

Klimaschutzkonzept Koblenz

Sachstand zum 15.11.16

Ü1 – Klimaschutzagentur Mittelrhein	3
Ü2 – Klimaschutzleitstelle Verwaltung.....	3
Ü3 – Klimaschutz und Öffentlichkeitsarbeit.....	3
Ü4 – Kooperation mit der Region.....	4
Ü5 – Klimaschutzcontrolling.....	5
Ü6 – Gesicherte Finanzierung Klimaschutz	5
Ü7 – Klimaschutzpreis Koblenz	6
Ü8 – Klimaschutz in der Stadtplanung	6
HH1 – Ökostromkampagne	7
HH2 – Sanierungsoffensive Mittelrhein	7
HH3 – Stromsparkampagne	8
HH4 – Klimaschutzoffensive Wohnungsbau	9
HH5 – CarMEN.....	10
GHD1 – Ökoprofit.....	10
GHD2 – Klimaschutznetzwerk KMU	11
GDH3 – Klimafreundliche Gewerbegebiete	12
GHD4 – Klimafreundliches Beschaffungswesen.....	12
S1 – Zentrales Gebäudemanagement	12
S2 – Ökostrombezug zu 100%	13
S3 – Energieeffiziente Straßenbeleuchtung	13
S4 – Förderung der ämterübergreifenden Zusammenarbeit.....	14
M1 – Abstimmung Information und Beratungsangebote	14
M2 – Klimaschutz in Kirchen und Vereinen.....	15
M3 – Informationsnetzwerk Hochschule	16
M4 – Fortbildung Handwerker und Planer.....	16
M5 – Klimaschutz in Schulen und KiTas	17
E1 – KWK-Offensive	17
E2 – Intensivprogramm EE	18
E3 – Solar- und Effizienzkataster	18
E4 – Beteiligungsmodelle Erneuerbare Energien	18
E5 – Energiedienstleistung als Zukunftschance	19
E6 – Kooperation Energieversorger	19
V1 – Integrierter Verkehrsentwicklungsplan mit Klimazielen und Indikatoren	20
V2 – Aufbau einer Regionalen Verkehrsplanung	20

V3 – Ausbau des Bahnverkehrs in Stadt und Umland	21
V4 – Integrierte Radverkehrsstrategie mit eigenem Budget	22
V5 – Koblenz für Alltagsradverkehr tauglich machen	23
V6 – V7 Betriebliches Mobilitätsmanagement in öffentl. Einrichtungen und in Kobl. Unternehmen..	24
V8 – MIV-Entschleunigung und -verstetigung.....	26
V9 – Gesamtstädtisches Parkraummanagement	27
V10 – Förderung des Car-Sharing in Koblenz	28
V11 – Optimierung des städtischen ÖPNV.....	29
V12 – Öffentlichkeitsarbeit für klimafreundliche Mobilität	31
V13 – Zukunftsfähige Verkehrsplanung durch Beteiligung von Kindern.....	32

Ü1 – Klimaschutzagentur Mittelrhein

Beschreibung: Die bereits 2001 vorgeschlagene Einrichtung einer Energie-/Klimaschutzagentur hat weiterhin höchste Priorität. Die Agentur vernetzt regionale Akteure, ist zentrale Anlaufstelle zu Energiefragen von Endverbrauchern (Private Haushalte, Gewerbe, Industrie), koordiniert regionale Aktivitäten (z.B. Öffentlichkeitsarbeit) und organisiert Fortbildungen in enger Abstimmung/Kooperation mit bestehenden Institutionen (BEN-Netzwerk, Klimabündnis Mittelrhein). Die Gründung wird von Stadt, Kreis, regionalen Energieversorgern gleichermaßen forciert. Um die Unabhängigkeit der Agentur zu betonen, sollte die Richtlinienkompetenz ähnlich wie bei BEN-Mittelrhein bei Stadt und Landkreis liegen. Zudem werden weitere Partner (Sparkasse, HWK etc.) gewonnen.

Sachstand: Die Maßnahme sollte eigentlich über BEN Mittelrhein als „BEN plus“ umgesetzt werden. Nach diversen Gesprächen und Verhandlungen mit dem Land RLP nimmt die Energieagentur RLP die Aufgaben, wie im Konzept gewünscht, wahr. Die Einrichtung der regionalen Energieagentur wurde seitens der Stadt intensiv begleitet. Sie wurde im Februar 2014 eröffnet. Das Umweltamt ist im Beirat der Energieagentur vertreten.

Erfolgsanalyse: Eine Aufstellung, welche Angebote die Energieagentur bereits umgesetzt hat, ist dort in Bearbeitung.

Ü2 – Klimaschutzleitstelle Verwaltung

Beschreibung: Die konkrete Umsetzung eines Großteils der Koblenzer Klimaschutzmaßnahmen liegt in Hand der Koblenzer Verwaltung. Die Umsetzung neuer Maßnahmen aus dem Klimaschutzkonzept ist mit weiterem Arbeitsaufwand verbunden. Gemeinsam mit Dezernats-, Amtsleitern und politischen Gremien werden Prioritäten und Ziele beschlossen und über die Umsetzung von Maßnahmen diskutiert. Die Klimaschutzleitstelle ist, neben der Klimaschutzagentur der Region, die zentrale Anlaufstelle zum Thema Energie und Klimaschutz in Koblenz. Projekte des Konzepts werden von dieser offensiv angegangen und konkret Partner dafür gewonnen.

Sachstand: Über den Zeitraum von drei Jahren wurde eine Projektstelle zusätzlich geschaffen. Die geförderte Stelle bestand von November 2012 bis Mitte April 2016 (Verlängerung des Förderzeitraums aufgrund Mutterschutzes und in Anspruch genommener Elternzeit der Klimaschutzmanagerin). Zurzeit steht im Umweltamt eine halbe Stelle zur Verfügung. Im Rahmen der Aufgabenerfüllung der anderen Ämter im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes werden Klimaschutzbelange von den jeweiligen Mitarbeitern bearbeitet. Die Möglichkeit einer Anschlussförderung Klimaschutzmanager wird derzeit geprüft. Ein Beschluss des Stadtvorstandes, dass Klimaschutz gemeinsame Aufgabe der Gesamtverwaltung ist, liegt vor. Amtsleiter und nachfolgend der Stadtvorstand wurden in einer Sitzung intensiv über den Themenbereich informiert. Den Fraktionen wurde angeboten, regelmäßig über den Stand der Klimaschutzaktivitäten zu berichten.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: siehe Maßnahme Sachstand

Ü3 – Klimaschutz und Öffentlichkeitsarbeit

Beschreibung: Klimaschutz ist durch die intensivierten Aktivitäten und eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit ein wichtiger Eckpfeiler der Koblenzer Politik. Zentrale Elemente sind: Eine Klimaschutz-Website, regelmäßige Hinweise auf Aktivitäten auch bei nicht klimaschutz-

relevanten Veranstaltungen, regelmäßige Kampagnen mit Partnern zu bestimmten Themen und eine Stadtverwaltung, die in den eigenen Liegenschaften und vor den eigenen Mitarbeitern eine Vorbildrolle einnimmt und dies auch kommuniziert.

Sachstand: Eigenes Logo / Silhouette „Koblenz verbindet – Klimaschutz“, Klimaschutzwebsite www.klimaschutz.koblenz.de, Postkarte „Klimaschutz in Koblenz“ für Aktionen und Veranstaltungen. Regelmäßige Kampagnen und Aktionen mit externen Partnern: EnergieWände, Malwettbewerb Klimaschutz & Energiesparen, Zu Fuß zur Schule, Energieberatung im Quartier, Earth Hour, KESch-Tag, Umwelttag, Verleihung Öko-Verkehrs-Siegel, Verleihung Klimaschutzpreis, Stromsparaktion Kühlschranksaustausch, Alt- und Neubautage, etc.

Regelmäßige Infos im internen Mitteilungsblatt, Azubiseminar im Rahmen der Einführungswoche und Angebot der Mitarbeiterfortbildung, um den Klimaschutz innerhalb der Verwaltung zu verankern.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: rund 25% der CO₂-Emissionen der Stadt Koblenz werden im Bereich der privaten Haushalte erzeugt. Diese können, da weder im ausreichenden Maße Anreizsystem noch Sanktionsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, allein über Informationskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit erreicht werden. Diese werden regelmäßig durchgeführt und auf der Klimaschutzwebsite und in der Presse kommuniziert. Die direkte Messung des Erfolges in vermiedenen CO₂-Emissionen ist bei den meisten Maßnahmen mit Ausnahme der „Stromsparkampagne Kühlschranksaustausch“ nicht möglich. Wie unter Ü5 dargestellt kann aber eine Gesamtbilanz erstellt werden.

Zur Stromsparkampagne Kühlschranksaustausch: private Haushalte können einen Zuschuss von 250,- Euro gewinnen, wenn sie ihren alten energiefressenden Kühlschrank gegen einen neuen, energieeffizienten Kühlschrank austauschen. Der Energieverbrauch des alten Kühlschranks wurde erfasst und die Sinnhaftigkeit eines Austausches durch die Energieberater der Verbraucherzentrale bestätigt. CO₂ Einsparpotenzial der 14 Teilnehmer: 5.811 kWh Strom und 3.196 kg CO₂ pro Jahr.

Durch die stagnierenden bzw. zurückgehenden Energiekosten der letzten Jahre war es sehr schwer, die privaten Haushalte mit dem Thema Energiesparen zu erreichen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Kampagnen bei steigenden Energiepreisen wieder mehr Resonanz innerhalb der Bevölkerung finden.

Ü4 – Kooperation mit der Region

Beschreibung: Viele Ziele lassen sich nur in Zusammenarbeit mit der Region erreichen. Für eine verstärkte Kooperation bei Klimaschutzthemen (Erneuerbare Energien, Energieeffizienz und KWK) werden auch Kooperationen bei der Raumplanung und der Flächennutzungsplanung empfohlen (z.B. bei der Neuausweisung von Windenergiestandorten). Gleichzeitig wird bei eigenen Aktivitäten der Stadtverwaltung geprüft, inwieweit eine Ausweitung auf andere Akteure in der Stadt oder im Landkreis zu Synergieeffekten führen kann.

Sachstand: Mitarbeit im AK Zukunft der Initiative Region Mittelrhein e.V.; Zusammenarbeit über BEN Mittelrhein e.V., Ökoprotif und Umweltnetzwerk Bildung mit dem LK MYK, Abstimmung über baldige Wiederaufnahme der Zusammenarbeit in Klimaschutz & Energie-Themen mit dem LK MYK.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: Zwischen dem Landkreis Mayen-Koblenz und der Stadt Koblenz besteht eine enge Kooperation, die sich auch in den gemeinsamen, erfolgreichen Projekten niederschlagen hat. Beispiele sind das Bau- und Energienetzwerk (BEN) Mittelrhein e.V. und die gemeinsam durchgeführten Projekte (MOM, Altbautage, etc.), das Projekt Ökoprotit (siehe Maßnahme GHD 1) der über das Umweltnetzwerk Bildung gemeinsam entwickelte Workshop „Energie-Hits für Power-Kids“ (siehe Maßnahme M5) und der Verein Umweltnetzwerk Kirche Rhein-Mosel e.v. (siehe Maßnahme M2). Der Kontakt zu anderen Landkreisen gestaltet sich schwierig, dies hat sich zuletzt bei der Umsetzung der Maßnahme V2 (Regionale Verkehrsplanung) gezeigt.

Ü5 – Klimaschutzcontrolling

Beschreibung: Erfolge im Klimaschutz werden bei Bürgerinnen und Bürgern sowie Unternehmen unmittelbar auf verschiedenen Ebenen präsent gemacht. Neben einer regelmäßigen Erstellung von CO₂-Bilanzen und der Teilnahme am Klimaschutzbenchmark wird auch ein Bottom-up-Bewertungstool für durchgeführte Maßnahmen eingeführt. Alle Ergebnisse werden im Internet präsentiert und regelmäßig in den politischen Gremien vorgestellt und diskutiert.

Sachstand: Die Daten für die CO₂-Bilanz „Energie“ werden regelmäßig erfasst und die CO₂-Bilanz berechnet. Die Datenerhebung für den Bereich Verkehr ist mit externen Kosten verbunden, daher ist eine Datenerhebung nur in größeren Abständen sinnvoll und durchführbar. Die evm AG hat 2016 eine Erfolgskontrolle beim Klimaschutz durchgeführt. Durch ifeu wurde für die Stadt Koblenz eine CO₂ Bilanz für den Bereich Energie durchgeführt.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: Durch die Maßnahmen der evm AG im Bereich private Haushalte, Industrie und Einsatz erneuerbarer Energien können laut evm-Ausarbeitung pro Jahr 140.678 t eingespart werden. Die Gesamt CO₂-Bilanz von ifeu für Koblenz im Bereich Energie ergibt (witterungsbereinigt) deutliche Einsparungen im Bereich private Haushalte (-16% gegenüber Anfangsbilanz 2008) und Gewerbe (-18% gegenüber Anfangsbilanz 2008), demgegenüber aber deutliche Emissionssteigerungen im Sektor Industrie (+18% gegenüber Anfangsbilanz 2008). Dieser Anstieg begründet sich vor allem in der guten wirtschaftlichen Gesamtentwicklung der Stadt Koblenz. Siehe hierzu auch Ausarbeitung der evm und die Kurzanalyse und die Bilanz des ifeu-Instituts.

Ü6 – Gesicherte Finanzierung Klimaschutz

Beschreibung: Eine dauerhafte Finanzierung der Klimaschutzaktivitäten der Stadt muss gewährleistet sein. Die im Konzept veranschlagten Kosten stellen dabei ein Minimum an benötigten Geldern für ernst gemeinten Klimaschutz dar. Die Finanzierung kann dabei auf vielfältige Weise gesichert werden. Neben Geldern aus dem laufenden Haushalt sollten darüber hinaus alternative Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden. Ein Klimaschutzfonds, der sich aus mehreren Quellen speist, macht das Thema Klimaschutz zu einem Breitenthema, bei dem die Last nicht nur auf den Schultern der Stadt liegt.

Sachstand: Gründung des Vereins Klimaschutz in Koblenz e.V. Ende 2013 zur Unterstützung der Umsetzung von Maßnahmen aus dem städtischen Klimaschutzkonzept. Bisherige vom Verein durchgeführte Aktionen und umgesetzte Maßnahmen sind: Einrichtung eines Themenregals Klimawandel, -schutz, ethisches Wirtschaften in der Stadtbibliothek; Verleihung

des Klimaschutzpreises Koblenz (siehe Maßnahme Ü7 – Klimaschutzpreis Koblenz); Vorbereitung Thema E-Mobilität für den Schängelmarkt 2015, Durchführung der Energiesparkkampagne Kühltischtausch. Es sind auch Akteure des Klimaschutzvereines, die aktiv sind bei der Umsetzung anderer Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes (siehe Ausarbeitung der evm).

Federführung: Umweltamt

Bemerkung: Die Maßnahme musste aufgrund der angespannten Haushaltssituation noch anders umgesetzt werden, als im Klimaschutzkonzept vorgesehen (Klimaschutzfond nicht möglich). Nachdem bereits im Jahr 2012 eine Fördermittelrecherche für die Umsetzung von Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes durchgeführt worden ist, wurden Anfang 2013 verschiedene alternative Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen einer ämterübergreifenden AG Finanzierung gegeneinander abgewogen. Aufgrund der Notwendigkeit der kurzfristigen Mitteleinwerbung durch Spenden und Sponsoringleistungen wurde entschieden, einen gemeinnützigen Verein Klimaschutz Koblenz e.V. zu gründen. In seiner Mitgliederstruktur sieht er so aus, dass er vor allem die Betriebe mit mehrheitlich städtischer Beteiligung und städtische Eigenbetriebe sowie andere wichtige Akteure des Klimaschutzes in Koblenz umfasst. Ziel des Vereins ist die Förderung des Umweltschutzes und insbesondere des Klimaschutzes in Koblenz. Die für die Umsetzung von Maßnahmen erforderlichen Mittel werden jeweils projektbezogen bereit gestellt (Bsp. Dotierung Klimaschutzpreis Koblenz).

Erfolgsanalyse: Bisher findet durch den Klimaschutzverein vor allem eine Unterstützung bei der Umsetzung der Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit statt. Die Dotierung des Klimaschutzpreises wird durch den Verein getragen. Darüber hinaus ist die Vernetzung der wichtigen Akteure im Klimaschutz sehr sinnvoll und kann als positiv bewertet werden. Die Verleihung des Klimaschutzpreises hat im Klimaschutzkonzept eine hohe Priorität.

Ü7 – Klimaschutzpreis Koblenz

Beschreibung: Mit einem jährlich verliehenen Preis werden innovative Projekte im Bereich Energieeffizienz und Erneuerbare Energien gewürdigt. Die Themen richten sich je nach Aktualität an verschiedene Gruppen mit unterschiedlichen Inhalten. Die Themenwahl wird an aktuelle Entwicklungen angepasst.

Sachstand: Erstmalige Vergabe im Jahr 2014, zweite Vergabe im Rahmen einer Veranstaltung im Mai 2015. Die dritte Vergabe für den Klimaschutzpreis 2016 konnte aufgrund fehlender Bewerbungen nicht durchgeführt werden. Aktuell läuft die Ausschreibung für den Klimaschutzpreis 2017.

Federführung: Klimaschutz in Koblenz e.V.

Erfolgsanalyse: Trotz einer attraktiven Gelddotierung (aktuell 1. Platz 2.000 Euro / 2. Platz 1.500 Euro / 3. Platz 1.000 Euro) ist das Interesse an dem Klimaschutzpreis bisher noch nicht wie gewünscht vorhanden. Hier ist eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, die der Verein und die Stadt angehen.

Ü8 – Klimaschutz in der Stadtplanung

Beschreibung: In der Stadtplanung wird das Thema Klimaschutz und Energie weiter ausgebaut. Bei Fragen zur Nutzung von Konversionsflächen werden Klimaschutzvarianten (Passivhausbebauung, PV-Freiflächen) ebenso diskutiert wie bei Neubauten. Integrierte Konzepte

te, welche auch eine Verkehrsvermeidung und -verringerung zum Ziel haben, stehen dabei im Vordergrund. Bei anstehenden Planungen werden den Bauherren Energiekonzepte angeboten und eine klimafreundliche Energieversorgung über KWK oder Erneuerbare Energien dargestellt. Um die Bebauung zu verdichten werden Brachen in der Innenstadt vor einer Außenentwicklung gefördert. Eigentümer werden konkret angesprochen.

Sachstand: In der ersten Jahreshälfte 2015 wurde der Leitfaden klimagerechte Stadtgestaltung vom Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung in Zusammenarbeit mit dem Umweltamt erarbeitet, mehrmals im Fachbereichsausschuss IV erörtert, Änderungswünsche der Politik eingearbeitet und letztlich im Stadtrat zur Kenntnis genommen. Als behördenverbindliches Regelwerk soll der Leitfaden eine umfängliche Informations- und Empfehlungsgrundlage und somit auch Arbeitshilfe für Planer und Investoren darstellen und dazu dienen, die Belange einer klimagerechten Stadtplanung auch außerhalb der Verwaltung zu verdeutlichen und Zusammenhänge hervorzuheben. Inhalte des Leitfadens sind die energieeffiziente Stadtplanung, Anpassung an den Klimawandel und nachhaltige Mobilität.

Federführung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Erfolgsanalyse: Der erarbeitete Leitfaden ist Standardwerk für das Tagesgeschäft im Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung und wird bei allen laufenden Bauleitplanungen und Planungsprojekten berücksichtigt. Der Leitfaden wird in der Regel auch den extern beauftragten oder für private Investoren tätigen Planungsbüros an die Hand gegeben. Da das Themenfeld "Belange des Umweltschutzes" und insbesondere die hier relevanten "Teilbelange des Klimaschutzes und des Klimawandels" im Abwägungskatalog des Baurechtes nur einer von zahlreichen anderen gewichtigen Belangen ist, erfolgt die Umsetzung über eine entsprechende situations- und einzelfallbezogene Gewichtung im Rahmen der planerischen Abwägung.

Der Erfolg der Umsetzung lässt sich daher nicht in Prozenten oder Maßangaben beziffern; es kann lediglich eine Bewusstseins-schärfung aller in diesem Feld tätigen Akteure festgestellt werden

HH1 – Ökostromkampagne

Beschreibung: Die Nutzung von Ökostrom ist für Verbraucher eine einfache Möglichkeit, den Ausbau Erneuerbarer Energien zu unterstützen. Im Rahmen von Kampagnen und der Umstellung der kommunalen Liegenschaften wird auf Unterschiede bei den Anbietern hingewiesen. Verbraucher werden beim Stromwechsel unterstützt.

Sachstand: Bei der evm AG wurden alle Privatkunden auf Ökostrom umgestellt. Von daher ist die Durchführung einer Kampagne nicht mehr erforderlich. Der Beschlussentwurf zur Umstellung der kommunalen Liegenschaften auf Ökostrom liegt den politischen Gremien zur Beschlussfassung vor.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: durch die Umstellung der privaten Haushalte auf Ökostrom können pro Jahr ca. 84.000 t CO₂ eingespart werden.

HH2 – Sanierungsoffensive Mittelrhein

Beschreibung: Hohe Energieeinsparpotenziale bestehen im Gebäudebestand. BEN Mittelrhein startet zur Erschließung dieser Potenziale die Modernisierungsoffensive Mittelrhein.

Mit vielfältigen Informationsangeboten (z.B. über eine Informationsplattform, Veranstaltungen) und Angeboten zum Erfahrungsaustausch bei der Umsetzung von Maßnahmen wird lokalen Hauseigentümern das Thema nähergebracht. Kommunen wie Koblenz fällt hier als Multiplikator und für die Ansprache der Akteure eine wichtige Rolle zu.

Sachstand: Wurde als „Modernisierungsoffensive Mittelrhein“ (MOM) über den Verein BEN Mittelrhein e.V. mit Unterstützung des Landes sowie mit personeller und finanzieller Beteiligung der Stadt Koblenz umgesetzt. Ende Oktober wurde beim Projektträger Jülich im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundes ein Förderantrag „Nachbarschaften für energetische Sanierung“ eingereicht. Auch dies mit personeller Beteiligung vom Umweltamt.

Federführung: BEN Mittelrhein e.V.

Erfolgsanalyse: Im Rahmen des Projektes MOM wurde eine Vielzahl an Veranstaltungen durchgeführt. Zur Darstellung der besonderen Rolle der Kommunen als Multiplikatoren werden im Folgenden exemplarisch einige Veranstaltungsformen und deren Resonanz hervorgehoben. Ein Schwerpunkt war die Veranstaltungsreihe: „Gewusst wie“ Sanieren vom Keller bis zum Dach“, die von 2011- 2014 in verschiedenen Gemeinden für Bauherren und Interessierte erfolgreich durchgeführt wurde. In der Vortragsreihe wurden insbesondere die folgenden wichtigen Bereiche energetischer Sanierungen vorgestellt und erläutert.

- Dachsanierung - Schutz von Kälte im Winter und vor Hitze im Sommer
- Fenster, energetische Fragen und Einbruchssicherheit
- Heizungsanlagen, (Haustechnik)
- Lüftungsanlagen
- Wärmedämmung – Außen- und Innendämmung, Behandlung von Natursteinfassaden
- Kellersanierung: Möglichkeiten zur Abdichtung und Dämmung
- Modern und behaglich wohnen und dabei Energie sparen

Die Themen griffen die in der Projektplanung beschriebenen Inhalte auf und erweiterten diese noch um andere interessante Aspekte.

Im Rahmen der Projektlaufzeit wurden auch drei Projektworkshops unter Leitung der Projektbegleitung durchgeführt. Ziel der Workshops war es, gemäß Projektverlauf anstehende Fragestellungen mit ausgewählten Teilnehmergruppen vertiefend zu diskutieren. Dabei sollten jeweils auch neue Ideen für die Projektarbeit generiert werden. Die Themen und Termine der Workshops waren:

10.08.2012: Kommunikationsformen zur Modernisierung in der regionalen Baukultur

14.12.2013: Zwischenbilanzworkshop

20.10.2014: Bilanz des Projektes und Perspektiven der Weiterarbeit

Aus der Resonanz zu den einzelnen Workshops wurde deutlich, dass diese jeweils Impulse für die Projektarbeit erbracht haben. Zu jedem der Workshops wurde durch die Projektbegleitung eine ausführliche Dokumentation erstellt, die den Teilnehmern/innen jeweils zugangen ist. Für weitere Informationen siehe ausführliche Evaluation der vom Land Rheinland-Pfalz geförderten Maßnahme Modernisierungsoffensive Mittelrhein (MOM Abschlussbericht).

HH3 – Stromsparkampagne

Beschreibung: Gemeinsam mit den Energieversorgern werden private Haushalte motiviert, Strom einzusparen. Neben öffentlichkeitswirksamen Kampagnen zur Bewusstseinsbildung kann ein Stromsparfonds installiert werden, mit Hilfe dessen besonders stromsparende

Haushalte prämiert werden. Neben Information und Motivation zeigen konkrete Aktionen (z.B. Austausch der Heizungspumpe) die Potenziale auf.

Sachstand: Bereits 2013 wurde gemeinsam mit der evm AG und anderen Partnern ein Malwettbewerb „Unser Klima – unsere Zukunft“ ausgerufen. Das beste Bild wurde auf einen Bus der evm aufgebracht aus 13 Bildern wurde ein Wandkalender produziert, der neben den Bildern auch Informationen und Energiespartipps beinhaltete. Alle Bilder wurden im Kundenzentrum der evm ausgestellt.

Auch in 2014 wurde gemeinsam mit der evm AG und anderen Partnern ein Malwettbewerb ausgeschrieben. Aus 13 Bildern wurde ein Kalender mit den Energiespartipps gemacht, 25 Bilder werden in einer rollenden Galerie (in Bussen der evm) ausgestellt.

Im Herbst 2014 wurde gemeinsam mit der Verbraucherzentrale RLP die „Energieberatung im Quartier“ auf der Karthause durchgeführt.

Im Frühjahr 2016 wurde gemeinsam mit der evm AG und dem Klimaschutzverein Koblenz die Aktion „Kühlschranktausch“ durchgeführt. Private Haushalte konnten einen Zuschuss von 250,- Euro gewinnen, wenn sie ihren alten energiefressenden Kühlschrank gegen einen neuen, energieeffizienten Kühlschrank austauschen. Der Energieverbrauch des alten Kühlschranks wurde erfasst und die Sinnhaftigkeit eines Austausches durch die Energieberater der Verbraucherzentrale bestätigt. Die Zuschüsse in Höhe von 10 x 250 Euro wurden von der evm AG bereitgestellt.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse:

- Für den Malwettbewerb ist keine Analyse möglich
- Energiesparen im Quartier: trotz Gewinnmöglichkeit eines kostenfreien Gebäudeenergie-Checks nur geringe Teilnahme an der Auftaktveranstaltung. Das Beratungsangebot durch ausgebildete Energieberater wurde besser angenommen und die nachfolgenden thematischen Vorträge waren gut besucht.
- Stromsparkampagne Kühlschranktausch: Zuschuss von 250,- Euro auf einen neuen energieeffizienten Kühlschrank. CO₂ Einsparpotenzial wenn alle 14 Teilnehmer den Kühlschranktausch vornehmen: 5.811 kWh Strom und 3.196 kg CO₂ pro Jahr.

HH4 – Klimaschutzoffensive Wohnungsbau

Beschreibung: Wohnungsbauunternehmen mit ihren großen Beständen sind häufig Vorreiter bei Sanierung und Neubau, auch für private Hausbesitzer. Für Koblenzer Wohnungsbauunternehmen werden Energieeffizienz der Gebäude und der Versorgungstechnik als Zukunftsthema gefördert. Die Koblenzer WohnBau bietet einen Erfahrungsaustausch an, berichtet über erfolgreiche Sanierungsprojekte, lädt Redner aus anderen Städten (z.B. Frankfurt) ein und zeigt konkrete Potenziale im Versorgungsbereich (KWK) auf. Die Koblenzer WohnBau macht dabei Klimaschutz und Energieeffizienz zu einem ihrer Markenzeichen.

Sachstand: Die Koblenzer Wohnbau hat die Stadt bei der Vermarktung des Passivhausgebietes auf dem Asterstein unterstützt und in Eigenregie eine Passivhauszeile (3 Reihenhäuser) errichtet und vermarktet. Ein Erfahrungsaustausch zwischen WBGs und EVU wurde durch die Stadtverwaltung forciert und Ende 2014 organisiert.

Federführung: Umweltamt, WBGs

Bemerkung: Da bei den WBG's bereits andere Plattformen bestehen, um sich regelmäßig auch über Energieeffizienzmaßnahmen auszutauschen, und darüber hinaus Energieeffizienzmaßnahmen, die über die gesetzlichen Regelungen hinausgehen im geförderten Wohnbau im Regelfall nicht wirtschaftlich abgebildet werden können, besteht seitens der Koblenzer Wohnbau kein Interesse an einer „Klimaschutzoffensive“. Die Maßnahme wird daher von Seiten der Stadt nicht weiter forciert.

Erfolgsanalyse: entfällt für diese Maßnahme

HH5 – CarMEN

Beschreibung: Das in Koblenz erfolgreich durchgeführte Projekt CarMEN wird weiter fortgeführt und ausgebaut. In diesem Projekt konnte bereits eine Vielzahl von einkommensschwachen Haushalten für das Thema Klimaschutz und Energiesparen sensibilisiert werden. Neben Haushalten informieren die Stromsparhelfer in Zukunft auch in caritativen Einrichtungen (KiTas, Altenheime) über Energieeinsparpotenziale. Auch eine Beratung zu Lüftung und Heizung wird in Kooperation mit Partnern ausgebaut. Wohnungsbaugesellschaften bieten dies als Serviceleistung für ihre Mieter an.

Sachstand: Die Koblenzer Wohnbau bewirbt unter ihren Mietern offensiv das Angebot der CarMEN. Für eine Beratung von Vereinen etc. stehen CarMEN derzeit keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung.

Federführung: CarMEN

Erfolgsanalyse: entfällt für diese Maßnahme

GHD1 – Ökoprofit

Beschreibung: ÖKOPROFIT bietet Unternehmen unterschiedlicher Größen und Branchen einen Einstieg in ein Umweltmanagement. Die Stadt Koblenz und der Landkreis Mayen-Koblenz werden 2011 gemeinsam mit weiteren lokalen Partnern eine erste Projektrunde initiieren. In Workshops und vor Ort Terminen werden die teilnehmenden Unternehmen auf die abschließende Zertifizierung vorbereitet und schließlich öffentlichkeitswirksam ausgezeichnet. Im Vordergrund steht die Senkung von Betriebskosten durch Ressourceneinsparung.

Sachstand: Ende 2011 startete eine Einsteigerrunde des Projekts ÖKOPROFIT, die im Jahr 2013 mit der Abschlussveranstaltung und Übergabe der Auszeichnungsurkunden endete. 2014 wurde das Projekt mit dem ÖKOPROFIT-Klub fortgeführt, der Betriebe die an der Einsteigerrunde teilgenommen haben bzw. bereits ein Umweltmanagement nach EMAS oder ISO eingeführt haben, vernetzt und bei der Maßnahmenfindung und weiteren Umsetzung unterstützt. Die Teilnahme am ÖKOPROFIT-Klub endet mit einer Rezertifizierung. Die Abschlussveranstaltung fand Ende 2014 statt. Für weitere Einsteigerrunden konnte trotz intensiver Bemühungen aller Projektpartner (IHK Koblenz, HwK Koblenz, Kreisverwaltung Mayen-Koblenz, Wirtschaftsförderung am Mittelrhein, Umweltamt) sowie einer Kooperation mit dem Landkreis Cochem-Zell keine ausreichende Zahl von Betrieben akquiriert werden. Da die wesentlichen Einsparpotenziale der meisten Betriebe im Bereich des Energieeinsatzes bestehen und es hier mittlerweile eine Vielzahl von Beratungsangeboten gibt, scheinen die meisten Betriebe den zusätzlichen Aufwand zur Einführung eines Umweltmanagements zu scheuen. Zur Fortführung des ÖKOPROFIT-Klubs läuft gegenwärtig die Akquise.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: Bei einem der Koblenzer Teilnehmer hat sich der Stromverbrauch von 2015 im Vergleich zu 2013 um mehr als 60 % reduziert. Grund hierfür ist die Installation einer PV Anlage und der Eigenverbrauch des erzeugten Stroms. In 2015 wurde auch mit der Umstellung auf LED-Beleuchtung begonnen. Das hat sich aber bis 2016 hingezogen und soll jährlich ca. 20.000 kWh einsparen.

In Bezug auf den Wärmeenergieverbrauch liegt die Differenz 2015 zu 2013 bei ca. 30 %. Hier greifen sicher der Austausch der Fenster im Okt. 2014 und Maßnahmen zur Isolierung vom Dach im Februar 2014.

Bei dem anderen Koblenzer Teilnehmer hat sich der Stromverbrauch zunächst kontinuierlich im Lauf von 4 Jahren (2010 - 2014) um fast 400.000 kWh reduziert. In 2015 ist er dann wieder um 100.000 kWh gestiegen. Dies ist dem zunehmenden Technikeinsatz geschuldet sowie den steigenden Mitarbeiterzahlen (2010: 4650/ 2015: 6125).

Zudem ist die Gebäudefläche um 650 qm gewachsen (33.300 qm auf 33.950 qm).

Die Kennzahl Strom (kWh/qm) hat sich von 2010 (345 kWh/qm) nach 2015 (215 kWh/qm) deutlich reduziert. In der Hochschule wurden 2014 die Heizungssteuerung auf Außentemperaturregelung umgestellt und Lichtbänder in den Toiletten ausgetauscht und LED in Aufzügen installiert.

2015 wurden Heizungspumpen gegen effizientere ausgetauscht. Das dürfte sich aber 2015 noch nicht richtig im Verbrauch wiederfinden.

Die Hochschule lässt Bachelor-Thesis zu verschiedenen Themen (Beleuchtung, Dämmung, Lüftungsoptimierung und alternative Energiequellen) anfertigen um den Nutzen weiterer Optimierungen auszuloten.

Bei der Beleuchtung hat sich schon herausgestellt, dass eine weitere Optimierung (LED) nur geringe Einsparungen im Vergleich zur aktuell eingesetzten Technik bringt.

Für 2017 ist der Einbau einer neuen Heizung geplant der jährlich 250.000 kWh einsparen soll.

Aktuell beteiligt man sich an einem Projekt namens Change, das eine Nutzerschulung für Mitarbeiter ist und zu Energieeinsparungen beitragen soll. Der Erfolg wird wissenschaftlich ermittelt.

GHD2 – Klimaschutznetzwerk KMU

Beschreibung: Ein großes Klimaschutzpotenzial steckt in kleinen und mittleren Unternehmen. Für interessierte Unternehmen und Vorreiter aus verschiedenen Branchen wird eine Plattform/Netzwerk für einen Erfahrungsaustausch geschaffen. Mit einer Energieberatung als Einstiegsvoraussetzung werden von den teilnehmenden Betrieben Effizienzziele öffentlichkeitswirksam verkündet. In regelmäßigen Treffen werden neben Informationen vor allem der Erfahrungsaustausch gefördert.

Sachstand: Gespräche mit IHK und HwK Anfang 2015 hatten zum Ergebnis, dass im Herbst 2015 eine branchenspezifische Veranstaltung für Beherbergungsbetriebe organisiert und durchgeführt werden sollte. Diese fanden aufgrund mangelnden Interesses nicht statt.

Federführung: Umweltamt

Bemerkung: Für Nicht-KMU sind Energieaudits bis Anfang Dezember 2015 verpflichtend.

Erfolgsanalyse: die Maßnahme wurde seitens der Verwaltung noch nicht weiter bearbeitet, daher entfällt die Erfolgsanalyse

GDH3 – Klimafreundliche Gewerbegebiete

Beschreibung: Bei der Planung von neuen Gewerbegebieten werden auch energetische Aspekte berücksichtigt. Anhand der sich voraussichtlich ansiedelnden Betriebe werden bereits vorab Abwärmepotenziale, Nahwärmenetze oder der Einsatz Erneuerbarer Energien geprüft. Zudem bietet die Stadt Unterstützung bei energieeffizienter Bebauung und dem Einsatz energieeffizienter Technik an.

Sachstand: Im Jahr 2014 wurden Gespräche mit der IHK und der Wirtschaftsförderung (WiFö) geführt. Neue Gewerbegebiete werden nicht ausgewiesen. Die Wirtschaftsförderung unterstützt bei der Beratung zur Optimierung von Energieströmen, sobald die Neuansiedlung eines Unternehmens bekannt ist (WiFö als Schnittstelle zur evm). Bei Neuansiedlungen wird Interesse an Verpachtung von Dachflächen abgefragt und der Kontakt zu Beteiligungsmodellen hergestellt.

Derzeit werden bauleitplanerisch neue Gewerbe- und Industriegebiete, insbesondere an der A 61, ausgewiesen, der Klimaschutz hat hier eine gewichtige Bedeutung, ist allerdings auch nur einer von zahlreichen abwägungserheblichen Belangen der Bauleitplanung (siehe Sachstand zu Ü8).

Die Hochschule Koblenz wurde seit ca. einem Jahr mit dem Studiengang "Wasser- und Infrastrukturmanagement" (FB Bauwesen) verstärkt bei modellhaften Planungen unter dem besonderen Blickwinkel "klimaangepasste Gebiete" eingesetzt.

Federführung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung / Wirtschaftsförderung

Erfolgsanalyse: Erfolg lässt sich hier nicht konkret messen und beziffern, es handelt sich um eine motivierende Daueraufgabe, die ämterübergreifend (Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung, Wirtschaftsförderung, Umweltamt) angegangen wird.

GHD4 – Klimafreundliches Beschaffungswesen

Beschreibung: Koblenz ist Standort vieler Landes- und Bundesbehörden, Banken und Versicherungen. Diesen Dienstleistern ist die Stadt zunächst ein Vorbild, indem ämterübergreifend ein ökologisches Beschaffungssystem entwickelt wird. Dabei werden bestehende Standards zur ökologischen Beschaffung verwendet (z.B. Blauer Engel). In einem zweiten Schritt werden weitere Partner und Kommunen aus der Region mit einbezogen.

Sachstand: Im Jahr 2014 fand eine Veranstaltung zur Einführung in die nachhaltige Beschaffung in Koblenz statt. Hierzu waren alle beschaffenden Ämter der Stadtverwaltung eingeladen. Im Nachgang hat sich die Stadt Mainz bereit erklärt, im Rahmen einer Informationsveranstaltung für in Koblenz ansässige Behörden über eigene Erfahrungen zu berichten. In einigen Bereichen nimmt die Stadt schon derzeit eine Vorreiterrolle ein, z.B. Nutzung von 100% Recyclingpapier, Entwicklung einer elektronischen Stadtverwaltung (E-Gouvernement, Digitales Ratsbüro).

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: Kann evaluiert werden, wenn Veranstaltung und entsprechende weitere Umsetzung angegangen wird.

S1 – Zentrales Gebäudemanagement

Beschreibung: Angepasst an das 2%-Ziel des Klima-Bündnis werden für die städtischen Liegenschaften Ziele definiert, welche Energie- und CO₂-Einsparungen bei den einzelnen Ge-

bäuden kurz und mittelfristig erreicht werden sollen. Parallel wird ein zentrales Gebäudemanagement installiert. Die Bewirtschaftung (Controlling, Regelungstechnik und Hausmeisterschulungen sowie Sanierungs- und Investitionsplanung) der städtischen Liegenschaften wird dadurch in Zukunft aus einer Hand geschehen. Mit der Sanierungsplanung erfolgt auch die Zuweisung fester Mittel. Bei den Sanierungen werden zudem Standards bzw. die Umsetzung der klimafreundlichsten Variante festgelegt.

Sachstand: Die Bildung eines Zentralen Gebäudemanagement (ZGM) wurde zum 01.01.2014 umgesetzt. Die Ablauforganisation im ZGM befindet sich im kontinuierlichen Aufbauprozess. In Bezug auf die energieeffiziente Gebäudebewirtschaftung ist die Einführung einer Facility-Management-Software geplant, der erforderliche Vergabeprozess ist in der internen Abstimmung. Für die personelle Umsetzung einer nachhaltigen Bewirtschaftung wird ab 2017 eine qualifizierte Stelle geschaffen, die insbesondere die Aufgaben Controlling, Regelungstechnik (kontinuierliche Optimierung im Betrieb), energetische Analysen mit Ausweisung von Optimierungspotentialen, Hausmeisterschulungen u. ä. umsetzt. Ein entsprechender Platzhalter ist im Organigramm des ZGM vorgesehen.

Federführung: Zentrales Gebäudemanagement

Erfolgsanalyse: Nach Restrukturierung ZGM 2016 in der Umsetzungsphase 2017

S2 – Ökostrombezug zu 100%

Beschreibung: Die Stadt Koblenz wird ihrer Vorbildfunktion gerecht, indem sie zu 100% Ökostrom bezieht. Die Qualitätskriterien orientieren sich dabei an dem ok-power Label oder dem GrünerStromLabel. RECS-Zertifikate alleine garantieren noch keinen Umweltnutzen. Darüber hinaus werden Erneuerbare Energien auf Liegenschaften weiter ausgebaut.

Sachstand: Die Beschlussvorlage liegt den politischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vor.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: wird erst nach der Beschlussfassung durch den Stadtrat relevant.

S3 – Energieeffiziente Straßenbeleuchtung

Beschreibung: Bei der Umrüstung und Erneuerung der Straßenbeleuchtung spielen CO₂-Minderungspotenziale die wichtigste Rolle. Kurz- und mittelfristig: vollständiger Austausch alter Quecksilberdampflampen. Parallel: schrittweise Erprobung der LED-Technologie in einzelnen Straßenzügen. Sobald LED-Technologie Marktreife besitzt, erfolgt ein großflächiger Austausch mit LED-Lampen. Erste Straßenzüge werden als Modellprojekte aktiv hervorgehoben. Zusätzlich werden weitere Modellprojekte angestoßen und Fördermittel akquiriert.

Sachstand: Die Maßnahme "Energieeffiziente Straßenbeleuchtung" kommt voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2017 zur Umsetzung. Ziel ist dabei auch eine Amortisation der Mehrkosten über eingesparte Stromkosten.

Federführung: Kommunalen Servicebetrieb Koblenz

Erfolgsanalyse: Eine Erfolgsanalyse kann derzeit noch nicht abgegeben werden

S4 – Förderung der ämterübergreifenden Zusammenarbeit

Beschreibung: Klimaschutz ist eine Querschnittsaufgabe. Dies muss sich auch in der Verwaltung widerspiegeln. Vielfach sind die einzelnen Ämter mit Energie- und Klimaschutzfragen direkt oder indirekt verknüpft. In einem ersten Schritt stellen die Ämter Aufgaben und mögliche Zusammenhänge dar und erörtern diese in einem ämterübergreifenden Treffen. In einem zweiten Schritt werden Kooperationsmöglichkeiten (z.B. in Stadtplanung und Verkehr) erörtert.

Sachstand: Im Rahmen des Projektes Klimaschutzmanager stand einmal monatlich in den Amtsleiterbesprechungen im Baudezernat der TOP „Klimaschutzkonzept“ auf der Tagesordnung. Eine Übersicht über die Aufgaben der einzelnen Ämter und die Verknüpfungspunkte mit dem Klimaschutz wurde erstellt und hierin die Synergieeffekte herausgearbeitet. Für die interne Öffentlichkeitsarbeit wird regelmäßig ein Klimajournal (im Mitteilungsblatt) herausgebracht und über energiesparendes Bauen, erneuerbare Energien, etc. berichtet. Ein Azubiseminar im Rahmen der Einführungswoche wurde initialisiert, um das Thema Klimaschutz in der Stadtverwaltung zu verankern. Ein Seminarangebot für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung zum Thema Energiesparen besteht. Das Umweltamt nimmt bis heute an den Amtsleiterbesprechungen im Baudezernat teil. Die Zusammenarbeit kann nach dem Umzug des Umweltamtes in das Verwaltungshochhaus am Bahnhof durch die räumliche Nähe noch verstärkt werden.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: bisher noch keine Aussage möglich, da noch in der Umsetzung begriffen.

M1 – Abstimmung Information und Beratungsangebote

Beschreibung: In Koblenz gibt es eine Vielzahl an Beratungsangeboten. Diese sind jedoch nicht aufeinander abgestimmt. Dem Endverbraucher ist selten klar, an wen er sich mit welchen Fragen wenden kann. Eine zentrale unabhängige Beratung von verschiedenen Anbietern, z.B. im Rahmen der Klimaschutzagentur setzt hier an. Dieses Beratungsangebot wird von regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen (Altbautage, UnserEner) ergänzt.

Sachstand: Durch Eröffnung des Regionalbüros Rhein-Mosel-Eifel der Energieagentur Rheinland-Pfalz GmbH ist diese Maßnahme umgesetzt: „Die Energieagentur Rheinland-Pfalz ist die zentrale Anlaufstelle für Fragen rund um die Energiewende: Zu Energieeinsparungen, Energieeffizienz und Erneuerbaren Energien. Die Mitarbeiter der Energieagentur beantworten fachliche Anfragen von Kommunen, Unternehmen und weiteren Organisationen und informieren Bürgerinnen und Bürger bei Veranstaltungen und Verbraucher-/Baumessen, zum Beispiel über Fördermöglichkeiten oder die verschiedenen Angebote der Energieberatungsstellen. Zeigt sich, dass zu bestimmten Inhalten im Land Informationsangebote fehlen, entwickelt die Energieagentur, oft in Kooperation mit anderen Institutionen, entsprechende Angebote.“ Darüber hinaus bietet die jährlich stattfindende ökologische Baumesse „Altbautage Mittelrhein“ Informations- und Beratungsangebote im Bereich Bauen und Sanieren. Diese Maßnahme wird in enger Zusammenarbeit von Umweltamt und Energieagentur umgesetzt.

Erfolgsanalyse: Eine Aufstellung, welche Angebote die Energieagentur bereits umgesetzt hat, ist dort in Bearbeitung. Eine Evaluation, ob und welche Effekte sich ergeben haben ist aber nicht möglich.

Die Altbautage haben regelmäßig über 1.000 Besucher, ein gut besuchtes und umfangrei-

ches Veranstaltungsprogramm und zahlreiche Aussteller, die für Beratungen rund um das Thema Bauen und Sanieren zur Verfügung stehen.

M2 – Klimaschutz in Kirchen und Vereinen

Beschreibung: Energieeffizienzsteigerung und Ausbau Erneuerbarer Energien in Sportstätten, Vereinen und Kirchengemeinden bieten bisher ungenutzte Potentiale. Zudem können sowohl die Nutzer der Einrichtungen als auch die Mitglieder weitere Ansprechpartner für Informationen sein. Das Umweltnetzwerk Kirche RheinMosel ist bereits sehr aktiv. Beim Ausbau und der damit verbundenen Unterstützung ist die Stadt weiter aktiv dabei. In Sportvereinen und städtischen Sportstätten werden Verantwortliche angesprochen und Informationen und Fördermöglichkeiten kommuniziert.

Sachstand: Klimaschutz in Kirchen wird über den Verein Umweltnetzwerk Kirche Rhein-Mosel e.V. unter personeller und finanzieller Beteiligung der Stadt Koblenz abgedeckt. Das Umweltnetzwerk Kirche Rhein-Mosel (UNK) ist ein gemeinnütziger Verein, der aus einem gemeinsamen Modellprojekt der Stadt Koblenz und der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz hervorgegangen ist. Vereinsziel ist es, Kirchengemeinden in Fragen des Klima- und Umweltschutzes zu unterstützen, da diese auch Vorbildfunktion haben und als Multiplikatoren wirken. Der Verein hat zurzeit 48 Mitglieder. Neben der Stadt Koblenz und dem Landkreis Mayen-Koblenz sind drei Dekanate, zwei Kirchenkreise sowie verschiedene Kirchengemeinden und Privatpersonen Mitglied im Verein. Neben Informationsveranstaltungen zu Themen wie Beheizung von Kirchen, LED-Technik werden Exkursionen zu vorbildlichen Kirchengemeinden durchgeführt. Zwei wichtige Aktivitäten im Hinblick auf den Klimaschutz sind die Projekte Energiesparen in Kirchengemeinden und Optimierung von Heizungsregelungen in Kitas. Das Projekt „Energiesparen in Kirchengemeinden“ bietet Kirchengemeinden die Möglichkeit, Liegenschaften durch erfahrene Energieberater begehen zu lassen. Die Ergebnisse der Begehungen und Maßnahmenvorschläge werden in Berichten zusammengefasst und den Kirchengemeinden zur Verfügung gestellt. Sehr viele Maßnahmenvorschläge beziehen sich auf Verhaltensänderungen der Nutzer oder sind geringinvestiv. Insgesamt haben bereits 26 Kirchengemeinden teilgenommen und fast 60 Liegenschaften wurden „begutachtet“.

Im Bereich der Sportvereine wurde eine Informationsveranstaltung „Ressourceneffizienz in Sportvereinen – mehr Geld für die Vereinskasse“ Ende 2014 organisiert.

Aktuell ist eine „Offensive für Energieeffizienz“ vom Stadtsportverband Koblenz, dem Sportbund Rheinland und der evm AG gestartet worden, bei der die evm den Sportvereinen Unterstützung bei der Energiekosteneinsparung geben. Es muss noch eruiert werden, inwieweit die Stadt die Offensive durch eigene Anreizsysteme unterstützen kann. Denkbar wäre hier eine Anlehnung an das KESch-Programm im Rahmen der Sportstättenförderung.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse:

Klimaschutz in Kirchen: Im Rahmen einer Masterarbeit wird untersucht, in welchem Umfang und welche der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt wurden.

Für zwei Gemeinden liegen auch Werte für die erzielten Energie- und damit Kosteneinsparungen vor, die belegen, dass hier große Potenziale schlummern.

Das Projekt „Optimierung von Heizungsregelungen in Kitas“ beschäftigt sich mit der Anpassung der Heizungsregelungen an die tatsächlichen Nutzungszeiten der Kitas. Es hat sich gezeigt, dass die Heizungen in Kitas fast ausnahmslos über Nacht, an Wochenenden und Feier-

tagen sowie in Ferien durchlaufen und keine Temperaturabsenkungen in den Zeiten erfolgen, in denen kein Kita-Betrieb stattfindet.

Das UNK bietet interessierten Kita-Trägern an, anhand von Temperaturmessungen über längere Zeit hinweg, die Heizungssteuerung zu überprüfen.

Anhand der Temperaturkurven können mangelhafte Heizungsregelungen aufgedeckt werden, die der Träger dann optimieren kann.

Eine besonders einfach einzustellende und „selbst lernende“ Heizungssteuerung konnte in einer Kita modellhaft eingebaut werden und hat dort Einsparungen erzielen können. Allerdings hat sich gezeigt, dass der Erfolg solcher Maßnahmen zur Heizungsoptimierung auch durch erneute Temperaturmessungen kontrolliert werden muss, um fehlerhafte Arbeiten frühzeitig zu erkennen und zu korrigieren.

Die Projekte werden durch Mitgliedsbeiträge, Zuwendungen und Preisgelder finanziert und mit viel ehrenamtlichen Engagement durchgeführt.

Klimaschutz in Vereinen: da die Maßnahme noch nicht umgesetzt worden ist, kann noch keine Erfolgsanalyse erfolgen.

M3 – Informationsnetzwerk Hochschule

Beschreibung: Koblenz verfügt als Hochschulstandort bereits über ein umfangreiches lokales Knowhow. Dieses Expertenwissen gilt es zu nutzen. Dazu wird zunächst eine Übersicht erstellt, wer zu welchen Themen beraten kann. In einem zweiten Schritt werden Kooperationen gebildet (über Abschlussarbeiten, Transferstelle "Energiemanagement", Expertisen).

Sachstand: Eine Zusammenarbeit mit der Hochschule im Bereich Mobilität besteht, eine erste Bachelorarbeit wurde erstellt. Weitere Potenziale für eine Zusammenarbeit wurden zusammengestellt. Darüber hinaus liegt eine Aufstellung von Fachbereichen an Universität und Hochschule vor, die sich mit den Themen Energie und Klimaschutz befassen. Seit 2015 werden die Altbautage Mittelrhein an der Hochschule auch unter der Beteiligung der dortigen Dozenten (als Aussteller bzw. Vortragende) durchgeführt. Seit Mitte 2016 existiert eine formale Kooperationsvereinbarung zwischen der Hochschule und der Stadt Koblenz.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: Im Rahmen der Kooperationsvereinbarung wurden noch keine Projekte durchgeführt. Die Zusammenarbeit im Bereich Mobilität und die Erstellung von Bachelor- und Studienarbeiten ist aber positiv zu bewerten, ebenso wie der Standort Hochschule als Austragungsort für die Altbautage.

M4 – Fortbildung Handwerker und Planer

Beschreibung: BEN Mittelrhein hat sich in den letzten Jahren als wichtige Institution zur Weiterbildung und Vernetzung der verschiedenen Akteure im Bereich der energetischen Sanierung profiliert. Hier gilt es die Aktivitäten weiter auszubauen und BEN dabei zu unterstützen. Dabei wird ein Gewerke übergreifender Qualitätsstandard energetische Sanierung ein weiteres Alleinstellungsmerkmal des regionalen Handwerks.

Sachstand: Informationsveranstaltungen und Fortbildungen über den Verein BEN Mittelrhein e.V. unter personeller und finanzieller Beteiligung der Stadt Koblenz wurden in der Vergangenheit speziell für Handwerker und Planer durchgeführt. Nachdem in 2015 und 2016 keine speziellen Schulungen für Handwerker und Planer durchgeführt werden konnten, sind diese für 2017 wieder in der Planung. Für die Fortbildung von Planern und Architekten wird

eine Zusammenarbeit mit der Hochschule Koblenz angestrebt. Der Bereich der Handwerkerfortbildung soll nach Möglichkeit in Zusammenarbeit mit der Handwerkskammer Koblenz durchgeführt werden.

Federführung: BEN Mittelrhein e.V.

Erfolgsanalyse: Siehe ausführliche Evaluation der vom Land Rheinland-Pfalz geförderten Maßnahme Modernisierungsoffensive Mittelrhein (MOM Abschlussbericht).

M5 – Klimaschutz in Schulen und KiTas

Beschreibung: Eine Sensibilisierung zum Thema Klimaschutz und Energieeinsparen kann nicht früh genug erfolgen. Kinder und Jugendliche werden bereits durch das KESch-Projekt zur Energieeinsparung an Koblenzer Schulen motiviert. Dieses Programm wird weiter ausgebaut und erste Projekte in KiTas gestartet. Zudem werden mit einer neuen Aktion "Energiedetektive" für verschiedene Anwendungsfelder (Standby, Strom allgemein, Mobilität, Erneuerbare Energie und Heizen) und verschiedene Nutzergruppen neue Anreize geschaffen. Dadurch erfolgt eine Verknüpfung der Erfahrungen in den (Bildungs-) Einrichtungen mit dem Klimaschutz zu Hause (Energiechecks für die Familien).

Sachstand: Neben dem Programm KESch wurde für die Grundschulen der Workshop „Energiehits für Power-Kids“ entwickelt und durchgeführt. Dieser verbindet das in der Schule Gelernte mit der Umsetzung zu Hause. Klimaschutz in KiTas muss über Fortbildungen der KiTa-MitarbeiterInnen erfolgen. Da solche Fortbildungen bereits von anderen Institutionen angeboten werden, wird die Maßnahme für KiTas nicht weiter verfolgt.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: die CO₂ Einsparungen bei den Schulen durch das Programm KESch belaufen sich kumuliert auf 3.500 t. Der Workshop Energie-Hits für Power-Kids bietet den Grundschulern innerhalb von 4 Stunden einen Einblick in erneuerbare Energien und Energiesparmöglichkeiten. Die Kinder erhalten im Anschluss an den Workshop eine Urkunde und verpflichten sich, das Gelernte auch zuhause anzuwenden. Eine umfangreiche Dokumentation des Workshops liegt vor und kann bei Interesse zur Verfügung gestellt werden.

E1 – KWK-Offensive

Beschreibung: Die Nutzung von Kraft-Wärme-Kopplung wird ein elementarer Bestandteil im kommunalen Klimaschutz in Koblenz sein. Neben dem Ausbau/Modernisierung bestehender Netze wird ein Wärmesenkenverzeichnis mögliche Nahwärmepotenziale identifizieren. Damit verbunden werden mittel- und langfristige Ziele im Nahwärme-Bereich erarbeitet. Ein regelmäßiger Austausch (EVUs, Stadt, WBGs) zur möglichen Ausnutzung der Potentiale sorgt für eine dauerhafte Präsenz des Themas bei den Akteuren. Daneben werden Mikro-KWK für kleinere Objekte weiter forciert und durch entsprechende Programme dem Kunden schmackhaft gemacht.

Sachstand: Eine Liste mit existierenden KWK Anlagen wurde von der evm erstellt. Ein Gespräch mit der evm fand im April 2015 bzgl. der Erarbeitung eines gemeinsamen Förderantrags für die Erstellung eines Wärmesenkenverzeichnisses statt. Erfahrungen bei anderen Institutionen mit Fördermittelgebern (Nationale Klimaschutzinitiative und KfW) wurden eingeholt und liegen vor. Letztlich hat die evm in Eigenregie einen Wärmeatlas und eine Wär-

memarktstudie für das Stadtgebiet erstellt. Ein räumlicher Handlungsschwerpunkt für den Ausbau der KWK gestützten Fernwärme ist das Areal Moselbogen.

Federführung: evm

Erfolgsanalyse: siehe Ausarbeitung der evm

E2 – Intensivprogramm EE

Beschreibung: Die Stadt Koblenz hat sich zum Ziel gesetzt, den Energieverbrauch bis 2020 zu 18% mit erneuerbaren Energien zu decken. Dies ist nur durch eine gemeinsame Ausbaustrategie mit der Region möglich. Im Rahmen der Maßnahme werden mit dem Kreis Mayen-Koblenz gemeinsame Ziele entwickelt und abgestimmt. Eine Kampagne zur Akzeptanzförderung von Erneuerbaren Energien (insbesondere von Windkraftanlagen) wird gegründet. Zusammen mit dem Kreis und in Abstimmung mit den Energieversorgern werden konkrete Ausbauziele festgelegt und die Umsetzung unterstützt.

Sachstand: Die evm hat weiterhin Interesse am Ausbau von Windkraft auf geeigneten Potentialflächen in der Stadt. Die Akzeptanz von neuen Windkraftanlagen wird auch auf regionaler Ebene mehr und mehr zu einem Politikum. Daneben verfolgt die evm im Bereich der Einfamilienhäuser mit neuen Geschäftsmodellen (Verpachtung) den Ausbau von PV Dachanlagen mit Stromspeichern.

Federführung: evm

Erfolgsanalyse: siehe Ausarbeitung der evm

E3 – Solar- und Effizienzkataster

Beschreibung: In einer Internetkarte werden positive Beispiele im Bereich Erneuerbare Energien und Energieeffizienz (z.B. Passivhausstandard oder KWK-Projekte) dargestellt und mit einer Datenbank verknüpft. In einem gesonderten Layer "Solarkataster" werden potentielle Dächer in Koblenz für Solar-Anlagen dargestellt. Über die Auslobung des Klimaschutzpreises (Ü7) kann die Einpflege beispielhafter Anlagen gestartet werden. Neben allgemeinen Anlagendaten werden auch Ansprechpartner und Möglichkeiten zu Besichtigungsterminen ausgewiesen.

Sachstand: Das Solarkataster wurde gemeinsam mit der Sparkasse Koblenz umgesetzt. Ein Effizienzkataster wird derzeit von der Energieagentur erstellt, daher sind seitens der Stadt keine weiteren Aktivitäten geplant.

Federführung: Umweltamt

Bemerkung: Wünschenswert ist die Aktualisierung des Solarkatasters, denn mit der EEG-Novelle hat sich die Eignung von West-Ostdächern durch die gestiegene Bedeutung des Eigenverbrauchs verbessert.

Erfolgsanalyse: Muss noch bei der Sparkasse und der Energieagentur eruiert werden.

E4 – Beteiligungsmodelle Erneuerbare Energien

Beschreibung: Beteiligungen an regionalen Erneuerbaren-Energien-Anlagen erhöhen die Akzeptanz und Verbreitung dieser Anlagen. Die Investoren erhalten die Möglichkeit, die klimafreundliche Energiezukunft in ihrer Region mitzugestalten. Die Stadt unterstützt die

Gründung von Energiegenossenschaften und stellt für die ersten Projekte Dächer zur Verfügung. Sie begleitet die Umsetzung mit Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Akzeptanz, insbesondere von Windkraftanlagen.

Sachstand: Eine Energietisch-Arbeitsgruppe beschäftigte sich mit dem Thema Energiegenossenschaften. Ergebnis war, dass keine neuen Genossenschaften gegründet, sondern bestehende aktive Genossenschaften unterstützt werden sollten. Es gab Bemühungen, ein öffentliches Dach für ein entsprechendes Beteiligungsprojekt zu finden. Seit Mitte 2013 stagniert die Arbeit. Mit der Novelle des EEG im Jahr 2014 haben sich die Rahmenbedingungen für kleine Investoren geändert, was zu einem deutlichen Einbruch der Neugründungen von Energiegenossenschaften bzw. deren Investitionen geführt hat.

Federführung: Umweltamt

Erfolgsanalyse: entfällt für diese Maßnahme

E5 – Energiedienstleistung als Zukunftschance

Beschreibung: Im Rahmen der Konzepterarbeitung hat die evm ein umfangreiches Konzept zur Unterstützung der Klimaschutzbemühungen in Koblenz erarbeitet. Die evm hat ihre Aktionen deutlich intensiviert und hilft, Koblenz bundesweit als Vorreiter im Klimaschutz zu positionieren. Wesentlich sind dabei der Ausbau der KWK und der Erneuerbaren Energien, die Förderung der Energieeffizienz und der Ausbau der nachhaltigen Mobilität. Analog zur Stadt hat evm ein Klimaschutz-Controlling aufgebaut, das eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung ermöglicht.

Sachstand: Aktuelle Controllingberichte der evm liegen vor

Federführung: evm

Erfolgsanalyse: siehe Ausarbeitung der evm

E6 – Kooperation Energieversorger

Beschreibung: In Koblenz besteht die besondere Situation, dass mit EVM (jetzige evm AG) und KEVAG (jetzige evm AG) zwei regionale Energieversorger im Strom- und Wärmemarkt aktiv sind. Bei verschiedenen Projekten ist zu prüfen, inwieweit eine verstärkte Kooperation oder Abstimmung von Aktivitäten (Ausbau KWK und Erneuerbare Energien, Energieberatung und andere Energiedienstleistungen) möglich ist. Die Stadt lädt regelmäßig zu gemeinsamen Treffen ein, bei welchen anstehende Projekte und der Kooperationsbedarf besprochen und gemeinsame Strategien entwickelt werden.

Sachstand: Rekommunalisierung der Energieversorger und Fusion von KEVAG und EVM zur evm AG.

Federführung: EVU's

Bemerkung: Zwischen der Stadt Koblenz und dem Energieversorger besteht ein intensiver Austausch in vielen Bereichen.

Erfolgsanalyse: siehe Ausarbeitung der evm

V1 – Integrierter Verkehrsentwicklungsplan mit Klimazielen und Indikatoren

Beschreibung: Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) setzt das Leitbild einer Kommune im Bereich Verkehr um und bildet den strategischen Überbau vieler Einzelpläne (u. a. Nahverkehrsplan, Lärminderungsplan ...). Der Koblenzer VEP wird derzeit erstellt. Folgende Anpassungen werden empfohlen:

- Um die Entwicklung des VEP voranzutreiben wird die Bearbeitung einzelner Raumeinheiten an ein Ingenieurbüro vergeben.
- Klimaschutz wird als zentrale Zielstellung in den VEP aufgenommen (Konkretisierung des Stadtleitbildes von 1999). Die Zielerreichung wird mittels Nachhaltigkeits- und Klimaschutzindikatoren regelmäßig überprüft. Die Ziele werden bei untergeordneten Plänen (Parkraumkonzept, NVP ...) berücksichtigt.
- Das Monitoring des VEP wird durch regelmäßige Verkehrszählungen und Mobilitäts-erhebungen (alle Verkehrsteilnehmer) unterstützt.

Sachstand: Die Aufstellung des VEP Koblenz 2030 begann im Frühjahr 2015. Die Fertigstellung ist für 2017 vorgesehen. Im Rahmen der bundesweiten Erhebung Mobilität in Deutschland 2016 („MiD 2016“) erfolgt eine lokale Vertiefungsuntersuchung zum Mobilitätsverhalten in Koblenz (Auswertung in 2017/18).

Federführung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Erfolgsanalyse: siehe konzertierte Analyse für den gesamten Bereich Verkehr im Anschluss an die Auflistung der einzelnen Maßnahmen

V2 – Aufbau einer Regionalen Verkehrsplanung

Beschreibung: Der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Koblenz werden zu einem großen Teil durch Auswärtige Pkw-Fahrer (z.B. Pendler) verursacht. Die Stadt Koblenz kann hier nur in Zusammenarbeit mit der umliegenden Region Verbesserungen erreichen. Es wird empfohlen, eine regionale Verkehrsplanung im Rahmen einer kommunalen Partnerschaft (Stadt Koblenz + benachbarte Kreise und Gemeinden) aufzubauen.

1. Analyse des Quell- und Zielverkehrsaufkommen.
2. Interessensbekundung zum Aufbau einer kommunalen Partnerschaft Verkehrsplanung an benachbarte Kreise und Gemeinden.
3. Zusammenkunft der interessierten Gemeinden via Regionalkonferenz o. ä.
4. Verständigung auf Ziele zur verträglicheren Gestaltung des Quell- und Zielverkehrsaufkommens mit Berücksichtigung der Klimaschutzziele
5. Umsetzung von konsensfähigen Maßnahmen (z. B. kurzfristig: Fahrgastbeirat SPNV; mittelfristig: Verbundübergreifender NVP; langfristig: Strecken-/Haltepunkt-Neubau bzw. -Reaktivierung)

Eine Initiative seitens der Stadt Koblenz für den Aufbau einer Regionalen Verkehrsplanung ist die Beteiligung der umliegenden Kreise und Verbandsgemeinden im Rahmen der Aufstellung des VEP Koblenz 2030 („AK Region“ zum VEP-Aufstellungsverfahren). Das Anliegen, regionale Verkehrsplanung auszubilden, traf bei den Teilnehmern an der ersten Sitzung auf Befürwortung (Juni 2015).

Federführung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Bemerkung: Laut Maßnahmenkatalog ist für die Umsetzung dieser Maßnahme eine halbe Personalstelle vorgesehen.

Das weitere Vorgehen sollte eigentlich unter Einbeziehung bzw. möglichst Federführung der Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald erfolgen, die derzeit an der Aufstellung des Regionalentwicklungsplanes arbeitet und frühestens ab 2017 wieder Kapazitäten frei hat, dem Thema aber aus Ressourcengründen keine Priorität beimisst. Dennoch haben die Stadtverwaltung und das Ingenieurbüro, welches die Aufstellung des VEP Koblenz 2030 begleitet, mögliche Vorgehensweisen für den Aufbau einer regionalen Verkehrsplanung dem Verkehrsausschuss der Planungsgemeinschaft im April 2016 vorgestellt.

Erfolgsanalyse: siehe konzertierte Analyse für den gesamten Bereich Verkehr im Anschluss an die Auflistung der einzelnen Maßnahmen

V3 – Ausbau des Bahnverkehrs in Stadt und Umland

Beschreibung: Die Verlagerung von Quell- und Zielverkehr vom Pkw auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist nur mit einer guten Infrastruktur und einem qualitativ hochwertigen Angebot möglich. Die Stadt geht weiter in die Offensive, um u.a. die Stationsdichte und den Takt zu erhöhen.

1. Aktualisierung der „Stadtplanerischen Standortbewertung potenzieller SPNV-Haltepunkte im Stadtgebiet Koblenz“, da mit dem neuen HP-Mitte sich die Rahmenbedingungen geändert/verbessert haben.
2. Auf Basis der Standortbewertung werden mittel- bis langfristig weitere SPNV-Stationen auf dem Stadtgebiet (z.B. Rauental, August-Horch-Str., Horchheim, Oberwerth) geschaffen.

Sachstand:

2011:

Inbetriebnahme Bahnhof Haltepunkt Stadtmitte 2012ff: Fortführung der Infrastruktursicherung (Reaktivierungsoption) Bahnstrecke KO - Metternich - Rübenach - Bassenheim); seit August 2016 in neuer Form (Kauf der gewidmeten Bahntrasse zwecks Erhaltung der Widmung durch die Stadt anstatt der bisherigen Regelung durch den Infrastruktursicherungsvertrag zwischen Land und DB)

2014:

Ab Dezember Aufwertung / Neuschaffung von Regionalexpressverbindungen von/nach Mainz - Frankfurt, Trier - Luxemburg / Saarbrücken und Bad Kreuznach - Kaiserslautern Direktverbindung der Linie RE 1 von Koblenz über Trier und Saarbrücken nach Mannheim. RE 11 stündliche Direktverbindung auf der Strecke Koblenz – Trier – Luxemburg. In Koblenz Anschlüsse an den Fernverkehr.

2015:

Neuschaffung von Regionalbahnbindungen zwischen Mayen - Andernach und Koblenz (Hbf und Stadtmitte) sowie zwischen Limburg - Bad Ems und Koblenz-Stadtmitte wurde umgesetzt.

2017 geplant:

- Prüfung langfristiger Stationsneubau-Optionen im Stadtgebiet Koblenz im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplan-Aufstellung
- Der SPNV-Nord hat sich bereits in den vergangenen Jahren immer wieder mit der Frage beschäftigt, wo es sinnvoll und möglich ist, neue Verkehrsstationen für den

SPNV einzurichten, um Stadtteile und Ortszentren im Verbandsgebiet verkehrsgünstiger erschließen zu können. Ziel war und ist, hierdurch Fahrgastzuwächse zu generieren, ohne das Angebot an Fahrleistungen steigern zu müssen. Erfolgreiche Ergebnisse dieser Bemühungen sind z. B. neue Bahnhaltepunkte wie Koblenz-Stadtmitte. In genau diesem Sinne hat die DB Station & Service AG eine bundesweit angelegte Kampagne gestartet, in der unter der Überschrift „Stationsoffensive“ intensiv und systematisch verkehrlich sinnvolle und zugleich wirtschaftlich betreibbare Stationen im Netz der Deutschen Bahn ermittelt werden sollen. Die inzwischen von DB Station & Service für das Gebiet des SPNV-Nord bestimmten potentiellen Standorte decken sich in hohem Maße mit diesbezüglichen Vorüberlegungen des SPNV-Nord. Übrig blieben bei dem gestuften Bewertungsverfahren für Koblenz folgende Stationen mit hoher Umsetzungswahrscheinlichkeit.

- Koblenz-Rauental/-Goldgrube (Verwaltungszentrum II)
- Koblenz-Horchheim
- Seit 2016 finden zwischen den beteiligten Partnern (DB Station+Service, SPNV-Zweckverbände und das Verkehrsministerium) Beratungen über die vertragliche Ausgestaltung der notwendigen Vereinbarungen über die Planung und Finanzierung der angedachten Projekte statt. In diesem Zusammenhang ist auch abschließend die Aufteilung der Finanzierung zwischen der DB und dem Land zu klären.

Federführung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Bemerkung: Kommunale Finanzsituation (ADD-Auflagen, Eckwertebeschluss 2011): Vorerst keine neuen Bahnstationen realisierbar, Planungsmittel gestrichen.

Erfolgsanalyse: siehe konzertierte Analyse für den gesamten Bereich Verkehr im Anschluss an die Auflistung der einzelnen Maßnahmen

V4 – Integrierte Radverkehrsstrategie mit eigenem Budget

Beschreibung: Die Stadt entwickelt eine integrierte Radverkehrsstrategie (alle Ämter und Akteure zusammen), um die bestehenden Ansätze/Aktivitäten stärker zu verzahnen. Alle Aktivitäten im Radverkehr werden vom Radverkehrsbeauftragten federführend koordiniert/geleitet. Dabei werden auch folgende Maßnahmen zur Umsetzung der Strategie durchgeführt:

- Evaluierung der Radverkehrsqualität in Koblenz
- Wiederbelebung der Koblenzer Fahrradinitiative (KoFi)
- Überarbeitung des alten Radverkehrskonzeptes (extern)
- Eigenes Haushaltsbudget für Radverkehr bereitstellen (zusätzlich zu bisher geplanten Finanzen)
- Den OB als Image-Träger gewinnen.

Sachstand: 2015: Investive Globalhaushaltsstelle 35.000 EUR, weitere Mittelansätze ca. 50.000 EUR (Mittel bei Tiefbauamt und Kommunalen Servicebetrieb Koblenz).

für 2016: Fortführung dieser Ansätze angestrebt, bislang 20.000 EUR bei Kommunalem Servicebetrieb Koblenz gesichert.

Berücksichtigung einiger Projekte/ Maßnahmen im Rahmen des Kommunalen Investitionsprogramms (z.B. Überdachung der Fahrradabstellanlage am Haltepunkt Stadtmitte, Sanierung/ Umgestaltung Radweg Beatusstraße).

Federführung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Erfolgsanalyse: siehe konzertierte Analyse für den gesamten Bereich Verkehr im Anschluss an die Auflistung der einzelnen Maßnahmen

V5 – Koblenz für Alltagsradverkehr tauglich machen

Beschreibung: Parallel zur Strategiefindung im Radverkehr werden kurz- bis mittelfristig folgende Maßnahmen zur Förderung des Alltagsradverkehrs durchgeführt:

- Einführung/Etablierung von (schnellen) Radrouten mit guter Wegweisung und ggf. Grüner Welle.. Dazu müssen Radwege und Radfahrstreifen verbreitert oder neu gebaut/geschaffen werden, was i. d. R. kostengünstig umgesetzt werden kann (u. a. durch Markierung)
- Vermehrter Bau moderner Abstellanlagen im gesamten Stadtgebiet. Dabei besondere Würdigung großer ÖPNV-Haltepunkte (u. a. Radstation Hbf) sowie der Koblenzer Wohnbau (attraktive Abstellanlagen in Wohnungsnähe).
- Optimierung der LSA-Schaltung zu Gunsten des Radverkehrs (Beitrag des Verkehrsrechners zur Verkürzung der Reisezeit im Radverkehr)
- bessere Integration der Brücken in das Fahrradnetz (Zu-, Über- und Abfahrt ohne Umwege auf eigener Fahrbahn/Fahrstreifen)
- vermehrte Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in der Gegenrichtung

Sachstand: Seit 2012 beschlossen bzw. fortlaufend umgesetzt oder betreut:

- Festlegung der Nord-Süd-Route (Ratsbeschluss), Lückenschluss Schloßstraße/ Freigabe der Einbahnstraße für Radverkehr in Gegenrichtung (Bestandteil der Nord-Süd-Route).
- Erneuerung und Ergänzung von Markierungen für den Radverkehr (z.B. Löhrstraße, Friedrich-Ebert-Ring aus Richtung Neustadt)
- Verbesserung Radverkehrsführung Casinostraße zwischen Luisenstraße und Schloßstraße.
- Freigabe der neuen Busspuren Görgenstraße für den Radverkehr.
- Instandsetzung und Erweiterung von Fahrradabstellanlagen, maßgeblich im Bereich Zentralplatz/ Casinostraße.
- Ergänzung der Routenbeschilderung (z.B. Rheinpromenade bis HP Stadtmitte).
- Pflege Internetpräsenz "Radfahren in Koblenz".
- Planung von Umleitungsbeschilderungen und Infotafeln sowie Kontrolle der Umsetzung.
- Betreuung/ Kontrolle/ Nachbesserung baustellenbedingte Radverkehrsführungen.
- Fortlaufende Mängelkontrolle der StVO-Beschilderung/ teilweise Aufhebung Radwegbenutzungspflicht).
- Herstellung von Bordsteinabsenkungen für zügiges Befahren mit Vorrangregelung zugunsten des Radverkehrs.
- Unterstützung der Grundschule Horchheim zur Erstellung des Schulwegplans.
- Projekt mit Uni Koblenz zur Bestandserfassung der Fahrradabstellanlagen als Voraussetzung zur Sanierung/ Erweiterung der Kapazität.
- Initiative der Verwaltung zur Freihaltung der Radfahrstreifen Hohenfelder Straße von haltenden/parkenden Kfz.
- Integration der Radverkehrsbelange in aktuelle Bebauungsplanverfahren (z.B. „Am Metternicher Bahnhof“, Rauental/ Nutzviehhof).

- Sanierung der Balduinbrücke mit Erneuerung des Geh- und Radweges bzw. Schutzstreifens.
- Aufstellung eines Radverkehrskonzepts für Koblenz (Entwurfsversion zur weiteren Abstimmung/ Fortschreibung); Unterrichtung im Stadtvorstand am 07.07.2014; Unterrichtung im FBA IV im September 2014. Bürgerbeteiligung im Arbeitskreis Radverkehr am 23.04.2015.
- Erweiterung des Angebots an Fahrradabstellplätzen (z.B. Umgebung Zentralplatz), Ersatz älterer Anlagen (z.B. Petah-Tikva-Platz). 10 neue Fahrradboxen am Hbf/ Ausgang West bzw. im südl. Parkdeck Ehrenbreitstein (Vollvermietung).
- Punktuelle Verbesserungen im Radverkehrsnetz (siehe Maßnahmen aus Liste M 1 bis M 11 mit Realisierung in 2014 bis 2016, z.B. Schutzstreifen Metternich-Oberweier, gemeinsamer Geh- und Radweg Rheinufer Neuendorf-Wallersheim, neuer Radfahrstreifen Hans-Böckler-Straße, gefördert im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative).
- Gemeinsame Initiative mit der Schule zur Freihaltung des Radwegs Rizzastraße am Max-von-Laue-Gymnasium von haltenden „Elterntaxis“. Verbesserung der Radwegkennzeichnung.
- Sanierung gemeinsamer Geh-/ Radweg Wallersheimer Weg.
- Wartung und Erweiterung der wegweisenden Beschilderung einschließlich Streckeninfotafeln.
- Wiedereinführung der Mitnahme von Fahrrädern im Schrägaufzug Ehrenbreitstein (je Fahrt max. 2 Fahrräder).
- Erstellung eines Fahrradstadtplans (Rückseite des Amtlichen Stadtplans), Preis 6,50 €/ Exemplar.
- Neumarkierung/ Verbesserung Radverkehrsführung Bereich Hohenfelder Straße (entlang Löhrcenter) im Herbst 2015.

Federführung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Erfolgsanalyse: siehe konzertierte Analyse für den gesamten Bereich Verkehr im Anschluss an die Auflistung der einzelnen Maßnahmen

V6 – V7 Betriebliches Mobilitätsmanagement in öffentlichen Einrichtungen und in Koblenzer Unternehmen

Beschreibung:

1. Die Stadt baut ein Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) in der Verwaltung auf, um den (’Berufspendler-, Dienstreise-, Besucher-, Güter-)Verkehr effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. Zentrale Erfolgsvoraussetzungen sind die personelle Verankerung (Umfang: 1 Personalstelle) und die Unterstützung durch die obere Verwaltungsebene.
2. Bei Unternehmen in städtischer Beteiligung (u. a. evm Verkehrs GmbH, Koblenzer Wohnbau, Gemeinschaftsklinikum Mayen-Koblenz) wird ebenfalls ein BMM aufgebaut.
3. Die Stadt geht auf die öffentlichen Einrichtungen (inkl. Landes-/Bundesbehörden) in Koblenz zu, um diese zum Aufbau eines BMM bzw. zur Umsetzung von Maßnahmen zu bewegen (hier kann Land/Bund sich klar zum Klimaschutz bekennen, wenn die Stadtverwaltung ihr eigenes, funktionierendes BMM auf weitere Institutionen übertragen will).

Beschreibung: Die Stadt berät gemeinsam mit der IHK Koblenzer Unternehmen im Bereich BMM. Dabei bringt die Stadt eigene Erfahrungen/Erfolge ein (Maßnahme V 6). Zudem wer-

den spezielle Ökoprotit-Veranstaltungen zusammen mit IHK zu BMM-Themen (u. a. Car-Sharing, Jobticket/ÖPNV, Fuhrpark) durchgeführt. Wie in Aachen ist auch eine gemeinsame Trägerschaft der IHK und der Stadt für diesen Bereich denkbar (Aufteilung des Personalaufwandes).

Sachstand:

Seit 2012:

- Einführung eines Öko-Verkehrs-Siegels für Koblenzer Betriebe. Potentieller Ausbau zu einem Beratungsangebot für interessierte Unternehmen.
- Pilotprojekt "Pedelec-Dienstfahrrad für die Bauverwaltung" (unbegrenzte Fortführung).
- Bewerbung der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" innerhalb der Stadtverwaltung.
- Einrichtung eines Arbeitskreises zur Forcierung der Einrichtung des Mobilitätsmanagements in Verwaltung und Unternehmen (im Herbst 2015 überführt in AK Mobilität gemeinsam mit Stadtmarketing)
- Veranstaltung in Kooperation mit der IHK zum Thema Job-Ticket, ÖPNV als Alternative zum Auto und verkehrsentslastende Arbeitszeitmodelle (Telearbeit, Gleitzeit, etc.).
- Kooperation mit der Hochschule Koblenz, Erstellung von Thesarbeiten und Konzepten. Aktuell: Bachelorarbeit zum Thema Job-Ticket und Tarifwesen des VRM.
- Kooperation mit dem AK Verkehr von „Alle lieben Koblenz Stadtforum e.V.“ im Rahmen der anstehenden Brückensanierungen.

2014:

Probeweise Erweiterung der Website koblenz.baut.de um weiterführende Informationen für „Umsteiger“ (Park&Ride Plätze und Anbindung an den ÖPNV mit Zugverbindungen, Arbeitszeitmodelle, etc.). Im September 2014 zweite Vergabe des Öko-Verkehrs-Siegels an Koblenzer Betriebe.

2015/16:

Strukturrecherche zu spezifischen Verkehrsrelationen und -zeiten im Berufsverkehr, u.a. zur etwaigen ÖPNV-Optimierung (Arbeitsstätten- und Berufstätigen-Befragung) im Stadtteil Rauental (Moselbogen + Verwaltungszentrum)

2016:

Im Rahmen einer Bundesinitiative der IHKn in Deutschland gibt es neu ein Qualifizierungskonzept "Betriebliche/r Mobilitätsmanager/in". Dabei werden Mitarbeiter von Unternehmen zu Mobilitätsmanagern qualifiziert. Für 2017 ist ein Test geplant. Im September 2016 dritte Vergabe des Öko-Verkehrs-Siegels an Koblenzer Betriebe.

2017 geplant:

Im Rahmen einer Bundesinitiative der IHKn in Deutschland gibt es neue ein Qualifizierungskonzept "Betriebliche/r Mobilitätsmanager/in". Dabei werden Mitarbeiter von Unternehmen zu Mobilitätsmanagern qualifiziert. Diese Qualifizierung wird voraussichtlich ab 2017 von der IHK Koblenz angeboten

Federführung: Umweltamt

Bemerkung: Die personelle Verankerung, mit einer zusätzlichen Personalstelle, so wie im Konzept vorgesehen, kann derzeit nicht realisiert werden.

Erfolgsanalyse: siehe konzertierte Analyse für den gesamten Bereich Verkehr im Anschluss an die Auflistung der einzelnen Maßnahmen

V8 – MIV-Entschleunigung und -verstetigung

Beschreibung: Die flächenhafte Entschleunigung des MIV in Koblenz ist die zentrale Voraussetzung für einen sicheren und attraktiven Rad- und Fußverkehr. Die Entschleunigung des Pkw-Verkehrs wird in zwei Stufen umgesetzt:

1. Kurzfristig: Auf allen nicht-überörtlichen Straßen mit anliegender Bebauung (angebaute Straßen) wird Tempo 30 (ggf. Abschnittsweise und weniger) eingeführt und parallel dazu über bauliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen die Fuß- und Radinfrastruktur aufgewertet (u. a. durch Low-Cost-Maßnahmen wie Markierungen und provisorische Einbauten).
2. Mittel- bis langfristig: Auf Hauptverkehrsstraßen (grundsätzlich einschl. den angebauten Bundes- und Landesstraßen) wird zur Attraktivierung des Umweltverbundes die zulässige Höchstgeschwindigkeit abgesenkt (40 bzw. 30 km/h). Diese Straßen sollten grundsätzlich vorfahrtberechtigt bleiben, um die Verstetigung des Verkehrsablaufes zu sichern. Modellversuche könnten die Akzeptanz steigern. Abschließend erfolgt auch hier eine bauliche Anpassung der Infrastruktur (Neuaufteilung Straßenquerschnitt).

Sachstand:

2012ff: Neuer Verkehrsrechner (Ampeloptimierungspotenzial)

2012/13:

- Europäische Bürgerinitiative zu Tempo 30 als Regel-Innerortshöchstgeschwindigkeit
- Absage eines Landesmodellprojekts zu Tempo 30 auf klassifizierten Straßen wegen kritischer Stellungnahme des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz

2014:

Ratsbeschluss zur Durchführung von zwei Tempo-30-Versuchen aus Lärmschutzgründen auf der B416 in Lützel/Metternich und der L98 in Rübenach

2015:

Kontaktaufnahme des OB mit den Verkehrsministern von Land und Bund mit dem Ziel, Tempo-30-Einführung auf Hauptverkehrsstraße verkehrsrechtlich zu erleichtern und Begleitmaßnahmen in Rheinland-Pfalz zu erleichtern (stationäre Tempoüberwachung)

2016/2017:

Prüfung von Handlungsbedarfs/-optionen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanaufstellung.

Federführung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung (Tiefbauamt- Zuarbeit)

Bemerkung: Die StVo soll dahingehend geändert werden, dass die Anordnung von Tempo 30 mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere im Streckenbereich vor Schulen, Kindertagesstätten, etc.) erleichtert wird. Sobald die Änderungen der StVO in Kraft treten wird die Straßenverkehrsbehörde die betroffenen Stellen im Stadtgebiet erfassen und einer Einzelfallprüfung unterziehen.

Erfolgsanalyse: siehe konzertierte Analyse für den gesamten Bereich Verkehr im Anschluss an die Auflistung der einzelnen Maßnahmen

V9 – Gesamtstädtisches Parkraummanagement

Beschreibung: Ausrichtung des städtischen Parkraummanagements auf eine aktive Steuerungsfunktion (Nachfrage, Lenkung) für den Binnen- wie auch Quell-Ziel-Verkehr. Ziel ist die Reduktion des Pkw-Verkehrs in Koblenz bei gleichzeitiger Sicherung der Erreichbarkeit von zentralen Bereichen der Stadt:

- Koblenz führt seine Praxis fort, Pkw-Stellplätze aus dem öffentlichen Raum in Parkgaragen zu verlagern. Dadurch frei gewordene Flächen werden vorrangig zur Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs, für Car-Sharing sowie Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität (z. B. Stadtbegrünung/-gestaltung) genutzt.
- Die Stadt passt die Parkgebührenordnung so an, dass für das Parken im öffentlichen Raum höhere Gebühren anfallen als für Parken in Parkgaragen.
- Koblenz intensiviert die Kontrollen deutlich und trägt damit auch zur Sicherung der gewünschten Effekte anderer Maßnahmen (ÖPNV, Rad-, Fußverkehr) bei.
- Die Stadt erarbeitet ein Konzept zur Angebotssteuerung aller öffentlichen Parkmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet, sowie großer, privater Parkmöglichkeiten in Schlüsselbereichen (u. a. Gewerbe- und Dienstleistungsstandorte).

Sachstand:

2011:

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf den Stadtteil Ehrenbreitstein und Ausweitung der Parkraumbewirtschaftungszeit im Altstadt-Straßenraum (Mo-Fr +1h, Sa + 6h)

2011/12:

Erhöhung der Pkw-Parkgebühr im Altstadt-Straßenraum um Faktor 2,4

2013:

Ausweitung der Gebührenpflicht in der Altstadt auf 22 Uhr (v.a. zur Verbesserung des Bewohnerparkens)

2013/2014:

Untersuchung zur etwaigen Einführung des Bewohnerparkens in Pfaffendorf (negativ) und Lützel (noch nicht abgeschlossen)

2014-2016:

Analysen zum ruhenden Kfz-Verkehr in Metternich, Oberwerth und Goldgrube

2016/2017:

Prüfung weitergehender Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplan-Aufstellung. Im Innenstadtbereich ist die Parkhöchstdauer im öffentlichen Straßenraum weitgehend auf 2 Stunden beschränkt (außer Deutsches Eck). Richtung Hauptbahnhof erhöht sich diese auf 4 Stunden, weiter Richtung Süden sind es teilweise bis zu 11 Stunden. Die 2 Stunden im Innenstadtbereich sind eingerichtet, damit die Parkstände nicht durch Langzeitparker belegt werden. Hierdurch wird besonders den Bewohnern eine hohe Wahrscheinlichkeit eingeräumt einen freien Stellplatz zu finden (dies ist auch das eigentliche Ziel der Parkraumbewirtschaftung). Aber auch Besucher/Kunden finden für kurze Parkvorgänge oft einen Parkstand.

Die Gebührenstruktur gliedert sich derzeit von 1,50 EUR pro Stunde in der Innenstadt über 0,75 EUR in der Vorstadt bis zu 0,50/0,25 EUR in den Randbereichen Rauental. Im relevanten Innenstadtbereich stehen wenige Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung. Besucher/Kunden nutzen jetzt bereits schon verstärkt die Parkhäuser. Zumal die Gebührenstruktur der meisten Parkhäuser bei 1,50 EUR pro Stunde liegt (Im Löhr-Center und Forum

wegen der nichtlinearen Funktion für die ersten 3 Stunden sogar unter 1,50 EUR). In den Parkhäusern erhält der Kunde i.d.R. einen höheren Komfort (trocken, frostfrei, beleuchtet, überwacht, Toiletten, Bezahlung auch mit Scheinen).

Federführung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung / (Tiefbauamt Zuarbeit)

Bemerkung: Spannungsfeld in der Stellplatzorganisation (verschiedene konkurrierende Nutzergruppen - Bewohnerschaft, Beruf-/Ausbildungseinpender/innen, Gäste), kontroverse Erwartungen und Diskussionen; begrenzte Überwachungs-/Ahndungskapazitäten.

Erfolgsanalyse: siehe konzertierte Analyse für den gesamten Bereich Verkehr im Anschluss an die Auflistung der einzelnen Maßnahmen

V10 – Förderung des Car-Sharing in Koblenz

Beschreibung: Die Stadt erhöht den Stellenwert von Car-Sharing in Koblenz:

Car-Sharing-Nutzung in der Verwaltung wird gefördert (Car-Sharing geht vor Pkw-Kauf).

Regelmäßige Gespräche zwischen Car-Sharing-Anbieter und Stadt, um Verbesserungsbedarf abzufragen.

Schaffung von Stellplatzflächen für Car-Sharing und bessere Verzahnung mit dem Umweltverbund (z.B. in Form von Mobilpunkten)

Sachstand: Von Anfang 2012 bis Anfang 2014 wurde das Elektroauto des Umweltamtes im CarSharingpool des Anbieters ÖKOSTADT Koblenz e.V. mitgenutzt, um Erfahrungen mit E-Mobilität beim Carsharing zu sammeln. Das war Bestandteil des vom Land geförderten gemeinsamen E-Mobilitätsprojekts von Stadt und evm (ehemals Kevag).

Aus dem Förderprojekt Elektromobilität in Koblenz von 2011-2013 hat sich die Initiative e-Mobilität Koblenz entwickelt. Die Kooperationspartner Stadt und evm sind geblieben, neu dazugekommen sind die KM Autovermietung und der Carsharing-Anbieter Drive-Carsharing.

- Mit dem Kommunalen Servicebetrieb wurde eine schriftliche Vereinbarung zum Car-sharing am Standort Technisches Rathaus getroffen
- die neue E- Ladesäule für den Standort ist fertig auf Lager
- die evm bereitet in Kooperation mit dem Servicebetrieb den Anschluss, die Zählung und die Montage der Ladesäule vor
- gleichzeitig wird das evm Niederspannungskabel erneuert die Umsetzung soll bis Ende November erfolgen
- das neue Fahrzeug Nissan Leaf (mit 30 kWh Batterie) wird bis Ende November im Tausch für den BMW 3i ausgeliefert.

Federführung: Umweltamt

Bemerkung: Wissensdefizite und Vorurteile bei Bevölkerung, Behörden und Firmen zum Car-sharing, fehlende Priorisierungsmöglichkeit im Straßenverkehrsrecht.

Erfolgsanalyse:

Das Dienst-/Carsharing-E-Auto ist fast ununterbrochen seit Dezember 2011 in Benutzung. Es konnten mittlerweile Erfahrungen mit 4 Elektroauto-Typen (Fiat Fiorino und Fiat 500-Karabag-Umbauten, Nissan Leaf II, BMW i3) gesammelt werden.

Das Fahrzeug kann auch während der Dienstzeiten von externen Carsharern gebucht werden. Im Dienstgebrauch hat das bisher zu keinen Einschränkungen geführt. So konnte gewährleistet werden, dass das Fahrzeug möglichst wenig Standzeiten erzeugt und – abhängig

vom Fahrzeugtyp – wurde das E-Carsharing-Fahrzeug bis zu 55% der Fahrten von externen Carsharern genutzt (Nissan Leaf 2015) und bis zu 1211 km in einem Monat gefahren (ebenefalls Nissan Leaf, Juli 2015).

Im momentan praktizierten E-Carsharing-Modell der Stadtverwaltung reduzieren die Einnahmen durch die externe Nutzung des Fahrzeugs die Mietkosten für das Elektrofahrzeug (im günstigsten Fall auf null), daher ist die möglichst hohe Auslastung des Fahrzeugs durch externe Carsharer gewünscht.

Die Auslastung durch externe Carsharer ist abhängig vom Fahrzeugtyp und vom Standort des Fahrzeugs.

Klar erkennbar ist der Favorit der Carsharer im Fahrzeugtyp. Das ist aufgrund der unkomplizierten Nutzung bisher der Nissan Leaf II.

Dadurch, dass ab Ende November 2016 der Standort des Fahrzeugs auf den Dienstparkplatz des Baudezernats in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof verlegt wird, erhoffen sich die Projektpartner eine weitere Steigerung der Auslastung durch externe Nutzer.

Der Standort am Rathaus I wird voraussichtlich geschlossen, da sich in den letzten Monaten herausgestellt hat, dass der Standort von externen Carsharern kaum noch frequentiert wird.

V11 – Optimierung des städtischen ÖPNV

Beschreibung:

- Deutliche Ausweitung der Busbeschleunigung (bisher nur 3 Strecken)
- Gutachten zur Integration der Seilbahn (nach BUGA) und der Personenfähren in die ÖPNV-Struktur (extern, NVP-Ergänzung)

Skyglide gewährt seit 2015 einen Rabatt für ÖPNV-Abo-Kundschaft beim Kauf der Seilbahn-Saisonkarte.

Eine umfassende tarifliche Integration der Seilbahn in den Verkehrsverbund Rhein-Mosel ist aufgrund der hohen Finanzierungskosten für die Stadt Koblenz und der Nachteile für die Einheimischen (z.B. erhebliche Verteuerung für Dauerkarten-Inhaber/innen um mehrere hundert Euro) bis auf weiteres weder umsetzbar bzw. nicht erstrebenswert.

Die Stadt setzt sich auf allen Ebenen (Politik, Verwaltung, Städtetag, VDV ...) massiv für eine Bezuschussung der Busbeschaffung und des dynamischen Fahrgastinformationssystems (FIS) ein.

Mit Schreiben der Ministerpräsidentin vom 05.12.2015 wurde weiterhin keinerlei finanzielle Förderung bei der Neubeschaffung von Linienbussen in Aussicht gestellt.

- Stand der Technik bei Umwelt-/Effizienzstandards in der ÖV-Vergabe (große Konzessionsvergabe 2012/2013) wird festgeschrieben
- Einzelheiten zu den Standards der Fahrzeuge sind im Nahverkehrsplan festgeschrieben
- Verbesserung des Angebotes (u. a. Angebot im Abend- und Nachtverkehr/ Takt nach 20 Uhr)
- Angaben zur Angebotsqualität sind im Nahverkehrsplan festgeschrieben

Sachstand:

2011:

Inbetriebnahme Schrägaufzug

2012:

VRM-Tarifintegration Schrägaufzug + Anbindung Regionalbuslinien 116 und 460 und VRM-Tarifintegration Rheinfähre Ehrenbreitstein (wie 2010) und Moselfähre Lay (erstmalig)

2013/2014:

Befristete Betriebsverlängerung für Fähre Lay

2014:

Beschilderung der Umsteige- und Zugangswege an zwei ÖPNV-Schnittstellen (Löhrcenter / Haltepunkte Stadtmitte sowie Rhein-Mosel-Halle) in Zusammenhang mit bürgerschaftlichem Engagement

2014/2015:

Optimierung der ÖPNV-Bedienung der Stadtteile Altstadt, Goldgrube, Güls, Karthause, Oberwerth sowie Klarstellung bei den Haltestellenamen (gemäß VRM-Haltestellenkataster).

2015:

Am 18.12.2015 wurde der Nahverkehrsplan für die Stadt Koblenz durch den Stadtrat beschlossen. Mit dem NVP wurde eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV geschaffen und ein abgestimmtes Vorgehen gesichert. Im NVP finden die bestehenden bzw. noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen Berücksichtigung finden und die Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und dessen Finanzierung festgelegt.

In der Stadt Koblenz wird der ÖPNV an einzelnen Lichtsignalanlagen (LSA) beschleunigt. Hierbei werden die einzelnen LSA durch die Aussendung von auswertbaren Funk-Datentelegrammen gemäß VDV-Norm R09.16 beeinflusst. Bei älteren Systemen erfolgt die LSA-Beeinflussung über ein induktives Anforderungssystem. Alle Verkehrsunternehmen, die Busvorrangspuren und LSA-Beeinflussung in Anspruch nehmen, müssen ab Neuvergabe der Konzessionen in der Lage sein, diese Technik im alltäglichen Linienbetrieb anzuwenden, da nur damit die Funktionsweise der ÖPNV-Beschleunigung sichergestellt werden kann. Alle Verkehrsunternehmen rüsten ihre Fahrzeuge zur Sicherung und kontinuierlichen Überwachung der Leistung mit einem rechnergestützten Betriebsleitsystem/ITCS aus. Dieses kann die vorhandene, von der Stadt Koblenz eingerichtete Lichtsignalbeeinflussung versorgen und Echtzeit-Fahrplaninformationen zur Auskunft und Ansteuerung künftiger dynamischer Fahrgastinformationssysteme bereitstellen. Somit werden ein optimaler Verkehrsfluss und eine adäquate Fahrgastinformation gewährleistet.

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten den laufenden Daten- und Funkkontakt mit allen Fahrzeugen des Linienverkehrs, sichern planmäßige Anschlüsse (ggf. nach Bedarfsabfrage durch das Fahrpersonal), ermöglichen einen zeitnahen Eingriff bei Fahrzeug- und Personalausfällen, Überlastungen oder anderen Störungen, informieren die Fahrgäste bei Störungen des Betriebsablaufs, erstellen einen rechnergestützten Nachweis und dokumentieren alle Abweichungen oder Fahrzeugausfälle – auch zur Kenntnis des Aufgabenträgers auf dessen Anforderung.

Das RBL-/ITCS-System muss darüber hinaus verschiedene Optionen automatisierter und persönlicher Kommunikation (Fahrpersonal, Leitstelle) gewährleisten können (z. B. zur Anschlussicherung, für Fahrzeugbegegnungen an Engstellen), statistische Daten liefern (z. B. Pünktlichkeit) und Videobilder aus dem Fahrzeug aufzeichnen und visuell darstellen können. Das System hat mandantenfähig zu sein im Hinblick auf die Übermittlung von Echtzeitdaten

zu einer zentralen Datendrehscheibe und der Integration z.B. der Fahrzeuge von Subunternehmen.

Federführung: Amt für Stadtentwicklung und Bauordnung

Bemerkung: Lokal besonders eingeschränktes Optimierungspotenzial: Der Stadtbusverkehr in Koblenz wird (mit Ausnahme von ca. 4 Zusatzfahrten v./n. Kesselheim und einzelner Nachtbusfahrten) eigenwirtschaftlich erbracht; der städtische Verkehrsvertrag von 2009 mit der KEVAG / KVS (heute: evm verkehrs GmbH) schreibt für ca. 8 Jahre das (Mindest-) Bedienungsniveau fest; etwaige Zusatzleistungen im Linienbusverkehr müsste die Stadt i.d.R. bestellen, d.h. finanziell ausgleichen (derzeit als „freiwillige Leistung“ geregelt und nicht realisierbar); ÖPNV ist rechtlich eine freiwillige Aufgabe der Selbstverwaltung.

Geringer Gestaltungsspielraum bezüglich Fahrzeugflotte wegen hoher Umrüst-/Neubeschaffungskosten und fehlender Bus-Bezuschussung in Rheinland-Pfalz, zudem fehlende Alternativangebote bei den 2011-13 erfolgten Konzessionsverlängerungen und fehlender Einfluss auf die Verkehrsunternehmen; ferner Problematik steigender NO₂-Emission bei potentieller Vorgabe der aktuellen Euro-Norm 5 (Besserung erst beim Folgestandard). Der im Dezember 2015 beschlossene Nahverkehrsplan enthält Qualitätsstandards. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan wird vor Ablauf der Linienkonzessionen im Jahre 2020 fortgeschrieben. Beschlossenes FIS-/DFI-System (elektronische Abfahrtsinfotafeln) bzw. dessen Zuschussung wurde vom Land aufgrund der städtischen Haushaltslage nicht gestattet (2010/11). Einsparungsüberlegungen gefährden den Fortbestand der Layer Fähre.

Erfolgsanalyse: siehe konzertierte Analyse für den gesamten Bereich Verkehr im Anschluss an die Auflistung der einzelnen Maßnahmen

V12 – Öffentlichkeitsarbeit für klimafreundliche Mobilität

Beschreibung: Die Stadt bündelt und wertet die Öffentlichkeitsarbeit und Beratung für umwelt- / klimafreundliche Mobilität auf (v.a. für Pkw-Fahrer). Die Umwelt- und Verkehrsverbände, als auch die KEVAG werden mit einbezogen. Einige Maßnahmen sind:

- Veröffentlichung Mobilitätsfibel
- Mobilitätszentralen unter Dachmarke vereinen und (Beratungs-)Angebot ausbauen (gesamter Umweltverbund)
- Mobilitätspaket und -beratung für Neubürger
- Artikel in Lokalblatt und Pressemitteilungen
- Kampagnen in die Stadt holen (z. B. "Kopf an, Motor aus!"; Zu Fuß zur Schule / zum Kindergarten)
- Informationen zu Effizienz von Pkw (Kauf, Fahrweise)
- Umweltbildung/Projekte an/mit Schulen
- Training-/Schulungsangebote für Senior/innen bezüglich Rad- und ÖV-Nutzung

Sachstand:

2012:

- Beteiligung am Pedelec-Tag am Löhrondell
- Aktion "Stadtradeln" im zweiten Jahr erfolgreich; Beteiligung der Schulen intensiviert, Beteiligung zweier Gymnasien, Flyer für Stadtradeln und in diesem Zusammenhang stehende Radtouren, Fortlaufende Presseberichterstattung über Stadtradeln-Aktionen,
- Infobroschüre Bahnhofstempel Stadtmitte - Zielgruppe Einkaufende (Fahrplan 2013),

- Optimierung von Anreisebeschreibungen von "Verkehrserzeugern"

2013:

- Auswertung und Veröffentlichung der Erfahrungen aus Pilotprojekt "Pedelec-Dienstoffrad"
- Maßnahmen zur besseren Wahrnehmbarkeit / Auffindbarkeit des Haltepunkts Stadtmitte.

2014:

- Neuauflage der Kleinen Radkarte für Koblenz im Mai 2014 erfolgt.
- Keine Teilnahme am Stadtradeln 2014, da Teilnahmebeitrag (1.500 EUR) nicht zur Verfügung steht.
- Aufruf an alle Koblenzer Grundschulen, sich an den Zu-Fuß-zur-Schule-Tagen vom 22.9. bis 2.10 zu beteiligen und am Wettbewerb „Welche Schule hat die meisten Fußgänger“ am 22.9. mitzumachen.

2015:

- Aufruf an Koblenzer Grundschulen zur Beteiligung an den Zu Fuß zur Schule-Tagen und dem Wettbewerb am 22.9.
- Beteiligung am Schängel-Markt mit Infostand E-Mobilität (über den Klimaschutzverein)
- Keine Teilnahme am Stadtradeln 2015, da Teilnahmebeitrag (1.500 EUR) nicht zur Verfügung steht.

Federführung: Umweltamt

Bemerkung: In der Erarbeitung befindet sich ein Neubürgerbegrüßungspaket, welches viele Informationen zur klimafreundlichen Mobilität bereithält.

Erfolgsanalyse: siehe konzertierte Analyse für den gesamten Bereich Verkehr im Anschluss an die Auflistung der einzelnen Maßnahmen

V13 – Zukunftsfähige Verkehrsplanung durch Beteiligung von Kindern

Beschreibung: Die Stadt initiiert Projekte zur Beteiligung von Kindern in der Verkehrs- und Stadtplanung. Diese werden idealerweise zur Ergänzung bestehender Infrastrukturprojekte durchgeführt (z.B. Straßenerneuerung, Umgestaltung des öffentlichen Raumes). Projekte könnten unter anderem sein:

- Schulwegplanung (Rad/Fuß)
- Gemeinsame Planung von Spielstraßen/ verkehrsberuhigten Bereichen
- Konfliktpunkt-Beseitigung
- Ideenwettbewerbe zur Gestaltung von Aufenthaltsflächen Fokus sollte auf für Kinder besonders gefährliche Bereiche (z.B. Straßen/Plätze vor Schulen und Kindergärten oder in Wohngebieten) liegen. Aber auch für Kinder wertvolle Flächen (Parks, Spielplätze und deren angrenzender Straßenraum) sollten einbezogen werden.

Sachstand: „Die BUGA-Spielplätze wurden – wie auch andere Spielbereiche in der Stadt – unter der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen geplant und teilweise auch mit Kindern zusammen baulich umgesetzt (z.B. Steinstraße Rauental, Passivhaussiedlung Asterstein). Die so entstandenen individuellen Spielgeräte erfreuen sich großer Beliebtheit und Akzeptanz.

Auch werden in Koblenz Stadtteilerkundungen von Kindern und Jugendlichen zusammen mit Pädagogen und Planern zur Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen in den Quartieren durchgeführt.“¹

in 2012:

- Teilnahme und Unterstützung des Koblenzer Jugendforums am 16.03.2012.
- darauf folgend drei Radtouren auf Einladung des Jugendrates mit Beteiligung von Fraktionsvertretern, Verbänden, Verwaltung einschl. OB.
- Maßnahmenliste für die Verbesserung der Radinfrastruktur aus Sicht des Jugendrates; Unterrichtung des Stadtvorstandes. Weisung zur Umsetzung der kostengünstigen Maßnahmen.

2014:

- In Maßnahmenliste M 1 bis M 11 (bis 2016) sind insgesamt 3 Maßnahmen aus Wünschen des Jugendrates enthalten.
- Im Zuge der Zu-Fuß-zur-Schule-Aktionstage wird die Erstellung von Schulwegplänen seitens der Verwaltung aktiv bei den Schulen beworben
- Verabschiedung und Vorstellung des Masterplans Koblenz. Hier wird als mögliches Handlungsfeld unter anderem identifiziert: „Berücksichtigung der Anforderungen von Kindern und Jugendlichen in der Stadtentwicklung (u.a. Fuß-/Radwegenetz, Verkehrsberuhigung, Wohnumfeldgestaltung).“

2015:

- Motto des diesjährigen Malwettbewerbs „Koblenz in 5 Jahren“ mit Beispielthemen, die auch die Gestaltung von Wegen und Plätzen betrifft (Bilder sind leider wenig aussagekräftig)
- Rücksprache mit AG Verkehr des Jugendrates bezüglich der Einbeziehung von Belangen von Kindern und Jugendlichen bei anstehenden Quartiersumbauprojekten (Weißer Gasse, Weiße Siedlung). Bei der Weißen Siedlung werden Ergebnisse einer 13 Jahre alten Stadtteilbegehung mit einfließen, bei der Fritsch-Kaserne wird der Jugendrat beteiligt, wenn es konkreter wird.
- Seitens des Amtes für Stadtentwicklung und Bauordnung wird kein Ansatz zur Ausweitung der Aktivitäten zur Partizipation von Kindern und Jugendlichen gesehen, wenn kein zusätzliches Personal bereitgestellt wird. Seitens der Lokalen Agenda 21 ebenso wenig.

Federführung: Umweltamt

Bemerkung:

In Anbetracht der Haushaltskonsolidierung keine weiteren freiwilligen Aufgaben möglich, d.h. fehlender Gestaltungsrahmen aufgrund der finanziellen Situation; i.d.R. politische Priorisierung der mittleren Altersgruppe, sprich des Kfz-Verkehrs.

Erfolgsanalyse Maßnahmen Verkehr

Erkennbare Erfolge bleiben aus, bzw. werden allenfalls durch europa-/bundesweite Sowie sozio-ökologische Entwicklungen auftreten (z.B. Vorgaben zur Minderung des Pkw-Flottenverbrauchs oder perspektivisch eine auslaufende Zulässigkeit der Neuzulassung von Verbrennungsmotor-Kfz). Die Fragestellung nach dem Nutzen der einzelnen Maßnahmen drängt sich auch beim Luft-

¹ Masterplan Koblenz, 2014

reinhalteplan auf. Trotzdem ist eine Bewertung von Einzelmaßnahmen wenig aussagekräftig, sogar äußerst fraglich. Positive Auswirkungen auf die Abminderung von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor sind im Einzelnen nicht seriös zu quantifizieren, weil es sehr komplexe unerwünschte indirekte Nebenwirkungen gibt, die insgesamt betrachtet Gegenteiliges auslösen können.

Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Radverkehrs sowie des ÖPNV (sog. "Pull"-Maßnahmen) in den Kommunen können positive Veränderungen der Verkehrsmittelwahl erreichen, vor allem bei der eigenen Stadtbevölkerung. Die Anzahl der Radfahrer/innen und Bus-/Bahn-Nutzer/innen steigt seit ca. 10 Jahren. Dennoch ergeben sich oftmals keine Abnahmen beim fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Warum? Die Optimierungsmaßnahmen für die Umweltverbundverkehrsmittel greifen i.d.R. bei der ortsansässigen Bevölkerung. Freiwerdende Kapazitäten für den fahrenden und parkenden Kfz-Verkehr werden häufig durch die einpendelnde Umlandbevölkerung wieder aufgefüllt. (Beispiel: Die Stadtbedienstete A. aus Koblenz-Lützel fährt nun dank eines neuen Radwegs mit dem Fahrrad anstatt dem Pkw zur Arbeit; der Mitarbeiter-Pkw-Stellplatz wird nun vom Kollegen B. aus dem Umland eingenommen, der bisher eine Fahrgemeinschaft praktizierte oder mit dem Linienbus kam; bisher erzeugte bzw. ermöglichte der Stellplatz ca. 3 km Autofahrt / Tag, nun ca. 30 km Autofahrt/Tag; das Fahrradaufkommen erhöht sich, die Autofahrleistung aber auch). Wegen der i.d.R. längeren Durchschnittsfahrstreckenlängen der Umlandbevölkerung ergeben sich mitunter sogar nachteilige Auswirkungen für den Ressourcen- und Klimaschutz sowie die Verkehrssicherheit.

Die allgemein üblichen Evaluierungsmethoden (z.B. Zählung der Zuwächse von Fahrradfahrten, Bus- und Zugfahrgästen oder der Verkehrsmittelwahl der eigenen Stadtbevölkerung, d.h. des lokalen Modalsplits) verschleiern das beschriebene Dilemma. Um eine tatsächliche Verminderung der Kfz-Fahrleistung zur Schonung von Klima, Flächen- und Rohstoffressourcen sowie Leib und Leben zu erreichen, müssen auch "Push"-Maßnahmen umgesetzt werden, die die Attraktivität des Autofahrens vermindern. (Beispiele: Reduzierung der Stellplatz-/Parkstandsanzahl, Einführung bzw. Erhöhung der Parkgebühren; Vermeidung von Straßenneubauten und "Engpassbeseitigungen", die das Autofahren absolut und in Relation zu den Alternativverkehrsmitteln beschleunigen; Einbau von Widerständen für den Pkw-Verkehr, z.B. Zuflussdosierung an den Stadtgrenzen durch gezielten Einsatz langer Ampel-Rotzeiten bei gleichzeitiger Vorbeischleusung von Linienbus- und Fahrradverkehr).

Da Push-Maßnahmen in Koblenz - und fast allerorten sonst auch - nicht oder nur sehr zurückhaltend und unsystematisch eingesetzt werden, haben fast alle Maßnahmen der Umweltverbundförderung keinen oder noch wenig dauerhafte Rückgänge der Pkw-Fahrleistung zur Folge. Natürlich ist auch die parallel betriebene Förderung des Pkw-Verkehrs durch weiteren Straßenneubau im Hinblick auf den Klimaschutz (und die Luftreinhaltung) sehr kontraproduktiv, direkt und indirekt (Beispiel: sog. Nordentlastung: Auto wird schneller, Bus, Zug, Rad und Zu-Fuß-Gehen werden relativ und z.T. sogar absolut langsamer). Gleiches gilt für die weiterlaufende Neuschaffung zusätzlicher Pkw-Stellplätze (Beispiel: Das geplante zweite große Debeka-Parkhaus bewirkt durch Freimachung bisher genutzter Parkplätze eine Zunahme der Pkw-Fahrten, die die Einsparung an Pkw-Fahrten, die wir mit dem Haltepunkt Stadtmitte erreicht haben, neutralisiert und sogar überkompensiert).

Wirkliche Erfolge erreichen wir nur mit Restriktionen für den MIV. Gleichzeitig und z.T. zeitlich vorgelagert müssen auch die Alternativen attraktiviert werden und Kapazitätsausweitungen erfahren. Der ÖPNV muss massiv ausgebaut werden, sowohl in der Stadt (v.a. Kapazitätsproblematik!) als auch im Umland (Versorgungs- und Attraktivitätsmängel!). Das kostet viel Geld, das die Verkehrsbetriebe aus eigener Kraft nicht aufwenden können. Hier muss die öffentliche Hand aktiv werden, falls unter den heutigen Gegebenheiten (Antrieb fast aller Kfz mit Verbrennungsmotoren) wirkliche Klimaschutz- und Schadstoffminderungseffekte erreicht werden sollen. Auch eine komplette Erneuerung der Kfz-Flotte durch Elektrofahrzeuge ist nicht unbedingt ein Beitrag zum Klimaschutz, solange diese mit Strom aus fossilen Kraftwerken versorgt werden. Im Übrigen sind viele Maßnahmen im Klimaschutzkonzept (und Luftreinhalteplan) bisher ohne jede Wirkung, weil das Interesse an einer Realisierung und/oder das Geld dafür fehlen. Obwohl seit Jahrzehnten und auch jetzt und weiterhin Millionenbeträge aus dem Stadt- und Landeshaushalt in das hiesige Verkehrssystem fließen ...

Fazit:

Es sind schlüssige Gesamtkonzepte nötig (z.B. Verkehrsentwicklungsplan, doch nicht nur städtisch, sondern regional und überregional). Diese Konzepte sind konsequent auszugestalten sowie konsequent durch- und umzusetzen - mit Pull- und Push-Maßnahmen sowie einer gezielten Neuorientierung der verkehrsbezogenen Haushaltsmittel und Flächenzuordnungen.