

Beschlussvorlage	Vorlagen-Nr.: VO/6611/2019
	Status: öffentlich
	Datum: 16.01.2019

Dezernat:	I
Fachdienst:	15 - Referat für Stadt-, Regional- u. Wirtschaftsentwicklung
Sachbearbeiter/in:	Blümling, Dr. Stefan, Friedrich, Jochen

Beratungsfolge:

Gremium	Zuständigkeit	Sitzung ist
Magistrat	Erörterung	Nichtöffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Verkehr	Vorberatung	Öffentlich
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung	Öffentlich

Green-City-Plan Marburg der Universitätsstadt Marburg zum BMVI-Sonderprogramm "Green-City-Plan (GCP)"

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Green-City-Plan (GCP-Masterplan) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die in den im GCP-Masterplan aufgeführten kommunalen Handlungsfelder werden auf Realisierung geprüft und weiter priorisiert. Die umsetzbaren Maßnahmen sollen nach Möglichkeit in den kommenden Jahren umgesetzt werden.
3. Der GCP-Masterplan dient als Grundlage für die Akquirierung weiterer Fördermittel für die Entwicklung einer umweltgerechten Mobilität und für die Reduktion von verkehrlich bedingten Luft- und Klimabelastungen in Marburg.

Begründung:

In vielen Kommunen werden die zulässigen Jahresmittelwerte für den Luftschadstoff „Stickstoffdioxid“ (Grenzwert NO₂ im Jahresmittel: derzeit 40 µg/m³/a) überschritten. Der Verein Deutsche Umwelthilfe hat daraufhin einige Kommunen auf die Ergreifung kommunaler Maßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastungen verklagt und hierbei auch Fahrverbote eingeklagt.

Ziel des GCP-Masterplans war es, die kommunalen Möglichkeiten zur Minderung der Luftbelastung zu untersuchen und ein lokales Handlungskonzept zu erstellen.

Grundlage: Luftbelastung

In der Universitätsstadt Marburg werden seitens des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) zwei Luftmessstationen betrieben. Eine dient der Erfassung der verkehrlichen Belastung, die zweite der Erfassung der Hintergrundbelastung. An der Luftmessstation Universitätsstraße (verkehrliche Belastungsstation) werden die zulässigen Jahresmittelwerte für NO₂ seit vielen Jahren überschritten, wie es in nachfolgender Tabelle anhand der Werte für NO₂ für die Jahre 2009 bis 2016 ersichtlich ist.

Jahr	Messstation Universitätsstraße (verkehrliche Belastung) NO ₂ in µg/m ³ /a	Messstation Gutenbergstraße (Hintergrundbelastung) NO ₂ in µg/m ³ /a
2009	52,6	26,7
2010	46,0	23,0
2011	45,5	24,6
2012	45,3	23,3
2013	45,1	21,9
2014	44,6	23,0
2015	47,1	24,5
2016	47,1	23,6

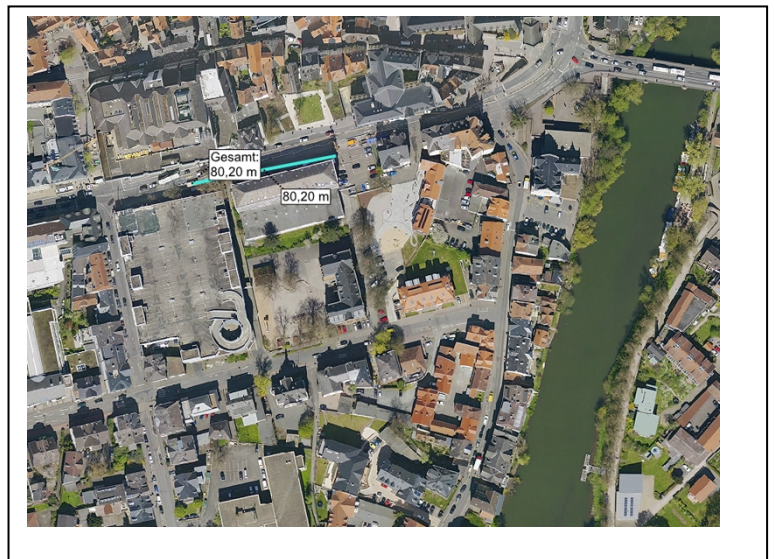
Aktuell liegen die Werte für Stickoxid unter denen der Vorjahre – die Ursache hierfür wird seitens des HLNUG untersucht.

Verzerrungen der aktuellen Messwerte: Verlegung der Messstation und Baustelle Weidenhäuser Brücke

Aufgrund der Baustelle am „Allianzhaus“ wurde die davor stehende Messstation für die Erfassung der verkehrlichen Belastung ca. 80 Meter in Richtung Rudolphsplatz verlegt.

Aktuelle Vergleichsmessungen bestätigen, dass die Verlegung an den neuen Standort zu einer signifikanten Reduktion der gemessenen Werte geführt haben: Die Messstation erfasst jetzt nicht nur Luft von der Universitätsstraße, sondern wird zudem auch von dem vergleichsweise unbelasteten Südviertel (Schulstraße/Lahnumfeld) angeströmt.

Eine zweite Ursache für verzerrte Messwerte stellt die aktuelle Baustelle an der Weidenhäuser Brücke dar. In der Universitätsstraße hat die verkehrliche Belastung seitdem merklich abgenommen.



Information zu dem Förderprogramm für die Erstellung eines GCP

Das Hessische Wirtschaftsministerium hatte im September 2017 die von den Grenzwertüberschreitungen betroffenen hessischen Kommunen informiert, dass die Bundesregierung ein Sofortprogramm „Saubere Luft“ auflegen will. Grundlage für die Bewerbung der Kommunen auf kommende Förderprogramme sollte die Aufstellung eines Green-City-Masterplans (GCP) sein. Einige Themenfelder des GCP waren aufgrund der damaligen Förderbedingungen gesetzt (z.B. Digitale Infrastruktur).

Ziel des GCP

Die Kommunen selbst wollen weitgehende Fahrverbote möglichst vermeiden. Um die Luftschadstoffe insgesamt zu senken gilt es, die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren. Dies soll insbesondere durch die Erweiterung der Angebote sowie Verbesserung der Zugänglichkeit zu emissionsfreien und emissionsarmen Verkehrsträgern (Fahrrad, Elektrofahrrad, Elektrofahrzeuge beim Car-Sharing, ÖPNV, ...) sowie dem Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ermöglicht werden.

Die Universitätsstadt Marburg benötigt hierfür Fördermittel für die Umsetzung kurzfristig realisierbarer, praktikabler Projekte, die ohne Förderung nicht bzw. nicht schnell genug realisierbar wären. Zusätzlich bedarf es mittel- und langfristig weiterer flankierender

Maßnahmen, z.B. für den Ausbau der Radinfrastruktur (Fahrradparkhaus, Radwege, ...) und vernetzter Beschleunigungsprogramme für Busse und Fahrräder.

Handlungsfelder des Green-City-Plan Marburg sind 5 Themenfelder (T1- T5):

Themenfeld	Beschreibung
T1	Intelligente Verkehrsinformationssysteme für den ÖPNV, MIV, RV
T2 a/b	Intelligent vernetzte Mobilitätsdienste im Bike/Car-Sharing und Radverkehr
T3	Elektrifizierung des kommunalen Fuhrparks und Ladeinfrastruktur (e-Bike/Car)
T4	Umrüstung bzw. Neubeschaffung kommunaler ÖPNV-/ Nutz-/Sonderfahrzeuge
T5	Urbane Logistik

T1: Auf- u. Ausbau intelligenter Verkehrsinfosysteme (ÖPNV, MIV, RV)

- T1_M1: Dynamische FGI
- T1_M2: Busbeschleunigung
- T1_M3: Fahrradbeschleunigungsprogramm – *SiBike*
- T1_M4: Ausbau Parkleitsystem

T2: intelligent vernetzte Mobilitätsdienste

T2_A) Bike-/Car-Sharing

- T2a_M1: Ausbau Sharing-Angebot Fahrräder
- T2a_M2: Integration E-Fahrräder in Sharing-Angebot
- T2a_M3: Integration E-Lastenräder in Sharing-Angebot
- T2a_M4: Ausbau car-sharing und e-car sharing

T2_B) Radverkehr

- T2b_M1: Pendlerströme Innenstadt – Campus Lahnberge
- T2b_M2: Priorisierung Maßnahmen Radverkehrsplan

T3: Elektrifizierung des Verkehrs (E-Antrieb im kommunalen Fuhrpark, Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur)

- T3_M1: Umstellung der kommunalen Fzg. Auf elektr. Antriebe – Prüfung u. praktische Realisierung
- T3_M1-1: Umstellung kommunaler Nutzfahrzeuge
- T3_M1-2: Umstellung städt. ÖPNV-Flotte auf elektrische Antriebe durch Neubeschaffung
- T3_M2: Ausbau Ladeinfrastruktur für Elektroautos
- T3_M3: Aufbau Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder

T4: Öffentliche Flotten (Neubeschaffung Euro 6 u. Umrüstung darauf)

- T4_M1: Umrüstung dieselbetrieb. ÖPNV, Nutz- u. Sonderfahrzeuge auf Euro 6
- T4_M2: Neubeschaffung erdgas- u. dieselbetrieb. ÖPNV; Nutz- u. Sonderfahrzeuge

T5: Urbane Logistik

- Mikro-Hubs sowie Güterverteilzentren in Verbindung mit emissions-armen Zustellfahrzeugen

Abbildung: Untersuchte kommunale Handlungsfelder im GCP

Die Wirkungen der je Themenfeld untersuchten Maßnahmen wurden bewertet. Dies kann bei den einzuleitenden kommunalen Maßnahmen eine erste Orientierung sein.

Für diverse Maßnahmen rechnen wir künftig mit der Auflage von weiteren Förderprogrammen. Hierdurch können Maßnahmen in den Themenfeldern, die alleine nicht oder nur kaum realisierbar sind, doch umsetzbar werden.

Mit der Lotsenstelle „Fonds Nachhaltige Mobilität in Hessen“ steht die Universitätsstadt Marburg über die Fachdienste 15 (Referat für Stadt-, Regional- und Wirtschaftsentwicklung) und 69 (Umwelt- und Naturschutz, Fairer Handel, Abfallwirtschaft) in Austausch. Die Fachdienste der Universitätsstadt Marburg sowie die städtischen Gesellschaften werden über neue Fördermöglichkeiten informiert und können dann hiervon Gebrauch machen.

Nutzung aktueller und künftiger Förderprogramme:

Bereits während der Erarbeitung des GCP hatte die Stadt Marburg zusammen mit den Stadtwerken eine Vereinbarung über die Finanzierung über 4 Elektrotankstellen getroffen und eine Förderung beantragt. Inzwischen liegt die Förderzusage zu den vier

Elektrotankstellen vor, diese werden im Jahr 2019 realisiert (Standorte: Südviertel, Biegenviertel, Hauptbahnhof, AquaMar).

Aktuell liegt der Stadt Marburg seitens der Stadtwerke Marburg ein Förderantrag für die Umrüstung/Nachrüstung von Dieselnbussen vor, die im Januar 2019 auf den Weg gebracht werden soll.

Die Voraussetzungen für die Förderungen ändern sich ständig. Ob die Universitätsstadt Marburg nach dem Absinken der NOx Belastung noch antragsberechtigt sein wird, ist gerade in der Prüfung und Abstimmung mit der HLNUG.

Dr. Thomas Spies
Oberbürgermeister

Wieland Stötzel
Bürgermeister

Anlage:

Green City-Masterplan

Green City-Masterplan – Anlagen

Green City-Masterplan – Begleitdokument (Kurzzusammenfassung)