

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1165/2018
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 09.07.2018	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 17.07.2018			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Haupt- und Personalausschuss	Entscheidung	25.07.2018	Ö

Betreff: Green City Masterplan M ³
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 11.07.2018 gez. Eder Katrín Eder Beigeordnete
Mainz, 18.07.2018 gez. Ebling Michael Ebling Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Stadtvorstand befürwortet/das Ferienparlament beschließt den Entwurf „Green City Masterplan M³“ mit den vorgelegten Maßnahmenbündeln und Maßnahmen als Basis für die weiteren Arbeiten und Förderanträge der Verwaltung und stadtnahen Gesellschaften zur Reduktion der Stickoxidbelastungen in der Außenluft.

1. Sachverhalt

Der Masterplan ist neben seiner Eigenschaft als Arbeitsprogramm die Grundlage für die Partizipation an weiteren Förderprogrammen des Bundes, bedingt aber selbst keine Verpflichtungen bzw. Bindungen der Stadt Mainz gegenüber dem Bund.

Vielmehr ist der Masterplan eine durch den Bund geförderte Erarbeitung von strukturierten und bewerteten Maßnahmen, die geeignet sind, die Stickstoffdioxid-Belastung (NO₂) in der Außenluft zu reduzieren. Dadurch sollen mit der künftigen Unterschreitung des EU-weiten Grenzwertes von 40 µg/m³ Fahrverbote für Dieselfahrzeuge vermieden werden. Der Bund fördert die Erstellung der Masterpläne in den betroffenen Städten mit Grenzwertüberschreitungen zu 100%. Im gleichen Zug macht er die künftige Förderung aus dem Programm „Sofortprogramm saubere Luft 2017 – 2020“ abhängig von der Vorlage eines solchen Masterplans, der dann auch die zur künftigen Förderung angemeldeten Maßnahmen explizit enthalten muss.

Eine Bindung oder Verpflichtung zur Durchführung der im Masterplan aufgeführten Maßnahmen und der mit diesen verbundenen Kostenschätzungen besteht dadurch ausdrücklich nicht. Vielmehr ist es das Interesse des Bundes gegenüber der Europäischen Kommission Handlungsnachweise zur Reduktion der NO₂-Belastung vorzulegen und den Umfang zukünftig notwendiger Förderprogramme für die eigene Haushaltsplanung abschätzen zu können. Für die Stadt Mainz eröffnet der Masterplan mit den darin enthaltenen Maßnahmen die Möglichkeit von künftigen Förderprogrammen des Bundes zu profitieren.

Mainz gehört seit Jahren zu den rund 70 Städten in Deutschland und mit Koblenz und Ludwigshafen zu den drei Städten in Rheinland-Pfalz mit regelmäßigen Überschreitungen des Grenzwertes des Stickstoffdioxid-Jahresmittelwertes (NO₂), der bei 40 µg/m³ liegt. Im Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main sind die Städte Darmstadt, Offenbach, Rüsselsheim, Wiesbaden und Frankfurt betroffen. Trotz Rückgängen der Belastungen wurden auch 2017 an zwei Messstellen in Mainz die Grenzwerte für NO₂ überschritten.

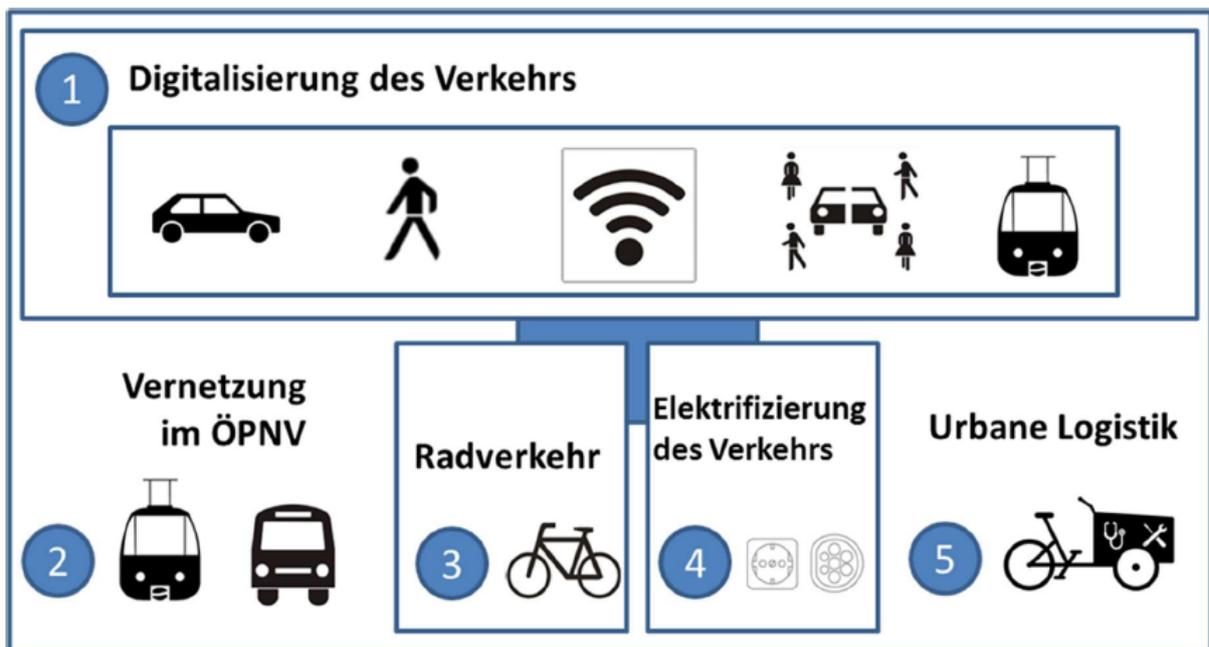
In der Parcusstraße wurden 2017 mit durchschnittlich 48 µg/m³ die höchsten Belastungen verzeichnet. Auch in der Großen Langgasse wurden mit 42 µg/m³ die Grenzwerte für NO₂ noch leicht überschritten. Verursacher der weiterhin hohen Immissionen von Stickstoffoxiden in der Mainzer Innenstadt ist überwiegend der Kfz-Verkehr. Daher hat die Mainzer Verkehrs- und Luftreinhaltepolitik seit vielen Jahren das Ziel, die Weichen dahingehend zu stellen, den Umweltverbund zu stärken und den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs in den sensiblen Bereichen zu verbessern. Dies wurde auch in den Luftreinhalteplänen festgesetzt.

Aufgrund der drohenden Dieselfahrverbote und EU-Klage hat der Bund Ende 2017 ein „Sofortprogramm saubere Luft 2017-2020“ aufgestellt, um die betroffenen Kommunen zielgerichteter fördern zu können. Nach mehreren Dieselgipfeln 2017 und der erfolgreichen Einreichung einer Projektskizze, bewarb sich Mainz neben über 60 anderen Kommunen für ein entsprechendes Förderprogramm. Mit dem Masterplan M³ „Green City Mainz“ soll der Rahmen geschaffen werden, neben der Reduzierung der Stickoxid-Emissionen auch das drohende Dieselfahrverbot zu verhindern. M³ steht sowohl für eine integrierte, intelligente und vernetzte Mobilität in Mainz als auch für die intensive Zusammenarbeit der Stadtverwaltung, der Mainzer Stadtwerke und der Mainzer Mobilität. Außerdem findet eine enge Vernetzung mit Wiesbaden und Darmstadt statt, die ebenfalls einen solchen Masterplan erstellen.

2. Lösung

Bei der Erarbeitung des Masterplans für die Landeshauptstadt Mainz wurde auch auf die Kriterien des Sustainable Urban Mobility Planning (SUMP) zurückgegriffen, einer nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanung. Gegenstand dessen ist insbesondere eine integrierte Betrachtung aller Verkehrsträger, um mit multimodalen und intermodalen Angeboten und einer optimalen Vernetzung der Verkehrsträger den Verkehrsbedürfnissen ein Angebot aus einem Guss gegenüberstellen zu können. Dabei werden die Systeme der Logistik und der Mobilität gemeinsam behandelt. Mainz verfolgt als Medienstadt die voranschreitende Digitalisierung und deren Konsequenzen auf die Mobilitätsentwicklung. Sie setzt auf die Stärkung des Umweltverbundes und den Umstieg auf emissionsreduzierte/-freie Verkehrsmittel.

Ziel des Planes ist neben der Verhinderung von Fahrverboten die Erweiterung bestehender Verkehrssysteme durch innovative Maßnahmen in den Bereichen Mobilität (z.B. Digitalisierung, Elektromobilität) und Logistik. Die im vorliegenden Masterplan (Zwischenstand zum 10.07.2018) aufgeführten Maßnahmen sind auf sofortige - (Beginn noch in 2018), kurzfristige - (Beginn bis 2020), mittelfristige - (Beginn bis 2025), bis langfristige Umsetzung (Beginn nach 2025) angelegt. Sie sind in folgende fünf, vom Bund vorgegebenen Themenschwerpunkte gebündelt:



Methodik / Inhalte

In vier Workshop-Runden (mit 18 Workshops an zehn Tagen) haben die Mainzer Stadtwerke, die Mainzer Mobilität und die Stadtverwaltung Mainz im März und April 2018 die einzelnen Themenschwerpunkte mit möglichen förderfähigen Maßnahmen bereits gefüllt. Um den Prozess zu begleiten, wurde eine Projektgruppe eingerichtet, die durch ein externes Büro fachlich begleitet wird. Ein zusätzlicher Lenkungskreis mit Oberbürgermeister, Umweltdezernentin, Geschäftsführung der Mainzer Mobilität und der Mainzer Stadtwerke sowie Amtsleitungen des betroffenen Stadtplanungsamtes und Grün- und Umweltamtes haben den Prozess begleitet.

Die Workshop-Runden wurden durch interkommunale Vernetzungsworkshops mit Wiesbaden und Darmstadt ergänzt, um zusätzliche Schnittstellen und mögliche gemeinsame Projekte zu definieren. Nachfolgend aufgeführte Maßnahmenschwerpunkte und Maßnahmenbündel sind im Masterplan M³ verankert:

1 Digitalisierung (D)

- D-1 „Smart City Mainz“ – **Digitalisierungsstrategie** für Mainz;
- D-2 Stufenkonzept für die Umsetzung eines **intelligenten, umweltsensitiven Verkehrsmanagements**;
- D-3 **Digitalisierung des ÖPNV**
- D-4 **Beschleunigung Modal Shift (Verkehrsverlagerung)** - Kommunikation und Informationskampagnen zur Teilnahme an der Mobilitätswende

2 Vernetzung (V)

- V-1 **Erweiterung Straßenbahnnetz, CityBahn**
- V-2 Weiterentwicklung ÖPNV und **ergänzende Mobilitätsangebote**
- V-3 **Multi- und intermodale Mobilitätsstationen** und -infrastruktur, Bike+Ride (B+R)
- V-4 **Steuerndes Parkraummanagement** und Ausweitung Park+Ride (P+R)

3 Radverkehr (R)

- R-1 **Radverkehrs-Stufenkonzept/Radrouten/Wegweisung**
- R-2 Attraktivierung **Radverkehr** durch sichere **Abstellanlagen**, Angebote an **Sharing-Systemen**
- R-3 **Übergreifende, verbindende Radverkehrsinfrastruktur /Lückenschlüsse**

4 Elektrifizierung (E)

- E-1 **ÖPNV – Straßenbahn/Umstellung auf E-Busse/H₂-Busse** inkl. zentrale Ladeinfrastrukturen
- E-2 **MIV – Umsetzung E-Mobilitätskonzept** inkl. zentraler und dezentraler Ladeinfrastrukturen/ Betreibermodelle
- E-3 **E-Flotten- und Fuhrparkmanagement** - mit E-Sharing/-Pooling-Modellen, inkl. Ladeinfrastrukturen
- E-4 **E-Fahrzeugförderung** und Förderung von dezentralen (Lade-)Infrastrukturen in Kooperation mit Unternehmen, Verwaltung und Gewerbe/Taxis

5 Urbane Logistik (L)

- L-1 **Stufenkonzept** zur Koordination der **Urbanen Logistik**
- L-2 **Aufbau und Förderung urbaner Logistikstrukturen**
- L-3 **Umweltsensitive LKW- und Lieferflotten-Steuerung** u.a. für Durchgangsverkehr ohne Quell-Ziel-Beziehungen mit automatischer Verkehrsüberwachung

Des Weiteren wurden bereits seit Januar 2018 in mehreren sog. „Förderaufrufen“ (Calls) Förderanträge gestellt. Der Bund hat bislang folgende Förderzusagen gegeben:

Stadt Mainz

- Anschaffung von 24 E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur Stadtverwaltung Mainz (Förderung 90% der **Mehrkosten**) (2018/2019)
- Verkehrsdatenerfassung (2018/2019) und Vernetzung/Koordinierung (Baustellenmanagement) (50%-Förderung)
- Konzeptionierung eines digital gestützten dynamischen Parkleitsystems/ Potenzialabschätzung P+R (2018/2019) (50%-Förderung)
- Klimaschutz durch Radverkehr (2018) (Interkommunale Vernetzung mit WI – Projektskizze zum 15.05/12.06.2018 eingereicht)

Mainzer Stadtwerke

- Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum (seit 2017)
- Smart City Mainz, gemeinsame IoT-Datenplattform (Internet-of-Things), Vernetzung der Akteure; (2018/2019) (50%-Förderung)
- Anschaffung von sechs E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur (2018)

Mainzer Mobilität

- 4 Brennstoffzellenbusse inkl. Tankstelle, 4 Batteriebusse (Pilot)
- Aufbau einer Mobilitäts-Serviceplattform/ eines dynamischen Fahrgastinformationssystem (incl. dynamischer Anzeigen/App), (50%-Förderung)
- Nachrüstung Dieselbusse (Filter); Ersatzbeschaffung moderner Dieselbusse Euro-VI (2018-2020), Anschaffung von Elektrobussen, z.T. durch Landesförderung (Förderantrag 8.06.2018 gestellt)
- Erneuerung und Erweiterung MeinRad (Förderantrag 15.05.2018 gestellt)

Die bisherigen Förderaufrufe wurden unter extrem kritischen Zeitvorgaben und einer unübersichtlichen Förderstruktur des Bundes seitens der Verwaltung und der stadtnahen Gesellschaften wahrgenommen. Z Zt fehlt die notwendige Personaldecke innerhalb der Stadt Mainz, die zukünftigen Förderbescheide umzusetzen. Die Mainzer Mobilität unterstützt die Stadt Mainz bei allen Fragen zum Fördermanagement.

Strukturierung und Bewertung der Maßnahmen

Wesentliches durch den Bund vorgegebenes Arbeitspaket im Masterplan ist die Strukturierung und Bewertung der entwickelten Maßnahmen. Diese erhalten eine Strukturierung durch die Eingliederung in Maßnahmenbündel und die Zuordnung zu den vordefinierten Maßnahmenschwerpunkten. Eine Bewertung erfolgt anhand einer Einschätzung zur Fristigkeit der Umsetzungen und Wirkungen, einer Kostenschätzung und der fundierten Einschätzung der Maßnahmenwirkung auf die Reduktion von NO₂-Emissionen.

Im Rahmen der Erstellung des Green City Plans – Masterplan „M3“ wurde für die rheinland-pfälzische Landeshauptstadt Mainz ein kohärentes Gesamtkonzept zur Reduzierung der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) erstellt. Aus mehr als 150 Einzelmaßnahmen wurden 18 zusammenhängende Maßnahmenbündel mit insgesamt knapp 70 Maßnahmen entwickelt. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung im Internet und aus einer Veranstaltung am 05.06.2018 wurden berücksichtigt. Die Erstellung des Green City Plans – Masterplan „M3“ wird bis zum 31.07.2018 zu 100% vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert und ist diesem bis Ende August 2018 in endgültiger Version einzureichen. Diese wird derzeit erarbeitet. Die Maßnahmenliste ist hingegen zum 10.07.2018 finalisiert.

Entsprechend den Anforderungen des Fördermittelgebers sind die Maßnahmen einer fundierten Abschätzung hinsichtlich ihrer Auswirkungen zur Reduktion des Stickstoffdioxid-Jahresmittelwertes zu unterziehen. Dies wurde durch das externe Büro bereits in einer ersten Bewertung umgesetzt. Derzeit erfolgt die Untersetzung dieser ersten Bewertung.

Das Reduktionspotenzial aus fahrzeugseitigen Veränderungen und den im Masterplan ermittelten Maßnahmen stellt sich unter der Voraussetzung einer methodisch-konsequenten Umsetzung und zum jetzigen Zeitpunkt der Bewertung wie folgt dar:

Maximal 37% bis zum Jahr 2020.

Der Grenzwert für NO₂ von 40 µg/m³ im Jahresmittel kann also unterschritten werden, wenn die im vorliegenden „Arbeitsstand“ des Green City Plans – Masterplan „M3“ für die Landeshauptstadt Mainz dargelegten Annahmen und Projektionen im Ergebnis zutreffen und das Gesamtkonzept konsequent umgesetzt wird. Mittel- und langfristig sind weitere Reduzierungen möglich.

In der gemeinsamen Sitzung Verkehrsausschuss und AUGE am 19.06.2018 wurde der Masterplan in der damals vorliegenden Fassung und Bewertung der Maßnahmen vorgestellt, in den vorangegangenen Sitzungen des Verkehrsausschusses am 12.6. und des Stadtrates am 13.6.2018 per Sachstandsbericht informiert.

Die Mainzer Mobilität hat der Projektleitung Ende Juni eine Liste mit weiteren Projekten/ Maßnahmen übermittelt. Diese wurden im Maßnahmenschwerpunkt „Digitalisierung“ in das Maßnahmenbündel „Digitalisierung des ÖPNV“ diskutiert und eingestellt. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen/Projekte des autonomen Fahrens von Straßenbahnen und Bussen, zur Entwicklung einer Verkehrsleitinfrastruktur und -technik und der Digitalisierung der Stellwerkstechnik. Diese Projekte wurden im Hinblick auf eine Zukunftsfähigkeit des ÖPNV in Mainz, einer verbesserten Signalisierungs-, Sicherungs- und Leittechnik und im Hinblick auf ein künftiges abgestimmtes Verkehrsmanagement im Raum Mainz-Wiesbaden definiert. Die Stadt Wiesbaden hatte im ersten Förderaufruf Digitalisierung zum 25. März 2018 eine Verkehrsleitzentrale im Umfang von 30 Mio. Euro Projektsumme beantragt und zwischenzeitlich am 15.06.2018 den Zuwendungsbescheid über rund 15 Mio. Euro erhalten. Für Mainz wird an dieser Stelle ein kooperatives Modell mit Berücksichtigung des Individualverkehrs und des öffentlichem Verkehrs, mit einem geringeren Ansatz, in den Masterplan aufgenommen.

Eine Präjudiz oder eine Vorentscheidung zur Realisierung der Maßnahmen stellt die Aufnahme in den Masterplan nicht dar. Eine Realisierung der Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Bewilligung durch den Stadtrat.

Einordnung der vorliegenden Fassung des Masterplans

Die vorliegende Fassung des Masterplans (Datum 10.07.2018) ist in Bezug auf die einzureichende Endfassung des Masterplans ein aktueller Arbeitstand. Dieser enthält die Maßnahmenbündel und Maßnahmen die einer endgültigen Bewertung unterzogen werden und in der endgültigen Version enthalten sein werden. Das endgültige Dokument für den Fördermittelgeber wird zusätzlich im ersten Teil eine Zusammenfassung der Ergebnisse enthalten. In einem ersten Anhang werden alle Maßnahmen in Tabellen mit den Zuständigkeiten, kalkulierten Kosten, Wirkungen und Fristen aufgeführt. Zusätzlich wird für jede Maßnahme ein Steckbrief mit weiteren Informationen erstellt. Im zweiten Anhang werden die Ergebnisse der Bewertung hinsichtlich der Wirkungen auf den NO₂-Ausstoß erläutert.

Öffentliche Kommunikation

Die Stadt Mainz hat begleitend eine Informationsseite unter www.mainz.de/m3 eingerichtet, auf der sich die Mainzer Bürgerinnen und Bürger über den Masterplan sowie den aktuellen Stand der Dinge informieren können. Außerdem wurde eine Onlinebefragung geschaltet, um eine Auswahl möglicher förderwürdiger Maßnahmen zu bewerten. Für den 05.06.2018 wurde erfolgreich eine Informationsveranstaltung auf der Zitadelle in Mainz durchgeführt. Gemeinsam mit der Stadtverwaltung, den Mainzer Stadtwerken und der Mainzer Mobilität hat das Umwelt- und Verkehrsdezernat den Institutionen und politischen Vertretern sowie insbesondere interessierten Bürgern/innen die Möglichkeit geben, sich umfassend über das Thema „Green City Mainz“ und den sogenannten „Dieselfonds“ zu informieren und einzubringen. Durch begleitende Pressearbeit Workshops und gezielte Ansprachen für Interessensgruppen (z.B. Gewerbetreibende, Öko-Profit-Unternehmen) wurde eine zusätzliche Transparenz und Informationsgestaltung geschaffen.

Daneben wurden die städtischen Gremien, wie oben beschrieben, vor Beschluss intensiv eingebunden. Die Projektvorschläge der Mainzer Mobilität wurden erst nach der Öffentlichkeitsbeteiligung gegenüber der Stadt eingebracht.

3. Weitere Vorgehensweise und Ausblick

Die Projektlaufzeit des Masterplans endet zum 31. Juli 2018. Der Masterplan muss bis 28. August dem Fördermittelgeber vorliegen und ist die Bedingung für die Teilnahme der Kommunen an weiteren Förderprogrammen. Er bildet somit die Grundlage für weitere Förderprojekte. Es wird davon ausgegangen, dass der Bund nach Sichtung der eingegangenen Masterpläne seine Förderkulisse entsprechend ausrichten bzw. anpassen wird, um die Kommunen zielgerichtet fördern zu können. Dies beinhaltet auch die Forderung der Kommunen, die Fördersätze an die finanzielle Lage der Kommunen anzupassen.

Für einen Teil der eingereichten Förderanträge haben die Mainzer Mobilität, Mainzer Stadtwerke und die Stadt Mainz bereits Förderzusagen oder gar Zuwendungsbescheide erhalten. In diesen Fällen wurde und wird kurzfristig mit der Projektarbeit/Umsetzung begonnen. Diese Projekt/Maßnahmen sind:

Maßnahmenswerpunkt Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme

Antragstellerin	Projekt	Projektsumme €	Förderung €
Stadt Mainz, Stadtplanungsamt; Abt. Verkehrswe- sen	Verkehrsdatenerfassung kontinuierliche Verkehrserhe- bung, Videoerfassung, LKW- Zählstellen	810.240,--; davon 172.000,- - Personal	405.120,-- (50%)
Stadt Mainz, Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrswe- sen	Parkleitsystem und Park&Ride- Potenzialuntersuchung	225.000,--; davon 25.000,-- Personal	112.500,-- (50%)

Antragstellerin	Projekt	Projektsumme €	Förderung €
Mainzer Stadt- werke	Smart City Mainz Internet-of-Things-Infrastruktur zur Erfassung und Verarbei- tung von Verkehr- und Infra- strukturdaten, Pilotanwendun- gen	2.748.999,--; davon 904.999,94 Per- sonal	1.374.499,-- (50%)

Antragstellerin	Projekt	Projektsumme €	Förderung €
Mainzer Mobilität	Mobility-as-a-Service -Plattform Digitale Verknüpfung von Mobili- tätsangeboten des Umweltver- bundes und Schaffung eines niedrig-schweligen intuitiven Zu- gangs für den Nutzer	787.000,--; davon 263.000,-- Personal	393.500,-- (50%)

Maßnahmenswerpunkt Elektrifizierung des Verkehrs

Antragstellerin	Projekt	Projektsumme €	Förderung €
Mainzer Mobilität	4 Batteriebusse (Pilot) 4 Brennstoffzellenbusse (Pilot mit WI)	7.000.000,--	2.800.000,- - (40%)

Antragstellerin	Projekt	Projektsumme €	Förderung €
Stadt Mainz	Beschaffung einer Elektrofahrzeug-Flotte (Nutz- und Sonderfahrzeuge) für Mainz. Antrag für 24 Fahrzeuge inkl. Ladeinfrastruktur)	Mehrausgaben: 880.106,--	792.095,-- (Förderquote: 90%)

Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen die Stadt Mainz

Die Stadt Mainz ist Beklagte in einem Verwaltungsgerichtsverfahren, in dem insbesondere die Frage zu klären ist, wie die NO₂-Grenzwerte kurzfristig in Mainz eingehalten werden können. Für den Verhandlungstermin am 24.10.2018 ist die Stadt Mainz aufgefordert, einen Schriftsatz bis zum 31.07.2018 vorzubereiten. Dazu fand ein Treffen zur Vorbereitung und Abstimmung des Vorgehens mit Vertreterinnen und Vertretern des Stadtplanungsamts, des Grün- und Umweltamts sowie des Rechtsamts statt. Dabei wurden die Ämter durch das externe Büro unterstützt. Die Unterlagen für die Beschlussfassung des Ferienparlaments bilden die Grundlage für den inhaltlichen Teil der Stellungnahme an das Verwaltungsgericht und werden bei Beschlussfassung des Ferienparlaments zum Masterplan am 26.07.2018 dem Rechtsamt zur Verfügung gestellt.

4. Alternativen

Da bereits schon jetzt feststeht, dass Fördervorhaben aus dem Dieselfonds einen Green City-Masterplan als Grundvoraussetzung haben, würde ein Verzicht der Aufstellung dieses Masterplans M³ der Ausschluss aus künftigen Fördervorhaben des Bundes bedeuten. Dies wäre für Mainz ein erheblicher Nachteil und mit zusätzlichen Kosten bei Förderungsausfällen verbunden. Eine um die Maßnahmen des Masterplans reduzierte inhaltliche Stellungnahme im Rahmen des Schriftsatzes an das Verwaltungsgericht würde in der mündlichen Verhandlung am 24.10.2018 die Verhandlungsposition der Stadt Mainz schwächen. Ein reduzierter Maßnahmenkatalog der Stadt Mainz, ohne beschlossenen Masterplan, würde eine Unterschreitung des Grenzwertes bis 2020 schwieriger gestalten. Daraus könnte aus Sicht des Gerichts die Notwendigkeit zur Ergreifung drastischer Maßnahmen wie Fahrverbote für Dieselfahrzeuge mit den Standards Euro IV und V erwachsen.

5. Kosten/Finanzierung

Die eigentliche Erstellung des Masterplans M³- wurde vom Bund zu 100% gefördert. Der Stadt

Mainz entstanden in diesem Zusammenhang nur indirekte Kosten durch personelle Begleitung des Prozesses.

Für die tatsächlich im Masterplan M³ umzusetzenden Maßnahmen sind finanzielle Eigenanteile der Stadt Mainz, der Stadtwerke Mainz, der Mainzer Mobilität oder Dritter notwendig. Es muss mit Kosten für Investitionen und Fremdleistungen abhängig vom Fördervolumen bzw. der Förderquote des Bundes gerechnet werden. Für diese Kosten je Maßnahme werden im Masterplan erste Kalkulationen genannt. Diese müssen bis zur Vorlage der Maßnahmen zur Aussprache und Bewilligung durch die Gremien der Stadt und für die Erarbeitung von Förderanträgen detailliert und verifiziert werden. Außerdem bedingen etliche Maßnahmen einen zusätzlichen personellen Aufwand. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein Teil der Investitionen durch geringere laufende Kosten (z.B. betriebliche Vorteile bei E-Fahrzeugen bzw. optimierten, digitalisierten Abläufen) gegenfinanziert werden kann.

Der Bund hat in Aussicht gestellt, für Städte mit Masterplänen, künftige Förderprogramme zu verstetigen. Gefördert werden ausschließlich Maßnahmen, die im Masterplan beschlossen wurden. Derzeit sind Zeitpunkte und Volumen der Förderprogramme noch nicht bekannt; diese stehen auch unter dem Haushaltsvorbehalt des Bundes. Der Bundestag hat aktuell den Haushalt 2018 beschlossen. Die Haushaltsvorlage 2019 wurde am 06.07.2018 im Bundeskabinett abgestimmt.

Da zur Realisierung der konkreten Maßnahmen des Masterplans neben der Bundesförderung, möglicher Landes- und EU-Förderung, stets auch kommunale Eigenmittel der Stadt Mainz notwendig sind, wird der Stadtrat im Zuge künftiger Mittelbewilligungen stets über das Budgetrecht in die Umsetzung der Maßnahmen eingebunden sein.

6. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Aktuell ist nicht davon auszugehen, dass mit der Maßnahme geschlechtsspezifische Auswirkungen einhergehen.