in NRW: IT.NRW) erfasst, statistisch ausgewertet und die Ergebnisse an das Statistische Bundesamt weitergeleitet.

Todesursachenstatistiken sind per Internet frei zugänglich:

auf Landesebene:

<https://www.it.nrw/statistik/gesellschaft-und-staat/gesundheit/todesursachen>

auf Bundesebene:

<https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Gesundheit/Todesursachen/inhalt.html>

Frage 6 a): Ist der geplante Ausbau der A52 ein als klimaschädlich zu bezeichnendes Vorhaben?

Ob der Umbau der B 224 zur A52 klimaschädlich ist, kann von hier nicht eindeutig und abschließend beurteilt werden.

Folgende Hinweise aus dem Planfeststellungsverfahren können hierzu jedoch gegeben werden, insbesondere aus dem UVP-Bericht vom 20.08.2019 zum Thema Luft und Klima (S. 25):

Beschreibung der Auswirkungen

Der Erhöhung der Schadstoffmenge im Planungsraum durch die Schaffung zusätzlichen Verkehrsraumes und durch die zu erwartende allgemeine Verkehrssteigerung steht eine Verminderung der Schadstoffe durch den mit dem Bau der A 52 erreichten gleichmäßigeren Verkehrsablauf sowie den steigenden Anteil an schadstoffarmen Kraftfahrzeugen gegenüber.

Für den Planfall sind an der nächstgelegenen Bebauung zur geplanten A 52 in diesem Abschnitt überwiegend Verringerungen der Schadstoffimmissionen prognostiziert, dabei sind keine Konflikte mit den Beurteilungswerten der 39. BImSchV zu erwarten.

Beeinträchtigungen der lufthygienischen und klimatischen Ausgleichsfunktionen entstehen durch den Verlust von Vegetationsstrukturen, insbesondere Gehölzen, so insbesondere im hochbedeutsamen Welheimer Wald.

Bewertung der Auswirkungen

Die Umsetzung der Planung ist aus lufthygienischer Sicht nicht mit neuen Konflikten und einer Verschlechterung der lufthygienischen Situation verbunden, es ergibt sich sogar eine leichte Verbesserung.

Negativ aus lufthygienischer und klimatischer Sicht ist der Verlust von Vegetationsstrukturen zu bewerten.

Frage 6 b): Wodurch begründet der Verwaltungsvorstand seine weiterhin zustimmende Haltung zum Ausbau trotz des festgestellten Klimanotstandes?

Die Zustimmung zum Bau der Autobahn ist nicht durch den Verwaltungsvorstand erfolgt, sondern durch Beschlüsse in den zuständigen politischen Gremien der Stadt. Sie wurde mehrfach bestätigt, zuletzt am 16.06.2020 (somit nach der Resolution zum Klimanotstand) durch den Ausschuss für Stadtplanung und Umweltschutz.

Folgende Argumente sprechen für den Bau der Autobahn:

Verbesserung der Verkehrsabwicklung

Die B 224 weist bereits heute eine autobahnähnliche Belastung auf. Diese wird aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung auch ohne Autobahnausbau noch deutlich ansteigen. Der Bau der A 52 trägt aus Sicht der Verwaltung zur besseren und sicheren Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs bei. Durch den Wegfall der vorhandenen Ampeln wird der Verkehr flüssiger fließen als heute. Diese Verstetigung wird positive Auswirkungen auf die Lärm- und Abgassituation haben.

Lärmschutz für die Anwohner*innen

Die Stadt Bottrop hat sich viele Jahre bei Land und Bund um Lärmschutzmaßnahmen entlang der heutigen B 224 bemüht, um die angrenzenden Wohnsiedlungen zu schützen. Es hat sich jedoch gezeigt, dass im Rahmen des (freiwilligen) Lärmsanierungsprogramms des Bundes diese Maßnahmen nicht umzusetzen sind. Für den Neubau einer Autobahn gelten jedoch andere rechtliche Regelungen (Verpflichtung

statt Freiwilligkeit) und niedrigere Grenzwerte (Vorsorgewerte statt Sanierungswerte). Deshalb ist im Rahmen des Baus der A 52 die Schaffung umfangreicher Lärmschutzanlagen für die Gartenstadt Welheim, die Siedlung In Boymannsheide und den Bereich Kraneburgstraße/Walter-Spindler-Straße zwingend erforderlich und nur über diesen Weg zu erreichen. Die Grenzwerte für allgemeine Wohngebiete liegen in der Lärmsanierung weit über denen der Lärmvorsorge. Ein so umfangreicher Schutz, wie derzeit im Rahmen des Autobahnneubaus geplant, ist im Rahmen der Lärmsanierung nicht annähernd zu erreichen.

Verkehrsberuhigung auf heute belasteten Straßenabschnitten

Darüber hinaus werden durch notwendige Abbindungen auch angebaute städtische Straßen von möglichen flankierenden Maßnahmen profitieren. Es ergeben sich z. B. Voraussetzungen zur Beruhigung heute belasteter Abschnitte (z. B. In der Welheimer Mark und Horster Straße östlich der B 224).

Leistungsfähige Erschließung neuer Gewerbegebiete, u.a. Freiheit Emscher

Die mit dem Autobahnbau verbundenen Ersatzanbindungen ermöglichen erst die Erschließung der geplanten Gewerbegebiete In der Welheimer Mark und Kraneburger Feld. So werden z. B. die Höhenbegrenzung und die enge Kurve im Bereich Am Kämpchen/Haverkamp beseitigt und mit der autobahnparallelen Planstraße eine leistungsfähige Anbindungsmöglichkeit geschaffen.

Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit vorhandener Gewerbebetriebe

Funktionierende und störungsfreie Verkehrswege sind für Betriebe von existenzieller Bedeutung. Im Einzugsbereich der Autobahn liegen z. B. das Logistikzentrum der Firma Tengemann, das Möbelzentrum Ostermann, das Alpincenter, das Gewerbegebiet Arenberg Fortsetzung und der Gladbecker Gewerbepark Brauck. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur durch den Neubau der A 52 hat regionale Wirkung und stärkt die wirtschaftliche Position des Emscher-Lippe-Raumes.

Frage 7 a): Sie führen wiederholt auf, Bottrop sei ein „Vorreiter“ beim Klimaschutz. Zur Charakterisierung eines Vorreiters gehört allerdings, früher am Ziel zu sein als diejenigen, die es nachahmen sollen. In Anbetracht der Erkenntnis, dass die gesamte Bundesrepublik Deutschland bis spätestens Ende der 2030er Jahre – besser noch deutlich früher – CO₂-neutral sein müsste, um noch auf 2°C Erderwärmung begrenzen zu können (vgl. auch den Vortrag des Wuppertal-Institutes zum Abschlussbericht Innovation City im Ausschuss für Stadtplanung und Umweltschutz), auf welches zeitliche Ziel der Klimaneutralität arbeitet die Stadt Bottrop hin?

Der Bericht des Weltklimarates IPCC zeigt ganz klar, dass die aktuell (auf nationaler Ebene) formulierten Ziele als nationaler Beitrag für eine dauerhaft gute Lebensqualität nicht ausreichen.

Wir müssen also jetzt die Weichen stellen und alle möglichen und notwendigen Maßnahmen anstoßen, um vor dem Jahr 2035 die energiebedingten Treibhausgasemissionen möglichst nah an die "Netto-Null" zu bringen.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Rat der Stadt Bottrop bereits Ende 2020 eindeutig dazu bekannt, den erfolgreichen Prozess zum klimagerechten Stadtumbau nach dem Vorbild der InnovationCity schrittweise auf die weiteren Stadtteile auszurollen. Die Verwaltung hat auf dieser Basis einen "Aktionsplan Klimaoffensive" mit zahlreichen kurzfristigen Maßnahmen für die Jahre 2020 bis 2022 vorgelegt und setzt diesen um.

Wie bei der Präsentation der InnovationCity-Abschlussbilanz im Juni 2021 durch Oberbürgermeister Tischler angekündigt, hat sich innerhalb der Verwaltung hinaus eine Arbeitsgruppe gebildet, die eine wirksame Zielsetzung für die "Klimastadt Bottrop" erarbeitet. Diese Ergebnisse sollen in die Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes münden, das im Jahr 2011 für die gesamte Stadt vorgelegt und vom Rat beschlossen wurde.

Frage 7 b): Wenn es dazu keine Zielsetzung gibt, warum nicht und auf welches Datum liefere die Stadt dann nach aktuellem Stand der geplanten Maßnahmen hinaus?

Bei der Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes werden unterschiedliche Szenarien betrachtet. Im Zuge der diesbezüglichen Beratung kann dann eine Festlegung erfolgen.

Frage 8 a): Im Gebiet des LWL sind deutlich über zwei Drittel der Nadelbäume erkrankt oder ähnlich beschädigt/gefährdet. Wie verhält sich der Anteil der gesunden/erkrankten Bäume im Bottroper Stadtgebiet?

Im Stadtgebiet Bottrop finden wir so gut wie kein Nadelholz in städtischen Waldungen. Grundsätzlich leiden insbesondere Fichten unter der massiven Trockenheit der letzten Jahre und dem daraus resultierenden Borkenkäferbefall.

Frage 8 b): Lässt sich eine Diskrepanz zwischen heimischen und nicht-heimischen Arten feststellen?

Durch den deutlichen Temperaturanstieg der letzten Jahre, in Verbindung mit einer enormen Wasserknappheit, erfahren die Bäume einen massiven Wasserstress, der sie empfänglich für unterschiedliche Schädlinge macht. Dies betrifft sowohl heimische, als auch nicht heimische Gehölze (in gleichem Maße).

Künftig muss, sowohl bei der Waldbewirtschaftung als auch bei Baumpflanzungen im Straßen- und Grünbereich darauf geachtet werden, dass Gehölze verwendet werden, die mit höheren Temperaturen und Wasserknappheit besser zurecht kommen. Dazu zählen u. a. Bäume, die bis dato vorwiegend im Mittelmeerraum anzutreffen sind.

Zudem wird insbesondere beim Straßenbau größeres Augenmerk auf größere Baumscheiben mit internen Bewässerungssystemen (Baumrigolen) gelegt werden.

Frage 9): Welche Vorbereitungsmaßnahmen trifft die Stadt Bottrop in Bezug auf 7-fach häufigere Hitzewellen und 3-fach häufigere Überflutungen, Dürren und Ernteverluste im Vergleich zu 1960?

Bereits seit 2016 befasst sich das Sachgebiet „Klimagerechtigkeit“ des Fachbereichs Umwelt und Grün explizit mit allen Belangen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung für Bottrop und die Region, um sich auf prognostizierte Klimaveränderungen vorzubereiten und Klimaveränderungen abzumildern. Zur täglichen Arbeit zählen die Erstellung, Aktualisierung und Berücksichtigung von wissenschaftlichen Analysegrundlagen (z. B. Klimaanalyse, Starkregenanalyse, Einzelgutachten), die Erstellung und Umsetzung von Maßnahmenkonzepten sowie die Vertretung der Schutzgüter Klima und Luft im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung. Zudem kooperiert das Sachgebiet mit regionalen Universitäten und Hochschulen anlässlich verschiedener Forschungs- und Einzelprojekte in den Schwerpunktbereichen Klimaschutz und Klimaanpassung.

Zu den Arbeiten des Sachgebiets gehört außerdem die Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung von Bürger*innen in Bezug auf Klimaschutz- und Anpassungsmaßnahmen. Unter anderem leistet das Sachgebiet Beratungsarbeit für Bürger*innen zu den Themen Gebäudebegrünung und Regenwassermanagement oder initiiert öffentlichkeitswirksame Aktionen wie das Mitmachfest oder die Wanderbäume. Zudem wurden die Förderprogramme „Solaroffensive“ und „Begrünungsoffensive“ vom Sachgebiet initiiert und werden dort abgewickelt.

Derzeit werden beim Fachbereich Tiefbau die Generalentwässerungspläne für die verschiedenen Einzugsgebiete sukzessive überarbeitet. In diesen wird die Belastungssituation in der Kanalisation für den Bestandszustand und für den Prognosezustand berechnet. Darauf aufbauend werden hydraulische Engpässe ermittelt und in einer Sanierungsplanung überplant. Ziel ist ein Kanalnetz, das den geltenden Regelwerken entspricht. Die geltenden Regelwerke für das Kanalnetz beziehen sich allerdings auf Regenereignisse mit einer Wiederkehrzeit von 1 Mal in 20 Jahren (Wohngebiete) oder maximal 1 Mal in 50 Jahren (z.B. Unterführungen). Für extreme Starkregenereignisse kann die Kanalisation nicht ausgelegt werden. Für diese sind Notwasserwege zu planen. Allerdings lassen sich bei diesen extremen Ereignissen Schäden nicht vollständig verhindern.

An der Holtfortstraße wurde z.B. ein Notwasserweg im Jahr 2016 gebaut, nachdem es dort nach dem Bau des emschergerossenschaftlichen Sammlers immer wieder zu Überflutungen gekommen war.

Ihre Anfrage und dieses Antwortschreiben werde ich den Vorsitzenden der Fraktionen und den anderen Sprechern der Ratsgruppen zur Kenntnis geben.

Mit freundlichen Grüßen

