



**Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Landesverband Rheinland-Pfalz e.V.
Friends of the Earth Germany
Landesverband Rheinland-Pfalz**

Kreisgruppe Koblenz

Kornpfortstraße 15
56068 Koblenz
Tel. 0261-9734539
E-Mail: regionalbuero-koblenz@bund-rlp.de

11.9.2019

Luftreinhalteplan Koblenz Fortschreibung

Stellungnahme des BUND (Einwendungen und Anregungen)

Inhalt:

- I. Zusammenfassung der Einwendungen und Anregungen**
- II. Anlass**
- III. Vorbemerkungen zur Rechtslage und zur Gesundheitsbelastung durch Luftschadstoffe**
- IV. Zum Maßnahmenplan des neuen Entwurfs der Stadt Koblenz**
- V. Vorschläge für zusätzliche Sofortmaßnahmen in Koblenz**

I. Zusammenfassung der Einwendungen und Anregungen

Sofortiger Handlungsbedarf

Nach Mahnschreiben der EU-Kommission und mit mehr als dreijähriger Verspätung stellt die Stadt Koblenz nun die Fortschreibung ihres Luftreinhalteplanes 2016-2020 der Öffentlichkeit vor mit dem Ziel der anschließenden Beschlussfassung in den Gremien. Ungeachtet dieser juristisch zweifelhaften Vorgehensweise weisen wir darauf hin, dass eigentlich Eile geboten wäre, einen wirksamen Maßnahmenkatalog zu erarbeiten und umzusetzen. Koblenz gehört zu den drei Städten in Rheinland-Pfalz mit der schmutzigsten Luft. Die Stickoxid-Werte liegen an einer der beiden Messstellen permanent über dem verbindlichen gesetzlichen Grenzwert von $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel. Im letzten Jahr ist die Schadstoffkonzentration in Koblenz wieder gestiegen.

Stadt nimmt Gesundheitsschädigungen in Kauf

Die Folge davon sind erhebliche Gesundheitsschädigungen in unserer Bevölkerung, insbesondere bei Kindern und empfindlichen Personen, teils auch mit Todesfolge. Auch bundesweit werden trotz Dieselskandals keine Anstrengungen unternommen, mit wirksamen Maßnahmen insbesondere bei Dieselfahrzeugen, das Problem so zu lösen, dass die Gesetze eingehalten werden. Zu dem Versagen des deutschen Staates kommt also noch städtisches Versagen in Koblenz hinzu.

Immissionen werden auf hohem Niveau bleiben

Auch der nunmehr nach zahlreichen Einwendungen überarbeitete Entwurf der Fortschreibung ist nicht geeignet, die Luftschadstoffe effektiv, schnell und deutlich zu reduzieren, wozu die Stadt aber verpflichtet wäre. Sollte der Plan nicht erneut nachgebessert werden, dürften die Immissionen auf weiterhin ungesetzlich hohem Niveau bleiben mit erheblichen Gefahren für die Gesundheit, und der Stadt könnten juristische Konsequenzen drohen.

Kein Versteckspiel hinter EU und Bundesregierung

Insbesondere ist zu bemängeln, dass zunächst wieder sehr umfangreiche Ausführungen zu europäischen, nationalen und landesweiten Maßnahmen angeführt werden. Diese, so hofft die Stadt, sollen zur Folge haben, dass die Schadstoffausstöße der Dieselfahrzeuge reduziert werden. Dies ist völlig unrealistisch, insbesondere kurzfristig betrachtet. Die Bundesregierung setzt schließlich alles daran, die Dieselfahrzeug-Hersteller zu schonen und wirksame Fahrverbote zu verhindern.

Nur ein einziger Elektrobus

Bei den örtlichen im Verantwortungsbereich der Stadt liegenden Maßnahmen wurde der Katalog verlängert. Die Busflotte, der städtische Fuhrpark und die Elektromobilität stehen im Vordergrund. Einige wenige Antriebe der evm-Busse wurden mit Filtern nachgerüstet, und es besteht der Plan einen einzigen E-Bus und eine Reihe von Gasbussen anzuschaffen, allerdings erst im Laufe des Jahres 2020, offenkundig Sparmaßnahmen ohne Rücksicht auf die geringen Wirkungen für Luftreinhaltung und Klimaschutz. Über die zahlreich in Koblenz verkehrenden Busse anderer Verkehrsunternehmen schweigt sich der Plan völlig aus.

Zaghafte Elektromobilität bringt keine messbare Entlastung

Elektromobilität soll durch die Anschaffung weniger PKW im Fuhrpark und durch eher allgemeine unterstützende Maßnahmen gefördert werden. Weder kurzfristig noch mittelfristig wird dies einen messbaren Erfolg bringen. Schließlich sind derzeit nur 0,18% der in Koblenz zugelassenen KFZ E-Autos, sie werden vielleicht mittelfristig auf 2 – 5% steigen, jedoch nimmt auch die Zahl der verbrauchsintensiven Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (SUV) deutschlandweit und auch bei uns zu. Folglich bleibt die Luft- und Klimabelastung im Verkehrssektor auf viel zu hohem Niveau bestehen.

Beschlossene Umweltkonzepte müssen verbindlich umgesetzt werden

Die Maßnahmen M4 – M11 beziehen sich auf bereits beschlossene andere Umweltschutzkonzepte der Stadt. ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Carsharing, Klimaschutz und Bahnstationen. Diese sollen künftig stärker gefördert werden. Leider werden hier keinerlei verbindliche Angaben gemacht, was wann wo mit welchem Umfang angegangen und abgeschlossen wird. Der Plan ist hier eine völlig unverbindliche Aufzählung an unterstützenden Möglichkeiten und kann so überhaupt nicht beurteilt und evaluiert werden. Auch die dafür umfangreichen Haushaltsmittel werden weder beziffert noch sind sie in Aussicht gestellt. Angesichts Schuldenbremse und Eckwertebeschluss bisher eine rein unverbindliche Wunsch-dir-was-Auflistung.

Allgemeine Aufklärung bewirkt keine Schadstoffreduzierung

Zahlreiche Maßnahmen benennen kleinere ergänzende Maßnahmen, die z.B. den Verkehrsfluss der Autos verbessern sollen oder die Bevölkerung über die „dicke Luft“ aufklären. Sicher nicht schädlich, aber die Reduzierung der Schadstoffe wie erhofft um 10% werden sie ganz sicher nicht bewirken.

Kritische Punkte werden nicht angefasst

Bei den kritischen Themen Umweltzone, restriktive Parkraumbewirtschaftung und Dieselfahrverbote will die Stadt ihre überaus großzügige laissez-faire-Haltung nicht verändern. Bei Begründungen setzt sie auf die Filterwirkung von Stauden und neuen Bäumen, grundsätzlich unterstützenswert aber ohne durchgreifende Wirkung.

Der BUND lehnt darum diesen Luftreinhalteplan als weitgehend unwirksam und viel zu unverbindlich ab.

BUND regt umfangreiche und detaillierte Korrekturen und Ergänzungen an

Der BUND zeigt abschließend differenzierte Maßnahmen auf, die geeignet sind, den KFZ-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren, die Antriebe des ÖPNV emissionsärmer zu machen, den Fuß- und Radverkehr zu stärken und sicherer zu machen und einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr zu schaffen. Man sollte erwarten, dass diese detaillierten Anregungen eingehend geprüft und eingearbeitet werden. Ohne deutliche Korrekturen bei dem bislang ungezügelter KFZ-Verkehr in der Innenstadt und ohne die Schaffung attraktiver Alternativen wird es nicht möglich sein, die Luftgrenzwerte kurzfristig und wirksam einzuhalten.

Übersicht der BUND-Anregungen (vgl. S. 17-20)

- Deutliche Reduzierung des KFZ-Verkehrs in der Innenstadt
- Emissionsarme Antriebstechnik im ÖPNV
- Mutiger Ausbau von Alternativen zum individuellen PKW-Verkehr:
 - Fußgänger*innen-Initiative
 - Ambitionierte Radfahrinitiative
 - Schaffung eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs
- Nahverkehrsplan, Verkehrsentwicklungsplan, Lärmaktionsplan, Klimaschutzkonzept zeitnah umsetzen, Haushaltsmittel bereitstellen

I. Anlass

Aufgrund verbindlichen EU- und nationalen Rechtes muss der Luftreinhalteplan für Koblenz gemäß § 47 I, II BImSchG aktualisiert werden. Trotz dieser gesetzlichen Pflicht gibt es schon seit 2016 keinen gültigen und hinreichend wirksamen Luftreinhalteplan mehr. Und das, obwohl die gesetzlichen Grenzwerte für Stickstoffdioxide in der Innenstadt permanent überschritten werden mit negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung. Ein offenkundig rechtswidriger Zustand, der auch von der EU sanktioniert und bemängelt wird.

Der Luftreinhalteplan wurde von der Stadtverwaltung Koblenz in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Umwelt (LfU) und dem Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten (MUEEF) erstellt. Der erste Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde am 08.05.2017 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, woraufhin zahlreiche schriftliche Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger zum Planentwurf bis zum 22.06.2017 eingingen. Auf diesen ersten Planentwurf hat das BUND Regionalbüro Koblenz ebenfalls mit einer Stellungnahme reagiert. Im September 2017 hat sich die Stadtverwaltung Koblenz entschieden, den Entwurf umfangreich zu überarbeiten.

Der zweite Arbeitsentwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde nun am 05.08.2019 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Schriftliche Anmerkungen zu diesem Entwurf können bis zum 13.09.2019 an die Stadtverwaltung gerichtet werden.

Hiermit reicht der BUND Kreisgruppe Koblenz namens des BUND-Landesverbandes Rheinland-Pfalz, als anerkannter Umweltverein im Sinne des § 3 UmwRG fristgerecht eine Stellungnahme zum aktuellen Arbeitsentwurf des Luftreinhalteplans ein.

II. Vorbemerkungen zur Rechtslage und zur Gesundheitsbelastung durch Luftschadstoffe

Koblenz gehört zu den Städten mit der schmutzigsten Luft im Land

Die Belastung unserer Luft durch Stickoxide und Feinstaub ist ein bislang völlig unzureichend angegangenes Problem in zahlreichen Ballungsgebieten. Koblenz gehört zu den drei Städten in Rheinland-Pfalz mit der schmutzigsten Luft. Insbesondere die Stickstoffdioxid-Immission liegt seit nunmehr mindestens 13 Jahren permanent und deutlich über den gesetzlichen Grenzwerten. Unsere Bürgerinnen und Bürger sind in der Innenstadt seither einer anhaltend hohen Luftverschmutzung durch NO_x und inakzeptablen Gesundheitsrisiken ausgesetzt. Auch der gemessene Feinstaubanteil ist erhöht, liegt aber noch unter dem gültigen Grenzwert. Dennoch ist dies kein Grund zur Entwarnung, denn Feinstaub ist hochgradig gesundheitsschädlich, auch weit unterhalb der Grenzwerte, so dass z.B. auch die Weltgesundheitsorganisation WHO eine Herabsetzung der Grenzwerte fordert. Überhaupt nicht erfasst wird bisher der Ultrafeinstaub, der sogar lungengängig ist. Mit Blick auf vorzeitige Todesfälle ist Feinstaub sechs Mal so gefährlich wie NO₂!

Vertragsverletzungsverfahren wegen permanenter Grenzwertüberschreitung

Zur Abwendung der Gesundheitsgefahren hat die EU 2008 die Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG erlassen. Die Umsetzung in nationales Recht erfolgte verspätet durch Rechtsverordnung (39. BImSchV). Maßgebliche Grenzwerte für NO₂, auch für Koblenz, sind seit 2010 der Jahresmittelwert von 40 µg/m³ und der 1-Std.-Mittelwert von 200µg/m³, der höchstens 18mal pro Jahr überschritten werden darf. Ersteren Grenzwert konnte Koblenz wie viele andere Kommunen auch, nicht einhalten und nahm eine Fristverlängerung bis 2015 bei der EU in Anspruch, allerdings unter der Bedingung, dass die Kommune in einem Luftreinhalteplan plausibel darlegen kann, wie die Grenzwerte künftig eingehalten werden sollen. Da die Maßnahmen von Koblenz in dem abgelaufenen Plan 2008-2015 und denen von zahlreichen weiteren deutsche Städte nicht zu einer Einhaltung der Gesetzeswerte führten, leitete die EU nach Mahnschreiben vom Juni 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland ein. Die derzeit vorliegende Fortschreibung des unzureichenden Luftreinhalteplanes 2016-2020 muss zwingend und kurzfristig zu einer Einhaltung der NO₂-Grenzwerte führen. Die dort enthaltenen und vom Stadtrat beschlossenen Maßnahmen sind nicht lediglich ein Rahmenplan sondern rechtlich bindend.

Dennoch wurde der Luftreinhalteplan erneut nur mit großer Verspätung vorgelegt. Zu dem Versagen des deutschen Staates kommt auch noch ein städtisches in Koblenz hinzu.

Juristische Anfechtung des Luftreinhalteplans droht

Da zahlreiche Kommunen trotz eindeutiger Rechtslage keine hinreichenden Luftreinhaltemaßnahmen ergriffen haben, haben Bürgerinnen und Bürger sowie Umweltverbände juristische Verfahren angestrengt, in vielen Fällen erfolgreich. Laut Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes von 2013 haben auch Umweltverbände das Recht, unzureichende Maßnahmen gerichtlich überprüfen zu lassen. Dies ist in Dutzenden von Städten geschehen, z.B. auch in Mainz. Auch Koblenz läuft Gefahr, dass sein Luftreinhalteplan wegen völlig unzureichender Maßnahmen juristisch angefochten wird bzw. wegen Untätigkeit belangt wird.

Unzureichende Datenbasis – vertiefter Luftreinhalteplan des Landes und Messstellen fehlen

In Koblenz gibt es lediglich zwei Messstellen. In der Nähe des stark befahrenen Moselringes sowie für die Bereiche Hauptbahnhof und Zentralplatz mit besonders starkem Dieselbusverkehr gibt es keinerlei Messwerte. Auch in einigen Stadtteilen bestehen hohe Verkehrsbelastungen durch den MIV, die sich durch das prognostizierte Anwachsen der KFZ und durch Straßenbauten noch erhöhen werden, z.B. in Ehrenbreitstein, Moselweiß, Metternich oder Rübenach. Immissionen von Stickoxiden, Feinstaub, CO₂ und Lärm sind die Folge. Ein engmaschiges Messnetz gibt es aber nicht, so dass Bürgerinitiativen und Umweltverbände immer wieder eigene Messungen durchführen müssen. Staatliche Kontrolle versagt hier offensichtlich und eine Evaluation von gezielten Einzelmaßnahmen ist so nicht möglich. Die Stadt Koblenz begnügt sich auch in der vorliegenden Fortschreibung wieder mit vagen Maßnahmenkatalogen.

Wissenschaftlicher Nachweis der Wirksamkeit fehlt

Auch die behauptete Wirksamkeit der aufgeführten Maßnahmen wurde im überarbeiteten Entwurf wieder weder erläutert noch plausibel nachgewiesen. Wenn die Methodik nicht beschrieben wird, wie man diese Wirksamkeit feststellt, und wenn man die Parameter nicht benennt, so ist eine Wirksamkeit nicht nachprüfbar und eine bloße Behauptung. Folglich kann auch eine Evaluation nicht stattfinden. Wissenschaftlich ist das völlig unzureichend und keine Grundlage für einen effektiven Einsatz von Haushaltsmitteln.

Zur Gesundheitsbelastung durch Stickoxide und deren Ursachen: Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen, auch mit vorzeitiger Todesfolge

Luftschadstoffe sind in hohem Maße gesundheitsschädlich. Prinzipiell ist dies in der vorliegenden Fortschreibung beschrieben, nicht jedoch beziffert. Dies muss als Bagatellisierung angesehen werden. Darum wird hier ergänzend auf Folgendes hingewiesen: In der Lunge wird NO_x zu Salpetersäure. Eine hohe Konzentration von NO₂ in der Atemluft führt beim Menschen zu Hustenreiz, Atemwegsbeschwerden und Augenreizungen. Neben diesen akuten Symptomen können sich langfristige Schädigungen der Atmungsorgane ergeben. Zudem wird eine Zunahme von Herz-Kreislauf-Erkrankungen im Zusammenhang mit hohen NO₂-Belastungen beobachtet. Die Europäische Umweltagentur (EFA) beziffert die jährlichen vorzeitigen Todesfälle durch NO₂ in Deutschland auf mehr als 10 000.

Schädigungen auch unterhalb der Grenzwerte

Es gibt Hinweise, dass NO₂ bereits in Konzentrationen unterhalb des derzeitigen Grenzwertes gesundheitsschädlich wirkt (schon bei 20µg/m³). Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt daher, die Grenzwerte zu überarbeiten und herabzusetzen. Ferner sei auf die stark oxidierende Wirkung und die Mitwirkung bei der Bildung von schädlichem bodennahem Ozon sowie auf die Vegetationsschädigung hingewiesen.

Kinder sind besonders empfindlich

Ferner ist keinerlei Aussage im Luftreinhalteplan zu finden, wie die Schadstoffe Stickoxid und Feinstaub auf Kinder und besonders empfindliche Menschen wirken. Kinder atmen bodennahe Abgase verstärkt ein. Ihr Organismus ist wesentlich empfindlicher. Atemwegserkrankungen bei Kindern sind in Ballungsgebieten erhöht, Daten dazu hat die Verwaltung aber nicht angeführt. Dies muss nachgeholt werden. Entlang der Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt sind zahlreiche Schulen platziert, drei allein an Mosel- und Friedrich-Ebert-Ring. Hier muss die Luftbelastung sofort und deutlich reduziert werden.

Todesfälle auch in der Region Koblenz

Der BUND hat die Verwaltung mehrfach und öffentlich auf die gesundheitsschädliche Wirkung der permanenten Grenzwertüberschreitungen durch NO₂ hingewiesen. Grob abgeschätzt sind diesen Schadstoffen 2 – 300 000 Menschen gelegentlich oder fast ständig ausgesetzt. Neben den Koblenzer Einwohnerinnen und Einwohnern suchen täglich oder häufig viele Menschen aus der Region unsere Innenstadt auf, um dort zu arbeiten, sich zu bilden oder einzukaufen. Legt man die o.g. Zahl der abgeschätzten vorzeitigen Todesfälle in Deutschland von 10 000 zugrunde, muss man befürchten, dass jedes Jahr mehrere Dutzend Bürgerinnen und Bürger auch aus Koblenz und Umgebung darunter sind.

Wir weisen auf diese Brisanz ausdrücklich hin; denn die im vorliegenden Plan vorgeschlagenen Maßnahmen sind weiterhin völlig unzureichend. Man muss das als klare Verletzung des Rechtes auf körperliche Unversehrtheit bezeichnen.

Verkehr, insbesondere Dieselfahrzeuge sind Hauptverursacher

Stickoxide entstehen vor allem als Folge des dichten Verkehrs in unserem Ballungsraum. Hinzu kommen auch noch in geringerem Maße Industrie- und Kleinf Feuerungsanlagen. Innerhalb des Straßenverkehrs sind es in erster Linie Dieselfahrzeuge ohne oder mit fehlerhaften Abgasreinigungen. Selbst bei der neuesten Schadstoffklasse, Euro 6, erreichen die Realemissionen von Dieselfahrzeugen lediglich wieder die Werte der bereits 25 Jahre alten Abgasnorm Euro 1, vermutlich sogar höher.

Ein Skandal ist die Manipulation der Abgasreinigung durch Abschaltvorrichtungen im Realbetrieb. Da dies bei zahlreichen Automodellen praktiziert wird, steigt die Stickoxidemission, ohne dass die Aufsichtsbehörden in Deutschland einschreiten. Hier wird nicht nur der Verbraucher betrogen und die Umwelt belastet, es werden auch weitere Erkrankungen und Todesfälle in Kauf genommen. Solange dies nicht deutlich verändert wird, müssen Dieselfahrzeuge aus den besonders belasteten Innenstadtbereichen herausgehalten werden.

III. Zum Maßnahmenplan des neuen Entwurfs der Stadt Koblenz

Einleitende Erläuterungen und Anmerkungen

In der Einführung zum Maßnahmenplan wird zunächst erläutert, dass die Maßnahmen die üblichen verwaltungsrechtlichen Vorgaben erfüllen müssen. Die Maßnahmen müssen also erforderlich, geeignet, durchführbar und verhältnismäßig sein.

Weiter wird davon gesprochen, dass ein wesentlicher Schadstoffbelastungsanteil auf das Immissionsverhalten von Kraftfahrzeugen zurückzuführen ist, dieser würde jedoch nicht durch gebietsbezogene, lokal wirksame Maßnahmen eines Luftreinhalteplans vermindert werden können. Die Stadtverwaltung zielt auf übergreifende, großräumig angelegte und dauerhaft wirksame Maßnahmen ab, die dauerhafte Erfolge bei der Einhaltung der Luftgrenzwerte erzielen. Als Beispiel nennt das Papier die zentrale Vorgabe von Emissionsstandards für Industrieanlagen, Kraftfahrzeuge und Heizungsanlagen. Damit würden Luftreinhalteziele sehr viel effizienter erreicht werden können, als durch eine Vielzahl einzelner begrenzter Maßnahmen.

Dieser Aussage ist zu widersprechen und zwar aus mehreren Gründen, die im Folgenden erläutert werden.

Die Ursachenanalyse zeigt, dass etwas 50% der Immissionsbelastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) durch den lokalen Straßenverkehr verursacht werden. „Somit ist die kontinuierliche Verschärfung der Abgasnormen für Pkw und Nutzfahrzeuge durch die europäische Union eine wichtige Maßnahme zur Verringerung der Schadstoffbelastung“, so der Plan weiter.

Die Europäische Union hat unzweifelhaft die Rahmenkompetenz bei den Abgasnormen, z.B. bezüglich des Erlasses von Gesetzen und Richtwerten, die zu einer Verbesserung der Luftqualität führen soll. Dieser Rechtsrahmen ist inzwischen auch in nationales Recht umgesetzt mit Verbindlichkeit bis hinunter auf die kommunale Ebene. Es geht also um die Luftreinhaltung in der Stadt Koblenz. Die Stadt ist dazu verpflichtet, eigene Maßnahmen zu treffen, die zur Einhaltung der vorgegebenen Richtwerte führt. Sie sollte und kann sich also nicht dahinter verstecken, dass das Luftproblem in Koblenz durch eine neue (weichere?) EU-Richtlinie bereinigt wird. Für jede Stadt, auch in Koblenz, sind spezifische Maßnahmen nötig. Vor allem auch deswegen, weil in Koblenz durch die Tallage häufig austauscharme Wetterlagen anzutreffen sind und damit erhöhte Immissionswerte verbunden sind, wie der Luftreinhalteplan selbst festgestellt hat. (vgl. S. 15) Somit muss der Luftreinhalteplan vor allem lokale Maßnahmen enthalten, die zugeschnitten sind auf die Lage und die Bedürfnisse von Koblenz und unter strikter Einhaltung europäischen Rechtes.

Zu 6.1 Europäische Maßnahmen

Zu 6.1.1. Verschärfung von Abgasnormen für Pkw und Nutzfahrzeuge

„Die Verschärfung des Prüfzyklus für die Zulassung von Pkw in Verbindung mit den Emissionsmessungen auf der Straße führt dazu, dass aufwändige Einrichtungen zur Emissionsminderung eingebaut werden müssen.“ Als Konsequenz der erforderlichen aufwändigen und teureren nachgeschalteten Abgasreinigung von Dieselmotoren werden nach der Schlussfolgerung der Stadt Koblenz zunehmend Dieselmotoren im Kleinwagen durch Benzinmotoren ersetzt.

Beurteilung: Diese Behauptung ist in keiner Weise belegt. Die Zulassungszahlen von Neu-PKW weisen nach wie vor einen hohen Anteil an Dieselantrieben auf. Die Subventionierung von Dieselmotoren gegenüber Benzin besteht genauso fort wie die steuerliche Subventionierung von Dienstwagen. PKW werden kontinuierlich schwerer und stärker, ihre Emissionen steigen, nicht nur beim CO₂. Hier in Koblenz auf die EU und die Bundesregierung zu warten und darauf, dass die Immissionen quasi von selbst sinken, ist grob fahrlässig und völlig inakzeptabel.

Ein weiterer Punkt, von dem sich die Stadtverwaltung eine Minderung der Stickoxidemissionen aus Kfz erhofft, ist die Durchdringung der Fahrzeugflotte mit Pkw, die die Kriterien der Euro-6d-Norm erfüllen. Fortschritte werden hier erhofft, aber können nicht belegt werden. Es ist mehr als fraglich, ob durch diese beiden Maßnahmen eine NO₂- Reduktion in Höhe von 10% erreicht werden kann, wie der Plan das vorschreibt.

Zu 6.1.2. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum (Verkehr 2050)

Beurteilung: Die Aufführung der Strategie „Verkehr 2050“ stellt zwar akzeptable Ziele vor, die aber fast alle langfristig sind und für den aktuellen Luftreinhalteplan zum einen nicht relevant sind (es müssen kurzfristige Maßnahmen getroffen werden) und zum anderen wird nichts dazu gesagt, wie die Ziele (bis 2030 Halbierung konventionell betriebener Pkws in den Städten) umgesetzt werden sollen.

Zu 6.1.3. Festlegung von nationalen Emissionshöchstmengen

Die EU-Kommission arbeitet an diversen Richtlinien bis zum Jahr 2030, welche strengere Emissionsobergrenzen für die bisher geregelten Stoffe beinhalten. Außerdem wird in Erwägung gezogen, auch Obergrenzen für bisher nicht national geregelte Stoffe einzuführen wie zum Beispiel für Feinstaub PM_{2,5}.

Beurteilung: Dies ist für den Luftreinhalteplan bedeutungslos, da die Fortschreibung bis 2030 läuft und aktuell die alten Emissionsobergrenzen gelten.

Zu 6.1.4. Vorschlag NRMM- Verordnung

Beurteilung: Der Vorschlag für eine Verordnung ist keine kurz- oder mittelfristige Maßnahme, generell gibt es keine Informationen dazu, von wann dieser Vorschlag ist oder wann dieser umgesetzt werden soll.

Zu 6.1.5. Industrie Emissions- Richtlinie (IED)

Die IE-RL ist am 6.1.2011 in Kraft getreten und wurde am 2.Mai 2013 in nationales Recht umgesetzt. Der Luftreinhalteplan wurde von Sommer 2017 bis 2019 überarbeitet, somit ist diese Richtlinie nicht mehr als neue Maßnahme anzusehen.

Zu 6.1.6. MCP-Richtlinie

Keine Angabe dazu, wann die Richtlinie eingeführt wurde oder eingeführt wird, sehr generell gehalten. Ist das für Koblenz überhaupt relevant?

Zu 6.2 Maßnahmen auf nationaler Ebene

Zu 6.2.1 Festsetzung der Lkw-Maut in Abhängigkeit vom Schadstoffausstoß

„Ein vergünstigter Mautbetrag für emissionsarme Lkw lässt erwarten, dass eine Flottenerneuerung schneller vollzogen wird und sich dadurch positive Auswirkungen auf die PM₁₀- und NO₂- Immissionssituation ergeben.“

Beurteilung: Diese sehr vage Erwartung betrifft nur wenige Fahrzeuge in der Innenstadt (geringer Schwerlastverkehrsanteil). Ein messbarer Effekt auf NO₂-Immissionen wird kurz- oder mittelfristig gleich null sein.

Zu 6.2.2. Elektromobilität

Der Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität (NEPE) der Bundesregierung hat drei Phasen für die Markteinführung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb vorgesehen. Aktuell befinden wir uns in der 3.Phase: Volumenmarkt 2017 bis 2020.

2020 sollten sich 1 Millionen Elektrofahrzeuge in der deutschen Fahrzeugflotte befinden und Deutschland soll zum Leitmarkt der Elektromobilität entwickelt sein.

Laut RZ vom 6.9.2019 sind im Stadtgebiet per 30.6.2019 lediglich 96 E-Fahrzeuge angemeldet. 40 012 der aktuell angemeldeten PKW sind Benziner, 21 400 Diesel. Die E-Quote beträgt nur 0,18 %. Im Umfeld ist diese Quote noch niedriger, im Landkreis Mayen-Koblenz z.B. 0,14%.

Bundesweit liegt die Zahl der E-PKW mit nur 80 000 ebenfalls deutlich unter den politischen Zielzahlen. Zwar steigen die Zulassungszahlen für Elektroautos, jedoch auch gleichzeitig die der Verbrenner. In den letzten Jahren wuchs die Zahl der zugelassenen PKW um 700 000 pro Jahr deutschlandweit, wobei deren Emissionen pro Fahrzeug auch noch zunahm. E-Fahrzeuge fungierten meist als Zweit- oder Drittautos. Per Saldo bisher also eine Verschlechterung für unsere Luft.

Zu 6.2.3. Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge

In der Zeit ab 1. Januar 2016 werden reine Elektrofahrzeuge für 10 Jahre von der KFZ-Steuer befreit.

Beurteilung: Bisher und kurzfristig keine positiven Effekte – siehe Abschnitt zuvor.

Zu 6.2.4 Elektromobilitätsgesetz

Privilegierung: Gebührenfreies Parken, Parken nur für E-Autos, Ausnahmen von Zukunftsbeschränkungen

Umsetzung in Koblenz ist noch völlig unklar, insbesondere wenn den Verbrennerautos keinerlei Beschränkungen auferlegt werden.

Beurteilung: grundsätzlich wie vor.

Zu 6.2.5 Novellierung der 1. BImSchV zur Begrenzung der Emissionen aus Kleinf Feuerungsanlagen nach dem Stand der Technik

Novellierung im Jahr 2010, grundlegende Neuerungen treten ab dem Jahr 2015 in Kraft, z.B. Verschärfung der Emissionsanforderungen und Nachweis für Einhaltung von Grenzwerten.

Beurteilung: Hauptemittent ist der Straßenverkehr. Kleinf Feuerungen erhöhen die Immissionen in der Innenstadt aber insbesondere im Winter. Wegen der geringen Sanierungsrate von Heizungen sind Verbesserungen nur sehr langsam zu erwarten

Zu 6.2.6 Masterplan „Green City Plan für Koblenz“

Maßnahmenplan als Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln aus dem Mobilitätsfonds

Ergebnisse des Masterplans wurden in die Fortschreibung des Masterplans mit eingebunden. Der Green City Plan wurde mit großem personellen Aufwand erstellt und eingereicht. Bislang wurden aber nur sehr wenige Förderanträge genehmigt. Ein messbarer Effekt ist bisher und kurzfristig daraus nicht zu erkennen.

Zu 6.2.7 Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“

Mit Finanzmitteln aus dem Sofortprogramm „Saubere Luft 2017-2020“ wurde die Nachrüstung von einigen Dieseln Bussen im ÖPNV mit Filtern finanziert und das Parkleitsystem repariert. Ferner wurden 14 neue Elektroautos für das Umweltamt genehmigt und lediglich 1 E-Bus für die evm bestellt (Auslieferung erst im Herbst 2020 vorgesehen). Der Effekt ist bei 100 – 200 Bussen der evm und der übrigen Betreiber in der Innenstadt kurzfristig kaum messbar. Über die Zahl und den Zustand der Busse anderer Unternehmen gibt es keinerlei Daten, noch Initiativen noch Förderanträge.

Zu 6.3 - Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Landesregierung Rheinland Pfalz

Zu 6.3.1 Änderung Landes-Immissionsschutzgesetz Rheinland-Pfalz

Durch die Novellierung des LImSchG RLP vom 24.08.2014 wurde den Kommunen die Möglichkeit gegeben, kommunale Satzungen zu erlassen, die das Betreiben von Anlagen nicht oder nur beschränkt erlauben und bestimmte Brennstoffe allgemein oder zu bestimmten Zwecken nicht verwendet werden dürfen, soweit das zur Vermeidung schädlicher Umwelteinschränkungen durch Luftverunreinigungen führt.

Es ist bisher nicht bekannt, ob die Stadt Koblenz eine solche Satzung erlassen hat.

zu 6.3.2 - Klimaschutzkonzept Rheinland-Pfalz

Das Klimaschutzkonzept des Landes Rheinland-Pfalz bezieht sich bei verbindlichen Maßnahmen im Wesentlichen auf Einrichtungen des Landes selbst. Insbesondere im Bereich Verkehrswege und umweltfreundliche Mobilität haben sie leider bisher wenig Wirkung auf unser Stadtgebiet.

Zu 6.5 – (Städtische) Maßnahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans

M1: Emissionsarme Busflotte

Im Zeitraum von 2017 bis 2020 wurden 4 ältere Dieselflotten mit Filtern nachgerüstet, es wurden insgesamt fünf neue Dieselflotten mit Euro VI Standard angeschafft und dafür wurden 3 alte Euro III Busse außer Dienst gestellt. Erst 2020 wird ein Elektrobus beschafft und Ende 2020 sollen 29 gasbetriebene Busse im Linienverkehr eingesetzt werden.

Beurteilung: Auf eine derartige Maßnahme wurde lange gewartet, da die Dieselflotten einen sehr hohen Anteil der Schadstoffbelastung ausmachen. Die Umrüstung der Busflotte wird wahrscheinlich eine Verminderung der NO₂ Belastung bewirken. Es werden insgesamt 29 gasbetriebene Busse eingesetzt, in der Busflotte der evm befinden sich jedoch mehr als 80 Busse. Weiterhin verfügt die evm demnächst über einen einzigen E-Bus. Wir halten dieses halbherzige Vorgehen für „greenwashing“. Die Anzahl der E-Busse oder auch Wasserstoffbusse wäre konsequent auszubauen, mit vorrangigem Einsatz auf den hoch belasteten Innenstadt-Linien.

Anregungen und Forderungen:

- Nachrüstung aller neueren Dieselflotten mit neuester Filtertechnik
- Keine weitere Anschaffung von Dieselflotten
- Schneller E-Busse oder Wasserstoffbusse auf Innenstadtlinien einsetzen (Gasantrieb bringt nur geringe Entlastung, auch für Klimagase, darum sollte die Bestellung möglichst storniert werden)

M2: Förderung der Elektromobilität, Ausbau der Ladeinfrastruktur und ergänzende Maßnahmen

Beurteilung: Auch in dem überarbeiteten Plan ist die Förderung der Elektromobilität wieder als Maßnahme aufgezeichnet worden. Die erwartete Minderung des NO₂ Wertes wurde zwar auf 1-3% runtergesetzt, jedoch stellt dieser Wert eine Diskrepanz zu der erwarteten Minderung durch die nationalen Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität dar, die nicht schlüssig ist. Siehe oben. Eine Reduzierung der Immissionen wird auch mittelfristig nicht messbar sein.

Generell ist der Ausbau von zusätzlicher Ladeinfrastruktur zu begrüßen, denn diese unterstützende Maßnahme ist notwendig, um die Elektromobilität attraktiver zu machen und substanziell voran zu treiben. Die Maßnahmen haben jedoch nur bei hinreichender Anzahl einen Effekt und wenn gleichzeitig die Zahl der Verbrennerautos in der Innenstadt reduziert wird. Hierfür ist jedoch keinerlei Planung bislang zu erkennen.

Anregungen und Forderungen:

- Innenstadtbereiche müssen parallel für Autos mit Verbrennungsmotor gesperrt werden

M3: Elektromobilität im städtischen Fuhrpark und Umbau Nutzfahrzeuge-Fuhrpark

Der städtische Fuhrpark soll durch Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb erneuert werden. Auch die Nutzfahrzeuge sollen, soweit es wirtschaftlich und funktionell ist, vorrangig durch E-Fahrzeuge ersetzt werden.

Weiterhin wurde ein Gesamtkonzept entwickelt, bei dem Fahrzeuge, die von Ämtern und Eigenbetrieben dienstlich genutzt werden, in einem zentralen Fahrzeugpool organisiert werden. Je nach Konzeptvariante können die Dienst-Kfz durch Mitarbeiter gegen Kostenerstattung privat genutzt werden.

Das Potenzial für Elektromobilität soll laut dem Luftreinhalteplan maximal ausgeschöpft werden, ein konkreter und verbindlicher Umsetzungsplan wird ausgearbeitet.

Im Zuge des Programms „Saubere Luft 2017-2020“ hat die Stadtverwaltung einen Antrag auf Förderung zur Anschaffung von 14 Fahrzeugen und 12 Ladeinfrastrukturen für die städtische Flotte gestellt, welcher positiv beschieden wurde. Die verschiedenen Ämter beschaffen nun die Ladeinfrastruktur und die Fahrzeuge.

Beurteilung: Die Kosteneffizienz dieses Projekts wird als gering eingeschätzt und muss noch weiter geprüft werden. Es stellt sich die Frage, warum ein Projekt, das mit sehr hohen Kosten verbunden ist und laut Beurteilung im Luftreinhalteplan nur geringe und lokale Wirkungen erzielen würde, auf 4 Seiten erläutert werden muss. In den letzten Jahren hat sich gezeigt, dass deutlich effizientere Projekte nicht umgesetzt wurden, da sie zu teuer waren oder nicht „lohnenswert“.

Grundsätzlich positiv zu bewerten ist die Anschaffung von 14 Elektroautos samt Ladestationen. Dieser erste Schritt der Umstellung der städtischen Fahrzeugflotte informiert so auch die Mitarbeiter der Stadt über alternative Antriebsmöglichkeiten und übrige alternative Mobilitätsmöglichkeiten. Also unterstützend.

Anregungen und Forderungen:

- keinerlei Anschaffung von Dienst-PKWs mit Verbrennungsmotor mehr für die Verwaltung
- Anschaffung von E-Dienst- und Lastenrädern für die Stadtverwaltung und Eigenbetriebe
- Dienstfahrten und -wege sollten im Innenstadtbereich hauptsächlich zu Fuß oder mit dem ÖPNV erledigt werden

M4: Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (Takte, Preise)

Der ÖPNV soll in seiner Attraktivität gesteigert werden, beispielsweise durch eine erhöhte Taktung, bessere Anbindung und günstigere Preise.

Beurteilung: Diese Verbesserung des ÖPNV-Netzes ist sehr zu begrüßen und längst überfällig. Eine Attraktivitätssteigerung ist die Grundlage vom Umstieg des MIV auf den ÖPNV. Die Maßnahme wird zeitnah umgesetzt, es bleibt abzuwarten, wie gut die im Plan beschriebenen Preise umgesetzt werden und welchen Erfolg das Ganze hat. Dem Nahverkehrsplan muss bei den Haushaltsbeschlüssen höchste Priorität bekommen.

Anregungen und Forderungen:

- sofort 1€- Ticket, Koblenz-Ticket, Sozialticket, Jobticket
- mehr Busspuren, Ampelvorrecht für alle Busse
- modernes Infosystem
- deutlich mehr Haushaltsmittel für den ÖPNV

M5: Erweiterung und Vernetzung des ÖPNV (Seilbahn, Fähren)

Weiterhin sollen alternative Verkehrsangebote wie die Seilbahn und die Fähre in den städtischen ÖPNV aufgenommen werden.

Beurteilung: Generell eine gute Maßnahme, besonders im Hinblick auf die derzeitige Brückenproblematik. Jedoch gibt es keinerlei Erläuterungen wie die Aufnahme in den städtischen ÖPNV funktionieren soll.

Anregungen und Forderungen:

- permanente Shuttle-Anbindung der Bergstation mit E-Kleinbussen bis Niederberger Höhe
- Tarifsenkung
- Fahrradmitnahme fördern

M6: Förderung und Ausbau des Radverkehrs

Der Radverkehr als eine emissionsfreie Mobilitätsalternative zum MIV soll massiv ausgebaut und gefördert werden.

Beurteilung: Diese Maßnahme war auch schon im Luftreinhalteplan 2008 bis 2015 aufgeführt, ohne nennenswerte Erfolge.

Der Stadtrat hat 2014 als Ziel beschlossen, bis 2020 den Kfz-Anteil im Stadtverkehr zu reduzieren und den Radverkehrsanteil des Modal-Split auf 16 % zu erhöhen. Nun ist das Ziel etwa bei 2030, viel zu spät!

Laut MiD 2017 betrug der Fahrradverkehr 2017 nur einen Anteil von 9%, obwohl 45% der Autofahrten in Koblenz kürzer als 5km waren. Die Verwaltung hat bekundet, dass sich die Bedingungen zum Fahrrad fahren enorm verbessern müssen, um einen Umstieg von Auto aufs Fahrrad zu erreichen. Weiterhin wurde die positive Wirkung der Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer erkannt, jedoch wurde diese bis jetzt nur in sehr wenigen Einzelfällen umgesetzt. Im Luftreinhalteplan wird ein Stadtratsbeschluss vom Jahr 2012 erwähnt, in welchem die Ausweisung der Südallee als Fahrradstraße untersucht werden soll. Dieser Beschluss nun 7 Jahre her, weiterhin gibt es hier nur Pläne. Umsetzung wann?

Der Fahrradverkehr ist in Koblenz gegenüber dem Straßenbau immer noch marginal. Vgl. Brückenbaumaßnahme Pfaffendorfer Brücke, geplant ursprünglich ohne eigenständigen Fahrradweg. Der Istzustand der wenigen Radwege ist streckenweise unzumutbar und gefährlich. Die Stadt Koblenz muss endlich damit anfangen, den wohlklingenden Aussagen der politischen Entscheider verbindliche Taten folgen lassen. Bauunterhaltungsmaßnahmen sind auf Jahre vernachlässigt worden.

Diese Maßnahme ist nicht nur für den Luftreinhalteplan von wichtiger Bedeutung, sondern auch für die Radverkehrsförderung, für das Klimaschutzkonzept, für den Lärmaktionsplan und den Masterplan. Es fördert außerdem die Sicherheit der Radfahrer und macht die Stadt lebenswerter. Es muss ein schlüssiges und rechtlich verbindliches Radkonzept her. Eine Verbesserung des Radverkehrs kann nur mit einer gleichzeitigen Einschränkung des Individualverkehrs einhergehen, ansonsten wäre der Radverkehr nur zusätzlicher Verkehr.

Anregungen und Forderungen:

- Sofortige Bauunterhaltung auf Radwegen

- Markierungen und Ausschilderung
- parallel dazu Rückbau der Park- und Autospuren und Verkehrsberuhigung
- moderne Leihsysteme und begleitende Maßnahmen beim sicheren Abstellen besonders an Schnittstellen
- spätestens mittelfristig Schaffung eines dichten und sicheren Netzes von Alltags-Radrouten für Schüler*innen, Beschäftigte, Freizeitnutzer*innen

M7: Förderung des Fußverkehrs

Der Fußverkehr ist neben dem Fahrradverkehr eine emissionsfreie Mobilitätsalternative, welche gefördert werden muss. Im Mittelpunkt stehen hier mehr und sichere und benutzerfreundliche Querungsstellen.

Beurteilung: Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Maßnahme, die verbindlich schneller umgesetzt werden muss, vor allem für den Alltagsverkehr. Eine nennenswerte Auswirkung auf die Schadstoffe in der Luft wird dies aber nur haben, wenn gleichzeitig die übrigen Mobilitätsangebote des Umweltverbundes damit verknüpft werden und flächendeckend autofreie Bereiche sowie Verkehrsberuhigung damit einhergehen.

Anregungen und Forderungen:

- Rad- und Fußwege trennen
- Freiräume begrünen
- gezielte Initiative für Fußgängerverkehr
- viel mehr autofreie Bereiche

M8: Förderung des Carsharings in Koblenz

Durch die Nutzung von Carsharing soll die Verkehrsmenge reduziert werden und dadurch die NO₂-Belastung gesenkt werden, verstärkt durch die Einsetzung von alternativen Antriebstechniken.

Beurteilung: Die Maßnahme, das Carsharing in Koblenz zu fördern, wird nur in Zusammenhang mit M12 (Mobilitätsstationen) und M26 (Parkraumbewirtschaftung) sowie ergänzend mit dem Umweltverbund zum Erfolg führen. Carsharing allein verringert die Zahl der Autofahrten insgesamt kaum.

Anregungen und Forderungen:

- Förderung von E-Car-Sharing, auch für die Stadtverwaltung, so können Haushaltsmittel gespart werden
- inklusive E-Bike-Sharing und E-Transporter für den Lieferverkehr

M9: Umsetzung des städtischen Klimaschutzkonzeptes – Teil Mobilität

Beurteilung: Bereits zweimal wurden teure Klimaschutzkonzepte erarbeitet, dann aber aus finanziellen Erwägungen nur sehr gering umgesetzt. Dies ist völlig inakzeptabel und eine Verschwendung von Steuergeld.

Anregungen und Forderungen:

- muss wieder gänzlich überarbeitet und geschärft werden, siehe derzeitiger Antrag Klimanotstand im Stadtrat

M10: Fertigstellung und Umsetzung des neuen Verkehrsentwicklungsplans

Beurteilung: Der kürzlich beschlossene Verkehrsentwicklungsplan ist zukunftsweisend und geeignet, den Umweltverbund in Koblenz voranzubringen und die Emissionen zu reduzieren. Aber nur unter der Voraussetzung, dass die aufgezeigten Maßnahmen ohne Abstriche und zügig umgesetzt und mit entsprechenden Haushaltsbeschlüssen hinterlegt werden. Das Zieljahr des neuen Verkehrsentwicklungsplans ist erst 2030. Die ersten Maßnahmen dafür laufen viel zu schleppend an.

Anregungen und Forderungen:

- sofortige Umsetzung muss im Haushaltsplan höchste Priorität haben (auch wegen Klimanotstand!)

M11: Neubau von Bahnstationen:

Beurteilung: Der Neubau von Bahnstationen ist zu begrüßen und muss weiter vorangetrieben werden. Die Bahnstation Koblenz Mitte, die zur Buga 2011 gebaut wurde, wird sehr gut angenommen. Weitere Stationen sind nach Planungen der Deutschen Bahn im Bereich Raumental/Goldgrube, in Horchheim und möglicherweise auch in Pfaffendorf, im Industriegebiet und am Oberwerth. Vordringlich ist die Anbindung des Verwaltungszentrums Raumental, Baurecht wäre in absehbarer Zeit zu schaffen, jedoch sind die Umsetzungsprozesse bei der DB langwierig und intransparent. Weitergehende Planungen für einen regionalen Schienenpersonennahverkehr liegen zwar vor, gegenüber dem Zweckverband Süd fällt der Norden jedoch deutlich zurück. Die Stadt und die Kreise sollten hier politischen Druck machen. Keine der noch vorhandenen Bahnstrecken dürfen stillgelegt werden. Mittel- bis langfristig braucht die Region ein schienengestütztes attraktives, elektrifiziertes S-Bahn-ähnliches Nahverkehrssystem.

Anregungen und Forderungen:

- Haltepunkt „Rauental“ beschleunigen
- Bahnstrecke „Lützel – Bassenheim“ reaktivieren
- dortiges Gewerbegebiet anbinden für Fracht- und Pendlerverkehr

M12: Einrichtung von Mobilitätsstationen (Informationen und Service zu allen alternativen Mobilitätsformen)

Zur Vernetzung der Verkehrsträger sollen sog. Mobilitätsstationen an geeigneten ÖPNV-Haltestellen errichtet werden. Dadurch soll den Menschen ein einfacher und breiter Zugang zu diversen unterschiedlichen umweltverträglichen Verkehrsarten geboten werden.

Beurteilung: unterstützende Wirkung, wünschenswert

Anregungen und Forderungen:

- adressatengerecht, modern, verständliche und aktuelle Infos

M13: Erneuerung dynamisches Parkleitsystem

Beurteilung: Das Parkleitsystem wurde repariert, es soll den Verkehrsfluss in der Stadt, gerade vor den Parkhäusern flüssiger machen und den Parkplatzsuchverkehr reduzieren. Eine spürbare Auswirkung auf die Umwelt und Luftreinhaltung kann man nicht erwarten, wenn man gleichzeitig umfangreiche öffentliche Parkflächen in allen Straßen vorhält bei niedrigen Gebühren.

Anregungen und Forderungen:

- öffentliche Parkflächen in der Innenstadt sukzessiv zurückbauen
- vollkommen neues Parkkonzept

M14: Dynamische Fahrgastinformation und Verbesserung der Fahrgastinformation im ÖPNV und Freizeitverkehr

Anzeigetafeln mit dynamischer Echtzeit-Fahrplaninformation sollen die Attraktivität des ÖPNV steigern und damit das PKW-Aufkommen vermindern.

Beurteilung: Die geplanten Maßnahmen stellen für den aktuellen Nutzer der ÖPNV eine Verbesserung dar. Sie sind längst Standard in allen Innenstädten in Deutschland. Wirkt allgemein ÖPNV-unterstützend. Ein messbarer Effekt für die Luftreinhaltung kann nicht bestimmt werden.

Anregungen und Forderungen:

- adressatengerecht, modern, verständlich und aktuelle Infos

M15: Neuplanung ausgewählter Lichtsignalanlagen

Ziel der Maßnahme ist die Weiterentwicklung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, die Verbesserung des Verkehrsflusses sowie die ÖV-Beschleunigung.

Beurteilung: Die Neuplanung ausgewählter Lichtsignalanlagen soll lokale Leistungsfähigkeitsengpässe während Spitzenverkehrszeiten beseitigen, den ÖPNV beschleunigen, die Verkehrsqualität von Radfahrern und Fußgängern steigern und die Verkehrssicherheit erhöhen. Eine Optimierung dieser Lichtsignalanlagen wirke sich besonders auf die ÖV-Beschleunigung und der Randbedingungen von Radfahrern und Fußgängern aus. Wie der Rad- und Fußverkehr verbessert werden soll, während zeitgleich der ÖPNV beschleunigt wird, ist bislang völlig unklar, zumal die EVM sich strikt gegen die gesetzlich vorgeschriebene Öffnung der Busspuren für andere Verkehrsteilnehmer sperrt und sogar die Einrichtung von weiteren Busspuren (Pfuhlgasse!) ablehnt. Ob diese Maßnahme zu einem messbaren Ergebnis führt, bleibt abzuwarten.

Anregungen und Forderungen:

- Lichtsignalanlagen optimieren für Fußgänger- und Radfahrverkehr
- LED als Standard

M16: Machbarkeitsstudie Strecken- oder Netzbeeinflussungsanlagen (streckenbezogen)

Durch die Streckenbeeinflussungsanlagen soll eine Optimierung des Verkehrsflusses in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und Verkehrsstörungen erreicht werden.

Beurteilung: Es wurde eine Machbarkeitsstudie zu einer Streckenbeeinflussungsanlage durchgeführt, die aber nicht näher erläutert wurde. Diese Rechnung der Einsparung von der NO₂-Belastung und wie diese sich auf eine Alternativroute (oder wie genau soll diese Strecke beeinflusst werden?) ist nur knapp dargestellt und nicht nachzuvollziehen.

Anregungen und Forderungen:

- verzichtbar, wenn MIV aus der Stadt herausgehalten wird, darum:
- keine weiteren neuen Straßenbauten im gesamten Stadtgebiet!
- Rückbau von Autospuren

M17: Umweltorientiertes Verkehrsmanagementsystem (stadtweit)

Beurteilung: Ein umweltorientiertes Verkehrsmanagementsystem ist generell sinnvoll und kann zu einer Luftverbesserung beitragen. Im vorliegenden Fall muss vor der „Angebotsausarbeitung jedoch eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, um alle Besonderheiten von Koblenz miteinzubeziehen und welche Minderungsmaße damit erreicht werden könnten. Der Luftreinhalteplan bewertet diese Maßnahmen schon selbst: aktuell sind keine Kapazitäten zur Konzeptionierung vorhanden.

Somit kann das Projekt nicht kurzfristig erfolgen, der Masterplan schlägt einen Umsetzungszeitpunkt von 2025 und später vor, eine Umsetzung würde somit erst mittel- bis langfristig erfolgen.

Anregungen und Forderungen:

- Zurückstellen zu Gunsten der Finanzierung wichtigerer Maßnahmen

M18: Kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement

Durch die Einbringung eines Mobilitätsmanagers soll eine Steigerung des Umweltverbandes erreicht werden.

Beurteilung: Generell ist es gut, dass die Stadt Koblenz auch in Personal investiert und erkennt, dass für die massiven Verkehrs-Probleme auch Lösungen in Form von neuen Arbeitsplätzen geschaffen werden müssen. Diese Maßnahme ist laut Stadtverwaltung kurzfristig umsetzbar und hat ein hohes Potential. Hierbei geht es um die Organisation von Job-Tickets, Fahrgemeinschaften etc. Die Einstellung eines solchen Mobilitätsmanagers ist wünschenswert.

Anregungen und Forderungen:

- Umweltverbund muss dabei prioritär behandelt werden

M19: Aktion „Gemeinsam gegen dicke Luft“

Durch Information und Aufklärung der Pendler und Koblenzer Bürger sollen Verkehrsteilnehmer in Zeiten extremer Belastung dazu bewegt werden, die Privatfahrzeuge stehen zu lassen und mit dem Umweltverbund in die Stadt zu fahren. Auch die Nutzung von Einzelraumfeuerungsanlagen soll von den Bürgern überdacht werden.

Beurteilung: Freiwillige allgemeine Appelle an die Koblenzer Bürgerinnen und Bürger werden kaum das Bewusstsein der Leute dahin verändern, ab jetzt nur noch den ÖPNV zu benutzen. Dazu müsste die Stadt schon mehr tun, z.B. bei der sogenannten Inversionswetterlage die Busticketpreise auf null setzen und den MIV beschränken.

Die Stadt Koblenz sieht die Maßnahme der Bewusstseinsänderung als mittel- bis langfristig an, da so ein Prozess langwierig ist. Reine Appelle an das individuelle Verzicht-Verhalten haben erfahrungsgemäß keinerlei messbare Effekte. Notwendig wären attraktive Angebote im Umweltverbund und dass die Stadtverwaltung selbst mit gutem Vorbild vorangeht.

Anregungen und Forderungen:

- Auf die Aktion verzichten, Personal kann sinnvoller eingesetzt werden

M20: Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärungskampagnen

Die Öffentlichkeitsarbeit soll als Denkanstoß jeden Bürger zur Reflexion seines eigenen Verhaltens in Bezug auf die Luftverschmutzung in der Stadt anregen.

Beurteilung: Trotz des Dieselskandals und vieler anderer Umweltproblematiken (Klimastreik) steigt die Zahl der Dieselaautos weiter an. Offensichtlich wurde hier millionenfach Betrug begangen. Ein Ende des Skandals ist noch nicht abzusehen. Dennoch werden (schwere, verbrauchsintensive) Dieselfahrzeuge privilegiert und erfolgreich verkauft. Somit ist kein Umwelteffekt zu beobachten. Eine Umweltkampagne in der Stadt würde kaum etwas ausrichten, wie auch eine groß angelegte PR-Aktion in Stuttgart gezeigt hat. Siehe auch M19.

Anregungen und Forderungen:

- PR gezielt einsetzen für vordringliche Projekte im Umweltverbund

M21: Leitfaden für eine klimagerechte Stadtplanung

Die klimagerechte Stadtplanung soll in Koblenz durch die Aushändigung eines Leitfadens an alle Akteure und Interessenten verbessert werden. Durch ein klimagerechtes Bauen soll die Luftqualität der Stadt verbessert werden.

Beurteilung: Der Leitfaden ist bereits im Tagesgeschäft im Umlauf.

Generell enthält der Leitfaden gute Ansätze zu energieoptimierter Architektur und baulichem Wärmeschutz und macht die Belange der Luftreinhalteplanung deutlich. Solche Leitfäden sind sicherlich wichtig und hilfreich für das Baugewerbe, hilfreicher wären eindeutige und rechtlich verpflichtende Vorgaben.

Anregungen und Forderungen:

- Keine Ausnahmen mehr von Bebauungsplanfestsetzungen (Begrünung, Kamine)
- Baumschutzsatzung erlassen

M22: Erweiterung der Landstromanschlüsse für Binnenschiffe und emissionsabhängige Liegegebühren

Das Ziel ist die Stromversorgung aller anlegenden Schiffe über Landstrom anstatt über Dieselaggregate.

Beurteilung: Die Erweiterung der Landstromanschlüsse ist sinnvoll. Die Anschlüsse sollten Strom aus erneuerbarer Energie speisen.

In der Überschrift steht außerdem etwas von emissionsabhängigen Liegegebühren, hier wird aber nichts weiter aufgeführt.

Emissionsabhängige Liegegebühren sind ebenfalls eine gute Maßnahme, dies wird zwar nicht die Schiffe davon abhalten, in Koblenz anzulegen, jedoch kann die Stadt dieses erwirtschaftete Geld dann wieder in eine nachhaltige Stadtentwicklung investieren.

Anregungen und Forderungen:

- keine Anlegeerlaubnis ohne Landstromanschluss!

M23: Modernisierung von Kleinf Feuerungsanlagen und Hausbrand

Beurteilung: Die hier vorgeschlagene Maßnahme zur Modernisierung von Kleinf Feuerungsanlagen über die gesetzlich vorgeschriebenen Standards hinaus wird kaum etwas zur Einhaltung der Werte beitragen, wenn nicht gleichzeitig Fördergelder zur Verfügung stehen.

Anregungen und Forderungen:

- Städtische Liegenschaften sofort überprüfen und modernisieren, da hoher Nachholbedarf

M24: Regulierende Maßnahmen im Straßenverkehr

Beurteilung: Die Maßnahme ist auch wieder eine Aufzählung von möglichen Einzelmaßnahmen, deren Wirkung aber nicht berechnet oder näher ausgeführt wurde. Welche Straßen können zu einer Tempo 30 Zone oder zu einer Spielstraße werden? Was kostet die Umrüstung von Lichtsignalanlagen mit Restdaueranzeigen und welche Anlagen wären hierfür geeignet? Auch wird über eine Bevorrechtigung von emissionsfreien Fahrzeugen im Lieferverkehr nachgedacht. „Dazu müssten aber Anreize und Vorteile gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren geschaffen werden.“ Diese Anreize zu schaffen ist der Sinn der Erstellung einer Maßnahme in einem Luftreinhalteplan. Wo sind die Konzeptvorschläge, wie so etwas umgesetzt werden kann? Bis jetzt gibt es noch kein Handlungskonzept, dieses müsste erst erarbeitet werden und könnte dann eventuell langfristig umgesetzt werden.

Anregungen und Forderungen: - Großflächige Verkehrsberuhigung: Tempo 30 als Regel, Tempo 20 auf Radrouten
- umfangreiche P+R- Initiative mit dem Umland

M25: Prüfung der Einrichtung einer Umweltzone

Beurteilung: Das Einrichten einer Umweltzone ist erneut in der Prüfung an der Busflotte und der sog. Verhältnismäßigkeit gescheitert. Es besteht der Eindruck, dass wegen politischer Vorgaben bisher keine ergebnisoffene Prüfung stattfand. Mit der Einrichtung der Umweltzone sind ja noch keine Fahrverbote verbunden. Erst bei hohen Immissionen entscheidet sich, ob Fahreinschränkungen notwendig und verhältnismäßig sind. Koblenz ist hierauf überhaupt nicht vorbereitet.

Anregungen und Forderungen:

- kleinräumiges Netz von Immissionsmesspunkten errichten, danach erneute Prüfung
- für Einführung der blauen Plakette einsetzen

M26: Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung

Durch die Entwicklung der Parkraumbewirtschaftung soll der Parksuchverkehr reduziert und die Besucherströme in die Parkhäuser geleitet werden.

Beurteilung: Die Parkraumbewirtschaftung ist seit 1994 ein Thema im Luftreinhalteplan. Die Stadt Koblenz hat es bis heute nicht geschafft, für Ordnung auf den Parkraumbereichen in den Straßen zu sorgen und Parkplätze aus

dem Zentrum herauszuhalten. Die Anpassung der Preise analog zu den Parkhauspreisen sollte durch eine Öffentlichkeitsaufklärung begleitet werden. Die Stadt sollte publik machen, dass es besser und günstiger ist in den Parkhäusern zu parken und am Stadtrand das Auto stehen zu lassen. Eine anderweitige Nutzung von Parkraum für Grünflächen und Radwege ist wünschenswert, die Umsetzung bleibt abzuwarten.

Anregungen und Forderungen:

- höhere Parkgebühren
- Parkstreifen in der Innenstadt schrittweise zurückbauen → begrünen und zu Radrouten ausbauen

M27: Prüfung der Einrichtung von Dieselfahrverboten

Beurteilung: Laut Luftreinhalteplan ist diese Maßnahme bei NO₂-Werten um 40 Mikrogramm nicht als verhältnismäßig anzusehen. Rechtslage ist unklar. Sollten die alternativen Maßnahmen nicht greifen und die Messwerte steigen, muss dies aber doch ins Auge gefasst werden.

Anregungen und Forderungen:

- weitere Prüfung je nach Messwerten
- Feinstaub stärker beachten, da hoch toxisch (auch wenn der gesetzliche Grenzwert unterschritten wird)

M28: Entwicklung Stadtbaumkonzept und Ergänzung durch vertikale Begrünung

Für Straßenabschnitte mit dichter Bebauung und hohen NO₂ Werten sollen Projekte zur Erhöhung der Grünausstattung betrachtet werden. Pflanzen haben das Potenzial, in gewissem Umfang Stoffe zu filtern und verbessern das Kleinklima und die Sauerstoffversorgung von innerstädtischen Straßenzügen.

Beurteilung: Seit Jahren besteht in Koblenz ein Stadtbaumkonzept, bei dem es meist nur um den Erhalt und Ersatz vorhandener Straßenbäume geht. Neuanpflanzungen sind aber wichtig, denn wegen Baumaßnahmen oder auch aus Sicherheitsgründen entfernte Bäume (dieses Jahr sind viele Bäume vertrocknet) werden viele Bäume gefällt. Bis das Grünvolumen der erwachsenen Bäume ersetzt ist, dauert es Jahrzehnte. Ein Teil der Bäume, die wegen der BUGA 2011 gefällt wurden, sind heute teilweise noch nicht ersetzt. Eine Baumschutzsatzung wurde vom Stadtrat immer wieder abgelehnt. Bisher ist in der Innenstadt keine Zunahme von Grünvolumen feststellbar, somit auch keine Reduzierung der Luftschadstoffe durch neue Bäume. Eine Vertikalbegrünung könnte sinnvoll sein, ist aber sehr kostenintensiv und ein Finanzierungsplan wurde bisher auch nicht vorgelegt. Wie der Plan ebenfalls aussagt, hat die Begrünung einer Stadt auch positive Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität und das Mikroklima einer Stadt, sie sind somit wichtiger Bestandteil aller Umweltplanungen der Stadt.

Somit wäre es eine sinnvolle Maßnahme, anstatt eine Vertikalbegrünung anzupflanzen, welche sehr kostenintensiv ist und die Wirkung nicht berechnet werden kann, den Bestand der Stadtbäume in Koblenz aufzustocken.

Anregungen und Forderungen:

- Umfangreiche neue Baumpflanzungen in der Innenstadt und im Stadtwald
 - Frischluftgebiete von Bebauung freilassen
- (nachfolgend Zusammenstellung unserer Anregungen und Forderungen zu den Maßnahmen M1 – M 8)

Anregungen und Forderungen zu den Maßnahmen M1 – M28 - Zusammenstellung

Maßnahmen - nummer	Bezeichnung	Nennenswerte Wirkung zu erwarten?	Kurzfristige Wirkung (bis 2020)	Wirkung mittel-/langfristig	Bemerkungen und Erläuterungen	Anregungen und Forderungen
M1	Emissionsarme Busflotte	Unterstützend	Keine	(1-3 µg/m ³) Wahrscheinlich deutlich niedriger	Schleppend umgesetzt, kein klares Konzept für verbrennerfreie Antriebe	Keine weitere Anschaffung von Dieselnissen; Gasantriebe bringen nur geringe Entlastung; Schneller E- oder Wasserstoff-Busse auf Innenstadtlinien einsetzen, O-Busse prüfen
M2	Förderung der Elektromobilität	Ja	Keine	Kaum messbar	Verlagerung des Problems in andere Bereiche	Innenstadtbereiche müssen parallel für Autos mit Verbrennungsmotoren gesperrt werden
M3	Städtisches Fuhrparkmanagement	Unterstützend	Nicht messbar	Sehr geringe Wirkung	Nur wenige Fahrzeuge angeschafft	Anschaffung von Diensträdern und E-Lastenrädern für die Stadtverwaltung
M4	Attraktivitätssteigerung des ÖPNV (Takte, Preise, etc.)	Ja	Ab 2021	1 µg /m ³ möglich	Abhängig von Tarifen, Takterdichtung und Vernetzung mit dem Umweltverbund	Sofort 1 Euro-Ticket, Koblenz- Ticket, Sozialticket, Jobticket; Deutlich mehr Busspuren; modernes Infosystem
M5	Erweiterung und Vernetzung des ÖPNV (Seilbahn)	Sehr gering	Keine	Nicht messbar	Wünschenswerte Maßnahme	Permanente Shuttle-Anbindung der Bergstation mit E-Kleinbussen bis Niederberger Höhe, Tarifsenkung, Fahrradmitnahme
M6	Förderung des Radverkehrs	Ja	Keine	Ja	Muss verbindlich und schneller umgesetzt werden, vor allem für Alltagsverbindungen und Schülerverkehr	Sofortige Bauunterhaltung auf Radwegen; Markierungen und Ausschilderung, Parallel dazu Rückbau der Park- und Auto-spuren, moderne Leihsysteme
M7	Förderung des Fußverkehrs	Gering	Lokal gering	Nicht quantifizierbar	Siehe M6	Rad und Fußwege trennen; Freiräume begrünen; Gezielte Initiative für Fußgängerverkehr
M8	Förderung des Carsharings	Unterstützend	Keine	Nicht quantifizierbar	Umsetzung zusammen mit M 12 und M 26	Förderung von E-car-Sharing, auch für die Stadtverwaltung, inkl. E-Bike-Sharing und E-Transporter
M9	Klimaschutzkonzepte – Teil Mobilität	Gering	Keine	Nicht quantifizierbar	Nur bei Verbindlichkeit anderer Maßnahmen	Muss gänzlich überarbeitet werden siehe Antrag Klimanotstand
M10	Verkehrsentwicklungsplan	Hohes Potenzial	Gering	Reduktion MIV von 58% auf 47%	Zieljahr 2030 - Erste Maßnahmen laufen viel zu schleppend	Sofortige Umsetzung muss im Haushaltsplan höchste Priorität haben (Klimanotstand!)
M11	Neubau von Bahnstationen	Stärkung des SPNV	Keine	Nicht quantifizierbar	2015 in DB – Stationsoffensive aufgenommen, Umsetzung jedoch schleppend	Haltepunkt „Rauental“ beschleunigen, Bahnstrecke „Lützel -Bassenheim“ reaktivieren, Gewerbegebiet anbinden
M12	Mobilitätsstationen	Unterstützend	Keine	Nicht quantifizierbar	Wünschenswert	Adressatengerecht; modern; verständlich und aktuelle Infos
M13	Erneuerung dynam. Parkleitsystem	Praktisch keine	Keine	< 1 µg/m ³ Sehr fraglich	Bereits umgesetzt	Öffentliche Parkflächen in der Innenstadt sukzessiv zurückbauen

Maßnahmennummer	Bezeichnung	Nennenswerte Wirkung zu erwarten?	Kurzfristige Wirkung (bis 2020)	Wirkung mittel-/langfristig	Bemerkungen und Erläuterungen	Anregungen und Forderungen
M14	Dynamische Fahrgastinformation ÖPNV	Unterstützend	Keine	Nicht quantifizierbar	Wünschenswert	Siehe M12
M15	Neuplanung ausgewählter Lichtsignalanlagen	Lokal	Gering	< 1 µg/m ³		Lichtsignalanlagen optimieren für Fußgänger- und Radfahrerverkehr LED als Standard
M16	Machbarkeitsstudie Strecken- od. Netzbeeinflussungsanlagen	Gering	Keine	Sehr fraglich	Lange Planungszeit, kostenintensiv	Keine weiteren neuen Straßenbauten im gesamten Stadtgebiet! Rückbau von Autospuren
M17	Umweltorientiertes Verkehrsmanagementsystem	Unklar	Keine	<1 µg/m ³ fraglich	Kostenintensiv, geringe Wirkung aktuelles Antragsverfahren offen	Zurückstellen zu Gunsten der Finanzierung wichtigerer Maßnahmen
M18	Mobilitätsmanagement	Unterstützend	Gering	< 1 µg/m ³	Wünschenswert	Umweltverbund muss prioritär eingegliedert werden
M19	Aktion „Gemeinsam gegen dicke Luft“	Nicht zu erwarten	Keine	Nicht messbar	Auf freiwilliger Basis	Auf die Aktion verzichten, Personal kann sinnvoller eingesetzt werden
M20	Öffentlichkeitsarbeit u. Aufklärungskampagnen	Sehr gering	Keine	Keine quantitative Prognose	Daueraufgabe, mögliche Effektivitätssteigerung	Gezielt einsetzen für vordringliche Projekte im Umweltverbund
M21	Leitfaden für klimagerechte Stadtplanung	Gering unterstützend	Keine	Nicht abzusehen	Stadtplanungsamt sollte bei sich anfangen	Keine Ausnahmen mehr von B-Plan-Festsetzungen (Begrünung) Baumschutzsatzung
M22	Erweiterung d. Landstromanschlüsse, Liegegebühr	Kleinräumig um den Hafen	Keine	Über 1 µg/m ³	Handlungsbedarf am Moselufer	Keine Anlegeerlaubnis ohne Landstromanschluss
M23	Modernisierung Kleinf Feuerungsanlagen	Nur geringer Anteil an NO ₂ -Gesamtbelastung	Keine	Nicht quantifizierbar	Muss sowieso gesetzlich durchgeführt werden	Städtische Liegenschaften sofort überprüfen
M24	Regulierende Maßnahmen im Straßenverkehr	Nicht abschätzbar, aber hohes Potenzial	Keine	Abhängig von Einzelmaßnahmen	Unklare Zielsetzung	Großflächige Verkehrsberuhigung; Tempo 30 als Regel; Tempo 20 auf Radrouten; P+R- Initiative mit dem Umland
M25	Prüfung einer Umweltzone	Grundsätzlich gut	Keine	unklar	Vorliegende Gutachten veraltet, fragwürdige Verfahren/Datenbasis	Kleinräumiges Netz von Immissionsmesspunkten errichten; danach eine neue Prüfung
M26	Parkraumbewirtschaftung	Mögliches großes Potenzial	Keine	Keine bei aktuellem Stand	Keine nachhaltige Ausarbeitung	Höhere Parkgebühren; Parkstreifen in der Innenstadt schrittweise zurückbauen und begrünen und zu Radrouten
M27	Prüfung von Dieselfahrverboten	Keine	Keine	keine	Verlagerung des Problems bei kleinräumigen Sperrungen	Weitere Prüfung je nach Messwerten; Feinstaub stärker beachten, da hoch toxisch
M28	Stadtbaumkonzept / vertikale Begrünung	Nur mit deutlich mehr Grünvolumen	Keine	Je nach Volumen	Vertikal ist kosten-/zeitintensiv	Umfangreiche neue Baumpflanzungen in der Innenstadt; Frischluftgebiete von Bebauung freilassen; Aufforstungsprogramm im Stadtwald

IV. Vorschläge für zusätzliche Sofortmaßnahmen in Koblenz

Trotz der geringen Fortschritte bundesweit bei den Luftreinhaltungsmaßnahmen (siehe Dieselbetrugsskandal und Reaktion der Behörden) ist die Stadt verpflichtet EFFEKTIVE örtliche Maßnahmen zu ergreifen, um die EU-weit gültigen und seit 2010 verbindlichen Grenzwerte bei NO₂ SO SCHNELL WIE MÖGLICH einzuhalten. Hier muss die Stadt auch bei der hier vorliegenden Fortschreibung DEUTLICH NACHBESSERN. Dies gilt umso dringender, weil die Stickoxid-Immission im letzten Jahr entgegen dem Bundestrend wieder gestiegen ist (von 40 auf 42 Mikrogramm). Nur auf quasi automatisch wirkende Maßnahmen der Bundesregierung zu setzen und ansonsten sich auf eher unspezifische mittelfristige Masterpläne und allgemeine Öffentlichkeitsarbeit zu beschränken, wird nicht länger gut gehen. Wir schlagen darum u.a. vor:

Deutliche Reduzierung des KFZ-Verkehrs in der Innenstadt

Jedes Verbrennerfahrzeug, das nicht in die Stadt einfährt verringert die Luftverschmutzung. Darum müssen Anreize zum Umsteigen geschaffen werden, aber auch gezielte Restriktionen und Umlenkungen erfolgen, z.B.:

- innovatives Parksystem: Reduzierung der Parkflächen in der Innenstadt und Park & Ride überall am Stadtrand, wo starke Pendlerströme vorherrschen, mit kostenlosem ÖPNV/SPNV in die Innenstadt und zu ausgewählten Wirtschaftszentren (in Zusammenarbeit mit umliegenden Kreisen) – dies würde auch die angespannte Situation um die Brückenbaustellen entschärfen. Näheres siehe folgende Tabelle:

Liste notwendiger P&R-Plätze und Schnittstellen mit dem Umweltverbund

Ort	Straßenzubringer	Anmerkungen
Königsbach/Oberwerth	B 9 Süd	Mittelfristig mit Bahnhofpunkt kombinieren
Hochschule Karthause	B 327	Busanbindungen Innenstadt, Lahnstein/Horchheim, Moselweiß/Rauental, Uni
Winningen/Güls	B 416	Bahnstrecke angebunden
Autohof an der A61	A61, Landesstraßen	Mitfahrerplatz vorhanden, mittelfristig Bahnstrecke anbinden
Nähe Bhf. Bassenheim	Aachener Straße	Mittelfristig Bahnstrecke anbinden
Urmitz Bahnhof	B 9 Nord	Bahnstrecke angebunden
Industriegebiet Nähe Globus	B 9 Nord, A 48	Mittelfristig neuer Bahnhofpunkt
Bhf. Vallendar	B 42 Nord	Bahnstrecke angebunden
Horchheim	B 49 Ost	Mittelfristig neuer Bahnhofpunkt
Bhf. Niederlahnstein	B 42 Süd	Bahnstrecke angebunden

- merkliche Erhöhung der innerstädtischen Parkgebühren, neues Parkkonzept für Anwohner
- Umwidmung von Parkstreifen zu Gunsten von Bus- und Radspuren (z.B. Pfulhgasse, Moselweißer Straße, Peter-Altmeier-Ufer, Obere Löhr, Bahnhofstr. ...) und Grünflächen
- Tourismus auf SPV/ÖPNV lenken: Förderung von Hotels, z.B. bei Leihrädern, Bustickets und Gratisenritt für Touristen, die ohne Auto anreisen
- Verlagerung der touristischen Parkplätze im Altstadt- und Moseluferbereich auf versiegelte Flächen in Gewerbegebieten (z.B. Moselbogen, Parkplatz am Schwimmbad steht leer), kombiniert mit Shuttlebussen, P&R, Koblenz-Ticket
- kostenlose Shuttles und P&R bei Großereignissen
- Sperrung weiterer Straßen in der Innenstadt für den MIV, z.B. Clemensstraße, Schloßstraße, Balduinbrücke, mit Ausnahme des Umweltverbunds (hoch belasteter Bereich Wöllershof entlasten)
- Zufahrt zum Geschäftszentrum Zentralplatz nur über Friedrich-Ebert-Ring statt über Wöllershof/Pfulhgasse
- verkehrslenkende Maßnahmen zur Minimierung von Durchgangsverkehr, auch im weiträumigen Umfeld der Stadt (B9)
- vorbereitende Maßnahmen zur Schaffung einer Umweltzone
- Stopp weiterer Straßenneubauten im gesamten Stadtgebiet (da diese zusätzlichen Autoverkehr induzieren), - Umwidmung von dortigen Planungskapazitäten und Haushaltsmittel zu Gunsten des Umweltverbunds
- Restriktive Stellplatzordnungen bei Wohnungsneubauten (keine zusätzliche Versiegelung)
- Förderung von Jobtickets für Arbeitnehmer*innen im Stadtbereich

Emissionsarme Antriebstechnik im ÖPNV

Bisher wurden nur wenige Dieselbusse der evm mit Filtern nachgerüstet (Anzahl ist unklar). Ob die übrigen Betreiber (RMV, private), deren Linien Koblenz betreffen, bereits Fahrzeuge nachgerüstet haben, ist nicht bekannt. Lediglich die Fa. Zickenheimer betreibt mehrere E-Hybridbusse. Die evm hat lediglich einen E-Bus geordert, der erst 2020 zum Einsatz kommen soll. Aus unserer Sicht ist dies ebenso unbefriedigend und ineffektiv wie die zwischenzeitliche Anschaffung von neuen Gasbussen. Letztere sind Verbrenner und haben auch fast keine Wirksamkeit für den Klimaschutz. Wir schlagen vor:

- Gezielte Erfassung der Wirkzusammenhänge der Busbewegungen in der Innenstadt und ihr Einfluss auf die Stickoxid-Immissionen
- Sofortige Partikel- und NOx-Filter-Nachrüstung aller neuen Dieselbusse der evm
- Stornierung der Anschaffung der Gasbusse, soweit rechtlich noch möglich
- sofortige Anschaffung/Anmietung einiger Hybridbusse für Innenstadtlinien bei der evm
- schrittweise komplette Umstellung auf E-Busse bei der evm
- bei Neuausschreibung von weiteren Linien im VRM hohe Umweltstandards für Stadtlinien zwingend
- weitere emissionsarme Antriebstechniken permanent prüfen: Wasserstoffantriebe
- Machbarkeitsstudien zur Wiedereinführung von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen auf ausgewählten Innenstadtlinien
- Initiative der Stadt für eine Elektrifizierung von Bahnnebenlinien und der Schienenregionalzüge, die Koblenz anfahren (40% des deutschen Eisenbahnnetzes werden mit Dieselloks befahren!)

Mutiger Ausbau von Alternativen zum individuellen PKW-Verkehr:

Fußgänger*innen-Initiative (Maßnahme M7 greift viel zu kurz)

- Entschärfung der Konkurrenzen mit Radverkehr, z.B. am Moselufer und in der Oberen Löhr, in der Regel keine gemeinsamen Rad-/Fußwege (vgl. Konflikt um Pfaffendorfer Brücke)
- Ausweisung weiterer Fußgängerzonen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Straßen und auf Plätzen durch Begrünung, Baumpflanzungen, Insektenstauden, lärm- und abgasgeschützter Bereiche, Sitz- und Spielbereiche
- Optimierung der Ampelschaltungen für Fußgänger*innen
- flächendeckende Verkehrsberuhigung max Tempo 30 außer auf Durchfahrtsstraßen
- ausreichende Haushaltsmittel für die Fußgänger*innen-Initiative

Ambitionierte Radfahrinitiative (Ergänzung zu M6)

- Besonders wichtig sind dabei die Alltagswege, beginnend in der Innenstadt und in allen Stadtteilen im Rhein- und Moseltal
- alle wichtigen Bildungsstätten (Schulen, Hochschulen) müssen gefahrlos auf guten und sicheren Radrouten erreichbar sein
- Firmen sollten radfahrende Pendler*innen mit einem speziellen Programm unterstützen (attraktive Stellplätze, E-Lade-Stationen, Duschen, Info-Kampagne, Diensträder ...)
- verknüpft mit ÖPNV, ohne Zusatzkosten für die Nutzer*innen
- Alle Parkhäuser in Koblenz sollen Parterre bzw. das 1. Untergeschoss für Fahrräder reservieren (Ausnahme Frauen-Parkplätze), Vorteile: ohnehin bewacht, keine Neubaukosten, Kombination mit Reparaturwerkstatt/Verleihservice möglich, verteilt im Innenstadtgebiet
- attraktives Bike-Ausleihsystem (Modell Mainz)
- neue Logistiksystem mit E-Lastenrädern fördern
- Radrouten nicht zu Lasten der Fußgängerflächen sondern der MIV-Straßen- und Parkflächen
- Radinitiative ausstatten mit ausreichenden Haushaltsmitteln (sofort mind. in der Größenordnung des angestrebten Modal splits von 16% zu Lasten des Straßenetats. Die Stadt Münster wendet für den Radverkehr jährlich rd. 15 € pro Einwohner auf (bezogen auf Koblenz wären das 1,6 Mio/Jahr) – siehe VEP
- als Sofortmaßnahme sollten die in den letzten Jahren bereits vom Rat bewilligten Maßnahmen noch in 2019 umgesetzt werden und endlich mit der Fahrradstraße Südallee begonnen werden (Beschluss vom März 2014!)
- weitere Fahrradstraßen einrichten
- Moselufer entschärfen durch Radstreifen und Tempo 20 (30)
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in der gesamten Stadt (mit Ausnahme von Durchgangsstraßen)
- Öffnung aller Einbahnstraßen für Radler als Regelfall

- Sicherheitsinitiative: Beseitigung aller Schlaglöcher und Wegeschäden, Absenkung von halbhohen Bordsteinen, Verbreiterung der Wege im Zuge der lfd. Bauunterhaltung (Die Zahl der Radlerunfälle steigt permanent! Hieran trägt auch die Stadtverwaltung Mitschuld.)

Schaffung eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs (Ergänzung zu M4)

Der ÖPNV soll in seiner Attraktivität gesteigert werden, beispielsweise durch eine erhöhte Taktung, bessere Anbindung und günstigere Preise. Nahverkehrsplan, Verkehrsentwicklungsplan und jüngste politische Weichenstellungen zur Übernahme der evm als kommunales Unternehmen machen Hoffnung, dass dies gelingen könnte. Diese Attraktivitätssteigerung ist die Grundlage vom Umstieg des MIV auf den ÖPNV. Durch ein gutes Angebot erhöhen sich deutlich auch die Benutzerzahlen, zusätzliche Einnahmen können erzielt werden. (vgl.: Der Vorzeige-Nahverkehrsverbund in Freiburg/Hochschwarzwald erzielt hohen Deckungsgrad) Der Umsetzung des Nahverkehrsplans muss darum bei den Haushaltsbeschlüssen höchste Priorität zukommen.

Noch unklar ist allerdings, wie schnell und radikal im Bereich der evm-Linien die Tarifgestaltung benutzerfreundlich gemacht wird. Notwendig sind vor allem: 1€- Ticket, Koblenz-Ticket, Sozialticket, Jobticket. Diese neuen Tarife müssen auch für die gesamte Region im Verkehrsverbund gelten, wenn man insbesondere die Pendler vom Auto in den ÖPNV/SPNV locken will. Koblenz und die evm hat hier eine deutliche Vorreiterfunktion. Dies wird nicht ohne die Investition von mehr eigenen städtischen Haushaltsmitteln möglich sein. Möglicherweise wird der ÖPNV kommunale Pflichtaufgabe, was die Haushaltsproblematik abmildern könnte.

Besonders wichtig ist neben einer Takt- und Linienverdichtung auch die einfache und moderne Handhabung von Tickets (Jahres-Abo mit Chipkarte), niedrigschwellige Infos, Echtzeitdisplays, geschützte Haltestellen usw..

Um Staus zu umgehen, braucht es deutlich mehr Busspuren auf allen Haupttrouten, zu Lasten des MIV und von Parkstreifen.

Synergien nutzen: Verknüpfung des Luftreinhalteplans mit Nahverkehrsplan, Verkehrsentwicklungsplan, Lärmaktionsplan, Klimaschutzkonzept sowie verschiedener Master- und Bebauungspläne

Koblenz ist reich an übergeordneten Konzepten. Auffallend ist leider ein erhebliches Umsetzungs- und Vollzugsdefizit. Es ist leicht verständlich, dass Investitionen in die Luftreinhaltung auch dem Nahverkehr, der Lärminderung oder dem Klimaschutz dienen, also Synergien erzielt werden können. Für diese Bereiche gibt es reichlich Fördermöglichkeiten. Hierfür muss die Stadt zusätzliches Personal (Fördermittellotsen) bereitstellen, eine Investition, die sich in kurzer Zeit amortisiert. Wenn der Luftreinhalteplan dagegen wieder nur als ein gesetzliches Muss begriffen wird (was angesichts der 3-jährigen Verspätung befürchtet werden muss) und nicht als Chance für die Gestaltung einer zukunftsfähigen Stadt, sind all diese Pläne eine Fehlinvestition. Das mussten wir ja bereits beim Klimaschutzkonzept schon zweimal miterleben. Die zügige Umsetzung einschließlich der erforderlichen Haushaltsmittel werden wir Umweltverbände darum verstärkt einfordern. Mit den streikenden Fridays for Future fordern wir die Stadt auf: Act now!