Niederschrift
Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Verkehr
DER STADTVERORDNETENVERSAMMLUNG
DER UNIVERSITÄTSSTADT MARBURG

Sitzungstermin:	Dienstag, 12.07.2005
Sitzungsbeginn:	18:00 Uhr
Sitzungsende:	20:35 Uhr
Ort, Raum:	35037 Marburg, Sitzungssaal Hohe Kante, Barfüßerstraße 50, Eingang Hofstatt

Anwesenheit:

Frau Dr. Baumann, Petra	B 90 / Die Grünen	
Herr Chatzievgeniou, Pandelis	SPD	
Frau Kaufmann, Anita	CDU	
Herr Keller, Manfred	B 90 / Die Grünen	
Frau Lotz-Halilovic, Erika	SPD	in Vertretung von Frau Schröter
Herr Metz, Peter	PDS/ML	
Herr Meyer, Uwe	SPD	
Herr Dr. Musket, Ralf	SPD	
Herr Scherer, August	CDU	ab 18:30 Uhr (Diskussion Top 3)
Frau Schwebel, Gerlinde	FDP	in Vertretung von Herrn Zaun

Anwesend waren

vom Magistrat:	Herr Oberbürgermeister Vaupel
	Herr Bürgermeister Dr. Kahle
von der Verwaltung:	Herr Kulle - 61
	Herr Nützel – 61
	Herr Dr. Ferdinand – FBL 4
	Herr Friedrich - 69
als Gäste für die Agenda-AGs:	Frau Dr. Ackermann – Ag Ökologie Herr Haberle – AG Nachhaltige Stadtteilentwicklung Frau de la Motte – AG Verkehr und 6 weitere Gäste

Die Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit fest. Gegen Form und Frist der Einladung erheben sich keine Bedenken.

Auf Anregung des Oberbürgermeisters wird vorgeschlagen den ursprünglichen Tagesordnungspunkt 10 als Punkt 3 zu behandeln. Hiergegen erheben sich keine Gegenstimmen.

TOP 1 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 14.06.2005
Die Niederschrift wird ohne Gegenstimmen angenommen.

TOP 2 Bericht(e) aus den Arbeitsgruppen zur Lokalen Agenda 21

Die AG´s Ökologie und Verkehr hatten zwischenzeitlich nicht getagt.

Die Ausführungen der AG Nachhaltige Stadtteilentwicklung zum ZSP werden bei der Behandlung der Tagesordnungspunkte mit besprochen.

TOP 3 Antrag der PDS/ML-Fraktion betr. Temporeduzierung auf der B 3 a
Vorlage: VO/0276/2005

Für die antragstellende Fraktion führt der Stadtverordnete Metz den Hintergrund des Antrages aus.

Die Stadtverordneten Keller und Baumann ergänzen, dass dieser Antrag wortgleich bereits 1998 vom Stadtparlament beschlossen wurde und lediglich von der Straßenverkehrsbehörde und dem damaligen Oberbürgermeister nicht umgesetzt wurde. Ein nochmaliger und zudem inhaltsgleicher Beschluss mache keinen Sinn – die Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen und SPD legen deshalb als Tischvorlage folgenden **Änderungsantrag** vor:

> *Der Magistrat wird beauftragt, gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde folgende am 08.07.1998 von der Stadtverordnetenversammlung mit den Stimmen von SPD und Grünen verabschiedeten Beschlüsse umzusetzen:*
>
> 1. *Die Höchstgeschwindigkeit auf der B3 A zwischen Wehrda und Gisselberg wird auf 80 km/h für Pkw begrenzt.*
> 2. *Die Höchstgeschwindigkeit für Lkw wird auf 60 km/h begrenzt.*
> 3. *Es wird ein Überholverbot für Lkw angeordnet.*
> 4. *Die aufgeführten Maßnahmen werden mittels Radarkontrollen permanent überwacht.*

Die Vorsitzende des Ausschusses stellt zur Abstimmung, ob der vorgelegte Änderungsantrag den von der PDS eingebrachten Antrag ersetzen soll. Die Aufnahme des Änderungsantrages wird mit 7 Ja-Stimmen (SPD, Bündnis 90/Die Grünen, PDS) bei 3 Nein-Stimmen (CDU, FDP) angenommen.

Im Anschluss wird über den Änderungsantrag abgestimmt. Dieser wird mit 7 Ja-Stimmen (SPD, Bündnis 90/Die Grünen, PDS) bei 3 Nein-Stimmen (CDU, FDP) zur Annahme durch die Stadtverordnetenversammlung empfohlen.

TOP 4 Zentrum für Soziale Psychiatrie (ZSP);
Machbarkeitsstudie für den südöstlichen Teilbereich einschließlich Aufwertung Ladenzentrum Friedrich-Ebert-Straße
Vorlage: VO/0038/2005

Die Tagesordnungspunkte 4-6 werden gemeinsam aufgerufen und diskutiert.

Inhaltliche Nachfragen der Stadtverordneten beantwortet für den Magistrat Bürgermeister Dr. Kahle und seitens der Stadtplanung Herr Kulle.

Für die Agendagruppen führt der Sprecher der AG Nachhaltige Stadtteilentwicklung, Herr Gerhard Haberle, die Bedenken der AG Nachhaltige Stadtteilentwicklung und der AG Ökologie aus – die Agendagruppen empfehlen die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen und nicht darüber abzustimmen.

Hiergegen sprechen sich verschiedene Stadtverordnete aus, die feststellen, die nun erstellte und vorgelegte Beschlussformulierung sei das Ergebnis der monatelangen Diskussion und Beteiligung der Ausschüsse.

Der Beschlusstext erhält die bereits in der letzten Sitzung des Ausschusses geänderte Formulierung:

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschlüsse zu fassen:

1. *Die Machbarkeitsstudie zum ZSP wird unter Hinzuziehung und Berücksichtigung unten stehender Punkte beschlossen. Im Einzelnen ist vor einer weiteren Überplanung und Vermarktung Folgendes sicher zu stellen:*

   a. *Die in der Machbarkeitsstudie vorgesehene Bebauung am unmittelbaren oberen Rand des Kernbereiches links und rechts der Kapelle (d.h. die als „Platzhalter“ auf den Karten eingetragenen Kästen rechts und links der Kapelle) des ZSP wird aus den Planungen gestrichen. Sie widerspricht dem Beschluss des Stadtparlaments vom September 2003 und den Vorschlägen der damals tagenden Arbeitsgruppen.*

   b. *Es muss unter allen Umständen gewährleistet sein, dass zwischen der neuen Bebauung, die sich an das Ladenzentrum in der Friedrich-Ebert-Straße anschließt und dem Kernbereich des ZSP eine Verkehrsunterbrechung für den Kfz-Verkehr realisiert wird, um Abkürzungen, Durchgangsverkehr u. ä. absolut zu unterbinden.*

   c. *Die vorgesehene Bebauung nahe des Ladenzentrums soll in der Bauleitplanung als 1 Bebauungsplan in 4 Bauabschnitten ausgewiesen werden. Dabei muss gewährleistet sein, dass das Maß der baulichen Nutzung die in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Größenordnungen nicht überschreitet. Die Ausweisung bzw. Öffnung der Bauabschnitte soll in der vorgeschlagenen Reihenfolge erfolgen, wobei jeweils der vorhergehende Bauabschnitt bis zu 90% verwirklicht sein muss, bevor weitere Teile umgesetzt werden.*

   d. *Ein signifikanter Anteil der entstehenden Wohneinheiten muss barrierefrei, weitere Teile sollen barrierearm errichtet*

werden. Dies soll dem Ziel dienen, behinderten-, alten- und familiengerechtes Wohnen gleichermaßen zu ermöglichen. Dies gilt für jeden einzelnen der Bauabschnitte. Absichtsbekundungen für später zu verwirklichende Bauabschnitte sind nicht ausreichend.

e. Die zu errichtenden Straßen und Wege im neu entstehenden Gebiet sollen verkehrsberuhigte Bereiche sein; autofreies und autoarmes Wohnen soll das angestrebte Ziel der Bebauung sein, entsprechend sollen die Straßen und Wege gestaltet werden. Die verkehrliche Erschließung des neuen Gebietes erfolgt ausschließlich über die Friedrich-Ebert-Straße (siehe auch Punkt 2)

f. Die nahe gelegene Holzhackschnitzelanlage des ZSP bietet noch ausbaufähige Kapazitäten. Die neu entstehende Bebauung soll mit dem Heizsystem an diese Anlage angeschlossen werden, um eine umweltfreundliche und nachhaltige Energieversorgung zu erreichen.

g. Angemessene und sinnvolle Ausgleichsmaßnahmen sind im Sinne des „Stadträumlichen Strukturkonzeptes“ aufzuzeigen.

2. Der Katalog, der in der Machbarkeitsstudie enthaltenen „Handlungsanweisungen zur Sicherung der Gestaltqualität“ sollen bei der Umsetzung der baulichen Entwicklung angewendet werden.

3. Im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Sozialen Stadt“ soll in die Verhandlungen mit den Eigentümern zur Aufwertung des Ladenzentrums eingestiegen werden.

Vor der Abstimmung führt der Stadtverordnete Meyer aus, dass der Punkt 1 d) in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses noch so umformuliert werde, dass er den gesetzlichen Vorgaben entspreche.

Die Vorsitzende des Ausschusses stellt die Vorlage in der ergänzten Fassung zur Abstimmung. Die „Machbarkeitsstudie für den südöstlichen Teilbereich des ZSP“ wird mit 8 Ja-Stimmen (SPD, Bündnis 90/Die Grünen, CDU) bei einer Nein-Stimmen (PDS) und einer Enthaltung (FDP) zur Annahme empfohlen.

TOP 5 Antrag der Fraktionen SPD und B90/Die Grünen betr. Fragenkatalog zur Machbarkeitsstudie ZSP
Vorlage: VO/0212/2005

Die von der Verwaltung vorgelegten Antworten zu dem Fragenkatalog werden zur Kenntnis genommen und sind in die aktuelle Beschlussformulierung mit eingegangen.

TOP 6 Antrag der PDS/ML-Fraktion betr. Teilbereich des ZSP
Vorlage: VO/0218/2005

Die antragstellende Fraktion zieht den Antrag zurück.

TOP 7 Baulandentwicklung - Grundsatzbeschluss
Vorlage: VO/0333/2005

Die Vorsitzende des Ausschusses ruft die Tagesordnungspunkte 7-9 gemeinsam auf. Inhaltliche Fragen der Stadtverordneten und eines Bürgers aus einem Stadtteil beantworten für die Verwaltung Herr Kulle und für den Magistrat Bürgermeister Dr. Kahle.

Der „Grundsatzbeschluss“ zur Baulandentwicklung wird einstimmig angenommen.

TOP 8 Bauleitplanung in den Außenstadtteilen
- Prioritätenliste
Vorlage: VO/0334/2005

Die Vorlage wird mit 9 Ja-Stimmen (SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen, PDS) bei einer Enthaltung (FDP) zur Annahme empfohlen.

TOP 9 Bauleitplanung in den Außenstadtteilen
- Prioritätenliste
Vorlage: VO/0393/2005

Die Vorlage wird mit 7 Ja-Stimmen (SPD, Bündnis 90/Die Grünen, PDS) bei 2 Nein-Stimmen (CDU) und einer Enthaltung (FDP) zur Annahme empfohlen.

TOP 10 Stadterneuerung / Altstadtsanierung;
Umgestaltung der Ketzerbach
Vorlage: VO/0368/2005

Für den Magistrat erläutert Bürgermeister Dr. Kahle den Stand der Planungen und führt aus, dass die nach dem Umbau nicht zufriedenstellende Parkplatzfrage für Anwohner in einer Abstimmung mit der Universität noch gelöst werden soll. Hierzu gibt es die Möglichkeit in einem Zeitfenster außerhalb der Institutsnutzungszeiten Parkflächen für Anwohner anzubieten. Die Stadtverordneten betonen, dass die Parkplatzfrage in jedem Fall vorab zu klären sei – die werde bei der Beschlussfassung mit berücksichtigt. Gegenstand der Diskussion ist auch die Sicherheit für Kinder im Bereich der als Wasserband gestalteten Ketzerbach. Dies sei ein Anziehungspunkt gerade für kleinere Kinder, die Situation müsse gestalterisch so geschaffen werden, dass eine Gefährdung für Kinder nicht gegeben sei.

Der Beschlusstext wird deshalb wie folgt geändert:

> *Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:*
>
> > *Auf der Basis der in der Stadtverordnetenversammlung am 4.11.2004 vorgestellten drei Varianten zur Umgestaltung der Ketzerbach wurde die Variante 3 zur Überarbeitung verabschiedet. Nach Einarbeitung der umfangreichen Änderungen wird die Variante 3 und ihre bauliche Umsetzung vorbehaltlich einer Lösung der noch offenen Parkplatzfrage und der Einplanung von Maßnahmen für die Sicherstellung der Verkehrsicherheit für spielende Kinder beschlossen.*

In dieser Fassung wird die Vorlage zur Abstimmung gestellt und mit 9 Ja-Stimmen bei einer Stimmenthaltung (FDP) zur Annahme empfohlen.

TOP 11 Verschiedenes

Bürgermeister Dr. Kahle legt 2 Berichte vor:

- Luftschadstoffe
- Zwischenbericht nachwachsende Rohstoffe

Die inhaltliche Würdigung solle in der September-Sitzung erfolgen.

Er verweist auf Gespräche mit dem Vogelschutzbeauftragten der Stadt Marburg – es werde die Errichtung von Nistangeboten für Weißstörche erwogen (Wehrda)

Dr. Ferdinand führt aus, dass ab dem 13. Juli 2005 Baubeginn für den oberstromigen Anschluss des Lahn-Altarms sei. Die Mitglieder des Ausschusses seien herzlich eingeladen, sich die Umsetzung der Baumaßnahme anzusehen – insgesamt werden hier über 18.000 m³ Erde bewegt.

Marburg, 13. Juli 2005

Jochen Friedrich
Schriftführer

Anlagen:

- **Luftschadstoffe**
  hier: Feinstaubbelastung und sonstige Luftschadstoffsituation in Marburg
  bericht an die Stadtverordnetenversammlung
- **Nachwachsende Rohstoffe** Zwischenbericht

Kenntnisnahme	Vorlagen - Nr.: VO/0430/2005 Status: nicht öffentlich Datum: 12.07.05	TOP
Dezernat:	**II**	
Fachdienst:	**69 – Umwelt und Naturschutz**	
Sachbearbeiter/in:	**Herr Steih-Winkler**	
Beratende Gremien:	**Stadtverordnetenversammlung** **Umweltschutz- und Abfallbeseitigungskommission**	

Luftschadstoffe
hier: Feinstaubbelastung und sonstige Luftschadstoffsituation in Marburg
bericht an die Stadtverordnetenversammlung

1. Gesetzesgrundlagen

Seit dem 01. Januar 2005 gelten in der Bundesrepublik neue und verschärfte Richt- und Grenzwerte. Dabei wurde die EU-Richtlinie 1999/30/EG in mehrere Verordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz umgesetzt (22. BImschV zu Luftschadstoffen, 33. BImschV zu Ozon), um eine europaweite vereinheitlichte Messung und Bewertung von Luftschadstoffen zu erreichen.

Gemäß **Richtlinie 1999/30/EG** Anhang III, Anhang V gelten ab 01. Januar 2005 bzw. 01. Januar 2010 z. B. für den Feinstaub in der Fraktion PM_{10} (= **p**articulate **m**atter (Partikel in der Größe) <10 µm) folgende Werte:

Immissionsgrenzwert Stufe 1	a) 50 µg/m^3 PM_{10} über 24 Stunden, höchstens 35 Überschreitungen im Jahr, einzuhalten ab 1.1.2005 b) 40 µg/m^3 PM_{10} über 1 Kalenderjahr, einzuhalten ab 1.1.2005
Immissionsgrenzwert Stufe 2	c) 50 µg/m^3 PM_{10} über 24 Stunden, höchstens 7 Überschreitungen im Jahr, gültig ab 1.1.2010 d) 20 µg/m^3 PM_{10} über 1 Kalenderjahr, gültig ab 1.1.2010

Die EU-Richtlinie empfiehlt bei der Überschreitung dieser Grenzwerte die Aufstellung langfristiger Luftqualitätsziele auch für die weiteren Schadstoffe Stickoxide (NO_2, NO_X), Schwefeldioxid (SO_2), Ozon (O_3), Benzol, Kohlenmonoxid (CO) und Blei.

In der Verordnung über Immissionswerte (**22. BImSchV**) werden für PM_{10} folgende Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit, gültig ab 01. Januar 2005 , angegeben:

- **24-h Wert: 50 µg/m^3 (zulässige Überschreitungshäufigkeit pro Jahr: 35-mal)**
- **Jahresmittel: 40 µg/m^3.**

Bei Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes mit Berücksichtigung der Toleranzmarge ist nach § 47 Abs.1 BImSchG ein Luftreinhalteplan zu erstellen; § 13 Abs 1 Nr. 5 der 22. BImSchV legt dann fest, dass spätestens 22 Monate nach Ablauf des Jahres, in dem die erhöhten Belastungen festgestellt wurden, ein Luftreinhalteplan vorzulegen ist, der die Einhaltung des Grenzwertes nach Ablauf der Übergangsfrist - d. h. ohne Toleranzmarge - sicherstellt.

2. Zuständigkeiten

Zuständige Behörde für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen nach § 47 Abs. 2 BImSchG ist nach § 5 der Hessischen Zuständigkeitsverordnung für den Immissionsschutz das Hessische Ministerium für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz. Dieses bedient sich der **Hessischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie (HLUG), Wiesbaden**. Diese ist beauftragt, die hessischen Luftmessdaten zu erheben sowie Luftreinhaltepläne zu entwickeln und umzusetzen. Die HLUG betreibt die Luftmessstationen und wertet die entsprechenden Daten aus.

Die in einem Luftreinhalteplan festgeschriebenen Maßnahmen - z. B. Verkehrsbeschränkungen - sind mit den örtlich zuständigen Behörden - z. B. den Straßenverkehrsbehörden - abzustimmen.

3. Marburger Messdaten und ihre Bewertung

Die Messdaten der Luftmessstation der HLUG in der **Gutenbergstraße** bilden die Grundlage für die Auswertungen der Luftmessdaten in Marburg. Die Schadstoffart PM_{10} wird seit dem Jahr 2000 an der Luftmessstation gemessen, während die anderen Schadstoffarten, wie Schwefeldioxid SO_2, Stickstoffdioxid $N0_2$, Stickstoffmonoxid NO und Ozon O_3 seit 1988 erhoben werden. Seit 2004 können an der Station zusätzlich Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Temperatur und Relative Feuchte abgerufen werden. Die Auswertung der an der Messstation erhobenen Daten erfolgt seit 2001 auf der Grundlage der Regelungen der EU-Verordnung.

Die Auswertungen für $PM_{10,}$ $N0_2$ und SO_2 in den Jahren 2001 bis 2004 auf der Basis der TA Luft ergibt das in der folgenden Tabelle dargestellte Bild:

Tabelle 1:
Überschreitungen von Grenzwerten nach **TA Luft**, ab 2.10.2002 gültig, Werte der Jahre 2001-2004

Komponente Einheit	**PM_{10}** [µg/m³]		**NO_2** [µg/m³]		**SO_2** [µg/m³]		
Kenngröße	24-h	Jahresmittel	1-h	Jahresmittel	1-h	24-h	Jahresmittel
Grenzwert	**50**	**40**	**200**	**40**	**350**	**125**	**50**
Zulässige Überschreitungen/Jahr	35		18		24	3	
	Anzahl	Wert	Anzahl	Wert	Anzahl		Wert
Marburg 2001	16	25	0	30	0	0	3
Marburg 2002	25	25	0	29	0	0	4
Marburg 2003	**51**	32	0	30	0	0	4
Marburg 2004	7	20	0	29	0	0	4
Marburg 2005, Stand 05.07.05	3	-	-	-			-

Demnach wurde in Marburg der Grenzwert für PM_{10} im 24-h-Mittel im Jahre 2003 überschritten, davor und bisher im Jahr 2005 wurde der Wert erst 3-mal überschritten. Unter Bezug auf den ab 2010 gültigen Grenz- und Richtwert aus der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie ist aber festzustellen, dass dieser unter den heutigen Voraussetzungen nicht eingehalten werden kann. Also gilt, wenn die Gefahr besteht, dass Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV überschritten werden können, dass **Luftreinhaltepläne** bzw. **Aktionspläne** nach § 47 Abs. 2 BImSchG aufzustellen sind. Die im Aktionsplan festgelegten Maßnahmen müssen geeignet sein, die Gefahr der Überschreitung der Immissionswerte zu verringern oder den Zeitraum zu verkürzen, währenddessen die Werte überschritten werden. Die unmittelbare Wirkung der Maßnahmen steht hier im Vordergrund.

Das Bild zur Beurteilung ändert sich weiter, wenn für alle Schadstoffe die Betrachtung auf der Grundlage der Tochterrichtlinien zur EU-Rahmenrichtlinie Luftqualität erfolgt. Diese Richtlinien erlaubten bis zum 01.01.2005 noch Toleranzen in den Grenzwerten und haben, was die Bewertung der Luftschadstoffsituation angeht, die Bewertung nach der TA Luft vollständig abgelöst. Nach diesen Vorgaben ergibt sich für Marburg zwar ein verändertes, aber kein unbekanntes Bild, das in der folgenden Tabelle abgebildet ist.

Tabelle 2: Beurteilung Luftschadstoffe nach der jeweils gültigen Regel gem. BImschG auf der Grundlage der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie und ihrer Tochterrichtlinien:

Komponente	**O3**				**PM10**		**NO2**		**NOx**	**SO2**		
Einheit	µg/m³			µg/m³h	µg/m³		µg/m³		µg/m³	µg/m³		
Kenngröße	1-h	1-h	8-h	AOT40	24-h	Jm	1-h	Jm	Jm	1-h	24-h	Jm/Wm
GW(+TM)	**180**	**240**	**120**	**18000**	**70**	**46**	**290**	**58**	**30**	**470**	**125**	**20**
Zulässige Überschreitungen/Jahr			**25**		**35**		**18**			**24**	**3**	
Marburg 2001	20	-	22	13082	3	25	-	30	58	-	-	3/4
GW(+TM)	**180**	**240**	**120**	**18000**	**65**	**45**	**280**	**56**	**30**	**440**	**125**	**20**
Zulässige Überschreitungen/Jahr			**25**		**35**		**18**			**24**	**3**	
Marburg 2002	3	-	17	13295	12	25	-	29	54	-	-	4/5
GW(+TM)	**180**	**240**	**120**	**18000**	**60**	**43**	**270**	**54**	**30**	**410**	**125**	**20**
Zulässige Überschreitungen/Jahr			**25**		**35**		**18**			**24**	**3**	
Marburg 2003	51	-	**29**	15252	19	32	-	30	56	-	-	4/5
GW(+TM)	**180**	**240**	**120**	**18000**	**55**	**41,6**	**260**	**52**	**30**	**380**	**125**	**20**
Zulässige Überschreitungen/Jahr			**25**		**35**		**18**			**24**	**3**	
Marburg 2004	8	-	**29**	14741	7	20	-	29	51	-	-	4/5

Auf der Basis der für das jeweilige Jahr zulässigen Grenzwerte stellt also Ozon in Marburg auch einen Problembereich dar.

Die Bewertung der Stickstoffmonoxide NO ist derzeit nicht möglich, diese sind ein Problem für die Vegetation und werden daher nach den Werten der TA Luft nur bewertet, wenn die Messung 20 km entfernt von Ballungsräumen oder 5 km von Bebauung, Industrie oder Straßen durchgeführt wurde. Da dies bei den vorhandenen hessischen Luftmessstationen nicht der Fall ist, wird auf eine Bewertung verzichtet.

4. Zusammenfassung

Nach den Beobachtungen der Luftschadstoffsituation in Marburg durch den Fachdienst Umwelt und Naturschutz ergibt sich die Notwendigkeit, mittel- bis langfristig ein Maßnahmenpaket zu entwickeln, mit dem wirksam die Luftqualität verbessert wird.

Luftreinhaltung muss aber auch im größeren überregionalen Zusammenhang erfolgen.

Daher wurde vom Hessischen Umweltministerium die Stadt Marburg gasthalber zur ersten Sitzung der Arbeitsgruppe zur Erstellung des Luftreinhalteplans Lahn-Dill geladen, da Marburg 2003 die einzige Kommune im Gebiet „Mittelhessen“ mit einer Überschreitung eine Richt- und Grenzwertes gewesen ist. Unklar bleibt, ob und in welcher Form Marburg im Luftreinhalteplan „Lahn-Dill“ aufgeführt wird. Die Zuständigkeit hierfür liegt - wie oben ausgeführt - bei der HLUG.

Die Daten des Luftreinhalteplans Rhein-Main zeigen einen Anteil von etwa 50 % bis 90 % des Verkehrs an den Staubemissionen. Darin wird ausgeführt, dass von einem fahrenden Auto nicht nur aus dem Auspuff Feinstaub emittiert wird - so wie die Kfz-Emissionen bisher im Emissionskataster Verkehr dokumentiert sind -, sondern auch durch Abrieb von Reifen und Straßenbelag, durch das Abrollen der Räder, durch Staubaufwirbelung von Straßenstaub durch die fahrenden Autos und durch Verwitterung und Abrieb am Auto selbst (z. B. Kupplung, Bremsen) freigesetzt. Diese durch den rollenden Verkehr freigesetzten Emissionen hängen wesentlich vom Straßenbelag und der Fahrgeschwindigkeit ab. Sie haben dabei etwa die gleiche Größenordnung wie die Dieselpartikel-Emissionen aus dem Auspuff. Die Berücksichtigung der Staubemissionen aus Reibung und Verschleiß kann also den Anteil der Kfz-Emissionen an der Emissionsbilanz etwa verdoppeln und macht damit in den Städten den Kfz-Verkehr zur Emittentengruppe mit dem dominierenden Anteil an der Emissionsbilanz Staub.

Daneben gelten die Industrie und die Gebäudeheizung als Lieferant für Staubemissionen.

Es wäre also vorstellbar, diese drei Bereiche in einem Luftreinhalteplan mit Aktionsplan zu bearbeiten. Dieser Plan umfasst sowohl langfristig wirksame Maßnahmen als auch kurzfristige Maßnahmen, um die Staubemissionen und damit auch Stickstoffdioxid- und Ozonbelastung zu reduzieren.

Als langfristig wirksam werden z. B. folgende Maßnahmen angesehen:

Überregionale Initiativen:
Einführung des Rußpartikelfilters für Diesel-Fahrzeuge
verstärkte Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene
Einführung der Maut-Pflicht auch auf Nebenstrecken wie z. B. der B3a
Weitere Verbesserung der Abluftreinigung in Industrie- und Gewerbebetrieben
Verbesserung des überregionalen ÖPNV
.....
Regionale Maßnahmen
Umrüstung kommunaler Fahrzeuge (DBM, Stadtwerke) auf Rußpartikelfilter
Erhöhung des Anteils von Erdgasfahrzeugen im Fuhrpark
Prüfung des Einsatzes von Elektrofahrzeugen als Dienst-Fz
Umstellung von Gebäudeheizungen auf Erdgas/Erdöl mit Emissionüberwachung
Verbesserung des Angebots des ÖPNV regional
Erweitertes Angebot von Park- and Ride-Plätzen
Einbau von Filteranlage/Entstaubungsanlagen in örtlichen Industrieanlagen und Heizwerken
Förderung des Carsharing-Angebots
Förderung des Einsatz regenerativer Energien
Erhöhung der Sensibilität für die Thematik durch Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
.....
Kurzfristig nur beschränkt wirksame Maßnahmen
Bei sich anbahnenden Grenzwert-Überschreitungen sind kurzfristige Verkehrsbeschränkungen denkbar um z. B. für bestimmte Zeiten PKW und LKW mit hoher Staubemissionrate auf bestimmten innerstädtischen Straßen zu vermeiden
.....

Diese Übersicht hat nicht den Anspruch der Vollständigkeit. Als zusätzliche Wirkung bei den verkehrlichen Maßnahmen ist auch zu berücksichtigen, dass durch verkehrliche Maßnahmen, die zur Reduktion des LKW-Verkehrs z.B. im Bereich der B3a führen, auch die Lärmbelästigung dort verringert werden kann.

5. Ausblick

Die Stadt Marburg erwartet von der Hessischen Landesregierung, dass auch für die Region Marburg ein Luftreinhalteplan erstellt wird.

Die Stadt Marburg hat längerfristige Initiativen zur lokalen Feinstaubminimierung (Umstellung von Stadtbussen und Teilen der Fahrzeugflotte auf Gasbetrieb, Förderung von Gasheizungen) und überregionalen Feinstaubminimierung (Stromproduktion durch Windkraft und Sonne statt Verbrennung) ergriffen. In beide Richtungen müssen die Maßnahmen intensiviert werden.

Dr. Franz Kahle
Bürgermeister

Universitätsstadt Marburg

Kenntnisnahme	Vorlagen - Nr.: VO/0431/2005 Status: nicht öffentlich Datum: 12.07.2005	TOP
Dezernat:	**II**	
Fachdienst:	**69 – Umwelt- und Naturschutz**	
Sachbearbeiter/in:	**Herr Steih-Winkler**	
Beratende Gremien:	**Umweltschutz- und Abfallbeseitigungskommission** **Stadtverordnetenversammlung**	

Nachwachsende Rohstoffe
Zwischenbericht

Die Zusammenstellung der Informationen zum Thema „Nachwachsende Rohstoffe“ in der Stadtverwaltung und den Beteiligungen gestaltet sich schwieriger und umfangreicher als erwartet, so dass derzeit nur ein Zwischenbericht abgegeben werden kann. Ein Abschlussbericht kann voraussichtlich erst zur Oktober-Sitzung der Stadtverordnetenversammlung erstellt werden.

Die bereits vorliegenden Antworten ergeben bisher zusammengefasst folgendes Bild:

Nachwachsende Rohstoffe sind derzeit nur ein Thema mit geringer Priorität. Bei der Vergabe von Bauarbeiten oder sonstigen Leistungen gibt es keine standardmäßigen Vorgaben, ebenso bei der Beschaffung von Verbrauchsmaterialien, im Baubereich oder im Bereich der Schmier- und Antriebsstoffe. Andererseits gibt es das Wissen, dass nachwachsende Rohstoffe eingesetzt werden können und damit auch eine Steigerung des Einsatzes - soweit technisch machbar und wirtschaftlich - erfolgen kann.

Zudem ergeben sich aus den Antworten derzeit Kennzahlen, vielmehr nur Hinweise, wo nachwachsende Rohstoffe aus anderen Gründen - z. B. Ästhetik oder auf Wunsch von Nutzern - eingesetzt werden. In welchem Maße und mit welchen Kosten z. B. Gebäude in Holzbauweise im Verhältnis zu anderen Bauarten errichtet werden, wie viel m² Linoleum- oder Kautschuk-Böden im Verhältnis zu anderen Kunststoffböden eingesetzt werden, ist aus den vorgelegten Unterlagen nicht ersichtlich. Hier sind weitere Recherchen seitens des Fachdienst 69 durchzuführen.

Als Großbereiche innerhalb des Themas lässt sich bisher etwa folgende Gliederung erkennen:

- Bauen: Baustoffe, Dämmmaterialien, Bauteile (Holzfenster), Innenausbauten (Fußbodenbeläge, Möblierung, Wandbeläge)
- Verbrauchsstoffe: Farben, Lacke, Reinigungsmittel, Schmiermittel, Kunststoffersatz („biogene Kunststoffe“)

- Energiebereich: Gebäudeheizungen, Betriebsstoffe für Fahrzeuge und Geräte
- Vergabebereich: Aufnahme von Auflagen und Bedingungen zur Nutzung von nachwachsenden Rohstoffen durch die Auftragnehmer

Bei der Wahl pro oder contra nachwachsender Rohstoffe spielen immer die Kosten eine Rolle; im Fahrzeugbau sind alternative Antriebstechniken derzeit immer noch teurer als konventionelle Motoren.

Im übrigen ist z. B. vom Dienstleistungsbetrieb Marburg vorgesehen, eher erdgasgetriebene Fahrzeuge zu beschaffen - was im Sinne der **Feinstaubminderung** in der Umgebungsluft sicher die bessere Alternative darstellt. Biodieselbetriebene Fahrzeuge emittitieren ebenso wie dieselbetriebene dieselben Feinstäube und tragen damit zur Luftbelastung mit bei. Erdgasbetriebene Fahrzeuge tun dies nicht. Dennoch ist hier eine Umrüstung auf Biodiesel z. B. der älteren Fahrzeuge denkbar, wenn dies noch im wirtschaftlichen Rahmen erfolgen kann (Alter des Fahrzeuges, Kosten der Umrüstung, Kosten für Biodiesel, Zeit der Amortisation der Investition durch niedrigere Verbrauchskosten).

Vom Fachbereich 4 wurde in diesem Zusammenhang vorgeschlagen, die Einsatzmöglichkeit eines Elektrofahrzeugs mit eigener Solar-/PV-Tankstelle als Dienstwagen innerhalb Stadtgebiets zu erproben.

Weitergehenden Handlungsbedarf und Ansatzmöglichkeiten gibt es sicher im Bereich der Vergabe nach VOB/VOL. So können die Bieter sicher aufgefordert werden, darüber zu berichten, wo sie ihrerseits nachwachsende Rohstoffe einsetzen. Im Hinblick auf z. B. Geräteeinsatz in Trinkwasserschutzgebieten, in Auenbereichen oder wie beim FD 69 bei Bohrungen zur Untersuchung von Grundwasser, sollten zumindest biogene Hydrauliköle und -fette obligatorisch werden um im Schadensfall die Umweltbelastung zu minimieren.

Wie bereits ausgeführt, gibt es in vielen Details Handlungsmöglichkeiten, um den Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen voran zu bringen. Der Fachdienst 69 wird die Informationen weiter zusammen tragen und bis zum oben genannten Termin den geforderten Bericht erstellen.

Dr. Franz Kahle
Bürgermeister