

Niederschrift

über die **Sitzung des Ausschusses für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz**
am Donnerstag, 07.03.2024, im Sitzungssaal im einsA

- öffentlicher Teil -

Teilgenommen haben:

als Vorsitzender

Schreiber, Tim B90/Grüne

als 1. stellv. Vorsitzender

Hülk, Berthold B90/Grüne

als 2. stellv. Vorsitzende

Volkhardt, Lotte B90/Grüne

als Stadtverordnete

Daldrup, Werner	CDU
Dumlupinar, Yeliz	SPD
Hericks, Dietmar	CDU
Hölscher, Felix	CDU
Kuhmann, Michael	CDU
Kwiatkowski, Martin	SPD
Rathke, Detlev	B90/Grüne
Schulze Mönking, Stephan, Dr.	CDU
Stegemann, Klaus	Die Linke (fraktionslos)
Wohlgemuth, Christian	FDP

als sachkundige Bürgerinnen und Bürger

Fischer, Matthias, Dr.	SPD
Heßling, Bernhard	CDU
Hoehr, Oskar	FDP
Kuhlmann, Josef	CDU
Mensmann, Ludger	SPD
Scheipers, Andreas	CDU

als beratendes Mitglied

Kolpatzik, Christiane

Interessengemeinschaft Menschen mit Behinderungen
und chronischen Erkrankungen

als stellv. Stadtverordnete

Christensen, Marcel

CDU

Vertretung für Herrn Ludwig Hetrodt

Göckener, Klaus

CDU

Vertretung für Herrn Andreas Schotte

Kirschneit, Alfons

SPD

Vertretung für Frau Meike Hiller

Wäsker, Klemens

CDU

Vertretung für Herrn Manuel Große Brintrup

als stellv. sachkundiger Bürger

Kersting, Hans-Georg

CDU

Vertretung für Frau Mechhild Beine

vom Verwaltungsvorstand

Hövekamp, Carsten

Bürgermeister

Mönter, Markus

Beigeordneter Stadt-

baurat

Röder, Christian

Kämmerer

als Schriftführerin

Spinne, Selina

Stadt Dülmen

als stellv. Schriftführer

Zellhorn, Nils

Stadt Dülmen

sonstiger Vertreter zu TOP 1

Pröpper, Ralf

RP Schalltechnik

Es fehlten entschuldigt:

als Stadtverordnete

Hetrodt, Ludwig

CDU

Vertretung durch Herrn Marcel Christensen

Hiller, Meike

SPD

Vertretung durch Herrn Alfons Kirschneit

als sachkundige Bürgerinnen und Bürger

Beine, Mechthild

CDU

Vertretung durch Herrn Hans-Georg Kersting

Große Brintrup, Manuel

CDU

Vertretung durch Herrn Klemens Wäsker

Schotte, Andreas

CDU

Vertretung durch Herrn Klaus Göckener

Beginn der Sitzung:

17:15 Uhr

Ende der Sitzung:

18:22 Uhr

Tagesordnung:

1.	Lärmaktionsplanung Stufe 4 gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie hier: Entwurf Lärmaktionsplan Stufe 4 und Sachstandsbericht	061/2024 UA
2.	Beratung über den Entwurf des Budgetbuchs 2024; hier: Budget Koordinierung Umwelt- und Klimaschutz	005/2024 UA
3.	Sachstandsbericht zur Wärmeplanung	006/2024 UA
4.	Sachstandsbericht Erstellung eines Konzeptes für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in der Stadt Dülmen	062/2024 UA
5.	E-Lastenradsharing in Dülmen	063/2024 UA
6.	Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden und des Bürgermeisters	
7.	Anfragen von Ausschussmitgliedern	

Vor Eintritt in die Tagesordnung stellt der Vorsitzende, Herr Schreiber, die ordnungsgemäße Einberufung sowie die Beschlussfähigkeit des Ausschusses für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz fest.

Zu Punkt 1 (061/2024)	Lärmaktionsplanung Stufe 4 gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie hier: Entwurf Lärmaktionsplan Stufe 4 und Sachstandsbericht
----------------------------------	--

Herr Pröpper vom Unternehmen RP Schalltechnik berichtet zum Sachstand der Lärmkartierung. Danach steht er den Ausschussmitgliedern für Fragen und Anregungen zur Verfügung.

AV Schreiber erkundigt sich, wie die in dem Vortrag genannten Schwellenwerte von 70 und 60 db zusammenhängen. Herr Pröpper äußert hierzu, dass es sich um Tag- und Nachtwerte handelt. Diese Grenzwerte sind demnach separat zu betrachten. Weiterhin möchte AV Schreiber wissen, ob die 3-db-Regelung durch jeweils einzelne Maßnahmen erreicht werden muss oder auch gebündelte Maßnahmen zusammen ausreichen, um den Wert von 3db zu erreichen. Zunächst erläutert Herr Pröpper hierzu, dass die Regel zwar im Gesetz mit 3 db verankert sei, Gerichte jedoch entschieden haben, dass bereits bei einem Wert von 2,1 db aufzurunden ist auf 3 db. Zudem ist eine Prüfung jeder einzelnen Maßnahme vorzunehmen und in Fällen, in denen eine sehr hohe Lärmbelastung vorherrscht und eine deutliche Reduzierung gewünscht ist, ist dann eine Anwendung von mehreren Maßnahmen geboten. Dies kann auch so erfolgen, dass zunächst eine Maßnahme durchgeführt wird und die Auswirkungen dieser vor Anwendung einer weiteren Maßnahme geprüft und bewertet wird. Grundsätzlich sollte dabei die Einzelmaßnahme dann mindestens den Wert von 2,1 db erreichen.

AM Volkhardt stellt eine Rückfrage zu den möglichen Reduzierungen der Lärmbelästigung aufgrund der Anwendung einer höheren Geschwindigkeitsbegrenzung. Durch die Mitgliedschaft bei der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“ ist bekannt, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht bei allen Straßen zulässig umgesetzt werden kann. Daher stelle sich

die Frage, ob durch die Lärmschutzrichtlinie dieses Verbot der Anwendung von Geschwindigkeitsbegrenzungen bei den betreffenden Straßen ausgehebelt würde. Stadtbaurat Mönter gibt hierzu zu Bedenken, dass die jeweilige Maßnahme sinnvoll und erforderlich sein muss. Hierbei sei eben der Schwellenwert von 3 db zu beachten und nur, wenn entsprechend der Sanierungsbedarf sich in diesem Bereich bewege, könne man auch an Gemeindestraßen Maßnahmen vornehmen.

AM Dr. Fischer bedankt sich für die Ausführungen zur Lärmaktionsplanung und möchte wissen, welche zeitlichen Mittlungen sich hinter den errechneten db-Werten verbergen. Wenn ein Pkw an einem Haus vorbeifährt steigt der Lärmpegel in einem kurzen Zeitrahmen an bis das Fahrzeug vorbeigefahren ist, sodass zunächst unklar sei, ob hier ein Spitzenwert für die Mittelung verwendet wird oder welche Werte genau für die Berechnung herangezogen werden. Des Weiteren gibt es Straßen, die häufiger von Pkws genutzt werden als andere, sodass sich auch hier die Frage stelle, wie dies in die Berechnung mit einbezogen wird. Herr Pröpper äußert hierzu, dass die Berechnung auf einem Mittelungspegel über einen Zeitraum von 8 Stunden beruht, demnach alle Fahrzeuge, die innerhalb dieses Zeitraumes an der Verkehrszählstelle vorbeifahren, berücksichtigt werden. Der Gesetzgeber hat aufgrund unterschiedlicher Straßennutzungen vorgegeben, dass eine Mitteilung über die gesamte Stelle und über die gesamte Zeit am Tag über 16 Stunden und in der Nacht über 8 Stunden vorzunehmen ist. Der von der EU als Indikator angenommene 24 Stunden-Wert ist dabei zu vernachlässigen, denn der Nachtwert sei für Dülmen repräsentativer. Die bedeutet, dass die Spitzenwerte bei der Berechnung nicht berücksichtigt werden. AM Dr. Fischer äußert hierzu, dass durch die Mittelung jede hohe Lärmbelastung auf relativ kleine db-Zahlen runtergebrochen werde, aber bemerkt auch, dass seine Frage diesbezüglich unzureichend beantwortet werden könne und gibt sich daher mit den Ausführungen von Herrn Pröpper zufrieden.

Mit Bezugnahme auf Folie 9 des Vortrages möchte AM Wohlgemuth anmerken, dass eine Reduzierung des Verkehrs von 20.000 Fahrzeugen auf 10.000 sich in der Praxis sehr schwierig gestaltet und der reduzierte Verkehr auf andere Strecken dann umgeleitet werden müsse. Weiterhin führt er aus, dass der höchste Lärmpegel in den Wohngebieten um eine Autobahn herum zu verzeichnen ist, wobei nicht nur unmittelbare Anwohner hiervon betroffen sind, sondern je nach Windlage auch im Innenstadtbereich der Lärm deutlich wahrzunehmen ist. In der Berechnung werden lediglich Höchstgeschwindigkeiten von 130 km/h erfasst, wobei auf den Autobahnen nicht selten Geschwindigkeiten von bis zu 180 km/h erreicht werden. Auch Lkws fahren heute nicht nur 80 km/h, sondern durchaus auch 96 km/h. So stelle sich hier die Frage, wie sich eine Reduzierung von 180 km/h auf 130 km/h auf die Geräuscheinparungen auswirken würde. Hierzu äußert AM Wohlgemuth weiterhin das Anliegen, ob eine Absenkung der Geschwindigkeit in den Nachtstunden auf der Autobahn nicht sinnvoll wäre. Herr Pröpper merkt hierzu an, dass die Reduzierung der Fahrzeuge lediglich als ein Beispiel dafür zu verstehen sei, wie der Richtwert von 3 db zu erreichen wäre. Weiterhin seine alle Geschwindigkeiten auf der Autobahn berechnet mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h, weil dies vom Gesetzgeber als Richtwert vorgegeben wurde. Bei den Lkws wurde jedoch die Richtgeschwindigkeit bereits per Gesetz von 80 auf 90 km/h für Autobahnen angehoben, auf Land- und Bundesstraßen wird jedoch weiter der Richtwert von 80 km/h angenommen.

AM Wohlgemuth findet diese Art der Geschwindigkeitsannahme sehr unbefriedigend, da die Vielzahl an Fahrzeugen, die deutlich höhere Geschwindigkeiten fahren, nicht erfasst werden. Dazu äußert er die Frage, wodurch die Lautstärke bei Fahrzeugen entstehen würde. Zum einen seien hier drei wesentliche Faktoren zu nennen, nämlich erstens die Geschwindigkeit, zweitens die Asphaltnutzung durch die Reifen und drittens Motoren- bzw. Windgeräusche. Daher ist zu klären, in welcher Relation diese drei Faktoren zueinanderstehen bzw. in der Berechnung gewichtet sind. Herr Pröpper erläutert hierzu, dass bei der Erstellung der Formel die Lärmgeräusche miteinbezogen sind, sodass beispielsweise bei einer Rollgeschwindigkeit von 40 oder 50 km/h die Windgeräusche maßgeblich sind. Das einzelne Fahrverhalten werde aber nicht durch die Formel abgebildet. Dies sei eine Ordnungswidrigkeit, die nicht in dem Planverfahren mit einbezogen werden dürfe. Hierzu gibt AM Wohlgemuth zu

Bedenken, dass ein Autofahrer keine Ordnungswidrigkeit begehe, wenn er auf der Autobahn 200 km/hm fahren würde, wenn dort kein Tempolimit festgelegt sei. Somit teile er die Ziele der Lärmaktionsplanung, finde aber, dass es sich hier um ein äußerst theoretisches Konstrukt handle und zeigt Zweifel an, ob eine echte Einsparung der Lärmemission erreicht werden könne. Herr Pröpper führt hierzu an, dass es sich bei der Lärmaktionsplanung um ein Managementsystem handle, welches bei der Findung von Lärm-Hotspots helfen soll. Es soll eine Indikation für weitere Prüfungen schaffen.

AM Hölscher bedankt sich für den Vortrag über die Lärmaktionsplanung, gibt jedoch auch an, dass es ein sehr theoretisches Verfahren zur Ermittlung sei. Zudem möchte er wissen, ob die Kommune Mitspracherecht bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen hätte oder ob lediglich der zuständige Straßenbaulastträger die Auswahl der Maßnahmen träge. Zusätzlich stelle sich ihm die Frage, ob neben all der theoretischen Berechnung auch noch einzelne tatsächliche Messungen vorgenommen würden, die dann eventuell das unterschiedliche Fahrverhalten oder auch unterschiedliche Asphaltbeschaffenheiten berücksichtigen würden. Hierzu führt Herr Pröpper aus, dass generell keine Geräuschmessungen, sondern nur Berechnungen stattfinden. Lediglich die einzelne Maßnahme müsse durch eine aktuelle Verkehrsmessung geprüft werden. Die derzeitigen Zahlen seien nur eine Indikation, um den Lärmaktionsplan fortzuschreiben. Jede konkrete Maßnahme würde dann durch eine gezielte Messung, eine aktuelle Berechnung und Beachtung verkehrsrechtlicher Vorgaben sattelfest gemacht werden müssen. Eine schlüssige Prognose könne daher vorher nicht abgegeben werden.

AM Kwiatkowski führt aus, dass durch die Bürger sehr viel mehr Anregungen vorgebracht wurden, als in der Planung berücksichtigt wurde. Daher stelle sich die Frage, welche zusätzlichen Möglichkeiten die von Lärm belasteten Bürger haben, um etwas an ihrer derzeitigen Situation zu ändern. Außerdem sei noch mal das Augenmerk auf die Bahnstrecke zu legen, die fünf Bahnübergänge zählt und für erhebliche Lärmbelastung für Anwohner sorgt. Stadtbaurat Mönter führt hierzu an, dass man zwischen individuellen Einzelfällen und der Lärmaktionsplanung differenzieren müsse. Es gäbe hierbei zum Beispiel gesundheitliche Aspekte für den Einzelnen zu beachten, wo eine Lärmsenkung unter bestimmten normierten Schwellenwerten vorzunehmen wäre. Dies könnte beispielsweise eine Sanierung der Fenster sein, wo der Verursacher des Lärms wie Straße, Bahn und Gewerbe in Anspruch genommen werden könne. Diese Vorgänge werden aber nicht durch die Lärmaktionsplanung abgedeckt, da die Schwellen im Einzelnen zu gering seien. Dennoch werden die jeweiligen Eingaben genau geprüft und ggfs. würden entsprechende Stellen über die Umsetzung erforderlicher Maßnahmen informiert werden. Das Managementsystem allgemein sei lediglich zur Schaffung eines Überblicks zu verstehen und Herr Stadtbaurat Mönter sei zunächst zurückhaltend dabei, was an tatsächlichen Maßnahmen schließlich vorzunehmen und an die Baulasträger heranzuführen sei. Bei Lärmbelästigung durch Schienenverkehr ist jedoch das Eisenbahnbundesamt zuständig und wird sich entsprechend zu den Ergebnissen der Lärmaktionsplanung äußern müssen. Auch hier müssen bei individuellen Betroffenen die Grenzwerte einzeln geprüft werden, wobei diese aber selber tätig werden müssten, eine Prüfung anzuregen. Alles andere ist bei einer Verkehrsbelastung von 3 Millionen Pkw im Jahr nicht umsetzbar.

AM Hülk schließt sich den Ausführungen der Vorredner an und gibt zu bedenken, dass viele Problematiken vermieden würden, wenn ein generelles Tempolimit auf Autobahnen eingeführt werden würde. Unter Berücksichtigung einer quantitativen Betroffenheit des einzelnen Anwohners stelle sich die Frage, ab wann überhaupt ein Anspruch auf Errichtung einer Lärmschutzwand oder Einführen eines Tempolimits bestünde. Herr Pröpper weist darauf hin, dass es für einzelne Häuser eine Richtlinie vom Land NRW gibt, sodass hier die Lärmaktionsplanung nicht zuständig ist. Die Maßnahmen an Häusern an der Autobahn und den Bundesstraßen werden in der Einzelsanierungsplanung behandelt. Bei mehreren nah beieinanderliegenden Häusern würde entsprechend eine Lärmschutzwand errichtet und bei einzelnen betreffenden Gebäuden gibt es passiven Lärmschutz unter Berücksichtigung einer Kosten- und Nutzungsrechnung. AM Hülk möchte hierzu noch wissen, ob es einen festen Rahmen für die einzelnen Fälle gäbe oder ob nach individueller Betrachtung entschieden würde. Darauf-

hin zeigt Herr Propper auf, dass sich jeder Eigentümer an die Autobahn GmbH wenden und kann seinen Fall prüfen lassen. Die Initiative muss jedoch vom Eigentümer selbst ausgehen. Die Lärmaktionsplanung selbst ist ein Informationsinstrument für jeden Bürger.

AM Hoeher bezieht sich auf die Folie zur Wirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und möchte wissen, ob bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit von 130 km/h auf 80 km/h die angezeigten db-Werte zwischen einer Reduzierung von 130 km/h auf 100 km/h in Höhe von 1,3 db und von 100 km/h auf 80 km/h in Höhe von 1,9 auf einen Reduzierungswert von 3,5 db addiert werden könnten. Eine einfache Addierung sei grundsätzlich nicht möglich, so Propper. Es müsse immer eine einzelne Berechnung durchgeführt werden, aber der Wert würde dennoch ungefähr bei dem addierten Wert in der Nähe liegen.

Die Einführung von lärmarmen Straßenbelag ist unter anderem eine Maßnahme zur Lärmreduzierung, so AM Gökener. Hierbei stelle sich die Frage, wie hoch sich die Kosten dieses „Flüsterasphalts“ belaufen und wenn diese identisch zum bisherigen normalen Asphalt wären, ob es nicht sinnvoll wäre generell nur lärmarmen Asphalt zu verwenden. Hierzu führt Herr Propper aus, dass der Unterbau grundsätzlich gleichbleibe, jedoch sei der lärmarme Asphalt grob poriger, sodass sich hier mehr und häufiger Gummiabrieb von den Reifen ablagern wird, wodurch die Reinigung der Asphaltfläche öfter durchgeführt werden müsse und die durchschnittliche Lebensdauer von 15 – 20 Jahren auf eine Lebensdauer von 10 – 12 Jahren verkürzt würde. Insgesamt ist der „Flüsterasphalt“ in etwa 20 – 30 % teurer als herkömmlicher Straßenbelag.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen

Ja 23 Nein 0 Enthaltung 0

Beschluss:

- 1) Herr Propper vom Unternehmen RP Schalltechnik aus Osnabrück wird zum Sachstand der Lärmkartierung in Dülmen gehört.
- 2) Der Bericht wurde zur Kenntnis genommen.

**Zu Punkt 2
(005/2024)**

**Beratung über den Entwurf des Budgetbuchs 2024;
hier: Budget Koordinierung Umwelt- und Klimaschutz**

AV Schreiber erläutert, dass am 04.03.2024 ein Zusatzantrag der Fraktionen CDU, Bündnis90/Grüne eingereicht wurde. Er bittet zunächst die entsprechenden Fraktionen hierzu Stellung zu nehmen.

Daraufhin ergreift AM Hölcher das Wort und führt aus, dass sich die Fraktion bzgl. des Haushaltes Gedanken gemacht habe und die Verwaltung dazu anregen möchte, zu prüfen, ob Fördermittel aus der Förderrichtlinie „Natürlicher Klimaschutz“ genutzt werden können und dadurch die Verringerung des Defizits im Budget eventuell zu ermöglichen. AM Volkhardt ergänzt hierzu, dass sich die Inanspruchnahme der Förderrichtlinie positiv auf den Haushalt auswirken kann, weil zum Beispiel der Personaleinsatz oder auch die Pflege der angepflanzten Bäume über einen Zeitraum von 3 Jahren gefördert werden kann. Zudem wird keine Mindesthöhe vorgegeben, sodass auch geringere Beträge beantragt werden können. Auch ist es kombinierbar mit bereits bestehenden Maßnahmen

AM Wohlgemuth spricht sich grundsätzlich für solche Anträge aus, hinterfragt jedoch auch die Notwendigkeit dieser, da doch fraglich ist, ob die Stadtverwaltung die Hinweise auf solche Fördermaßnahmen nötig hat und nicht selbst prüft, welche Förderangebote vorliegen.

Bürgermeister Hövekamp äußert hierzu, dass durch eine eigene Fördermittelstelle vorliegende Neuerungen in diesem Bereich prüft. Jedoch gäbe es insgesamt bis zu 4.000 Förderprogramme und es sei nicht auszuschließen, dass einem etwas untergehen könne. Aus diesem Grund sei die Verwaltung sehr dankbar für die Hinweise durch die Politik.

AM Dr. Fischer fragt noch einmal konkret nach, ob der Verwaltung vor Antragsstellung das Förderprogramm bekannt war. Dies wird durch Bürgermeister Hövekamp bejaht. Dadurch stelle sich AM Dr. Fischer die Frage, ob der Antrag dann überhaupt notwendig wäre. Hierzu führt AM Hölscher aus, dass der Antrag durchaus sinnvoll sei, wenn die im Haushalt abgebildeten Maßnahmen noch nicht unter den Aspekten der Inanspruchnahme dieses Förderprogrammes geprüft worden sind. Wenn die Prüfung schon stattgefunden hat, ist der Antrag nicht notwendig.

Bisher seien noch keine Maßnahmen identifiziert, so Stadtbaurat Mönter, die nach dem Programm beantragt worden wären. Die Prüfung sei aber auch noch nicht abgeschlossen. AV Schreiber ergänzt hierzu, dass der Antrag einen Hinweis auf die haushaltswirksamen Komponenten des Förderprogramms geben soll.

Hierzu fragt AM Dr. Fischer, ob durch den Antrag die Chance geschaffen werden soll, den Haushalt durch Fördermittel zu entlasten oder ob er dazu dienen soll, Spielräume für weitere Umsetzungen zu schaffen. Durch Einbringung von Fördermitteln verringert sich das Defizit, so Bürgermeister Hövekamp. Es wäre nicht dazu gedacht, neue Maßnahmen umzusetzen, sondern es würde geprüft, ob bereits geplante Maßnahmen gefördert werden könnten.

Nachdem AV Schreiber zur Abstimmung des Antrages aufgefordert hat, äußert AM Kwiatkowski seinen Unmut darüber, dass der Antrag viel zu kurzfristig zur Prüfung vorgelegt worden sei, um eine schnelle Entscheidung am heutigen Tage zu erwirken, aber aufgrund der positiven Auswirkungen des Antrages möchte er auf eine Sitzungsunterbrechung in diesem Fall verzichten.

Bürgermeister Hövekamp äußert hierzu, dass der Antrag schon am Montag verschickt worden wäre und zur inhaltlichen Prüfung vorgelegen hätte.

Dies wird durch AM Hölscher bestätigt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig angenommen

Ja 23 Nein 0 Enthaltung 0

Beschluss:

1. die vorliegende Produktstruktur einschließlich der in den Produktdefinitionen enthaltenen allgemeinen Ziele sowie die besonderen Zielsetzungen des Budgets Umwelt- und Klimaschutz. Die Verwaltung wird beauftragt, Möglichkeiten zu prüfen, Mittel aus der aktuellen Förderrichtlinie „Natürlicher Klimaschutz in Kommunen“ (KfW 444) zu nutzen. Insbesondere ist die Auswirkung auf den Haushalt von Belang, sowie die Frage, ob eine Beantragung nach Vorliegen des HSK sinnvoller ist.
2. den im Entwurf für das Budget Koordination Umwelt- und Klimaschutz vorgesehenen Finanzrahmen im Teilergebnisplan mit einem Fehlbedarf von -486.231,00 Euro und im Teilfinanzplan mit einem Fehlbedarf von -491.716,00 Euro in das endgültige Budgetbuch 2024 zu übernehmen.

**Zu Punkt 3
(006/2024)**

Sachstandsbericht zur Wärmeplanung

AV Schreiber merkt an, dass die Wärmeplanung wohlwollend durch Anträge der Politik begleitet wurden, welche alle einstimmig beschlossen worden sind.

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

**Zu Punkt 4
(062/2024)**

Sachstandsbericht Erstellung eines Konzeptes für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in der Stadt Dülmen

AM Hülk äußert hierzu, dass es mehr Ladeinfrastruktur braucht, insbesondere auch in der Innenstadt, wo sich vermehrt Mietwohnungen befinden. Die allgemeine Bürgerbeteiligung sei sehr positiv zu sehen.

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

**Zu Punkt 5
(063/2024)**

E-Lastenradsharing in Dülmen

AV Schreiber führt in die Thematik ein und berichtet, dass es sich um ein Kooperationsprojekt zwischen dem FB 61 Stadtentwicklung und der Stabsstelle 070 Koordinierung Umwelt- und Klimaschutz handle. Die Federführung liege inzwischen beim Mobilitätsmanager.

AM Volkhardt bittet darum, die „Ruhezeiten“ der Lastenräder zu verkürzen. Es sei plausibel, dass die Akkus im Winter geschont werden müssen, andererseits sollten die Lastenräder möglichst umfangreich den Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stehen.

Frau Dietrich berichtet, dass es im Winter keine Probleme mit den Akkus der Lastenräder gegeben habe, allerdings habe es technische Probleme mit den PV-betriebenen Lastenradstationen gegeben.

Stadtbaurat Mönter ergänzt, dass eine hohe Nutzungsmöglichkeit von allen Seiten gewünscht sei. Man werde daher eine Verkürzung der Winterpause prüfen.

AM Dr. Fischer interessiert sich für weitere Nutzungszahlen. Allein die Nutzungsstunden seien nicht aussagekräftig. Ihn würden daher die Nutzerzahlen und die zurückgelegten Kilometer interessieren.

Frau Dietrich erwidert, dass die Nutzerzahl und die Gesamtkilometerzahl erfasst werden und die Daten zu einer der nächsten Sitzungsstaffeln aufbereitet werden können.

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 6	Mitteilungen des Ausschussvorsitzenden und des Bürgermeisters
-------------------	--

Mitteilungen stehen nicht an.

Zu Punkt 7	Anfragen von Ausschussmitgliedern
-------------------	--

Anfragen von Ausschussmitgliedern liegen nicht vor.

Dülmen, den 11.03.2024

gez.:
Schreiber
Vorsitzender

gez.: gez.:
Spinne Zellhorn
Schriftführer

gesehen:
Der Bürgermeister
i.V.

gez.:
Stadtbaurat Mönter
Beigeordneter