

Niederschrift

**über die 58. öffentliche Sitzung des Klimabeirates der Stadt Ratingen
am Donnerstag, den 26. März 2019**

Beginn der Sitzung: 19:00 Uhr
Ende der Sitzung: 21:50 Uhr
Ort der Sitzung: Kleiner Saal, Dumeklemmerhalle
Schützenstr. 1, 40878 Ratingen

Anwesend sind:

Vorstand des Klimabeirates:

Feltgen, Edith (Ehrevorsitzende)	Initiative Klimabündnis Ratingen
Ulrich Otte	Sachkundiger Bürger
Volkmar Schnutenhaus	WoGeRa
Lindemann, Jürgen (Vorsitzender)	BUND Ratingen
Anita Esper	Ortsarbeitsgemeinschaft der Verbraucher

Mitglieder des Klimabeirates:

Heinz-Gerd Stratmann	Ev. Kirche
Edeltraut Bell	Fraktion Bd90/ Die Grünen
Stefan Heins	Fraktion CDU
Gottfried Weck	Fraktion FDP
Leonhard Sibbing	In West Standortinitiative
Dirk Meyer	Fraktion BU
Frank Schlosser	Stadtwerke Ratingen
Susanne Berger	Verbraucherzentrale NRW, Energieberatung
Prof. Dr. Petry	Sachverständigenbüro Petry
Arne Claussen	Sachkundiger Bürger

Gäste:

Jörg Klaeden	Rheinbahn
Helga v. Berg	Bürgerin
Pauline Kreutzer	Jugendrat
Wolfgang Spiegel	Bürgerenergie Ratingen e.G
Herr Splittstößer	Bürger
Fritz Steven	Bürger
Norman Voigt	Netzwerk Ratingen nachhaltig

Jürgen Beigel Bürger
Harald Müller-Witt Bürger
Christof Hamel Bürger

Schiffführung:

Genieser, Angelika

Geschäftsstelle Klimabeirat, STA 70.7

Top 1 Begrüßung, Feststellung der Tagesordnung

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und stellt die Tagesordnung fest.

Top 2 Dipl.-Ing. Jörg Klaeden, Rheinbahn AG Düsseldorf

Saubere Luft und Lebensqualität: Die Modernisierung der Rheinbahn-Busflotte

Zu Beginn berichtete Herr Klaeden über einige Eckdaten des Unternehmens Rheinbahn AG. Eigentümer sind die Stadt Düsseldorf (5%) und eine Holding der Stadt Düsseldorf (95%). Es gibt knapp 3000 Mitarbeiter/-innen, der Jahresumsatz beträgt 363 Mio. €, die Umsatzerlöse belaufen sich auf 252 Mio. €. Die versorgte Fläche beträgt 570 km² bei über 1 Mio. Einwohnern. Es gibt 117 Linien mit einer Gesamtlänge von 2000 km; täglich werden 740000 Fahrgäste befördert, im Jahr sind es 243 Mio. Die Rheinbahn liegt damit auf Rang 5 der deutschen Städte. Außer 307 Straßenbahnzügen gibt es eine Bussflotte, die aus 193 sog. Standardbussen, 267 anderen Bussformen (Gelenk, Metrobusse) und zwei E-Bussen besteht, in der Summe also 462.

Die Modernisierung der Bussflotte steht vorerst unter dem Primat der NOx-Reduzierung, Programm Euro 6. Ältere Busse werden ausgetauscht, jüngere von Euro 5 auf Euro 6 nachgerüstet. Bis Ende 2019 sind 197 Busse auf EURO 6 umgestellt, davon bedienen 180 Busse den Kreis Mettmann. Die Technik (u.a. NOx-Reduzierung durch AdBlue) unterscheidet sich nicht wesentlich von der im PKW-Bereich. Dadurch werden die gesetzlichen Grenzwerte im Realbetrieb sogar unterschritten. Bis 2020/2021 soll die Umrüstung bzw. Neubeschaffung im Wesentlichen abgeschlossen sein. Die bisherige NOx-Belastung soll dadurch von 100 t NOx im Rheinbahnbereich auf 14 t sinken. Der Kreis Mettmann profitiert mit seinen Standorten Mettmann und Tiefenbroich von der Neuerung; assoziierte Busunternehmen sind vertraglich verpflichtet, vergleichbare Luftreinhaltemaßnahmen durchzuführen.

Die Jahresemission des gesamten Busverkehrs der Rheinbahn an CO₂ beträgt 45700 t bei einer Jahresfahrleistung von 30 Mio. Kilometer. Eine Person im Bus verursacht bei einer mittleren angenommen Besetzung 92 g CO₂/km, im PKW dagegen 139 g CO₂. Es entspann sich eine kurze Diskussion über diese Zahlen. Es blieben jedoch Zweifel an der Korrektheit, die Zahlen müssten deutlicher zugunsten der Busse lauten. Ab 2023 sollen E-Busse in Serie beschafft werden, bis dahin soll auch eine Strategie über die Ladesäuleninfrastruktur fertig sein. Hierzu ist eine wissenschaftliche Studie REBU_s beauftragt. Die CO₂-Minderung hängt natürlich vom Strommix ab, liegt aber auch in der Minderung im PKW-Individualverkehr. In der

anschließenden Diskussion kam natürlich auch die Frage auf, ob der Finanzierungsaufwand zu höheren Fahrpreisen führt. Vor dem Hintergrund, dass ein E-Bus etwa doppelt so teuer ist (540.000 €), wie ein neuer Diesel-Bus (240.000 €), eine berechnete Frage die abschließend nicht beantwortet werden konnte und auch abhängig von der Förderkulisse ist. Die seit kurzem im Einsatz neuen Metrobusse werden sehr gut angenommen und erreichen die gleichen Geschwindigkeiten wie der Individualverkehr.

TOP 3 Wolfgang Spiegel, Bürgerenergie e.G. Ratingen Der Beitrag der Bürgerenergie-Ratingen e.G. zum Klimaschutz

Auch hier zu Beginn einige Zahlen: das Mitgliedskapital betrug 2018 765500 €, es gibt z.Z. 365 Mitglieder, die Umsatzerlöse betragen 2018 134800 €. Die mit 15 Photovoltaikanlagen erzeugte Strommenge belief sich auf 625688 KWh bei einer installierten Leistung von 637 KW. Dadurch wurden CO2-Emissionen von knapp 440 t vermieden. Die Rendite betrug 2018 ca. 3,3%, wobei dies aufgrund der hohen Sonneneinstrahlung ein außergewöhnlich Jahr war.

Die Bürgerenergie e.G. befindet sich in einer gewissen Konkurrenz zur Stadt Ratingen, bezüglich der zur Verfügung stehenden Dachflächen, die ebenfalls Photovoltaikstrom gewinnen will. Eine Einspeisung des Stroms ins öffentliche Netz lohnt sich angesichts der gesunkenen Einspeisevergütungen heute nicht mehr; wirtschaftlich ist das Modell nur noch bei einem hohen Eigenverbrauchsanteil. Der bürokratische Aufwand des Modells ist immens, zumal wenn auch noch Mieterstrommodelle gedacht werden. Die Produzenten müssen Verträge mit Pachtgebern, dem örtlichen Energieversorger und dem Netzbetreiber schließen und dabei auf steuerliche Besonderheiten achten. Gegenwärtig gibt es noch kein Mieterstrommodell in Ratingen. In der folgenden Diskussion ging es um viele Detailfragen mit organisatorischem und finanziellem Hintergrund, nur in zweiter Linie um die Vermeidung von CO2-Emissionen.

Bei einigen der Diskutanten verfestigte sich der Eindruck, dass diese Art der Stromgewinnung per Photovoltaik, wenig zur CO2 Einsparung beitragen. Für 2019 sind 2 Neuanlagen in Planung; jedoch mit 40 KWP, da hier mit 11 ct. Vergütet wird. Potentielle Flächen bieten neben öffentlichen Gebäuden auch Firmen Dächer, Liegenschaften der Kirche u.ä.

TOP 4 Verschiedenes

Die nächste Sitzung des Klimabeirats ist für den 4. Juli 2019 geplant. Einer der Referenten wird Dipl.-Physiker Meereis sein. Herr Meereis ist im Unternehmen **IPP ESN Power Engineering GmbH** tätig und maßgeblich an der Erstellung des Ratinger Mobilitätskonzeptes beteiligt (gewesen).

Nagefragt wurde Herr Dr. Waldapfel Kreis Mettmann, bzgl. Klimaschutz,- und Klimafolgenanpassungskonzept 2018.

Nähere Informationen erhalten Sie mit der Einladung.

Gez.
Jürgen Lindemann
(Vorsitzender)

Gez.
Angelika Genieser
(Geschäftsstelle)