

Wasserstofftechnologie im Kreis Ahrweiler

(Fortlaufende M-Nummer: 4)

<i>ID - Nummer</i>	<i>04 - UE</i>	<i>Bearbeitungsstand</i>
<i>Priorisierung</i>	Hoch	In Bearbeitung
<i>Handlungsfeld</i>	Übergreifende Maßnahmen	
<i>Zielindikator</i>	Starke Netzwerke	
<i>Maßnahmentyp</i>	Strategisch	
<i>Zeithorizont</i>	Langfristig	
<i>Ziel und Strategie</i>	<p>Der Landkreis Ahrweiler wird auf den Energieträger Wasserstoff vorbereitet. Diese Maßnahme verfolgt das Ziel, eine treibhausgasneutrale und stabile Versorgung durch Wasserstoff vorzubereiten und den Landkreis unabhängiger vom internationalen Rohstoffmarkt zu machen.</p>	
<i>Hintergrund</i>	<p>Stromproduktion aus Wind- und Solarenergie ist derzeit die günstigste Methode der Stromerzeugung. Da hier jedoch nur Strom produziert werden kann, wenn der Wind weht und/oder die Sonne scheint, muss mittel- bis langfristig eine effektive, nachhaltige und wirtschaftliche Methode zur Energiespeicherung genutzt werden. Batteriespeicher sind aufgrund der geringen Energiedichte nicht geeignet, um den gesamten Speicherbedarf Deutschlands nachhaltig und wirtschaftlich zu decken. Ein frühzeitiger Ausbau der Wasserstoff (H₂) - Infrastruktur im Landkreis kann Ertragsausfälle in der Wind- und Solarstromernte vorgeifen.</p> <p>Wasserstoff eignet sich für die meisten Gasnetze (insbesondere für die jetzt im Ahrtal neu-verlegten Kunststoffrohre), daher kann perspektivisch auch Wasserstoff auch als Brennstoff für heiße Nahwärmenetze geeignet sein. Gleichzeitig befinden sich im Landkreis einige Betriebe mit intensiver Logistik. Dementsprechend ergeben sich potenzielle Standorte für Wasserstofftankstellen in allen vier Himmelsrichtungen des Landkreises auf der Grafschaft, in Adenau, an der A61 im Brohltal sowie an der B9 entlang des Rheins.</p>	
<i>Beschreibung</i>	<p>Der Landkreis Ahrweiler erklärt das Ziel, Wasserstofftechnologien und innovative Speichersysteme zu unterstützen und zu nutzen. In der Konsequenz werden sämtliche Bestrebungen, dieses Ziel zu verfolgen,</p>	

soweit möglich, unterstützt. Hierzu gehört die Produktion, der Transport und die lokale Nutzung von Wasserstoff und Speichersystemen. Schwerpunkt der Nutzung: ÖPNV, Schwerlastverkehr, industrielle Abnehmer, Wärmenetze

Zusätzlich werden weitere Speichermethoden unterstützt, z.B.

- Speicherung in Kombination mit Strom-Produktion
- Speicherung auf Quartiersebene für unterschiedliche Zeiträume
- Bi-Direktionales Laden als Speicher
- Energie in Wärme speichern

Um eine nachhaltige Wasserstoffinfrastruktur aufzubauen, müssen verschiedene Akteure zusammenarbeiten. Für eine möglichst breite lokale Wertschöpfung ist die lokale Erzeugung grünen Wasserstoffs durch Elektrolyseverfahren notwendig. Ein Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur kann jedoch auch ohne Erzeugungsanlagen erfolgen. In einem ersten Schritt werden potenzielle Abnehmer identifiziert, um eine Basis für den Ausbau der Infrastruktur aufzubauen.

Initiator

Zukunftskonferenz "Aufbau Ahr" / Projektgruppe Energiewende

Akteure

Kreis, Kommunen und Akteure aus der (Energie-)Wirtschaft

Meilensteine

Mehrere Wasserstofftankstelle in Kombination mit erklärten Abnehmern aus ÖPNV, Industrie und Wirtschaft des Kreises bilden den ersten Meilenstein.

Zielgruppe

(Logistik-)Unternehmen, Industrielle Abnehmer, ÖPNV-Besteller und –betreiber, Energieversorger

Finanzierung

Förderungen wissenschaftlicher Projekte über die derzeit 4. Runde der Nationalen Wasserstoffstrategie sind möglich (Laufzeit des Förderprogramms bis 2026). Investitionsförderungen bestehen im Bereich von Nutzfahrzeugen und Infrastruktur. Weiterhin wird die Kreisverwaltung sich darum bemühen, neue projektbezogene externe Finanzmittel zu identifizieren. Ansonsten fallen Kosten für Veranstaltungen an

Energie- und Treibhausgaseinsparung

Die Treibhausgaseinsparungen hängen von der Art des verwendeten Wasserstoffs und des substituierten Energieträgers ab. 1% Umstellung im Verkehrssektor würden, also 17.000 MWh würde 4.500 Tonnen pro Jahr einsparen.

Wertschöpfung

Der eigenen Produktion von Wasserstoff wird eine Priorität zugeschrieben. Zusätzlich wird durch lokale Vernetzung ein Mehrwert für die Region geschaffen.

Flankierende Maßnahmen

01 - MO Ladeinfrastruktur ausbauen

02 - MO Wasserstofftankstellennetz

05 - MO Alternative Antriebe im ÖPNV

Hinweis

Kosten bis 2030

THG – Einsparung bis 2030

36000

Wasserstofftankstellennetz aufbauen

(Fortlaufende M-Nummer: 44)

<i>ID - Nummer</i>	<i>02 - MO</i>	<i>Bearbeitungsstand</i>
<i>Priorisierung</i>	Hoch	In Vorbereitung
<i>Handlungsfeld</i>	Mobilität	
<i>Zielindikator</i>	Emissionen vermeiden	
<i>Maßnahmentyp</i>	Strategisch	
<i>Zeithorizont</i>	Langfristig	
<i>Ziel und Strategie</i>	Unterstützung von Initiativen zur Etablierung eines Wasserstofftankstellennetzes auf Kreisebene.	
<i>Hintergrund</i>	Zurzeit werden auf dem Kreisgebiet keine Wasserstofftankstellen betrieben.	
<i>Beschreibung</i>	<p>Um eine treibhausgasneutrale Mobilität im Landkreis bis 2045 zu sichern, sollten Initiativen unterstützt werden, die den Aufbau von Wasserstofftankstellen vor Ort fördern. Insbesondere für die Bereitstellung eines treibhausgasneutralen ÖPNV und Schwerlastverkehr kann der Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes von Vorteil sein.</p> <p>Die Betreiber von Nutzfahrzeugen werden dabei gefördert, Wasserstofftankstellen aufzubauen. In wie fern zusätzlich der Ausbau eines öffentlichen Netzes relevant ist kann zurzeit nicht abgeschätzt werden. Im Sinne des Umstiegs auf einen treibhausgasneutralen Individualverkehr und ÖPNV ist es sinnvoll, die Einrichtung einer Wasserstoff-Infrastruktur zu fördern.</p> <p>Handlungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Öffentliches Event als Kick Off für eine Wasserstoffstrategie• Bedarfsabfrage bei Unternehmen• Umsetzung	
<i>Initiator</i>	Zukunftskonferenz "Aufbau Ahr" 2021/Projektgruppe Energiewende	

<i>Akteure</i>	Kreisverwaltung, ÖPNV Betreiber, Betreiber von Nutzfahrzeugen, Wasserstofftankstellenbetreiber, Energieunternehmen
<i>Meilensteine</i>	Erste Wasserstofftankstelle auf dem Kreisgebiet
<i>Zielgruppe</i>	
<i>Finanzierung</i>	5.000 € für Events der Wirtschaftsförderung
<i>Energie- und Treibhausgaseinsparung</i>	Flankierend mit einer Umstellung der Fahrzeugflotten auf Wasserstoff
<i>Wertschöpfung</i>	
<i>Flankierende Maßnahmen</i>	04 - UE Wasserstofftechnologie im Kreis Ahrweiler 05 - MO Alternative Antriebe im ÖPNV
<i>Hinweis</i>	
<i>Kosten bis 2030</i>	
<i>THG – Einsparung bis 2030</i>	

Mobilität innerorts neu denken: Shared Spaces statt reine Verkehrsflächen

(Fortlaufende M-Nummer: 45)

<i>ID - Nummer</i>	<i>03 - MO</i>	<i>Bearbeitungsstand</i>
<i>Priorisierung</i>	Niedrig	Noch nicht begonnen
<i>Handlungsfeld</i>	Mobilität	
<i>Zielindikator</i>	Mobilität umgestalten	
<i>Maßnahmentyp</i>	Strategisch	
<i>Zeithorizont</i>	Langfristig	
<i>Ziel und Strategie</i>	Die Mobilitätswende bedeutet vielerorts ein Umdenken der Verkehrsinfrastruktur	
<i>Hintergrund</i>	<p>Der Landkreis Ahrweiler ist in der Fläche geprägt von kleinen Ortschaften, häufig durchzogen von einer Kreis-, beziehungsweise Hauptstraße. Der Durchgangsverkehr, begrenzt auf 50 km/h bedeutet vielerorts eine stetige Lärmbelästigung und birgt zudem ein inhärentes Sicherheitsrisiko. Die Mobilitätswende bedeutet nicht ausschließlich den Umstieg von Verbrenner- auf Elektromotoren, sondern geht einher mit der Erstellung neuer Radwege- und Radverkehrskonzepte, einem verstärkten Fokus auf Fahrrad- und Lastenradverkehr, einer Stärkung der Fußgänger-mobilität sowie einer Erleichterung der ÖPNV-Nutzung. Straßen werden somit immer mehr zu Bereichen mit geteilter Nutzung, in denen ein Kraftfahrzeugverkehr von 50 km/h ein Hindernis darstellt.</p>	
<i>Beschreibung</i>	<p>Kommunen werden in der Konzeptionierung von sogenannten shared spaces, also Straßen mit geteilter Nutzung beraten. An vielen Ortseinfahrten finden sich bereits Hindernisse, um den Verkehr zu beruhigen. Solche Modelle können ausgeweitet und mit Methoden kombiniert werden, die die durch Straßen und Parkplätzen blockierten Flächen den Bewohner:innen zurückgeben. Hierfür werden Fachtagungen, Workshops und Foren organisiert. Die Kreisverwaltung, als Verkehrsbehörde erklärt zudem die grundsätzliche Offenheit gegenüber kommunalen Vorschlägen zur Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit innerorts.</p> <p>Handlungsschritte:</p>	

	<ul style="list-style-type: none"> - Austausch mit Kommunen im Workshops, Fachtagungen und Foren - Empfehlung und Handreichungen der Kreisverwaltung an die Kommunen zur Umgestaltung des Verkehrs innerorts
<i>Initiator</i>	Zukunftskonferenz "Aufbau Ahr" 2021/Projektgruppe Energiewende
<i>Akteure</i>	Kreisverwaltung, Kommunen, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
<i>Meilensteine</i>	<p>Zieldefinition und Umsetzungspläne zur neuen Mobilität in den Kommunen</p> <p>Reduktion der Geschwindigkeit wo es möglich ist</p>
<i>Zielgruppe</i>	Kommunen
<i>Finanzierung</i>	50.000 € pro Jahr für Workshops und Planungsleistungen
<i>Energie- und Treibhausgaseinsparung</i>	Tempo 30 kann zu einer Verstetigung des Verkehrs mit einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss und weniger Beschleunigungsvorgängen führen.
<i>Wertschöpfung</i>	
<i>Flankierende Maßnahmen</i>	06 - MO Radwegekonzept
<i>Hinweis</i>	<p>0,25 Vollzeitstellen für Klimaschutzkoordination</p> <p>Dadurch können gesundheitsschädliche NO2-Werte und andere Feinstaubbelastungen lokal um etwa sechs bis 13 Prozent gesenkt werden.</p>
<i>Kosten bis 2030</i>	
<i>THG – Einsparung bis 2030</i>	

Kreisweite Förderung von Lastenfahrrädern

(Fortlaufende M-Nummer: 46)

<i>ID - Nummer</i>	<i>04 - MO</i>	<i>Bearbeitungsstand</i>
<i>Priorisierung</i>	Niedrig	Noch nicht begonnen
<i>Handlungsfeld</i>	Mobilität	
<i>Zielindikator</i>	Verkehr verlagern	
<i>Maßnahmentyp</i>	Strategisch	
<i>Zeithorizont</i>	Mittelfristig	
<i>Ziel und Strategie</i>	Attraktivität der emissionsfreien Mobilität steigern, den Umstieg fördern	
<i>Hintergrund</i>	Bisher sind keine Förderungen auf dem Kreisgebiet vorhanden. Die Förderung von Privatpersonen schließt eine Förderlücke.	
<i>Beschreibung</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Handlungsschritte: - Erarbeitung eines Förderprogramms im Rahmen der Förderrichtlinie Klimaschutz des Kreises - Kommunikation und Marketing an die privaten Haushalte - Ausschüttung der Fördergelder 	
<i>Initiator</i>	Zukunftskonferenz 2019/Projektgruppe Energiewende	
<i>Akteure</i>	Kreiverwaltung Ahrweiler	
<i>Meilensteine</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Entwurf des Förderprogramms - Kalkulation der benötigten Summe - Beschluss des Förderprogramms durch den KUA 	
<i>Zielgruppe</i>	Privatpersonen und/oder Unternehmen	
<i>Finanzierung</i>		
<i>Energie- und Treibhausgaseinsparung</i>	Bei einer Anschaffung von 100 Lastenrädern, die pro Jahr im Schnitt 400 kg THG-Emissionen einsparen, werden Einsparungen von 40 t CO ₂ eq pro Jahr erwartet.	

Wertschöpfung

Es ist eine Steigerung der Wertschöpfung regionaler Fahrradhändler zu erwarten.

Flankierende Maßnahmen

06 - MO Radwegekonzept

Hinweis

Kosten bis 2030

THG – Einsparung bis 2030

320

Alternative Antriebe im öffentlichen Personennahverkehr

(Fortlaufende M-Nummer: 47)

<i>ID - Nummer</i>	<i>05 - MO</i>	<i>Bearbeitungsstand</i>
<i>Priorisierung</i>	Hoch	Noch nicht begonnen
<i>Handlungsfeld</i>	Mobilität	
<i>Zielindikator</i>	Emissionen vermeiden	
<i>Maßnahmentyp</i>	Strategisch	
<i>Zeithorizont</i>	Langfristig	
<i>Ziel und Strategie</i>	Der ÖPNV im Landkreis wird sukzessiv auf alternative Antriebe umgestellt.	
<i>Hintergrund</i>	Derzeit werden alle Fahrzeuge des ÖPNV im Landkreis Ahrweiler konventionell betrieben.	
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Entscheidung für die Elektrifizierung der Ahrtalbahn bis Altenahr ist bereits gefallen. Zusätzlich muss nun auch der ÖPNV auf der Straße nachhaltig betrieben werden.</p> <p>Die Mobilitätswende im ÖPNV wird umgesetzt, indem bei zukünftigen Ausschreibungen eine treibhausgasneutrale Antriebsart vorgeschrieben wird. Um zu verhindern, dass Aufträge ausbleiben, wird die Ausschreibung sukzessiv durchgeführt und die ÖPNV Anbieter werden frühzeitig hierüber informiert. Da im Landkreis Ahrweiler häufig weite Strecken zurückgelegt werden, wird eine Umstellung auf Wasserstoffbusse bei Großfahrzeugen forciert. Kleinbusse werden auf Basis elektrischer Antriebe ausgeschrieben. Diese Maßnahme und der Aufbau von Wasserstofftankstellen im Landkreis bestärken sich gegenseitig.</p> <p>Bausteine:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ausschreibung der Leistungen mit klaren Vorgaben hinsichtlich einer treibhausgasneutralen Fahrzeugflotte bis spätestens 2045!- Verhandeln neuer Verträge- Ggf. Erhöhung der einzuplanenden Finanzen	

Initiator

Zukunftskonferenz 2019/Projektgruppe Energiewende

Akteure

Kreisverwaltung, Kommunen, ÖPNV Unternehmen

Meilensteine

Der Anteil der Fahrzeuge die mit alternativen, treibhausgasneutralen Antrieben betrieben werden ist bis zum Jahr 2045 auf 100% zu setzen. Folglich müssen bestehende Verträge geändert, bzw. Leistungen entsprechend den neuen Vorgaben neu ausgeschrieben werden.

Zielgruppe

ÖPNV Unternehmen

Finanzierung

Es ist mit höheren Kosten bei der Vergabe der Beförderungsverträge zu rechnen. Diese höheren Kosten sind im Haushalt einzuplanen

Energie- und Treibhausgaseinsparung

Die Einsparungen sind abhängig vom Strommix. Nach dem deutschen Strommix stoßen E-Busse etwa halb so viele THG-Emissionen aus wie herkömmliche Diesel-Busse. Bei einer Nutzung von reinem Ökostrom oder grünem Wasserstoff liegen die Einsparungen bei etwa 1000 g/km.

Wertschöpfung

Flankierende Maßnahmen

02 - MO Wasserstofftankstellennetz aufbauen

Hinweis

Kosten bis 2030

THG – Einsparung bis 2030

Radwegekonzept

(Fortlaufende M-Nummer: 48)

<i>ID - Nummer</i>	<i>06 - MO</i>	<i>Bearbeitungsstand</i>
<i>Priorisierung</i>	Hoch	In Bearbeitung
<i>Handlungsfeld</i>	Mobilität	
<i>Zielindikator</i>	Mobilität umgestalten	
<i>Maßnahmentyp</i>	Strategisch	
<i>Zeithorizont</i>	Kurzfristig	
<i>Ziel und Strategie</i>	Mit der Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes kann der Umstieg vom Individualverkehr auf das Fahrrad erleichtert werden. Ein weiteres Ziel kann die Steigerung der touristischen Attraktivität und damit der regionalen Wertschöpfung der Region sein.	
<i>Hintergrund</i>	<p>Die wachsende Bedeutung des Radverkehrs im Alltag und die weiter fortschreitende Elektrifizierung der Fahrräder können einen wesentlichen Beitrag zur umweltgerechten Mobilität und somit auch zum Klimaschutz leisten. Die Akzeptanz des Fahrrades hängt maßgeblich mit der zu nutzenden Radverkehrsinfrastruktur zusammen.</p> <p>Zur Mobilitätswende gehört daher auch der Umstieg aufs Fahrrad für Alltags- und Ausflugs-fahrten. So wird nicht nur CO₂ eingespart, Park- und Straßenflächen werden zudem entlastet. Eine Vielzahl von Radwegen im Ahrtal wurde durch die Flut im Juli 2021 zerstört. Daher besteht die Möglichkeit, den Radverkehr im Ahrtal und gesamten Landkreis neu zu konzeptionieren.</p>	
<i>Beschreibung</i>	Damit mehr Bürgerinnen und Bürger das Fahrrad im Alltag nutzen, sind eine Analyse des Ist-Zustandes und eine sich anschließende konzeptionelle Planung zukünftiger Maßnahmen erforderlich. Daher wurde das Planungsbüro VIA beauftragt, ein kreisweites Radverkehrskonzept zu erstellen. In diesem sollen die wichtigsten Achsen des Radverkehrs im Kreis untersucht und Planungsvorschläge für den Ausbau der Infrastruktur im Radverkehrsnetz erarbeitet werden.	

	<p>Bausteine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beauftragung des Konzeptes - Erarbeitung des Konzeptes - Einstellen von Budget im Haushalt/ ggf. Beantragung von Fördergeldern - Umsetzung des Konzeptes/ Ausbau neuer Radwege/ Rad Vorrangrouten, etc.
<i>Initiator</i>	Kreistag/Projekgruppe Energiewende
<i>Akteure</i>	Kreistag, Kreisverwaltung, Kommunen, Bürger:innen, ADFC, LBM, Polizei
<i>Meilensteine</i>	Umstieg vom Individualverkehr auf das Fahrrad (Anteil Verteilung des modal Split)
<i>Zielgruppe</i>	Private Haushalte, Wirtschaft
<i>Finanzierung</i>	<p>Mehrere Millionen Euro an Investitionskosten zur Umsetzung der Maßnahmen, viele Förderprogramme auf Bundes- und auch Landesebene.</p> <p>Förderprogramme, z.B. Pendler-Radrouten werden in Rheinland-Pfalz mit bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert; im Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“ unterstützt das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz modellhafte, investive Projekte, die das Radfahren im Alltag, in der Freizeit und für den Liefer- und Transportverkehr attraktiver machen mit bis zu 75% Förderung.</p>
<i>Energie- und Treibhausgaseinsparung</i>	Die Substitution von kurzen sowie in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln langen Wegen des motorisierten Verkehrs durch den Radverkehr bewirkt nicht nur eine Minderung der CO ₂ -Emissionen um etwa 200 g/km, sondern auch die Reduzierung der Emission von Luftschadstoffen und Verkehrslärm.
<i>Wertschöpfung</i>	Bei der Beauftragung von regionalen Betrieben zur Umsetzung des Konzeptes sowie dem Ausbau der Radwege kann die Wertschöpfung in der Region verbleiben und den Wiederaufbau nach der Flut ankurbeln.

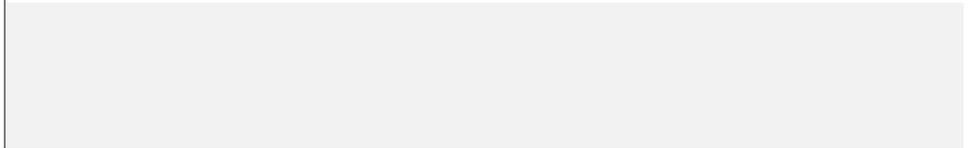
Flankierende Maßnahmen

04 - MO Kreisweite Förderung von Lastenfahrrädern

Hinweis

Kosten bis 2030

THG – Einsparung bis 2030



Mobilitätskonzept auf Basis erneuerbarer Energien

(Fortlaufende M-Nummer: 49)

<i>ID - Nummer</i>	<i>07 - MO</i>	<i>Bearbeitungsstand</i>
<i>Priorisierung</i>	Hoch	In Bearbeitung
<i>Handlungsfeld</i>	Mobilität	
<i>Zielindikator</i>	Mobilität umgestalten	
<i>Maßnahmentyp</i>	Strategisch	
<i>Zeithorizont</i>	Kurzfristig	
<i>Ziel und Strategie</i>	Klimafreundliche und CO ₂ -freie Gestaltung der Mobilität im Kreis Ahrweiler, Verringerung der Schadstoffbelastung und Lärmemissionen	
<i>Hintergrund</i>		
<i>Beschreibung</i>	<p>Unter Berücksichtigung von On-Demand-Verkehr und Sharing-Systemen soll untersucht werden, wie der ÖPNV und Individualverkehr im Kreis Ahrweiler klimaneutral werden kann. Dabei sollen unter Beteiligung der relevanten Gruppen zielführende Maßnahmen entwickelt werden.</p> <p>Handlungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none">- Beantragung von Fördermitteln aus der Kommunalrichtlinie- Ausschreibung des Konzepts- Beginn der Untersuchungen/Datenerhebung- Maßnahmen-Ermittlung- Umsetzung der Maßnahmen	
<i>Initiator</i>	Kreistag	
<i>Akteure</i>	Kreisverwaltung, ÖPNV, Planerbüro	
<i>Meilensteine</i>	Bewilligung der Fördermittel Ausschreibung	

	<p>Beauftragung des Konzeptes durch den Kreistag</p> <p>Verabschiedung des Konzeptes</p> <p>Beginn der Umsetzung der Maßnahmen</p>
<i>Zielgruppe</i>	Bürger, Kommunen, Unternehmen, Tourismus, ÖPNV
<i>Finanzierung</i>	<p>100.000 € für das Konzept</p> <p>Kosten der Maßnahmen noch offen</p> <p>Förderung durch Kommunalrichtlinie, Kreismittel</p>
<i>Energie- und Treibhausgaseinsparung</i>	Indirekt
<i>Wertschöpfung</i>	Unterstützung lokaler Unternehmen bei Mobilitätswende
<i>Flankierende Maßnahmen</i>	08 - MO E-Carsharing
<i>Hinweis</i>	<p>Hemmnisse:</p> <p>Desinteresse/Vorbehalte bei Umstieg auf E-Mobilität</p> <p>Lange Lieferzeiten bei Wallboxen, E-Autos, etc.</p>
<i>Kosten bis 2030</i>	
<i>THG – Einsparung bis 2030</i>	0

E-Carsharing

(Fortlaufende M-Nummer: 50)

<i>ID - Nummer</i>	<i>08 - MO</i>	<i>Bearbeitungsstand</i>
<i>Priorisierung</i>	Mittel	in Vorbereitung
<i>Handlungsfeld</i>	Mobilität	
<i>Zielindikator</i>	Emissionen vermeiden	
<i>Maßnahmentyp</i>	Investiv	
<i>Zeithorizont</i>	Kurzfristig	
<i>Ziel und Strategie</i>	Das E-Carsharing verfolgt mehrere Ziele: <ol style="list-style-type: none">1. Ausbau der Ladeinfrastruktur für PKW2. Reduzierung der Fahrzeuge (Abschaffung des Zweit- oder Drittautos)3. Werbung für E-Mobilität	
<i>Hintergrund</i>	In den Zentren größerer Städte gehören Carsharing-Unternehmen bereits zum Stadtbild. Die Ausbreitung im ländlichen Raum ist aufgrund der schwer realisierbaren Wirtschaftlichkeit jedoch zu vernachlässigen. Im ländlichen Raum bedarf es daher zivilgesellschaftlicher oder öffentlicher Initiativen, um diese Modelle zu realisieren. Ein ähnliches Projekt wird derzeit in der Stadt Remagen initiiert.	
<i>Beschreibung</i>	In Zusammenarbeit mit bereits im Landkreis aktiven Akteuren und den kreisangehörigen Kommunen wird ein Carsharing-Modell auf Basis von Elektrofahrzeugen initiiert. Voraussetzung ist der gleichmäßige Ausbau von Ladesäulen und mietbaren E-Fahrzeugen in allen acht Kommunen des Landkreises. Hierfür werden in Zusammenarbeit mit den Kommunen Standorte identifiziert, die für die Fahrzeuge als Basis dienen und durch die Kommune eine Ladesäule in Kombination mit PV erhalten. Die Fahrzeuge werden vom Kreis angeschafft und werden nach je einem Jahr an einen anderen Standort in der Kommune verlegt werden; die Ladesäulen bleiben jeweils bestehen und werden fortan öffentlich verfügbar sein. Die Nutzung des Fahrzeugs ist für die Bürger kostenlos. Im Anschluss steht der Standort kommerziellen Anbietern für Car-Sharing zur Verfügung.	

	<p>Handlungsschritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projekt mit den Kommunen initiieren - Standorte identifizieren - Angebote für Fahrzeuge einholen
<i>Initiator</i>	Projektgruppe Energiewende
<i>Akteure</i>	Kreisverwaltung, Kommunen, E-Carsharing Betreiber und Initiativen
<i>Meilensteine</i>	<p>Etablierung von 8 Carsharing-Plätzen mit Ladesäule und Fahrzeug</p> <p>Nutzung des Carsharings von mindestens 25%</p> <p>Nach positiver Evaluierung, Ausweitung auf bis zu 80 Standorte</p>
<i>Zielgruppe</i>	Haushalte
<i>Finanzierung</i>	<p>300.000 € bei Kauf der Fahrzeuge, Leasing-Kosten derzeit nicht bezifferbar (Angebote stehen noch aus)</p> <p>E-Carsharing eignet sich aufgrund der freien Flächen auf den Ladesäulen und Fahrzeugen ideal für externes Sponsoring, um den Finanzbedarf zu reduzieren.</p>
<i>Energie- und Treibhausgaseinsparung</i>	<p>Einsparungen sind nicht direkt messbar, jedoch ist eine große Abnahme an THG-Emissionen durch den Umstieg von privatem PKW auf Carsharing zu erwarten.</p> <p>Annahme für indirekte Einsparung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 20km Fahrleistung pro Tag und Fahrzeug - THG-Einsparung von 70% gegenüber Benzinfahrzeugen (Quelle: Fraunhofer Institut)
<i>Wertschöpfung</i>	Bei der Umsetzung im Rahmen eines Genossenschaftsmodells in Bürgerhand bleibt die Wertschöpfung in Bürgerhand und damit in der Region.
<i>Flankierende Maßnahmen</i>	<p>07 - MO E-Mobilitätskonzept</p> <p>01 - MO Ladeinfrastruktur ausbauen</p>

Hinweis

Kosten bis 2030

*THG – Einsparung bis
2030*

52

Kombi-Ticket VRM-VRS

(Fortlaufende M-Nummer: 52)

<i>ID - Nummer</i>	<i>10 - MO</i>	<i>Bearbeitungsstand</i>
<i>Priorisierung</i>	Niedrig	Noch nicht begonnen
<i>Handlungsfeld</i>	Mobilität	
<i>Zielindikator</i>	Verkehr verlagern	
<i>Maßnahmentyp</i>	Strategisch	
<i>Zeithorizont</i>	Langfristig	
<i>Ziel und Strategie</i>	Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Modal Split.	
<i>Hintergrund</i>	<p>Für das Jahr 2021 wurden 11.818 Ein- und 24.861 Auspendler für den Landkreis ermittelt.</p> <p>Anders, als in anderen rheinland-pfälzischen Landkreisen, gibt es im Kreis Ahrweiler starke Verflechtungen mit NRW, insb. dem Bonner Raum. Daher können die Bürger des gesamte Kreis Ahrweiler für alle Verkehre in den VRS das dortige Ticketangebot nutzen.</p> <p>Wegen der großen Verflechtungen wäre auch ein „Kombi Jobticket VRM-VRS, das Einpendlern aus NRW in den Kreis dienen könnte, wünschenswert.</p>	
<i>Beschreibung</i>	<p>Möglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none">• Gästekarte „Kreis Ahrweiler“, die in VRM und VRS gilt.• Pendler: Tariferweiterung NRW im Jobticket über Zusatzabgabe für Tariferweiterung „VRS“ <p>Handlungsschritte zur Umsetzung:</p> <ul style="list-style-type: none">- Sammeln der Anforderungen unterschiedlicher Arbeitgeber an ein Jobticket- Gespräche mit regionalen Verkehrsverbänden- Erarbeiten einer Gesamtstrategie- Umsetzen und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV durch neues Jobticket Angebot	

<i>Initiator</i>	Zukunftskonferenz 2019
<i>Akteure</i>	Kreis, VRM, VRS
<i>Meilensteine</i>	Umstieg Individualverkehr auf ÖPNV/ Anteil am Modal Split
<i>Zielgruppe</i>	Pendler:innen und Ausflügler
<i>Finanzierung</i>	Keine zusätzlichen Kosten für die Erarbeitung der präferierten Handlungsoption
<i>Energie- und Treibhausgaseinsparung</i>	Einsparungen sind nicht direkt messbar, werden jedoch als erheblich eingeschätzt.
<i>Wertschöpfung</i>	Durch eine stärkere Auslastung des ÖPNV auf Kreisebene kann das Angebot des ÖPNV erweitert werden. Es können weitere Arbeitsplätze geschaffen werden und der Tourismus gefördert werden.
<i>Flankierende Maßnahmen</i>	05 - MO Alternative Antriebe im ÖPNV 11 - MO Reaktivierung der Ahrtalbahn bis Adenau
<i>Hinweis</i>	Die Maßnahme wird nur durchgeführt, sofern das nicht durch den Nachfolger des 9€-Tickets bundesweit geregelt wird
<i>Kosten bis 2030</i>	
<i>THG – Einsparung bis 2030</i>	

Reaktivierung der Ahrtalbahn bis Adenau

(Fortlaufende M-Nummer: 53)

<i>ID - Nummer</i>	<i>11 - MO</i>	<i>Bearbeitungsstand</i>
<i>Priorisierung</i>	Hoch	In Bearbeitung
<i>Handlungsfeld</i>	Mobilität	
<i>Zielindikator</i>	Verkehr verlagern	
<i>Maßnahmentyp</i>	Strategisch	
<i>Zeithorizont</i>	Langfristig	
<i>Ziel und Strategie</i>	Anbindung von Adenau an Kreisstadt und den Rest des Landkreises durch fokussierten und abgestimmten ÖPNV-Verkehr	
<i>Hintergrund</i>	<p>Die Ahrtalbahn, eine Zugtrasse von Remagen am Rhein, entlang der Ahr, endete ab dem Jahr 1888 in Adenau, auf einer Länge von 42 Kilometern. Die Strecke wurde jedoch stetig verkürzt, sodass die Ahrtalbahn in den letzten Dekaden nach 29 Kilometern in Ahrbrück endete. Seit dem Hochwasser 2021 ist die Strecke von Kilometer 15 (Walporzheim) bis Ahrbrück nicht befahrbar. Die Deutsche Bahn rechnet mit einer Wiederherstellung bis 2025. Eine Reaktivierung der Ahrtalbahn bis Adenau ist im Zuge der Wiederherstellung nicht geplant und wäre selbst als langfristiges Projekt (mindestens 10 Jahre) kaum umzusetzen, da die Flächen der ehemaligen Trasse mittlerweile in unterschiedlichsten Besitzverhältnissen bestehen und in großen Teilen anderweitig genutzt werden (Umgehungsstraße, Radweg, u.a.). Die Fahrt von Adenau bis zur Kreisstadt Bad Neuenahr Ahrweiler dauert derzeit mindestens 105 Minuten mit dem ÖPNV und 40 Minuten mit dem PKW.</p>	
<i>Beschreibung</i>	<p>Da eine Reaktivierung der alten Bahntrasse derzeit nicht möglich ist, werden der Nürburgring und Adenau über eine Buslinie ab 2024 direkter an die Bahn angeschlossen. Durch eine enge Abstimmung mit dem Fahrplan der Deutschen Bahn können notwendige Umstiege ansonsten verkürzt werden.</p>	
<i>Initiator</i>	Zukunftskonferenz "Aufbau Ahr" 2021/Projektgruppe Energiewende	

<i>Akteure</i>	Kreisverwaltung Ahrweiler, SPNV Nord, DB Regio, DB Netz, ÖPNV Unternehmen
<i>Meilensteine</i>	
<i>Zielgruppe</i>	ÖPNV Betreiber, Bewohner:innen des Landkreis, Pendler:innen
<i>Finanzierung</i>	50.000 € insgesamt für Planungsleistungen und ÖPNV-Konzepte 100.000 € Zuschuss per anno für die Einrichtung von Buslinien
<i>Energie- und Treibhausgaseinsparung</i>	Durch die Reaktivierung der Ahrtalbahn werden viele Bürger von PKW auf ÖPNV umsteigen, wodurch hohe Einsparungen zu erwarten. Pro Personenkilometer können durch einen Umstieg von PKW auf die Bahn etwa 50-65 % der THG-Emissionen eingespart werden.
<i>Wertschöpfung</i>	Die Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen hat häufig einen positiven wirtschaftlichen Effekt auf die Region - Tourismus, Arbeitsplätze, u.a.
<i>Flankierende Maßnahmen</i>	10 - MO Kombi-Ticket VRM-VRS
<i>Hinweis</i>	Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland: https://www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0
<i>Kosten bis 2030</i>	
<i>THG – Einsparung bis 2030</i>	