Städtebauförderung „Aktive Stadtzentren“ Innenstadt Bingen

Ergebnisprotokoll
des Arbeitskreises Mobilität und Erneuerbare Energien

Projekt: **Städtebauförderung „Aktive Stadtzentren“, Städtebauliches Entwicklungskonzept für das Programmgebiet „Innenstadt Bingen“**

Teilnehmer: **Frau Leitner, Frau Reichert, Stadtbauamt Bingen**
Herr Hachenberg, Herr von Bredow, Büro Stadt-Land-plus
6 Bürgerinnen und Bürger gemäß Anwesenheitsliste (Anlage)

Datum: **Montag, 07.04.2014, 18.30 - ca. 20.30 Uhr**

Begrüßung

Frau Reichert begrüßte alle Teilnehmer/innen im Namen der Stadt Bingen sowie Herrn Hachenberg und Herrn von Bredow zum ersten Treffen des Arbeitskreises Mobilität und Erneuerbare Energien. Sie wies auf die Wichtigkeit der aktiven Bürgerbeteiligung bei der Entwicklung von Ideen und Umsetzungsmöglichkeiten für die Stadt Bingen hin und freute sich über das Interesse der Anwesenden, sich aktiv bei der Innenstadtentwicklung Bingens zu beteiligen. Es folgt eine kurze Vorstellungsrunde der anwesenden Bürgerinnen und Bürger, in der die Motivation der Teilnehmenden deutlich wurde.

Rückblick auf die Bürgerversammlung

Herr Hachenberg stellte zunächst das Programm für das Treffen vor und gab eine kurze Einführung zu der bisherigen Bearbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK). Ziel des Treffens sei es, bestehende Überlegungen zum Thema Klimaschutz und Mobilität aufzugreifen, um neue Anregungen zu erweitern und die Konkretisierung bzw. mögliche Umsetzung zu diskutieren. Bezüglich Parkraumbewirtschaftung wurde von Herrn Hachenberg auf die sich zurzeit in Bearbeitung befindliche gesonderte Studie zur Parkraumkonzeption verwiesen, so dass dieses Themenfeld bis zum Abschluss dieser Studie zunächst vernachlässigt werden sollte.

Herr Hachenberg stellte dann in einem Rückblick die Ergebnisse der 2. Bürgerversammlung vom 19.02.2014 vor.

Die 2. Bürgerversammlung – Mobilität und Erneuerbare Energien

1. „Welche Konzepte sind hinsichtlich des gewünschten Mehrbedarfs an privatem Parkraum in Bingen denkbar?“

- *Stellplätze bauen + nicht sehen – „Paternoster Parkhaus“*
- *Stärkung des Nahverkehrs*
- *Radwegenetz verbessern + ergänzen (Straßenbau)*
- *Parkhaus unterirdisch/oder im Berg/Topografie nutzen*
- *Anwohnerparkplätze – Bewohner stärken/bevorrechtigen*
- *Parkraumkonzept – gute Beispiele – Bilanz*

2. „Welche Vorschläge und Ideen haben Sie zur Stärkung einer nachhaltigen Mobilität in Bingen?“

- *Einkauf Genoss./Elektroautos/Carsharing*
- *Park+ Ride- System/Pendelbus/„VKO-Sonntag“/touristische und Kulturevents*
- *Leihfahrräder/Pedelecs*
- *Fahrradabstellanlagen (Portale)*
- *ANDI/ Anruf- Bus- System*
- *TI<-> Mobilitätszentrale*
- *Information Parkleitsystem*
- *Information ÖV/Portale*
- *Touristenbahn*
- *Ladestation Elektrofahrräder*
- *Qualität der Bahnhöfe/Umfeld*
- *WC-Anlagen*

<u>Stellplätze</u>

- *Bedarf durch neue Kaufhausnutzung*

-> Cronstraße, Salzstraße,…, Innenstadt

- *Gratwanderung Freiraum – Parken*

Die 2. Bürgerversammlung – Mobilität und Erneuerbare Energien

3. „Welche Konzepte zur Verwendung Erneuerbarer Energien sind in Bingen umsetzbar?“

- *Solarkataster L-Kreis*
- *Quartierskonzepte/Wärmeverbund*
- *Energiegenossenschaften*
- *Klimaschutz Konzept umsetzten*

Impulsvortrag

In einem Impulsvortrag von Herrn von Bredow zum Themenfeld Mobilität und Erneuerbare Energien wurde zunächst auf die bestehenden umfangreichen Klimaschutzaktivitäten verwiesen. In den im Jahr 2012 vom Stadtrat Bingen verabschiedeten Klimaschutzkonzept sowie Klimaschutzteilkonzepten wurden bereits umfangreiche Maßnahmen zur Reduzierung von CO_2-Emissionen erarbeitet und in Form von einzelnen Maßnahmensteckbriefen zusammengefasst.

Einzelne Maßnahmen sowohl aus dem Themenfeld der nachhaltigen Mobilität (z.B. der „Binger Elektrobus" sowie Verleih von E-bikes) als auch aus dem Themenfeld der Erneuerbaren Energien (z.B. Nahwärmenetz „Bubenstück") wurden bereits erfolgreich umgesetzt.

Nachhaltige Mobilität:
Die Handlungsfelder der nachhaltigen Mobilität beinhalten neben der grundlegenden Vermeidung von unnötigem Verkehr insbesondere eine ökologische Wahl der Fortbewegung und der Fahrzeuge. Neben Vor- und Nachteilen aus dem Bereich Car-Sharing wurde daher der Radverkehr exemplarisch aufgegriffen und mögliche Maßnahmen anhand von Beispielen erläutert.

In der **Stadt Koblenz** wurde die bestehende **Radverkehrsinfrastruktur** flächendeckend verbessert, um „in dem Nichts endende" Radwege auszuschließen und eine sichere und sozialverträgliche Radwegeführung zu ermöglichen. Dazu wurde die bestehende Radwegeführung und Beschilderung umfangreich erfasst und mögliche Verbesserungen (z. B Angebotsstreifen ohne baulichen Eingriff in den Straßenquerschnitt oder Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr) aufgezeigt. Ladestationen für e-Bikes wurden dabei integriert und zusätzlich mit einem **Radverkehrsbeauftragten** auf Seiten der Stadtverwaltung ein Interessensvertreter und „Kümmerer" etabliert. Somit werden nicht nur **touristische Belange des Radverkehrs** (z.B. übergeordnete Beschilderung der Radwanderwege oder Stadtführungen per Fahrrad) berücksichtigt, sondern auch den Belangen des **Alltags-Radverkehrs** (z.B. Fahrrad-Pendler, Schulkinder mit Fahrrad) Rechnung getragen.

Zur weiteren Erhöhung des Radverkehrsanteils sind neben „weichen" Maßnahmen aus dem Bereich der Verkehrssteuerung und Verkehrsregelung (z.B. bedarfsabhängige Grünphasen-Steuerung bei Lichtsignalanlagen) auch konkrete bauliche Maßnahmen sinnvoll. Die **Stadt Ingelheim** hat in diesem Zuge ein **Fahrradparkhaus** errichtet, bei dem in direkter Bahnhofsnähe ein sicheres Abstellen von Fahrrädern insbesondere für Pendler mit hohen Synergieeffekten (ggf. auch in Kombination mit einem PKW-Parkhaus) verbunden sein kann. Die baulichen Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs besitzen derzeit teilweise einen visionären Charakter (z.B. „Hovenring", Einhoven oder „Cycling City London" von Norman Foster), grundsätzlich ist das Verkehrsmittel Fahrrad somit im innerstädtischen Kontext nicht nur **bedarfsgerecht zur fördern**, sondern auch **auf neuen Wegen zu etablieren**.

Erneuerbare Energien:

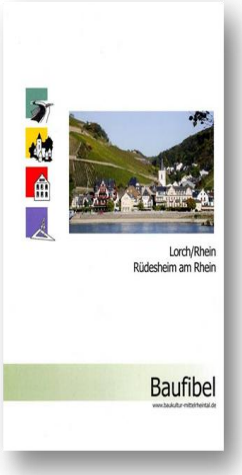
Der Einsatz erneuerbarer Energien im Hinblick auf die Reduzierung der CO_2-Emissionen wurde in den **Klimaschutzkonzepten** und **Klimaschutzteilkonzepten** durch die Transferstelle Bingen (TSB) sowie das Institut für angewandtes Stoffstrommanagement Birkenfeld (ifas) bereits umfangreich untersucht. Dazu wurden umfangreiche Angebots- und Bedarfsanalysen für den gesamtstädtischen Bereich durchgeführt, die nun in einem nächsten Schritt **auf Quartiersebene zu konkretisieren** sind. Insbesondere **Nahwärmenetze** sind meist nicht nur nach verbrauchsrelevanten Bemessungswerten wirtschaftlich umsetzbar zu gestalten, sondern insbesondere auf die **Mitwirkungsbereitschaft der Anlieger** angewiesen.

Darüber hinaus sind sämtliche Maßnahmen zum Einsatz erneuerbarer Energien im **städtebaulichen Gesamtkontext** zu sehen: Das Stadtbild prägende Elemente und Materialien sind zu erhalten und energetische Maßnahmen anwendungsbezogen zu integrieren.

Beispiele für den Einsatz Erneuerbarer Energien im städtebaulichen Kontext

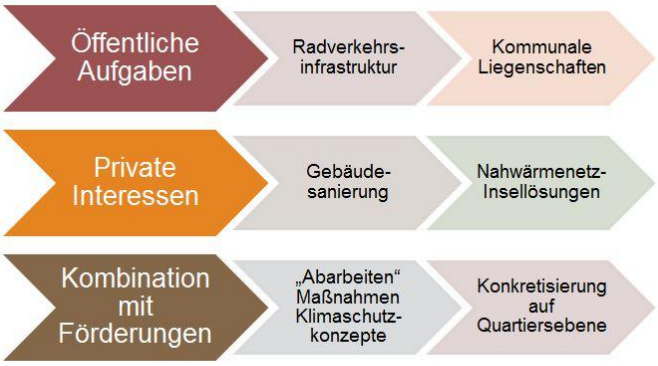
Auch die Stadt Bingen verfügt bereits über Instrumente mit Anregungen, Tipps und Ideen für qualitätsvolles Bauen:

- Baufibel, Bauen in der Stadt Bingen
- LEITFADEN BAUKULTUR, Anregungen, Tipps und Ideen für das Bauen im Welterbe Oberes Mitterheintal



Die Stadt Bingen betreibt darüber hinaus aktive Stadtbildpflege durch finanzielle Förderung von Modernisierungsmaßnahmen in der Innenstadt auf der Grundlage einer Modernisierungsrichtlinie. Diese wird im Rahmen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes fortgeschrieben und um energetische Aspekte ergänzt. Die Richtlinie wird auf der Homepage der Stadt veröffentlicht, sobald sie Rechtskraft erlangt.

<u>Weiteres Vorgehen:</u>
Die Handlungsfelder aus dem Bereich Mobilität und Erneuerbare Energien lassen sich zunächst nach öffentlichen Aufgaben und privaten Interessen differenzieren. Zur weiteren Umsetzung sind diese Inhalte zielgerichtet nach der bestehenden Förderkulisse zu kombinieren, so dass z.B. ein Nahwärmenetz auch von einer Interessensgemeinschaft initiiert werden kann.



Weiteres Vorgehen: Unterscheidung nach öffentlichen Aufgaben und privaten Interessen

Die weiterführende Planung von Maßnahmen zum Einsatz Erneuerbarer Energien wäre somit auf Quartiersebene durchzuführen. Die Abgrenzung der Quartiere kann z.B. nach bereits vorliegenden Erkenntnissen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes erfolgen:

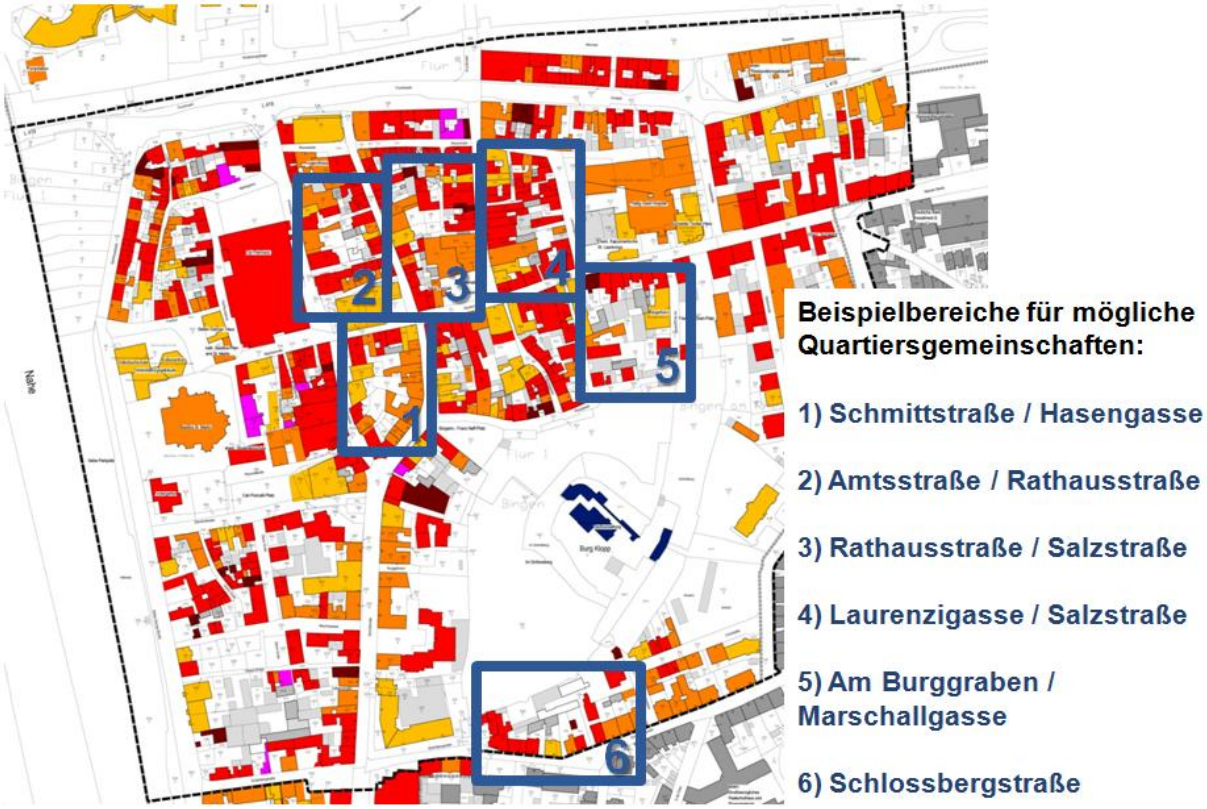


Abb.: Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Bingen (Entwurf) Beispielbereiche möglicher Quartiersgemeinschaften

Arbeitsphase

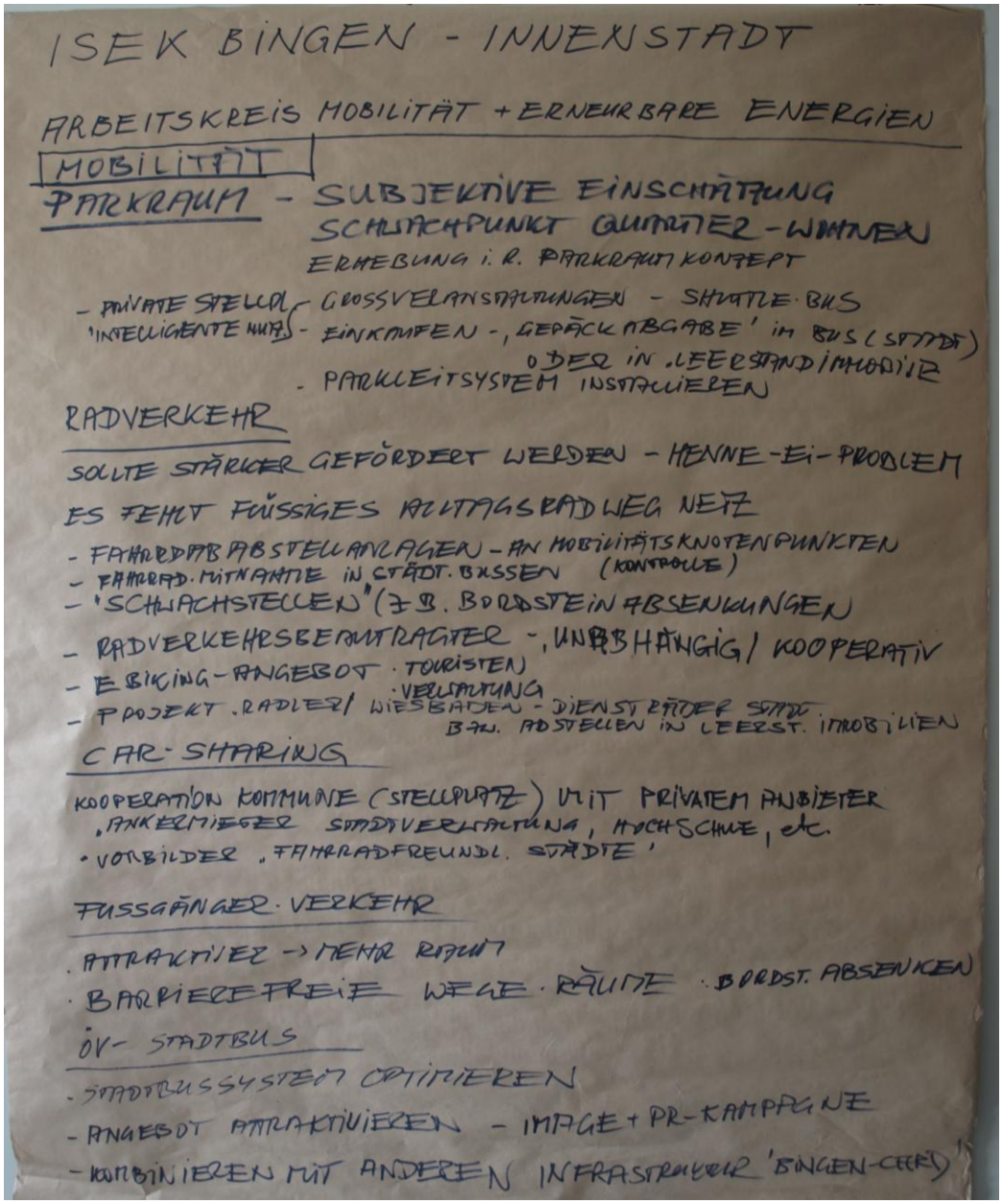
Auf den Impulsvortrag folgte in der Gesprächsrunde eine rege Diskussion unter den Beteiligten. Als Ausgangspunkt wurden die beiden zentralen Fragestellungen des Abends noch einmal erläutert.

Welche Themen der Mobilität sind im städtebaulichen Kontext (Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept) zu vertiefen und weiterzuentwickeln?

Wie können Kenntnisse zum Einsatz erneuerbarer Energien gemäß den bestehenden Klimaschutzkonzepten konkretisiert werden?

Ergebnisse der Diskussion

Im gemeinsamen Gespräch wurden eine ganze Reihe von Ideen für mögliche Handlungsfelder und Instrumente, wie die nachhaltige Mobilität verbessert sowie der Einsatz Erneuerbarer Energien vorangetrieben werden kann, zusammengetragen. Zahlreiche Vorschläge zur Umsetzung in der Innenstadt und ihren Quartieren wurden intensiv in der Runde besprochen und festgehalten.



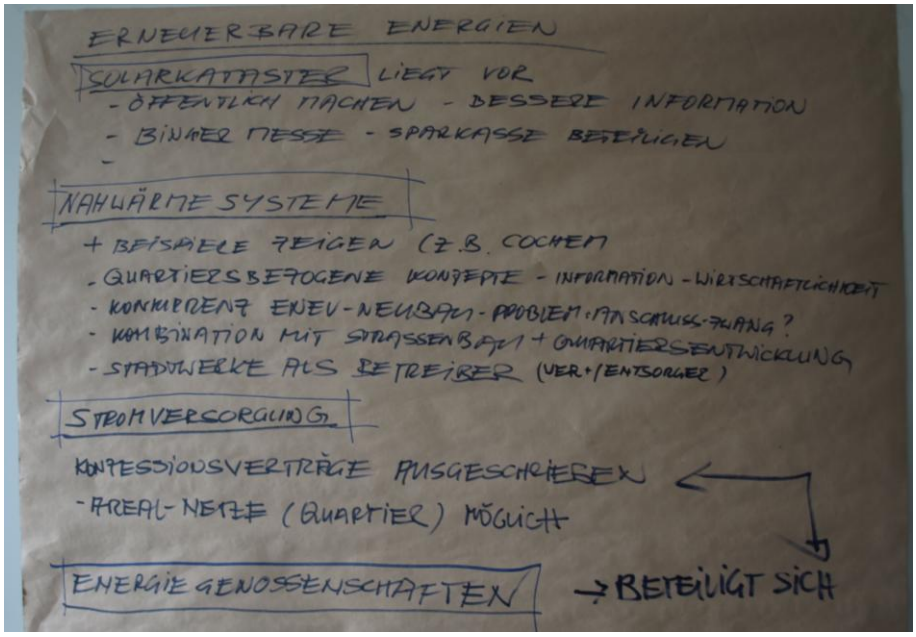


Abb.: Dokumentation der Vorschläge des Arbeitskreises

Die Ergebnisse der Diskussion werden nachfolgend stichwortartig dargestellt.

Mobilität

Parkraum

- subjektive Einschätzung bzgl. Fehlen des Parkraums
- Schwachpunkt Quartier-Wohnen
- Erhebung i.R. Parkraumkonzept
- Großveranstaltungen Shuttle-Bus
  (private Stellplätze, intelligente Nutzung bestehender Flächen für Park + Ride)
- mehr Parkraum nicht immer beste Lösung, sondern auch Erleichterung beim Einkaufen sinnvoll („Gepäckabgabe“ im Bus (Stadt) oder in „Leerstandsimmobilie“)
- Parkleitsystem installieren, um bestehende Parkraumreserven aufzuzeigen

Radverkehr

- sollte stärker gefördert werden – Henne-Ei-Problem
- Es fehlt schlüssiges Alltagsradwegnetz
- Fahrradabstellanlagen – an Mobilitätsknotenpunkten (Kontrolle)
- Fahrradmitnahme in städt. Bussen erlauben
- „Schwachstellen“ (z.B. Bordsteinabsenkungen)
- Radverkehrsbeauftragter, unabhängig/kooperativ
- E-Biking-Angebot (Touristen, Verwaltung)
- Projekt „Radler“/Wiesbaden – Diensträder Stadt bzw. abstellen in leerstehenden Immobilien

Car-Sharing

- Kooperation Kommune (Stellplätze bereitstellen) mit privatem Anbieter
- Ankermieter Stadtverwaltung, Hochschule, etc.
- Vorbilder „Fahrradfreundliche Städte“

Fußgänger – Verkehr

- attraktiver -> mehr Raum
- barrierefreie Wege – Räume – Bordsteine absenken

ÖV-Stadtbus

- Stadtbussystem optimieren
- Angebot attraktiveren – Image + PR-Kampagne
- Kombinieren mit anderen Infrastruktur „Bingen-Card“

<u>Erneuerbare Energien</u>

Solarkataster (liegt vor)

- öffentlich machen, bessere Information
- Binger Messe – Sparkasse beteiligen

Nahwärme-Systeme

- Gute Beispiele zeigen (z.B. Cochem)
- Quartiersbezogene Konzepte – Information – Wirtschaftlichkeit
- Konkurrenz EnEV – Neubau – Problem: Anschlusszwang?
- Kombination mit Straßenbau und Quartiersentwicklung

Stromversorgung

- Konzessionsverträge ausgeschrieben
- Areal-Netze (Quartier) möglich

Energiegenossenschaften ->Beteiligung bei Betrieb und Finanzierungen möglich

Die **Parkraumbewirtschaftung** wurde zunächst gemäß vorgenannten Stichpunkten kontrovers diskutiert. Insbesondere durch den Unterschied zwischen subjektivem Empfinden („Wenn was gebaut wird, fallen Parkplätze weg“ oder „es gibt zu wenig Parkplätze“) und der tatsächlichen Auslastung der verfügbaren Parkmöglichkeiten wurde eine hohe Diskrepanz festgestellt. Festzuhalten ist, dass in Spitzenzeiten bei Veranstaltungen durchaus ein Mangel an Parkraum vorliegt, der durch entsprechende langfristige Planung im Vorfeld (z.B. analog zu der Landesgartenschau mit Shuttle-Service) abgedeckt werden kann. Darüber hinaus wurden von den Beteiligten weitere Optimierungsmöglichkeiten im **ÖPNV** (z.B. Stadtbuslinie, Optimierung Taktung) oder auch der Etablierung von Park+Ride Stellplätzen gesehen.

Die Verbesserung der **Radverkehrsinfrastruktur** nach alltags- und sozialverträglichen Aspekten wurde von allen Beteiligten begrüßt. Hier wird insbesondere die Einrichtung eines Radverkehrsbeauftragten gewünscht, der als zentrale Anlaufstelle („Kümmerer“)

zielgerichtet die Interessen der Radfahrer vertritt. Neben einer flächendeckenden Führung des alltäglichen Radverkehrs wurde auch das Erfordernis nach überwachten Fahrrad-Abstellmöglichkeiten in Bahnhofsnähe von den Teilnehmern gesehen. Zusammenfassend ist über den touristischen Ansatz hinaus ein weiterführender Zusammenschluss mit den Beteiligten (u.a. Bahn, Verwaltung) erforderlich, um **klare Botschaften an die Politik** zu vermitteln. Diese Vermittlung von klaren Botschaften ist themenübergreifend auch für die **Bedürfnisse der Fußgänger** (z.B. hinsichtlich Attraktivität und Barrierefreiheit), der **ÖPNV-Nutzer** (z.B. Angebot attraktiver gestalten und mit anderen Infrastruktureinrichtungen als „Bingen-Card" kombinieren) und der **Vermarktung des Mobilitätsverhaltens allgemein** (z.B. Vorbildfunktion „fahrradfreundliche Städte", Anbieten von Car-Sharing) erforderlich.

Dieser Diskussionspunkt zur Verbesserung der **Öffentlichkeitsarbeit** wurde auch im Bereich **Erneuerbare Energien** aufgegriffen: Zahlreiche Informationsplattformen (z.B. Solarkataster) bestehen bereits, sind aber noch nicht in ausreichendem Maße der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. In diesem Zusammenhang ist auch eine weiterführende Information (z.B. Organisation von Besichtigungsfahrten, Erfahrungsberichte bestehender Systeme) von Privatleuten zum Thema Nahwärme wünschenswert. Frau Leitner führt dabei auch die Erfahrungen der Stadt aus, wonach insbesondere in Neubaugebieten („Bubenstück") der Einsatz eines Nahwärmenetzes eher kritisch zu bewerten ist. Denn aufgrund der hohen Anforderungen an die Wärmedämmung nach der EnEV ist der Energieverbrauch bei Neubauten eher gering, sodass die Wirtschaftlichkeit eines Nahwärmenetzes selten gewährleistet ist. Hinzu kommt die teilweise geringe Akzeptanz der Anlieger für einen Anschlusszwang an das Nahwärmenetz.

Die Finanzierbarkeit und der Betrieb von Anlagen zum Einsatz Erneuerbarer Energien sowie Konzessionsverträge zur Stromversorgung wurden von den Beteiligten ebenfalls angesprochen. Hier wurde festgestellt, dass sowohl durch ein mögliches städtisches Engagement sowie der **Bürgerenergiegenossenschaft „Energie Nahe am Rhein eG"** vielfältige Möglichkeiten bestehen, die bei den weiteren Überlegungen zu berücksichtigen sind.

Es wurde daher empfohlen, diese Überlegungen auf Quartiersebene in einem **Integrierten Energetischen Quartierskonzept** zu bündeln, da diese vertiefende weitere Konzeption **umfangreich von der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) gefördert wird** (Förderquote KfW: 65 %, Eigenanteil Kommune: 15 %, Anteil weitere Akteure wie Versorgungsunternehmen oder Banken: 20 %). Ergebnis des Quartierskonzeptes sind konkrete Maßnahmen mit Angaben zur Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit, die mit den beteiligten Akteuren und Anliegern gemeinsam zu entwickeln sind.

Weiteres Vorgehen

Zunächst ist kein weiteres Treffen des Arbeitskreises vorgesehen. Herr Hachenberg bedankt sich für den intensiven Gedanken- und Ideenaustausch und fasst die im Treffen erarbeiteten Ergebnisse noch einmal kurz zusammen. Das Protokoll des Arbeitskreistreffens wird von Stadt-Land-plus erstellt und von der Stadt Bingen an alle Anwesenden weitergegeben.

Frau Reichert dankt abschließend allen in der Runde für die engagierten und ergebnisorientierten Beiträge. Eine Weiterentwicklung und Vertiefung der Themenfelder Mobilität und Erneuerbare Energien sollten im nächsten Schritt auf Quartiersebene erfolgen, um standortbezogene Anforderungen und Einzelinteressen der Akteure gezielt bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Die Teilnehmer werden bei der Weiterentwicklung auf Quartiersebene durch die Stadt Bingen erneut angesprochen.

Erarbeitet: Stadt-Land-plus
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Sebastian von Bredow/ag-fk
Dipl.-Ing. für Bauingenieurwesen
Boppard-Buchholz, 14.04.2014

Verteiler (per E-Mail):

- Frau Leitner, Stadt Bingen
- Frau Reichert, Stadt Bingen

Anhang: - Anwesenheitsliste

Anwesenheitslite

am **07.04.2014**, **18:30 Uhr** Sitzungssaal Ämterhaus, Rochusallee 2, Bingen

zum Förderprogramm Aktive Stadtzentren „Innenstadt Bingen“

	Name	Adresse	Unterschrift
1.	Dagmar Lertner	Stadt Bingen	D. Lert
2.	Guido Lustenberger	Georgestr. 10 Bingen	Guido Lustenberger@gmail.com
3.	Gerhard Graf	Bingen-Dietersheim Am Kreuz 12	
4.	graf-dietersheim@aol.com Martin Grüger	BIN Bienengarten 16	Martin@Grueger.net
5.	Hildegard Innerschitt	Schmittstr. 57	H. Innerschitt
6.	Georg Leukert-Varkoyun	Saarstr. 20 55424 Münster-Sarmsheim	
7.	BURKART, NORBERT	RINGSTR. 21 55411 BINGEN	
8.	Hildegard Innerschitt	burkart@bin.de = Hildegard.Innerschitt@freenet.de	