

Stadtrat Jena

Berichtsvorlage Nr. 21/1133-BE



Einreicher:
Oberbürgermeister

- öffentlich -

Jena, 12.10.2021

Sitzung/Gremium	am:	
Dienstberatung Oberbürgermeister	02.11.2021	
Klimaschutz-Beirat	24.11.2021	
Stadtentwicklungs- und Umweltausschuss	02.12.2021	
Stadtrat der Stadt Jena	08.12.2021	Kenntnisnahme am 08.12.21

1. Betreff:

Prüfung von Anreizen und Regulierungen für mehr Bäume und Grünflächen in der Stadt Jena

2. Verfasser:

Herr Christian Gerlitz
Bürgermeister und Dezernent für Stadtentwicklung und Umwelt

3. Vorliegende Beschlüsse zum Sachverhalt:

19/0100-BV: Anreize und Regulierungen für mehr Bäume und Grünflächen in der Stadt Jena

4. Aufhebung von Beschlüssen:

5. Gesetzliche Grundlagen:

6. Mitwirkung / Beratung:

Klimaschutzkoordination
FD Umweltschutz
FD Mobilität
FD Stadtplanung
Kommunalservice Jena
Jenaer Nahverkehrsgesellschaft

7. Finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt: (in EUR)

ja nein

8. Realisierungstermin:

9. Anlagen:

gez. Dr. Thomas Nitzsche
Oberbürgermeister

Bericht

Zu 002:

Der Forderung gem. Beschlusspunkt 002, einen Wettbewerb einzurichten, mit welchem nachhaltige Maßnahmen zur Stadtbegrünung prämiert werden, wird seitens der Stadt bereits nachgekommen. Seit 2020 lobt die Stadt den "Preis für Grüne Oasen in Jena" aus, mit welchem ökologisch und ästhetisch gelungene begrünte Fassaden, Dächer, Balkons, Vorgärten, Innenhöfe und Brachflächen prämiert werden. Der Preis ist eine Weiterentwicklung des langjährigen "Preis für Fassaden- und Dachbegrünung (Grünfassadenpreis)" (thematische Aufweitung; erweiterte Zielgruppe, da nicht mehr an Wohn-/ Immobilieneigentum gebunden). Im Haushalt der Stadt Jena sind für diesen Preis jährlich 2.000 EURO eingeplant. Im Jahr 2020 wurden 26 Bewerbungen eingereicht und davon 9 Preisträger prämiert.

Zu 003:

Ein der Forderung gem. Beschlusspunkt 003 in jeder Hinsicht entsprechender Förderfonds, ist seitens der Stadt in Form der Förderrichtlinie "Grüne Oasen in Jena" bereits seit August 2020 in Kraft. Gewährt werden Zuschüsse für Gebäudebegrünung, Flächenentsiegelung/ Freiflächengestaltung und insektenfreundliche Grünflächengestaltung. Im Haushalt der Stadt Jena sind für die Förderrichtlinie jährlich 25.000 EURO eingeplant. Bislang wurden 7 Anträge eingereicht und 2 Voranfragen gestellt. Alle beantragten Vorhaben sind förderfähig i.S.d. Richtlinie.

Zu 004:

Die Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Entwicklung des Stadtgrüns wurden durch den Eigenbetrieb Kommunalservice Jena (KSJ) sowie der Jenaer Nahverkehr GmbH (JNV) geprüft, vom FD Mobilität zusammengefasst und mit dem FD Stadtplanung (Bereich Bauleit- und Grünplanung) abgestimmt:

Zu 1.)

Im Jenaer Stadtgebiet sind 155 Haltestellenkanten mit Wartehallen unterschiedlicher Bauart ausgestattet, wovon 111 im Besitz der Firma DEGESTA und 44 im Besitz des JNV sind. Beide Eigentümer können beim Thema Dachbegrünung weder zur technischen Machbarkeit noch zur Kostenabschätzung auf Erfahrungswerte zurückgreifen.

Aus bisher öffentlich verfügbaren Quellen zu allgemeinen Erfahrungen bei Dachbegrünungen kann jedoch geschlussfolgert werden, dass die gegenwärtig im Jenaer Stadtgebiet vorhandenen Wartehallen bezüglich ihrer Statik nicht für eine Begrünung geeignet sind. Im Idealfall müssen nur die Dachkonstruktionen ausgetauscht, in der Regel jedoch die gesamte Wartehalle ersetzt werden.

Unabhängig von den genannten Eigentums- und Zuständigkeitsregelungen erfolgt nachfolgend eine überschlägige Betrachtung des Investitionsaufwands für eine Umrüstung aller Bestandswartehallen im Stadtgebiet.

Wird für eine Begrünung aller vorhandenen Haltestellendächer ein vollständiger Austausch der vorhandenen Wartehallen unterstellt, wäre unter Berücksichtigung der Beschaffungskosten, der Mehrkosten für die veränderte Konstruktion und Statik, der durchschnittlichen Anschlusskosten sowie der Abbau- und Entsorgungskosten der Bestandswartehallen insgesamt ein Investitionsaufwand von ca. 3,6 Mio. Euro erforderlich.

Für die gegenwärtig noch nicht mit Wartehallen ausgestatteten Haltestellen soll der Einsatz begrünter Dächer in jedem Fall als Vorzugsvariante realisiert werden.

Zu 2.)

Prinzipiell werden während der routinemäßig stattfindenden Baumkontrollen die Standortbedingungen überprüft und die Erfahrungen während der Wässerung durch die Kollegen vor Ort mit eingearbeitet. Dies ist ein ständiger Optimierungsprozess der im engen Austausch zwischen dem Eigenbetrieb KSJ und dem Fachdienst Stadtplanung stattfindet.

Von den im Baumkataster erfassten Bäumen hat der Eigenbetrieb KSJ im Jahr 2020 mehr als 2.300 Bäume regelmäßig mehr als 10 mal gegossen und so die Bewässerung auch während der länger anhaltenden Trockenheit im Zwei-Schicht-System mit mehreren Fahrzeugen sichergestellt. An einigen versiegelten Standorten sind außerdem seit zwei Jahren Wassersäcke angebracht. Für die Zukunft kann der KSJ jedoch nicht alle Standorte abschätzen, wo es zu einer Mangelversorgung kommen kann.

Die in der Beschlussvorlage konkret angesprochenen Platanen am Teichgraben bedürfen keiner Entsiegelung der Straßenbahngleise, da diese seit 1960 an ihren Standort angepasst sind. Zudem ist der Streckenabschnitt am Teichgraben aufgrund der starken Verschattung durch die Bäume und des großblättrigen und schwer zersetzbaren Laubabwurfes für eine Umgestaltung zum Grüngleis nicht geeignet.

Zu 3.)

Bei einem Grünen Gleis ist der Gleiskörper mit Rasen oder anderer Vegetation (bspw. Kräuter, Dickblattgewächse/ Sedum) eingefasst und der Schienenzwischenraum begrünt. Die gegenwärtigen Vegetationsformen im Grünen Gleis können in die beiden Grundformen Rasengleis und Sedumgleis eingeteilt werden. Bei einem Rasengleis beträgt die Höhe bzw. Stärke des Vegetationssystems mindestens 15 cm, bei einem Sedumgleis 4-8 cm. Grüngleise sind ein beliebtes Mittel, um den Bahnkörper von Straßenbahnen optisch aufzuwerten. Schon 1916/ 1917 gab es in Berlin ca. 37,5 km grüne Gleise. Mittlerweile haben sich diese in einer ganzen Anzahl von Großstädten als Regelbauweise durchgesetzt.

Vorteile der grünen Gleise sind v.a. ökologischer Natur. Sie wirken sich positiv auf den Wasserhaushalt aus, die Regenwasserrückhaltung wird verbessert. Die Verringerung der Aufheizung infolge von Verdunstung wirkt positiv auf das Stadtklima. Durch die reduzierte Temperatur werden Schienenbrüche und -verwerfungen vermieden und die Lebensdauer der Gleise verlängert. Grüne Gleise leisten zudem einen unverzichtbaren Beitrag zur Aufnahme und Rückhaltung von Kohlendioxid und Schadstoffen. Insbesondere Gleisanlagen mit hochliegendem Vegetationssystem können Schall- und Erschütterungsemissionen besser aufnehmen, als konventionelle Gleisanlagen. Insgesamt wirkt sich der verstärkte Einbau von grünen Gleisen förderlich auf die Gesundheit des Menschen aus. Sie können deshalb als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme (A/E-Maßnahmen) anerkannt werden. Zudem wirken sie positiv auf das Stadtbild und verbessern das Image der Stadt sowie des Verkehrsunternehmens.

Das Streckennetz der Jenaer Straßenbahn beträgt 26,45 km. Ein Teil davon ist für eine Umgestaltung zu Grüngleisen nicht geeignet. Dazu zählen Mischnutzungen mit dem Individualverkehr, Mitnutzung der Gleise durch Busse oder Fußgänger, für Grüngleise ungeeignete Verschattung durch Baumbestand oder Sicherheitsaspekte.

Der Jenaer Nahverkehr hat die Prüfung von in Frage kommenden Streckenabschnitten bezüglich aller Rahmenbedingungen noch nicht im Detail abgeschlossen. Mittel- bis langfristig könnte eine Streckenlänge von bis zu 5,8 km zu Grüngleisen umgerüstet werden. Konkret zählen dazu Abschnitte im Bereich zwischen Lobeda-Ost und Lobeda-West, Winzerla und Ringwiese, Felsenkeller und Puschkinplatz sowie Scharnhorststr. und Naumburger Straße.

Bei einer durchschnittlichen Versiegelungsbreite von 5,30 - 5,80 m für ein Doppelgleis könnte damit eine Fläche (Beton oder Schotter) von 0,032 km² entsiegelt werden.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist eine Umgestaltung zu Grüngleisen nur im Zuge planmäßiger

Rekonstruktionen vertretbar. Für diese sind je nach Bauform und technischen Bedingungen höhere Investitionskosten gegenüber konventionellen Gleisbauformen und speziell bei Rasengleisen ein Mehraufwand an Unterhaltskosten (bspw. Düngung, Bewässerung, Schnitt) erforderlich. Beim Einbau von Sedumgleisen sind diese Unterhaltskosten durch den geringeren Pflege- und Bewässerungsaufwand deutlich geringer.

Unterhaltskosten können jedoch z.T. durch geringere Kosten für die Regenwasserableitung bzw. Speicherung ausgeglichen werden. Die Reduzierung von Schäden an den Schienen durch geringere Temperaturschwankungen wirken zusätzlich wie die Anrechnung als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme kostenmindernd.

Sowohl das vom Stadtrat beschlossene ÖPNV-Konzept Jena 2030+ als auch der Nahverkehrsplan 2021+ empfehlen den Einbau von Grüngleisen als Regelbauweise ausdrücklich. Für künftige Gleiserneuerungs- oder Straßenbahnneubauvorhaben ist demnach insbesondere wegen der positiven ökologischen Wirkung grundsätzlich der Einbau von grünen Gleisen als Vorzugsvariante zu betrachten. Abweichungen von dieser Bauart sind durch den JNV umfassend zu begründen. Im Lärmaktionsplan der Stadt Jena (2018) wurde der Einbau von Grüngleisen in einem Straßenbahnabschnitt in Jena Ost als Pilotprojekt aufgenommen.