

Karlsruher Klimaschutzkonzept 2030 Bürgerbeteiligung

Vorschläge und Stichworte aus dem Klimaforum am 29.11.2019 und den Kommentierungen während der Bürgerbeteiligungsphase vom 29.11.19 – 26.01.2020

In nachfolgender Tabelle werden alle Rückmeldungen im Wortlaut dargestellt, die während des öffentlichen Klimaforums am 29. November 2019 sowie während der Onlinebeteiligungsphase bis zum 26. Januar 2020 im Kommentarfeld des Bürgerportals veröffentlicht wurden.

Die Tabelle ist zunächst nach Handlungsfeldern (Spalte 4), dann nach Maßnahmennummer (Spalte 5) sortiert.

Spalte 1 enthält die laufende Nummerierung wie sie bei der Eintragung in die Datentabelle chronologisch erfolgte.

Spalte 2 zeigt die Herkunft der Rückmeldung: Klimaforum (K) oder Onlinebeteiligung (O).

Spalte 3 enthält den Volltext der Rückmeldung

Spalte 4 Handlungsfelder des Handlungskatalogs sowie zusätzlich G für Vorschläge, die in den Bereich Grüne Stadt (Klimaanpassung) fallen. X oder Leere Felder konnten nicht eindeutig zugeordnet werden.

Spalte 5 Maßnahmennummern entsprechend dem vorgestellten Handlungskatalog

Spalte 6 gibt die Zustimmungen wieder, die im Beteiligungsportal zu dem jeweiligen Kommentar abgegeben wurden.

**Volltexte der Rückmeldungen aus Klimaforum am 29.11.19 und den online
bis 26.01.2020 eingegebenen Kommentaren im Bürgerbeteiligungsportal**

Sortiert nach Handlungsfeldern und Maßnahmennummer, sofern möglich

Laufende Nummer der Eintragung	Herkunft	Kommentartext	Handlungs- feld	Maßnahme	Zustimmungen (nur Online- kommentare)
	K: Klimaforum O: Online- kommentare				
1	K	Power to X Pilotanlage in KA aufbauen	A	A1.1	
44	K	Smart Grid	A	A1.1	
47	K	Demand Side Management	A	A1.1	
600	O	Zu A1.1 (Energieleitplan): Der Energieplan stellt keine konkreten Anforderungen an die Energielieferanten, die für den Klimaschutz notwendig sind. Damit das 1.5 Grad Ziel noch zu erreichen ist, muss Karlsruhe bis 2030 klimaneutral sein. Momentan ist diese Zielsetzung im Energieleitplan nicht verankert. Es werden auch keine verbindlichen Regelungen getroffen, die nicht-nachhaltige Technologien ausschließen.	A	A1.1	6
610	O	Zu A.1.2 Wir halten eine klimaneutrale Stadt Karlsruhe bis 2030 für den dringendnotwendigen Weg unsere Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommeneinzuhalten. Deshalb fordern wir die Stadt auf, einen Transformationspfad zuentwickeln, der bis 2030 eine weitgehend autarke, erneuerbareEnergie(wärme)versorgung der Stadt ermöglicht.	A	A1.1	6
779	O	A1.1 Die Erstellung des Energieleitplans halte ich für eine sehr gute Idee. Allerdings sollte er sich nicht an einem Ziel der Klimaneutralität 2050 sondern 2030 orientieren.	A	A1.1	0
780	O	A1.1 Der Energieleitplan sollte auch eine nachhaltige Energiebilanz umfassen. Dadurch könnte festgestellt werden, wieviel Energie aus erneuerbaren Quellen Karlsruhe in Zukunft importieren muss, wenn alle fossilen Quellen abgeschaltet sein werden. Zur Versorgung mit dieser Energie könnten z.B. Verträge mit dem Landkreis geschlossen und so eine regionale Energiepartnerschaft geschaffen werden.	A	A1.1	0
814	O	A1.1 Energieleitplan konkrete Beispiele und mögliche Potenziale darstellen: EE-Potenzialermittlung bezogen auf den prognostizierten Energiebedarf KA ins Verhältnis setzen und vermitteln Was und Warum? „Einstellung ausgewählter Karten ins Bürger-GIS“ Transparenz und Mitnahme der Bürger erforderlich. Der Energieleitplan könnte ein zentrales informelles Planungsinstrument in der Entwicklung eines „common sense in Richtung klimaneutraler Stadtentwicklung“ werden und eine wesentliche Rolle in Vermittlung und gemeinsamen Dialog für eine Transformation zur klimaneutralen Stadt übernehmen sowie strategische Ziele wie klimaneutrale Quartiere darstellen.	A	A1.1	0
835	O	Zu "A1 Grundlagen der künftigen Energieversorgung": Energieleitplan •Wie richtig dargestellt wird, stellt ein Energieleitplan eine sehr wichtige Planungsgrundlage da. •Der vorgesehene Zeitplan zur Realisierung scheint ambitioniert aber machbar. Wegen des grundlegenden Charakters der Maßnahme, sollte der Einhaltung des Zeitplans hohe Aufmerksamkeit geschenkt werden.	A	A1.1	0

2	K	Dekarbonisierungskonzept Fernwärme bis 2035 --> 0t CO2! (Förderprogramm Wärmenetz 4.0)	A	A1.2	
4	K	Deutlicher Ausbau der Erneuerbare Energien: > Photovoltaik > Windenergie	A	A1.2	
5	K	Keine Hemmnisse für Balkon-PV-Anlagen!	A	A1.2	
441	O	zu A 1.2 Roadmap Defossilisierung Wärme Das Ziel sollte sein, spätestens bis zum Jahr 2040 CO2-frei zu sein. Bei der Erarbeitung der Roadmap sollten folgende Punkte mit berücksichtigt werden: - Abschaltung der Kohle-Kraftwerke so schnell wie möglich - Runterfahren der MIRO-Produktion wg. nachlassendem Kraftstoffabsatz, auch eine Betriebsstilllegung ist in Betracht zu ziehen - Umstellen der Gas-Kraftwerke möglichst bald auf Biogas - Schneller Zubau der Tiefengeothermie als CO2-freie Heizquelle	A	A1.2	12
449	O	Kommentar von FFF Karlsruhe zu A1.2: Hintergrund: Es soll ein Fahrplan (Roadmap) für die Umstellung der Wärmeversorgung erstellt werden. Hierbei wird die Klimaneutralität bis 2050 angestrebt, welche nicht mit dem 1,5°-Ziel vereinbar ist. Als Teil der Umsetzung sollen unter anderem Transformationspfade entwickelt werden, in denen der Umbau der Wärmeversorgung beschrieben wird. Unser Kommentar: Wir halten eine klimaneutrale Stadt Karlsruhe bis 2030 für den dringend notwendigen Weg unsere Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen einzuhalten. Deshalb fordern wir die Stadt auf, einen Transformationspfad zu entwickeln, der bis 2030 eine weitgehend autarke, erneuerbare Energie(wärme)versorgung der Stadt ermöglicht.	A	A1.2	9
452	O	Maßnahme A1.2 Der Plan sollte nicht nur langfristig sondern auch kurz- und Mittelfristig Wirkung entfalten. Welche "Low-hanging-fruits" können auch kurzfristig zu Einsparungen führen. Auch das erwarte ich von einer solchen Roadmap.	A	A1.2	8

461	O	Maßnahme A1.2: Die Zielsetzung bis 2050 klimaneutral zu werden reicht nicht zur Erreichung der Vorgaben des Pariser Abkommens. Außerdem klingt die Formulierung hier nicht besonders engagiert: "...perspektivisch bis zum Jahr 2050 eine nahezu CO2-neutrale Wärmeversorgung..." Besser wäre doch sich die Klimaneutralität bis 2035 vorzunehmen und dann richtig anzustrengen. Da die Roadmap erst noch erarbeitet wird, ist es schwierig hier schon etwas herauszulesen. Aber es könnte doch schon mal das Ziel formuliert werden, überhaupt aus jeglichen Verbrennungsprozessen auszusteigen, einen Plan für eine nichtfossile Zeit ausarbeiten zu wollen - konkret: Alternativen für MIRO und Kohlekraftwerke finden. Solange Fernwärme durch diese fossilen Industrien gewonnen wird, kann von einer Transformation der Wärmeversorgung nicht die Rede sein. Also sollte die Roadmap auch ein konkretes "Ausstiegsszenario" beinhalten. Interessant wären hier Vertragslaufzeiten, Abhängigkeiten der Kraftwerke von der Wärmeeinspeisung ins Fernwärmenetz, und der damit verbundenen Rentabilität, usw.. Vereinfacht gesagt: Wenn ein Kohlekraftwerk nur rentabel ist, weil es Fernwärme liefert, dann kann es abgeschaltet werden, sobald die Stadtwerke diese Wärme nicht mehr abnehmen. Dadurch gibt es nebenbei extrem positive Nebeneffekte bei der Luftreinhaltung (Schwermetalle, Quecksilber, Feinstaub, usw.)	A	A1.2	6
563	O	A1.2: Wir halten eine klimaneutrale Stadt Karlsruhe bis 2030 für den dringend notwendigen Weg unsere Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen einzuhalten. Deshalb fordern wir die Stadt auf, einen Transformationspfad zu entwickeln, der bis 2030 eine weitgehend autarke, erneuerbare Energie(wärme)versorgung der Stadt ermöglicht.	A	A1.2	17
579	O	A1.2 konkretes Maßnahmenkonzept für Karlsruhe bis Ende 2020, anstatt "Roadmap" Von den im KSK bisher quantifizierten Maßnahmen kommen über 70% der geplanten CO2-Einsparungen aus dem Handlungsfeld A: Wärme + Strom. Über 50% der bisher quantifizierten Maßnahmen, mit einem Einsparpotential von hunderttausenden Tonnen CO2 sollen allein über die Maßnahme A1.2 erreicht werden. Dies ist also die dringlichste Einzelmaßnahme zum Erreichen der Klimaschutzziele, welche schnellstmöglich umgesetzt werden muss. Vor diesem Hintergrund ist der zur Erstellung einer "Roadmap" genannte Zeitraum zu lang, wir brauchen bis spätestens Ende 2020 ein konkretes Maßnahmenkonzept für die Defossilisierung der (Fern-)Wärmeversorgung in Karlsruhe bis 2030.	A	A1.2	10

592	O	Zu Kapitel A2 „Fernwärme“: Ein konkretes Maßnahmenkonzept für die „Defossilisierung der Karlsruher Fernwärme bis 2030“ muss bis spätestens Ende 2020 erstellt werden, danach Umsetzung! Wenn das erklärte Ziel der Klimaneutralität erreicht werden soll, wird sich auch die gesamte Industrie umstellen müssen, unter anderem auch die Erdölindustrie. Keiner kann heute vorhersagen wie schnell oder langsam sich das Geschäftsfeld der Miro ändern wird, oder ab wann es sich für den Konzern nicht mehr lohnt. (2050, 2040 oder doch schon 2030?) Schon aus Gründen der Versorgungssicherheit ist deshalb dringend geboten die Fernwärme in Karlsruhe bis 2030 unabhängig von CO2-basierten Prozessen zu machen (Am besten gar keine Verbrennungsprozesse mehr). Hierfür sollte auch die Umstellung in Richtung Niedertemperaturnetz vorangetrieben werden. Bis 2030 bleiben uns bzw. den Stadtwerken nur noch 10 Jahre um dies umzusetzen! Die Stadtwerke müssen JETZT in die entsprechenden Technologien investieren (am besten in mehrere unterschiedliche Technologien), um in 10 Jahren sicher eine CO2-freie Alternative zu haben. Dass die Stadtwerke dafür ausreichend Kapital aus ihrem Gewinnüberschuss benötigen, versteht sich von selbst. Unter der Berücksichtigung mindestens der folgenden möglichen Wärmequellen (Solarthermie, Bsp. Ludwigsburg; Großwärmepumpe ohne Kopplung an fossile Prozesse z.B. mit Abwasser/Klärwerk/Rhein?; Industriabwärme; Großwärmespeicher z.B. wie in Heidelberg; andere Speichermöglichkeiten; Geothermie (Erprobung von Tiefen-, aber vor allem auch mitteltiefer Geothermie) und evtl. Biomasse) soll bis spätestens Ende 2020 ein	A	A1.2	20
593	O	Eine Roadmap zur Defossilisierung der Fernwärme ist nicht ausreichend. Es müssen konkrete Maßnahmen entwickelt werden. Fernwärme ist nicht CO2 neutral, wenn sie aus Verbrennungsprozessen des RDK und der Miro kommt! Fernwärme sollte ab sofort nicht mehr vom RDK 7 und 8 bezogen werden, die Versorgungssicherheit ist auch ohne gesichert. Dann können RDK 7 und 8 ab Mitte 2020 abgeschaltet werden. Alternativen zu fossiler Fernwärme müssen ab sofort ausgebaut werden, z.B. Solarthermie und Wärmepumpen, aber nicht in Zusammenarbeit mit der Mineralö Raffinerie, die als fossile Industrie keine Zukunft hat!	A	A1.2	12
601	O	zu A1.2 (Roadmap für die Defossilisierung) CO2-Neutralität bis 2050 ist eine viel zu unambitionierte Forderung und nicht mit dem Pariser Klimaabkommen vereinbar. Es sollte angestrebt werden, bis 2030 klimaneutral zu werden. Ein wichtiger Punkt, der in der Roadmap nicht vorhanden ist: Es sollte regelmäßig geprüft werden, ob die aktuellen Maßnahmen identisch sind, mit den Maßnahmen, die man sich vorgenommen hat. Falls dem nicht der Fall sein sollte, muss sofort nachgebessert werden. Leider wird in der heutigen Klimapolitik schon oft damit gerechnet, die selbstgesteckten Ziele zu verfehlen und ein solches Verfehlen bleibt für die politischen Akteure konsequenzenlos. Deshalb sollte der Punkt "Kommunikation und Einbindung von Akteuren" um ein wirksames Feedbackkonzept ergänzt werden, das Anpassungen im aktuellen Handeln einfordern kann, wenn dieses Handeln den geplanten Klimaschutzmaßnahmen widerspricht.	A	A1.2	9
738	O	Entkopplung von Wärme (Fernwärme) und Strom in KA	A	A1.2	

761	O	Zu A1.1 Energieleitplan: Ein Energieleitplan macht sehr viel Sinn. Dieser sollte aber auch die nachhaltige thermische Nutzung des Untergrunds beinhalten, da der Untergrund zum Heizen als auch zum Kühlen genutzt werden kann. Des Weiteren kann dieser auch als Energiespeicher in Form sogenannter Aquiferspeicher eingesetzt werden. In den Niederlanden gibt es bereits über 3000 solcher Aquiferspeicher, in Deutschland maximal 2 die in Betrieb sind, in Karlsruhe 0 (null). Obwohl der Untergrund in Karlsruhe dafür bestens geeignet ist.	A	A1.2	4
762	O	Zu A1.2: Die Roadmap muss daher auch die oberflächennahe Geothermie inkl. kalter Nahwärmenetze und Aquiferspeicher beinhalten. Sie muss auch berücksichtigen, dass die Abwärme aus der Raffinerie MiRO nicht dauerhaft zur Verfügung stehen wird. Das sture Festhalten an der Fernwärme in Karlsruhe ist keine Vision einer Energiewende, sondern eine Sackgasse.	A	A1.2	
764	O	Zusammengefasst lässt sich im Handlungsfeld Wärme und Strom folgendes erkennen: Das Thema "Kühlung mit Grundwasser" fehlt. Andere Städte im Oberrheingraben machen dies bereits erfolgreich. Das Thema "Energiespeicherung" in Form von Aquiferspeichern fehlt im Maßnahmenkatalog vollständig. Andere Länder wie die Niederlande zeigen wie es geht. Die TU Eindhoven bezieht mithilfe eines Aquiferspeicher vollständig seinen Wärme- als auch Kältebedarf. Das Thema "oberflächennahe Geothermie" ist derzeit noch kein Bestandteil des Energieleitplans, obwohl es schon zahlreiche erfolgreiche Projekte in der Stadt und vor allem im Landkreis Karlsruhe gibt.	A	A1.2	
766	O	Zu A.1.2: Ich halte eine klimaneutrale Stadt Karlsruhe bis 2030 für den dringend notwendigen Weg unsere Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen einzuhalten. Deshalb fordern ich die Stadt auf, einen Transformationspfad zu entwickeln, der bis 2030 eine weitgehend autarke, erneuerbare Energie(wärme)versorgung der Stadt ermöglicht.	A	A1.2	
781	O	A1.2 Die Roadmap ist ein sehr gutes Projekt. Allerdings ist es aus Klimaschutzgründen notwendig, dass die Wärme spätestens 2030 klimaneutral ist. Der gesamte Fahrplan ist an diesem Ziel auszurichten. Auch ist zu berücksichtigen, dass laut Kohleausstiegsfahrplan RDK7 Ende 2022 abgeschaltet werden muss.	A	A1.2	0

802	O	zu Feld A Wenn die Stadt Karlsruhe ernsthaft (im Sinne des Klimaschutzabkommens von Paris) Klimaschutz betreiben möchte, reicht die Umsetzung des an sich lobenswerten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Karlsruhe bei Weitem nicht aus. Sondern dann muss der Gemeinderat auch alles Mögliche dafür tun, dass die Abschaltung des Rheinhafen-Dampfkraftwerkes (RDK) so schnell wie möglich erfolgen kann und die CO2-Emissionen der Raffinerie (MiRO) so schnell und so stark es nur irgendwie geht reduziert werden! Es ist inakzeptabel, dass sich die zuständigen Verantwortlichen in unserer Stadt diesbezüglich einfach zurücklehnen und darauf verweisen, dass sie wegen bestehender bundes- bzw. landespolitischer Zuständigkeiten, Verträgen mit Energieversorgungsunternehmen, etc. ... darauf keinen Zugriff hätten. Und es ist unerträglich, dass die Stadt Karlsruhe bei Angaben zu CO2-Emissionen als Grundlage einer angestrebten aber leider viel zu späten Klimaneutralität Karlsruhes die größten CO2-Emittenten, die Raffinerie (MiRO) und das Rheinhafen-Dampfkraftwerk (RDK), einfach nicht berücksichtigt und damit die eigenen Bürger mit Klimaschutzszenarien täuscht, die, bei Berücksichtigung der CO2-Emissionen der MiRO und des RDK, bedeutungslos werden. Solange das RDK nicht abgeschaltet wird und die CO2-Emissionen der MiRO nicht erheblich gesenkt werden, sind die Klimaschutzziele Karlsruhes überhaupt nicht erreichbar. Das vorgesehene Klimaschutzkonzept der Stadt Karlsruhe wäre	A	A1.2	0
803	O	Zu A1.1. und A2.1:* Für die Akzeptanz der Fernwärme in der Bevölkerung ist eine faire Tarifgestaltung und ein Fern-/Nahwärmenetz mit wenig Leitungsverlusten (um dem Eindruck zuvor zu kommen, dass mit den Entgelten die Leitungsverluste kompensiert werden) wichtig. Wünschenswert sind auch Beteiligungsmöglichkeiten der Bürger*innen (Stichwort Genossenschaften, Bürgerenergie, Anteile an Nah- oder Fernwärmeinfrastruktur). Dann kann der Umbau der Fernwärme auf 100% erneuerbare Energien auch zu sehr positiver Resonanz bei den Fern- und Nahwärmekunden und der Bevölkerung führen. Die Möglichkeiten von Beteiligungen in Form von Genossenschaften, Bürgerenergieprojekten, Anteilsausgaben, ... ist ja auch bei den Punkten A3.6 - Ausbau der Kraft-Wärme-Kopplung, A4.1 - Photovoltaik, A4.3 - Realisierung weiterer Solarparks und Strom-Communities bereits in Projekten umgesetzt und sollte auch in Karlsruhe weiter ausgebaut und deutlich verstärkt werden, damit die Energiewende nicht nur Akzeptanz sondern auch ein positives	A	A1.2	0
809	O	Zu Maßnahme A1.2, Roadmap für eine Transformation (Defossilisierung) der Wärmeversorgung: Es wird nur eine Transformation bis zum Jahr 2050 angestrebt. Um das 1,5°C Ziel des Pariser Abkommens zu erreichen ist das jedoch nicht genug. Karlsruhe sollte daher eine Umstellung bis zum Jahr 2030 zumindest anstreben!	A	A1.2	0
815	O	A1.2 Roadmap für eine Transformation (Defossilisierung) der Wärmeversorgung Roadmap für eine Transformation zur klimaneutralen Stadt	A	A1.2	0

825	O	Zu A1.2 Roadmap zur Defossilisierung der Wärmeerzeugung in Karlsruhe: Die Karlsruher Fernwärme darf nicht nur buchhalterisch CO₂-neutral sein, sondern sie muss in Zukunft nur noch aus Prozessen erzeugt werden, die auch in einer dekarbonisierten Gesellschaft weiter bestehen - das RDK und die Miro gehören sicher nicht dazu. Bei der Planung muss auch berücksichtigt werden, dass nach dem aktuell vorliegenden Entwurf zum Kohleausstiegsgesetz das RDK 8 bereits in 2032 (nach dem Verband kommunaler Unternehmen bereits 2031) stillgelegt wird. Diese Stilllegungsjahr gilt bereits ohne Verschärfungen der europäischen (und somit auch deutschen) Klimaschutzziele, die dieses Jahr anstehen. Somit muss die Karlsruher Fernwärme spätestens in 10 Jahren ohne Einspeisung aus dem RDK auskommen. Ein Ersatz sollte auf keinen Fall auf Erdgas oder Wasserstoff basieren, da diese Prozesse nicht CO₂-frei bzw. zu Energie intensiv sind (siehe z.B. V. Quaschnig, Sektorkopplungsstudie der HTW Berlin). Stattdessen muss die Karlsruher Fernwärme auf erneuerbare Prozesse umgestellt werden um somit dauerhaft und langfristig CO₂-Emissionen zu vermeiden. Mittel- bis Langfristig ist es zielführend die Vorlauftemperatur der Fernwärme zu reduzieren um so mehr Elemente die bisher in A3 als Nahwärme aufgeführt sind auch in das normale Karlsruher Fernwärmenetz einspeisen zu können.	A	A1.2	0
828	O	Die Stadt KA will 1 Mio Tonnen Kohlendioxid in 10 Jahren einsparen. Die Stilllegung des Kohlekraftwerks RDK7 und die Umstellung auf das vorhandene Gaskraftwerk RDK 4s würde in etwa diese Zahl bei gleicher Strommenge erzeugen. Obwohl Gas eine fossile Energie darstellt, ist sie als Übergangstechnologie vermutlich noch über 2030 hinaus notwendig. Gas hat nur ein Viertel der Menge an Stickoxiden wie Kohle und keinerlei giftige, lungengängige Feinstäube. Methan können wir, falls die Offshore-Windkraftanlagen in Schwachlastzeiten grünen Wasserstoff erzeugen auch mit weiteren Energieverlust erzeugen und in die vorhandenen Gasnetze ohne teure, sinnlosen Trassenausbau mit riesigen Konvertern einspeisen. Als Miteigner der EnBW an den Stadtwerken, als Aktienanteilsbesitzer bei der EnBW muss die Stadt auf die Landesregierung und die EnBW auf die Stilllegung hinarbeiten. Bei der Neugenehmigung von RDK 8 wurde dieses Ansinnen im Gemeinderat der Stadt KA von vielen Fraktionen auch der CDU unterstützt. Die EnBW besitzt auch noch eine Genehmigung zum Bau eines Gaskraftwerks RDK 6s am Standort KA. Auch diese Option wäre denkbar und damit die Stilllegung auch von RDK 8.	A	A1.2	0
829	O	A1.1, A1.2 Leitplan und Roadmap enthalten viele gute Ideen und Vorgaben, konkrete Ziel wieviel CO₂-Äquivalente bis wann noch ausgestoßen werden dürfen vermisse ich jedoch. Nicht nur, weil es klimatisch insgesamt ausschließlich auf die Mengen an CO₂-Äquivalenten in der Atmosphäre ankommt, sondern vor allem, weil dies klare Vorgaben wären, deren Erreichung sich kontrollieren ließe. Im Leitplan bzw. der Roadmap sollten deshalb Obergrenzen für die noch freizusetzenden CO₂-Äquivalente festgelegt werden, also bis 2022 noch X t CO₂-Äquivalente, bis 2025 noch Y t CO₂-Äquivalente etc. Möglicherweise ist nicht in allen Bereichen der Ausstoß an CO₂ messbar bzw. zu ermitteln, aber für alle Bereiche in denen dies möglich ist, müsste dies geschehen. Konkrete Vorgaben lassen sich überprüfen und unzureichende oder besonders erfreuliche Entwicklungen sind dann klar zu erkennen. Die Teilbereiche (Wärme u. Strom Mobilität) etc. sind dann überprüfbar und konkurrieren miteinander um die Zielerfüllung. Der Wettbewerb spornt an.	A	A1.2	0

830	O	Ein Umbau des Energiesystems in Karlsruhe, insbesondere die Frage welche Technologien (Erzeugung, Umwandlung, Speicherung) mit welchen Netzstrukturen (Energiezellen) und Managementmöglichkeiten langfristig eingesetzt werden sollen, ist eine, deren Beantwortung eine sorgfältige Untersuchung der sich verändernden Rahmenbedingungen (Klimawandel, fluktuierende Einspeisung, neue Energieverbräuche bspw. durch E-Mobilität etc.) mit einschließt. Ein Mangel an Beachtung dieser Unsicherheiten kann uns im mehrfachen Sinne teuer zu stehen kommen (Versorgungsengpässe etc.) und den langfristigen Erfolg eines nachhaltigen Energiesystems gefährden. Daher wäre eine Einbindung wissenschaftlicher Expertise bei der Gestaltung eines zuverlässigen und robusten Energiesystem dringend notwendig.	A	A1.2	0
834	O	Übergreifende Bewertung: Das Handlungsfeld enthält viele sinnvolle Maßnahmen, die eine langfristige Transformation der Energieversorgung in Karlsruhe auf den Weg bringen können. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören die Umstellung und Ausbau der Fernwärmeversorgung, der Ausbau von PV-Erzeugung und die Förderung der Wärmepumpen für die Gebäudeheizung. Durch den Einsatz von Wärmepumpen und Elektromobilität wird Strom als Energieträger im zukünftigen Energiesystem eine noch wichtigere Rolle spielen. Entsprechend muss der Ausbau von Erneuerbarer Stromerzeugung hohe Priorität haben und die Verteilnetze müssen höheren Ansprüchen gerecht werden. Folglich sollten folgende Maßnahmen zusätzlich geprüft werden: • Verstärkung der Bemühungen zu mehr Stromeffizienz und Prüfung der Substitutionsmöglichkeiten von Strom durch Wärme (z.B. bei der Kälteerzeugung durch Absorptionstechnik) • Prüfen der Zukunftsfähigkeit und Modernisierung der Strom-Verteilnetze • Ausbau der Geothermie zur Stromerzeugung bzw. zur gekoppelten Strom und Wärmeerzeugung zunächst auf Basis von Demoanlagen. Genaue Prüfung der Potenziale ist notwendig. Sowie Akzeptanz der Maßnahme im Blick zu haben. • Prüfen, ob es Flächen für den Ausbau der Windkraft gibt, unbedingt. Zusammenarbeit mit dem Landkreis Karlsruhe und den Kreisen/Kommunen der TechnologieRegion Karlsruhe. Grundsätzlich mangelt es an einer übergreifenden Betrachtung, inwieweit die Maßnahmen zur Zieleerreichung beitragen.	A	A1.2	0
836	O	Roadmap für eine Transformation (Defossilisierung) der Wärmeversorgung • Grundsätzlich ist die Maßnahme wichtig und die beschriebenen Aspekte sinnvoll • Es wird jedoch zu sehr auf den Zeitraum 2050 abgehoben. Mit Blick auf das Karlsruher Klimaziel für 2030 sowie die bis dahin zu erwartenden Entwicklungen (z.B. weitgehender Kohleausstieg, geringere Raffinerieauslastung bzw. mögliche Stilllegung) sollte die Roadmap konkrete Zwischenziele für einzelne Emittentengruppen wie z. B. Wohngebäude enthalten.	A	A1.2	
3	K	Fernwärme Anschluss: garantiert günstiger als Gas	A	A1.3	
6	K	Klimaneutrale Gasversorgung	A	A1.3	
7	K	Rückbau Gasnetz, Ausbau Fernwärme (klare Priorisierung)	A	A1.3	
442	O	zu A 1.3 Produktgestaltung Stadtwerke Bei den Produkten "Naturgas" und "Naturgas plus" sollte der Biogasanteil deutlich erhöht werden. Nur Biogas spart CO2 ein. Eine Kompensation irgendwo auf der Welt verhindert nicht die CO2-Emission in Karlsruhe. Bei den Zielvorgaben der Maßnahme geht es nur um Erhöhung der Kundenzahl. Es sollte meines Erachtens auch die umweltfreundliche Qualität des Gas-, Strom- und Wärmeangebotes verbessert werden. Z.B. durch eigene Biogaserzeugung, Betrieb der Heiz- und Heizkraftwerke mit Biogas, weitere eigene Windkraftwerke usw.	A	A1.3	10

444	O	A1.1 Im Energieleitplan muss Klarheit darüber herrschen, dass zukünftige Energiequellen damit vereinbar sind, dass ganz Karlsruhe bis 2030 klimaneutral wird und sein anteiliges CO2-Budget für eine maximale 1,5°C-Erwärmung einhält. Hierfür müssen schnell klare Vorgaben entwickelt werden, die sicherstellen, dass zukünftig nur noch erneuerbare Energieträger verwendet werden dürfen bzw. solche die bis 2030 klimaneutral substituiert oder betrieben werden können.	A	A1.3	14
445	O	A1.3 Die Nachhaltigkeitsorientierte Produktgestaltung der Stadtwerke sollte, neben einer klimaneutralen (Fern-)Wärmeversorgung, einen Schwerpunkt auf Photovoltaik legen (siehe auch A4).	A	A1.3	9
448	O	Kommentar von FFF Karlsruhe zu A1.1: Hintergrund: Es soll laut Konzept ein sogenannter Energieleitplan geschaffen werden. In diesem möchte sich die Stadt einen Überblick über die Potenziale für eine effiziente und nachhaltige Energieversorgung in den verschiedenen Gebieten Karlsruhes verschaffen. Er bildet bei Neuplanungen eine wichtige Grundlage, um beispielsweise zu entscheiden, welcher Energieträger genutzt werden soll. Allerdings wird in dem Konzept nicht erwähnt, nach welchen Kriterien diese Entscheidungen getroffen werden sollen und welchen Stellenwert der Klimaschutz dabei einnimmt. Unser Kommentar: Im Energieleitplan muss Klarheit darüber herrschen, dass die zukünftigen Energiequellen damit vereinbar sind, dass ganz Karlsruhe bis 2030 klimaneutral wird und sein CO2-Budget für 1,5°C Erwärmung einhält. Deshalb müssen klare Vorgaben herrschen, dass zukünftig nur noch erneuerbare Energieträger verwendet werden dürfen bzw. solche die bis 2030 klimaneutral substituiert oder betrieben werden können.	A	A1.3	9
450	O	Kommentar von FFF Karlsruhe zu A1.3: Hintergrund: In A1.3 werden die Ziele der Stadtwerke Karlsruhe für ihre zukünftige nachhaltige Produktgestaltung vorgestellt. Die nachhaltigen Produkte "NaturStrom" (100% Wasserkraft), "NaturGas" (Kompensation der Emissionen) und "NaturGas plus" (Kompensation der Emissionen + 10% Biogas) sollen in den nächsten fünf bis zehn Jahren auf 50% der Bestandskunden gesteigert werden. Unser Kommentar: Die nachhaltigkeitsorientierte Produktgestaltung muss deutlich ambitionierter ausfallen. Nicht nur, dass die Stadtwerke mit "NaturStrom" ein 100% Wasserkraftprodukt verkaufen, obwohl sie nicht genug Strom aus Wasserkraft gewinnen (dies läuft wahrscheinlich über Zertifikatehandel!), sondern auch der Anteil von erneuerbarem Gas von 10% im sog. "NaturGas Plus" Produkt sollte über die nächsten 10 Jahre z.B. mit Hilfe des Karlsruher Bioabfalls und/oder mit Hilfe von Power-to-Gas-Technologien ausgebaut werden. Die Steigerung der Kundenzahl muss ambitionierter ausfallen: bis 2030 sollte Karlsruhe zu 100% mit erneuerbarem Strom (und wo noch nötig mit Gas) versorgt werden. Hier stellt sich die Frage weshalb die Stadtwerke...	A	A1.3	17

458	O	zu 1.3: Innovative Produktgestaltung der Stadtwerke: Innovative Preisgestaltung aller (fossilen) Produkte: "Einsparrabbatt" statt "Mengenrabbatt". Nicht Mehrverbraucher müssen mit Mengenrabbatt beglückt werden, sondern alle Kunden sollten für Minderverbrauch belohnt werden! Eine bei größerem Verbrauch teurer werdende Preisgestaltung setzt einen klaren Anreiz zum Einsparen.	A	A1.3	8
459	O	zu 1.3 innovative Produktgestaltung Stadtwerke: Innovative Preisgestaltung Strom: Anbieten eines Endkumentarifs, welcher sich an den Preisen an der Strombörse orientiert (z.B. stufenweise), d.h. billiger wenn (zu-)viel Strom im Netz, bei Stromengpass teurer. Das setzt den Anreiz, Stromverbrauch (z.B. Waschmaschine) auf Zeiten mit eher Stromüberangebot zu legen, jeder kann so einerseits die eigenen Kosten minimieren und andererseits einen Beitrag zur Netzstabilisierung leisten. Beispiel s. www.awattar.de	A	A1.3	6
460	O	zu A1.3: nachhaltige Produktgestaltung Stadtwerke Umstellung der Standard-Produktpalette auf Erneuerbare "Öko"-Erzeugung. Entweder preisneutral (durch Abschmelzen der Quersubventionierung der Verkehrsbetriebe durch die Gewinne der Stadtwerke) oder transparent angekündigt, mit Opt-Out Option/Sozialtarif.	A	A1.3	7
462	O	A1.3: Es fehlen Anreize zum Stromsparen, das gehört doch unbedingt zu einer nachhaltigen Produktgestaltung dazu. Es scheint bei dieser Maßnahme mehr um Steigerung der Kundenzahlen zu gehen und weniger um Nachhaltigkeit. Das Beispiel St. Gallen könnte einfach nachgeahmt werden, die nicht vergleichbare Größe spielt dabei doch gar keine Rolle.	A	A1.3	11
467	O	A3.2: Wenn hier die Umstellung auf Ökostrom standardmäßig vollzogen werden kann, warum nicht auch gleich bei Maßnahme A1.3 (s. dort)?	A	A1.3	1
468	O	Wir brauchen möglichst vielfältige Erzeugungsformen der Erneuerbaren Energien (EE) in Kombination mit einer cleveren Nutzung dieser, sowie ausreichend Speichermöglichkeiten. Bei diesem Thema muss stets sachlich argumentiert werden - nicht ideologisch. Es müssen konsequent die besten Lösungen weiterverfolgt werden! Wir müssen an einem Strang ziehen, statt gegenseitig alle möglichen EEG-Projekte zu verhindern! Der Plan die Photovoltaik weiter auszubauen ist grundsätzlich gut, aber auch eine konfliktarme EEG-Quelle. Da gegen kann niemand was sagen und ist daher für die Politik die erste Wahl. Ein Blick auf die Internetseite www.smard.de offenbart jedoch, dass vor uns noch eine sehr große Aufgabe bei der Umstellung auf 100% Ökostrom ansteht. Wind und Sonne alleine können unser Land nicht versorgen, weil es Flauten, Nächte und dunkle Jahreszeiten gibt. Das muss einfach mal gesagt werden! Bisher fehlt aber bei vielen Menschen ein Bewusstsein für Erneuerbaren Energien (EE) und die gigantische Herausforderung im Bereich der Versorgungssicherheit und Netzstabilität. Die Aussage der Stadt Karlsruhe, dass die Wasserkraft derzeit eine untergeordnete Rolle spielt ist richtig. Man könnte es aber ändern! Nachdem 1977 das Rheinkraftwerk Iffezheim fertig gestellt wurde, sollte eigentlich das Rheinkraftwerk bei Au/ Neuburg gebaut werden. Mit den Planungen des Wasserkraftwerkes wurde damals begonnen, jedoch aufgrund von (wie ich finde) fragwürdiger	A	A1.3	0

558	O	zu A 1.1 Energieleitplan Der Energieleitplan stellt ein übergeordnetes Planungsdokument dar. Deshalb sollten hier klare, mit Zahlen und Jahresangaben hinterlegte Ziele genannt werden. Beispiele: A) Reduktion der CO₂-Emissionen bis 2025 um 25%, bis 2030 um 50% im Vergleich zu 2010 oder B) Photovoltaik-anteil an der Stromerzeugung bis 2025 mind. 30%, bis 2030 mind. 60%, bis 2035 mind. 75% usw. oder C) Installation von Tiefengeothermieranlagen bis 2030 mind. 10 MW, bis 2035 mind. 20 MW, bis 2040 mind. 40 MW usw. Das sind nur einige Beispiele für Zielvorgaben im Energieleitplan. Ganz wichtig dabei ist auch ein jährliches Berichtswesen, um die Zielerreichung nachzuweisen und Kommunikation an die Bürger und Bürgerinnen der Stadt Karlsruhe, was die Wichtigkeit unterstreicht.	A	A1.3	5
562	O	A1.1: Im Energieleitplan muss Klarheit darüber herrschen, dass die zukünftigen Energiequellen damit vereinbar sind, dass ganz Karlsruhe bis 2030 klimaneutral wird und sein CO₂-Budget für 1,5°C Erwärmung einhält. Deshalb müssen klare Vorgaben herrschen, dass zukünftig nur noch erneuerbare Energieträger verwendet werden dürfen bzw. solche die bis 2030 klimaneutral substituiert oder betrieben werden können.	A	A1.3	16
564	O	A1.3: Die nachhaltigkeitsorientierte Produktgestaltung muss deutlich ambitionierter ausfallen. Nicht nur, dass die Stadtwerke mit "NaturStrom" ein 100% Wasserkraft Produkt verkaufen, obwohl sie nicht genug Strom aus Wasserkraft gewinnen (dies läuft wahrscheinlich über Zertifikatehandel!), sondern auch der Anteil von erneuerbarem Gas von 10% im sog. "NaturGas Plus" Produkt sollte über die nächsten 10 Jahre z.B. mit Hilfe des Karlsruher Bioabfalls und/oder mit Hilfe von Power-to-Gas-Technologien ausgebaut werden. Die Steigerung der Kundenzahl muss ambitionierter ausfallen: bis 2030 sollte Karlsruhe zu 100% mit erneuerbarem Strom (und wo noch nötig mit Gas) versorgt werden. Hier stellt sich die Frage weshalb die Stadtwerke nicht auf ein Opt-Out-Modell, wie es die Stadt Sankt-Gallen verwendet, setzen wollen. Bei diesem ist Ökostrom das Standardangebot, für eine Verwendung von Graustrom muss sich bewusst entschieden werden.	A	A1.3	16
599	O	m Energieleitplan muss Klarheit darüber herrschen, dass die zukünftigen Energiequellen damit vereinbar sind, dass ganz Karlsruhe bis 2030 klimaneutral wird und sein CO₂-Budget für 1,5°C Erwärmung einhält. Deshalb müssen klare Vorgaben herrschen, dass zukünftig nur noch erneuerbare Energieträger verwendet werden dürfen bzw. solche die bis 2030 klimaneutral substituiert oder betrieben werden können.	A	A1.3	14
602	O	zu A1.3 (nachhaltigkeitsorientierte Produktgestaltung der Stadtwerke) Das von der Stadt angeführte Positivbeispiel von St. Gallen sollte ernst genommen werden. Durch einen kompletten Umstieg des Standards auf Ökostrom (mit einem optionalen Rückwechsel auf Graustrom) sind viel mehr CO₂-Einsparungen möglich. Das Argument, "St. Gallen sei von der Größe her nur schwer mit Karlsruhe vergleichbar" ist mir unverständlich, da einer größeren Stadt wie Karlsruhe solch eine Maßnahme prinzipiell nicht schwerer fallen sollte (es ist eher das Gegenteil der Fall).	A	A1.3	9

611	O	Zu A.1.3 Die nachhaltigkeitsorientierte Produktgestaltung muss deutlich ambitionierter ausfallen. Nicht nur, dass die Stadtwerke mit "NaturStrom" ein 100% WasserkraftProdukt verkaufen, obwohl sie nicht genug Strom aus Wasserkraft gewinnen (diesläuft wahrscheinlich über Zertifikatehandel!), sondern auch der Anteil vonerneuerbarem Gas von 10% im sog. "NaturGas Plus" Produkt sollte über dienächsten 10 Jahre z.B. mit Hilfe des Karlsruher Bioabfalls und/oder mit Hilfe vonPower-to-Gas-Technologien ausgebaut werden. Die Steigerung der Kundenzahlmuss ambitionierter ausfallen: bis 2030 sollte Karlsruhe zu 100% miterneuerbarem Strom (und wo noch nötig mit Gas) versorgt werden. Hier stellt sichdie Frage weshalb die Stadtwerke nicht auf ein Opt-Out-Modell, wie es die StadtSankt-Gallen verwendet, setzen wollen. Bei diesem ist Ökostrom dasStandardangebot, für eine Verwendung von Graustrom muss sich bewusstentschieden werden	A	A1.3	12
707	O	Ein wenig fragwürdig ist für mich die Ausweitung der städtischen "Eiszeit" am Schlossplatz. Eine solche energie-intensive Veranstaltung gehört für mich auf den Prüfstand. So etwas kann man auch nicht "kompensieren".	A	A1.3	10
740	O	Bei Tarifwahlformular den Effekt der Ökostromwahl darstellen, z. B. CO2-Einsparung entspricht der Pflanzung von x Bäumen. So wird dem negativen Preisunterschied ein positives Argument gegenübergestellt.	A	A1.3	
763	O	Zu A1.3: Warum betreiben die Stadtwerke keine Anlagen zur oberflächennahen Geothermie? Warum plant Karlsruhe keine kalten Nahwärmenetze? Warum bieten die Stadtwerke keine kostengünstige Kälteversorgung mit Grundwasser an?	A	A1.3	
765	O	Zu A.1.1: Im Energieleitplan muss Klarheit darüber herrschen, dass die zukünftigen Energiequellen damit vereinbar sind, dass ganz Karlsruhe bis 2030 klimaneutral wird und sein CO2-Budget für 1,5°C Erwärmung einhält. Deshalb müssen klare Vorgaben herrschen, dass zukünftig nur noch erneuerbare Energieträger verwendet werden dürfen bzw. solche die bis 2030 klimaneutral substituiert oder betrieben werden können.	A	A1.3	
767	O	Zu A1.3.: Die nachhaltigkeitsorientierte Produktgestaltung muss deutlich ambitionierter ausfallen. Nicht nur, dass die Stadtwerke mit "NaturStrom" ein 100% Wasserkraft Produkt verkaufen, obwohl sie nicht genug Strom aus Wasserkraft gewinnen (dies läuft wahrscheinlich über Zertifikatehandel!), sondern auch der Anteil von erneuerbarem Gas von 10% im sog. "NaturGas Plus" Produkt sollte über die nächsten 10 Jahre z.B. mit Hilfe des Karlsruher Bioabfalls und/oder mit Hilfe von Power-to-Gas-Technologien ausgebaut werden.	A	A1.3	17
782	O	A1.3 Karlsruhe sollte sich an St. Gallen ein Beispiel nehmen. Die Größe der Stadt ist kein relevanter Hinderungsgrund.	A	A1.3	0
806	O	1.3) Neben dem Ausbau der Erneuerbaren Energien wird nun auch eine Strategie zum Speichern und gezielten Verbrauch von Leistungsspitzen immer wichtiger. Die Stadtwerke sollten sich intensiv mit der Sektorenkopplung von Strom und Gas beschäftigen. So kann das NaturGas auch mit PowertoGas Technologien bereitgestellt werden.	A	A1.3	0

816	O	A1.3 Nachhaltigkeitsorientierte Produktgestaltung der Stadtwerke Neue Koordinierungsaufgaben, Serviceleistungen und Angebotsmodelle für Hauseigentümer*innen zur Entwicklung von klimaneutralen Quartieren wie Beratung und Angebot von Erneuerbaren Energie - Anlagen und Verbundlösungen	A	A1.3	0
831	O	A 1.3: Nachhaltigkeitsorientierte Produktgestaltung der Stadtwerke •Erweitern über Strom und Gas hinaus auf Fernwärme: oSchaffung eines grünen Fernwärmeparitäts, welcher über die Nutzung von Industrieabwärme und solarthermischen Überschussmengen direkt dazu beiträgt, dass CO2-freie Fernwärmeerzeuger in Karlsruhe angeschlossen werden oPreisgestaltung der Fernwärme gekoppelt mit Marketingkonzept: Fernwärme muss günstiger als als "Gas + Brennkessel" sein •Regionalen Charakter der Produkte stärken (z.B. über Investition in lokale PV-Anlagen oder großflächen-Solarthermie für die Fernwärme mit Möglichkeit der Bürgerbeteiligung) •Echte Anreize zur Verbrauchsreduktion schaffen oIn den letzten Jahren wurde verbrauchsabhängiger Kostenanteil mehrfach erhöht, was einer Verbrauchsreduktion eher entgegen wirkt. Es sollte zumindest alternativ auch Tarife mit geringem verbrauchsun-abhängigen Kostenanteil geben. oFörderprogramme zur Anschaffung verbrauchsarmer Endgeräte für alle Energieträger weiter ausbauen.	A	A1.3	0
837	O	Nachhaltigkeitsorientierte Produktgestaltung der Stadtwerke • Erweitern über Strom und Gas hinaus auf Fernwärme: o Schaffung eines grünen Fernwärmeparitäts, welcher über die Nutzung von Industrieabwärme und solarthermischen Überschussmengen direkt dazu beiträgt, dass CO2-freie Fernwärmeerzeuger in Karlsruhe angeschlossen werden o Preisgestaltung der Fernwärme gekoppelt mit Marketingkonzept: Fernwärme muss günstiger als als "Gas + Brennkessel" sein • Regionalen Charakter der Produkte stärken (z.B. über Investition in lokale PV-Anlagen oder großflächen-Solarthermie für die Fernwärme mit Möglichkeit der Bürgerbeteiligung) • Echte Anreize zur Verbrauchsreduktion schaffen o In den letzten Jahren wurde verbrauchsabhängiger Kostenanteil mehrfach erhöht, was einer Verbrauchsreduktion eher entgegen wirkt. Es sollte zumindest alternativ auch Tarife mit geringem verbrauchsun-abhängigen Kostenanteil geben. o Förderprogramme zur Anschaffung verbrauchsarmer Endgeräte für alle Energieträger weiter ausbauen.	A	A1.3	
849	O	Öko-Strom fördern. Ziel: Alle Haushalte, bei denen die Nutzung möglich ist mit klimafreundlichem Strom ausstatten	A	A1.3	0

	O	Rolle der Stadtwerke Die Stadt sollte als Eigentümerin die Stadtwerke auffordern, ein Geschäftsmodell zu entwickeln, welches ausschließlich auf erneuerbare Energien setzt, mit dem Ziel möglichst viele Kunden zu gewinnen (was sowohl aus ökologischer als auch aus ökonomischer Sicht wünschenswert erscheint). Dieses sollte sowohl die Strom- als auch die Wärmeerzeugung sowie den Ausbau der Lade-Infrastruktur umfassen. Hierzu sind je Quartier geeignete Konzepte mit verbindlichen Zeitplänen zu entwickeln. Die Stadt stellt den Stadtwerken dabei die öffentlichen Plätze und Straßen zur Installation von oberflächennaher Geothermie d.h. Wärmekollektoren bzw. Erdsonden zur Verfügung. Für die Bürgerinnen und Bürger werden Anreize geschaffen, den Stadtwerken geeignete Dächer zur Installation von Photovoltaik/Solarthermie, sowie die Batterien ihrer E-Fahrzeuge zur Speicherung von elektrischer Energie zur Verfügung zu stellen. Die Stadtwerke bauen und betreiben im eigenen Namen und auf eigene Rechnung oder wahlweise im Namen und auf Rechnung von Bürger-Genossenschaften ein flächendeckendes Nah-/Fernwärmenetz mit einfachen oder doppelstufigen Groß-Wärmepumpen und großflächige Photovoltaik-Anlagen zur Stromerzeugung (Solar-Grids), sowie eine Ladeinfrastruktur. Bei Bedarf sind zusätzliche geeignete Energiespeicher vorzusehen. Der Gemeinderat sollte den Stadtwerken folgende Vorgaben machen:	A	A1.3	
8	K	Defossilisierung Fernwärme bedeutet RDK abschalten + MIRO-Wärme ersetzen	A	A2.1	
9	K	Kohlekraftwerk abschalten	A	A2.1	
10	K	Keine Fernwärme aus Müllverbrennung, Plastik etc.	A	A2.1	
443	O	zu A 2.1 Ausbau Fernwärmenetz Fernwärme aus industrieller Abwärme ist sicherlich CO₂-arm, aber Fernwärme aus Kraft-Wärme-Kopplung von Kohlekraftwerken, die nur rentabel arbeiten, wenn die Fernwärme ausgekoppelt wird, bezeichne ich nicht als CO₂-arm. Ebenso wenig sind die Heiz- und Heizkraftwerke, die mit Heizöl und / oder Erdgas befeuert werden, als CO₂-arm zu bezeichnen. Hier sollte meiner Meinung nach der Fokus auf eine Umstellung dieser ganzen Kraftwerke auf fossilfreie Kraftstoffe gelegt werden.	A	A2.1	
463	O	A2.1: Fernwärme, die vom RDK geliefert wird, würde ich nicht als CO₂-arm bezeichnen. Eine andere Reihenfolge wäre sinnvoll: Erst klären, durch welche regenerative Energie Fernwärme gewonnen werden kann (Geothermie?) und dann das Netz daran angepasst ausbauen. Der jetzige massive Ausbau des Fernwärmenetzes droht die bestehende Abhängigkeit von fossilen Quellen eher zu verstärken. Das Netz, die Leitungsgröße, Dämmung usw. ist schließlich genau darauf ausgerichtet. Anstatt lange Überleitungen zu bauen wäre eine Verdichtung des bestehenden Netzes besser. Risiko, dass die stark ausgebaute Fernwärme dezentrale Lösungen (Nahwärmenetz, BHKW,...) und wichtigen Zubau von Solaranlagen verhindern oder bremsen kann.	A	A2.1	
581	O	A2.1 „weiterer FW-Ausbau“ Aufgrund der unvermeidbaren Leitungswärmeverluste bei einem mit über 100°C betriebenen Fernwärmenetz, sollten keine weiteren "Überlandleitungen" wie die nach Rheinstetten gebaut werden, sondern nur noch solche mit einer hohen Abnehmerdichte bzw. die Abnehmerdichte an bestehenden Leitungen erhöht werden. Für abgelegene Ortsteile eignen sich stattdessen Niedertemperatur-Nahwärmenetze.	A	A2.1	

582	O	A2.1 „weiterer FW-Ausbau“: bessere Leitungsisolierung Neue oder Sanierungsteilstücke von Leitungen müssen zukünftig deutlich besser isoliert werden, und zwar mit einem "Best-Practice"-Ansatz. Leitungswärmeverluste von 12% (Angaben Stadtwerke) sind inakzeptabel, Wärme ist- auch als Prozessabwärme- kein Abfall sondern Energie die es effizient zu nutzen gilt. Im Moment wird 34% der Karlsruher Fernwärme sogar vom Kohlekraftwerk RDK mit Extra-Brennstoffeinsatz (Angaben: Stadtwerke) erzeugt. Einmal verlegte Rohre haben eine jahrzehntelange Lebensdauer, so dass eine nachträgliche Verbesserung der Leitungsisolierung sehr aufwendig wäre. Stattdessen muss klar sein, dass sämtliche neu zu verlegende Leitungen immer entsprechend der aktuellsten technischen Möglichkeiten gedämmt werden.	A	A2.1	
730	O	Vernetzung von Nah- mit Fernwärme	A	A2.1	
735	O	Wo kommt die Fernwärme her, wenn die MIRO die Produktion zurückfährt?	A	A2.1	
739	O	Fernwärme ist nicht CO2-frei!	A	A2.1	
741	O	Fernwärme und PV parallel zulassen	A	A2.1	
768	O	Zu A2.1.: Leider handelt dieses Kapitel fast ausschließlich von Fernwärme und nicht von Tiefengeothermie - die Tiefengeothermie wird nur erwähnt um zu erklären, warum die Stadtwerke vor 2030 keine Wärme aus dieser Quelle in ihr Netz einspeisen wollen. Ich halte diesen Ansatz grundsätzlich für falsch: Ein weiterer Ausbau und eine Verdichtung des Fernwärmenetzes (A2.1) ist hauptsächlich dann erstrebenswert, wenn es Karlsruhe in den kommenden 10 Jahren auch gelingt die Fernwärme zu defossilisieren Insbesondere in Anbetracht der in A2.4 sogar erwähnten kritischen Wirtschaftlichkeit von rein Strom produzierenden Geothermie-Anlagen, sollte die Stadt alles daran setzen diese Zukunftstechnologie (vor allem für die Wärmeerzeugung) im Stadtgebiet im großen Maßstab voranzutreiben, um dann längerfristig auch von der fossilen MiRO-Abwärme unabhängig zu werden.	A	A2.1	
783	O	A2.1 Die Nutzung von Abwärme ist generell eine positive Maßnahme. Allerdings sind die aktuellen Großwärmeequellen nicht gesichert. RDK7 soll laut Kohleabschaltplan zum Ende 2022 abgeschaltet werden. RDK8 soll zwar erst nach 2026 abgeschaltet werden. Da aber Datteln 4 ans Netz gehen und die Baunkohlekraftwerke aus politischen Gründen länger laufen sollen, ist es sehr naheliegend, dass es kaum länger als 2030 laufen wird. Miro: Sie ist darauf ausgerichtet in sehr großen Anlagen fossile Rohstoffe zu Treibstoffen und Heizöl umzuwandeln. Wenn einzelne Fraktionen immer weniger nachgefragt werden, wird die Herstellung der anderen Produkte immer teurer. Hierdurch ist absehbar, dass die Rentabilität die Existenz der Anlagen schon deutlich früher als es aus reinen Kapazitätsgründen Probleme bereiten wird. Aus diesen Gründen ist es schon aus wirtschaftlichen Gründen notwendig, die Fernwärme nicht auf einen langfristigen Betrieb der Miro auszurichten. Wichtig ist dass diese drei Wärmequellen schnell durch regenerative Energiequellen abgelöst werden. Nur mit dieser Perspektive sollte die Fernwärme weiter ausgebaut werden.	A	A2.1	0

810	O	A2.1 und A2.4 Ein Ausbau der Fernwärme ist zu begrüßen. Allerdings wird eine Fernwärmeversorgung über Tiefengeothermie bis 2030 ausgeschlossen, da nach Plan auch 2030 noch hinreichend fossile Energien genutzt werden, die Abwärme produzieren. Das Ziel muss nicht sein, die fossilen Energieträger bis 2030 und darüber hinaus zu erhalten. Stattdessen sollte die Defossilisierung der Energieversorgung stärker voran getrieben und Fernwärme stattdessen über Tiefengeothermie bezogen werden. Die Lage Karlsruhes in einem Tiefengeothermischen Gunstraum ist ein Standortvorteil der genutzt werden sollte!	A	A2.1	0
817	O	A2.1 Weitere Ausbau und Verdichtung des Fernwärmenetzes Darstellung der möglichen Transformation des Kohlekraftwerks und der möglichen defossilen Nutzung des Fernwärmenetzes Wie kann man sich die Defossilisierung der Fernwärme vorstellen? Ein weiterer Ausbau der Fernwärme kann nur forciert werden, wenn ein mögliches Modell der Defossilisierung der Fernwärme klar ist –Mögliche Modelle zur Transformation des Kohlekraftwerks sollten im Klimaschutzkonzept skizziert werden	A	A2.1	0
827	O	Zu A2: Fernwärme aus dem RDK: In diesem Klimaschutzkonzept wird angenommen, dass die CO₂-Emissionen des RDK nicht auf die Stadt umgerechnet werden können, da diese im Graustrom aufgehen. Diese Argumentation kann jedoch nur aufrecht erhalten werden, solange das RDK nicht ausschließlich durch Handeln der Stadt wirtschaftlich bleibt und somit vor seiner Stilllegung geschützt wird. Die Stadtwerke sollten dringend prüfen, wie hoch der Anteil der gezahlten Gebühren für die Fernwärmeabnahme des RDK am Clean-Dark-Spread des RDK ist (Clean-Dark-Spread beinhaltet die Einnahmen an der Strombörse abzüglich dem Preis für die Steinkohle und die CO₂-Emissionszertifikate). Nach einer groben Abschätzung der Betriebswirtschaftlichen Parametern entsprechend dem Nachhaltigkeitsbericht der Stadtwerke und dem Geschäftsbericht der EnBW, dürften die Fernwärmeabgaben einen Anteil von rund 25% des Clean-Dark-Spread des RDK ausmachen. In der aktuell wirtschaftlich angespannten Lage für Kohlekraftwerke sicher genau diese 25% die Wirtschaftlichkeit des RDK. Ohne Fernwärmeabnahme würde das RDK wesentlich früher geschlossen werden (bzw. in die Netzereserve kommen) und die deutschen Gesamt-CO₂-Emissionen würden entsprechend sinken.	A	A2.1	0
832	O	A2.1 - Weiterer Ausbau und Verdichtung des Fernwärmenetzes •Kohle-KWK ist Stand der Technik und sollte nicht als besonders umweltfreundlich dargestellt werden. Kohle-KWK hat in etwa ähnliche CO₂-Emissionen wie ein Gas-Brennwertkessel •Der große Vorteil von Fernwärme ist, dass sie langfristig erlaubt das Stadtgebiet mit Wärme auf Basis von Erneuerbaren Energien und Abwärme zu niedrigen Kosten zu versorgen •Es ist positiv einzuschätzen, dass die Maßnahme konkrete Ausbauziele enthält. Zusätzlich sollte eine regelmäßige Überprüfung der Ausbauziele und des möglichen Anschlusses weiterer Gebiete eingeplant werden •Wie wird die Abwägung zwischen Gas- und Wärmeinfrastruktur gehandhabt? Hier sollte eine klare Priorität für die Wärmeinfrastruktur gesetzt werden, da sie langfristig eine Versorgung mit Erneuerbaren Energien zu deutlich niedrigeren Kosten und höherer Systemeffizienz ermöglicht.	A	A2.1	0

838	O	Zu "A2 Fernwärme und Tiefengeothermie": Weiterer Ausbau und Verdichtung des Fernwärmenetzes •Kohle-KWK ist Stand der Technik und sollte nicht als besonders umweltfreundlich dargestellt werden. Kohle-KWK hat in etwa ähnliche CO2-Emissionen wie ein Gas-Brennwertkessel •Der große Vorteil von Fernwärme ist, dass sie langfristig erlaubt das Stadtgebiet mit Wärme auf Basis von Erneuerbaren Energien und Abwärme zu niedrigen Kosten zu versorgen •Es ist positiv einzuschätzen, dass die Maßnahme konkrete Ausbauziele enthält. Zusätzlich sollte eine regelmäßige Überprüfung der Ausbauziele und des möglichen Anschlusses weiterer Gebiete eingeplant werden •Wie wird die Abwägung zwischen Gas- und Wärmeinfrastruktur gehandhabt? Hier sollte eine klare Priorität für die Wärmeinfrastruktur gesetzt werden, da sie langfristig eine Versorgung mit Erneuerbaren Energien zu deutlich niedrigeren Kosten und höherer Systemeffizienz ermöglicht. Großwärmepumpe zur Optimierung des Fernwärmenetzes •Wärmepumpen werden in Zukunft eine zentrale Rolle in der Fernwärmeversorgung spielen. Entsprechend ist ein früher Einstieg und "Lernen" sehr wichtig, besonders in Anwendungen, in denen Wärmepumpen bereits heute wirtschaftlich betrieben werden können. Darüber hinaus wird empfohlen: - oEinen groben Zeitplan für die Investition/Projektentwicklung aufnehmen	A	A2.1	0
584	O	Wir begrüßen die Idee von Nahkältenetzen (A2.2), wo diese notwendig sind, weisen aber gleichzeitig darauf hin, dass solche Netze unbedingt von Beginn an mit erneuerbaren Energien betrieben werden müssen, um sich später eine möglicherweise kosten- und zeitintensive Umstellung zu ersparen und zusätzliche Emissionen zu vermeiden.	A	A2.2	12
784	O	A2.3 Es ist sinnvoll, aus vorhandener Wärme im Sommer auch Kälte zu erzeugen. Allerdings sollte vorher oder mit großer Sicherheit in naher Zukunft die Energieerzeugung defossilisiert sein. Wenn das nicht passiert, macht man sich zu sehr von den auslaufenden fossilen Energieträgern abhängig.	A	A2.2	
464	O	A2.3 Großwärmepumpe sollte besser gleich auch für andere Standorte als bei MIRO geplant werden. Langfristig muss fossile Industrie ersetzt werden. Dann vielleicht gleich an eine flexible oder mobile Großwärmepumpe denken. Der Bau eines oder mehrerer Wärmespeicher z.B. beim Heizkraftwerk wäre auch eine Optimierungsmaßnahme.	A	A2.3	2
556	O	zu A 2.3 Groß-Wärmepumpe bei Raffinerie Groß-WP, um die Wärme aus dem Rücklauf zu nutzen, können auch an anderen Standorten wie z.B. bei den Heiz- und Heizkraftwerken sowie bei Schwimmbädern aufgestellt werden und die Wärme entweder direkt ins Fernwärmenetz oder in Groß-Wärmespeicher an den Standorten gespeist werden.	A	A2.3	4
580	O	zu A2.3 Großwärmepumpe als Energielieferant für die Fernwärme: ja unbedingt (Abwasser/Klärwerk/Rhein?), aber nicht basierend auf fossilem System / Miro. Wenn das erklärte Ziel der Klimaneutralität erreicht werden soll, wird sich auch die gesamte Industrie umstellen müssen, unter anderem auch die Erdölindustrie. Keiner kann heute vorhersagen wie schnell oder langsam sich das Geschäftsfeld der Miro ändern wird. Um Fehlinvestitionen zu vermeiden, dürfen nicht jetzt noch Investitionen in Anlagen auf CO2-basierten Prozessen fließen.	A	A2.3	13

785	O	A2.3 Die Großwärmepumpe sollte nicht in Angriff genommen werden. Laut Datenblatt der Stadt sind ähnliche Fallbeispiele nicht bekannt. Eine Investition zur eventuellen Verbesserung eines bisher noch fossilen Systems mit einem Projekt, mit Pilotcharacter ist m.E. ein zu großes Risiko, dass das viele investierte Geld am Ende keinen positiven Effekt zur Verringerung der klimaschädlichen Emissionen hat. Das Geld sollte besser in andere Maßnahmen investiert werden, die einen sichereren Beitrag liefern.	A	A2.3	0
826	O	Zu A2.3 Großwärmepumpe bei der Miro: wenn schon geplant wird, die Abhängigkeit der Karlsruher Fernwärme von weiteren Fossilen Erzeugungsarten (in diesem Fall die Miro) langfristig zu erhöhen und nicht wie gewünscht zu reduzieren, dann sollte wenigstens eine nachfolge Konzept für die Wärmepumpe erarbeitet werden um diese auch nach der Stilllegung der Miro weiter betreiben zu können. Außerdem sollte geprüft werden, inwieweit ein zusätzlicher Wärmespeicher beim HKW West die Abhängigkeit des RDK, durch eine maximierte Abwärmenutzung der Miro, reduzieren kann.	A	A2.3	0
11	K	Geothermiefpotential am Standort RDK prüfen; Infrastruktur vorhanden	A	A2.4	6
465	O	A2.4 Wenn hier schon von einem Wärmeüberangebot die Rede ist, bleibt unverständlich, warum dann nicht gleich schon ab 2025 versucht werden sollte, fossile Quellen durch Tiefengeothermie zu ersetzen, wenigstens teilweise.	A	A2.4	6
557	O	zu A 2.4 Tiefengeothermie (TG) Ich meine, der in der Maßnahme beschriebene Ansatz ist viel zu zögerlich, auch wenn (angeblich) derzeit ein Wärmeüberangebot besteht. Es sollte so schnell wie möglich ein Musterprojekt im Stadtgebiet aufgebaut werden, um a) die technische Realisierbarkeit zu zeigen und b) die in der Bevölkerung vorhandenen Ängste (wobei häufig oberflächennahe Geothermie und Tiefengeothermie vermischt werden) abzubauen. Wenn das Musterprojekt z.B. bis 2030 ohne Probleme ins Fernwärmenetz einspeist, können zügig weitere TG-Anlagen installiert werden und die Kohlekraftwerke entsprechend schneller heruntergefahren bzw. abgeschaltet werden. Das spart viele, viele Tonnen CO2 pro Jahr.	A	A2.4	7

583	O	Leider handelt dieses Kapitel fast ausschließlich von Fernwärme und nicht von Tiefengeothermie - die Tiefengeothermie wird nur erwähnt um zu erklären, warum die Stadtwerke vor 2030 keine Wärme aus dieser Quelle in ihr Netz einspeisen wollen. Wir halten diesen Ansatz grundsätzlich für falsch: Ein weiterer Ausbau und eine Verdichtung des Fernwärmenetzes (A2.1) ist hauptsächlich dann erstrebenswert, wenn es Karlsruhe in den kommenden 10 Jahren auch gelingt die Fernwärme zu defossilisieren. In einem ersten Schritt muss die Fernwärme vom Rhein-Dampf-Kraftwerk (RDK) und den fossil betriebenen Heizkraftwerken (2018: RDK 263.532MWh und Heizkraftwerke 85.095MWh [1]) unabhängig werden. Die Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) aus dem RDK spart meist dann CO2-Emissionen ein, wenn man die gekoppelte Wärme- und Strom-Produktion aus Kohle mit der getrennten Wärme- und Stromproduktion aus Gas und Kohle vergleicht (bei gleichem Wärme- und Strom-Output)[2]. Für unser Szenario sollten wir jedoch Kohle-KWK mit zu errichtenden Geothermie-Kraftwerken vergleichen, weshalb hier weiterhin ein großes CO2 Einsparpotential besteht. Insbesondere in Anbetracht der in A2.4 sogar erwähnten kritischen Wirtschaftlichkeit von rein Strom produzierenden Geothermie-Anlagen, sollte die Stadt alles daran setzen diese Zukunftstechnologie (vor allem für die Wärmeerzeugung) im Stadtgebiet im großen Maßstab voranzutreiben, um dann längerfristig auch von der fossilen MiRO-Abwärme unabhängig zu werden.	A	A2.4	17
607	O	Zu A2.4: Die Haltung "Aufgrund des aus heutiger Sicht bis mindestens 2030 weitgehend gesicherten Wärme(über)angebots, schließen die Stadtwerke derzeit allerdings eigene investive TG-Aktivitäten aus." (Auszug aus der Maßnahmenbeschreibung A2.4) sehe ich kritisch. In 2030 bereits einige Geothermieranlagen in Betrieb zu haben halte ich für ein besseres und überlegteres Vorgehen, als auf die Abwärme aus dem RDK (in 2030 noch wirtschaftlich oder gesellschaftlich akzeptiert?), der Miro (Abnahmemengen fossiler Brennstoffe in 2030?) oder den Stadtwerke-eigenen Erdgaskraftwerken in 2030 zu setzen. Der Ausbau der Geothermie erfolgt(e) z.B. in München über viele Jahre.	A	A2.4	11
612	O	Zu A2.1 Leider handelt dieses Kapitel fast ausschließlich von Fernwärme und nicht vonTiefengeothermie - die Tiefengeothermie wird nur erwähnt um zu erklären,warum die Stadtwerke vor 2030 keine Wärme aus dieser Quelle in ihr Netzeinspeisen wollen.Wir halten diesen Ansatz grundsätzlich für falsch: Ein weiterer Ausbau und eineVerdichtung des Fernwärmenetzes (A2.1) ist hauptsächlich dann erstrebenswert,wenn es Karlsruhe in den kommenden 10 Jahren auch gelingt die Fernwärme zudefossilisieren. Insbesondere in Anbetracht der in A2.4 sogar erwähnten kritischenWirtschaftlichkeit von rein Strom produzierenden Geothermie-Anlagen, sollte dieStadt alles daran setzen diese Zukunftstechnologie (vor allem für dieWärmeerzeugung) im Stadtgebiet im großen Maßstab voranzutreiben, um dannlängerfristig auch von der fossilen MiRO-Abwärme unabhängig zu werden.	A	A2.4	14
736	O	Einbinden der Tiefengeothermie in Fernwärmenetz (Beispiel München)	A	A2.4	
786	O	2.4 Das Potenzial der Tiefengeothermie für die Strom und die Wärmeversorgung sollte auf jeden Fall ermittelt und da wo es nachhaltig möglich ist auch genutzt werden. Als Anfang sollte für die gesamte Region Karlsruhe eine Kartierung des Erdwärmepotenzials bis in 4.000m durchgeführt werden.	A	A2.4	0

822	O	A2.4 Vor dem Ausbau der Tiefengeothermie sollte die Thematik weiter erforscht werden. Negative Konsequenzen / Risiken durch die Entnahme der Wärme sollten ausgeschlossen sein.	A	A2.4	0
48	K	Energie (Strom)-Quartierlösungen --> Community Strom/ > Investition	A	A3.1	
439	O	1.) Betrieb smarter Niedertemperatur-Nahwärmenetze in der Netzperipherie, mit der Möglichkeit flexibel zu heizen, zu kühlen und dezentrale Wärme- und Kältequellen zu nutzen: - Dezentrale Einspeisung von Wärme auf Niedertemperatur-Niveau (25 - 35° C) z.B. aus Abwärme kleiner Gewerbebetriebe (z.B. Bäckereien), großer Bürogebäude, Einzelhandelsgeschäften, thermischer Solaranlagen oder bei Bedarf auch aus dem bestehenden Fernwärmenetz, - beim Endverbraucher kann die Niedertemperatur (25 - 35° C) mit kleinen Standard-Wärmepumpen auf die Bedürfnisse des jeweiligen Verbrauchers angehoben werden (35 - 65° C); der Rücklauf aus der Wärmepumpe wird dabei auf 12 - 15° C abgesenkt und in den Rücklauf des Nahwärmenetzes eingespeist, - dieser kalte Rücklauf steht den Nutzern zu Kühlzwecken zur Verfügung; entweder direkt oder mit Hilfe von Standard-Wärmepumpen, - im Sommerhalbjahr kann zur Kühlung auch spezielle "Kälte" aus oberflächennaher Geothermie oder Kältespeichern in den "Rücklauf" eingespeist werden, - Die Abwärme aus der Kühlung könnte wiederum in den "Vorlauf" mit einem Temperaturniveau von 25 - 35°C eingespeist und zu Heizzwecken zur Verfügung gestellt oder über die oberflächennahe	A	A3.1	5
466	O	A3.1: Städtische Förderung und Kontrolle behalten, das heißt keine Abgabe an Investoren und Private. Wärmeversorgung muss zur kommunalen Daseinsfürsorge zählen.	A	A3.1	6
565	O	A3.1 Eine Beschleunigung bzw. Parallelisierung der Nahwärmeerschließung ist notwendig um bis 2030 die meisten Quartiere an ein Nahwärmesystem mit erneuerbaren Energieträgern anzuschließen. Wieso können hier nicht auf Basis der vielen Erfahrungswerte, die bereits mit Nahwärmenetzen vorliegen, schon weitere Projekte geplant werden? Der erwähnte Anschlusszwang sollte durchgesetzt werden, wo irgend möglich. Autarke Nahwärmenetze mit lokaler Power-to-Gas Erzeugung könnten in Betracht gezogen werden : [Anmerkung der Redaktion: Der angegebene Link kann wegen eines Verstoßes gegen die Kommunikationsregeln – werbliche Inhalte - nicht veröffentlicht werden.]	A	A3.1	8
769	O	Zu 3.1.: Eine Beschleunigung bzw. Parallelisierung des Verfahrens ist notwendig, um bis 2030 die meisten Quartiere an ein Nahwärmesystem mit erneuerbaren Energieträgern anzuschließen. Hier ist mir nicht klar, wieso nicht auf Basis der vielen Erfahrungswerte, die bereits mit Nahwärmenetzen vorliegen, bereits weitere Projekte geplant werden. Der erwähnte Anschlusszwang sollte durchgesetzt werden, wo irgend möglich. Autarke Nahwärmenetze mit lokaler Power-to-Gas Erzeugung könnten in Betracht gezogen werden.	A	A3.1	

777	O	Kommentar zu A3.1 Ein Kollege wohnt in Grünwettersbach. Dort gibt es in einigen Gebieten eine Gasversorgung, an den Ortsrändern eher nicht. Anwohner warten seit Jahren darauf, dass die Stadtwerke dort Gas hinlegen. Nun soll dort ein Nahwärmenetz entstehen. Damit würden die Stadtwerke sich doch nur selbst Konkurrenz machen. Die, die außen wohnen kriegen weder Gas noch Nahwärme und dürfen beim Öl bleiben. Wenn schon Nahwärme, dann bin ich dafür, dass erst mal die Gebiete ohne Gasleitungen damit erschlossen werden. Vorschlag wäre das Gebiet Thomashof.	A	A3.1	0
787	O	A3.1 Diese wichtige Maßnahme sollte deutlich massiver und schneller erfolgen.	A	A3.1	0
811	O	Zu A3.1 Es wird erwähnt, dass in Karlsruhe bereits einige Nahwärmenetze existieren, die von den Stadtwerken erfolgreich betrieben werden. Dennoch will man auf den Abschluss eines weiteren Pilotprojekts plus der nachfolgenden Etablierung eines Betreibermodells warten. Ein solcher Vorgang wird noch Jahre dauern, bevor das Projekt wie geplant als Blaupause verwendet werden kann. In Anbetracht der Tatsache, dass es bereits etablierte Nahwärmenetze in Karlsruhe gibt, die als Blaupause dienen können ist dieser weitere Aufschub nicht zu rechtfertigen. Dies insbesondere vor dem Ziel, als Stadt möglichst schnell CO2-neutral zu werden.	A	A3.1	0
818	O	A3.1 Nahwärmesysteme und dezentrale Wärmespeicher muss strategisch dringend verfolgt werden	A	A3.1	0
732	O	Alternative zur privaten Wärmepumpe ist eine in einer größeren Gemeinschaft (Quartier) oder der Stadtwerke	A	A3.2	
770	O	Zu A 3.2.: Die Förderung in der Nische, die weder Fernwärme noch Nahwärme beziehen kann, ist wichtig. Die Maßnahmen wirken vielseitig und sinnvoll, sofern sie in ausreichendem Umfang umgesetzt werden.	A	A3.2	
788	O	Die Förderung der privaten Wärmepumpen ist eine sehr wichtige Maßnahme und sehr gut, dass die Umsetzung sowohl durch die Stadtwerke als auch die KEK erfolgt. Auf die positive Wirkung der Kombination mit Solarenergie bzw. Dämmmaßnahmen sollte immer hingewiesen werden.	A	A3.2	0
819	O	A3.2 Steigerung der Versorgung mit privater Wärmepumpe Entwicklung von Geothermie oberflächennah in Neubau und Bestandsgebieten als wesentliches und einfach zu nutzendes Potenzial	A	A3.2	0

833	O	Steigerung der Versorgung mit privater Wärmepumpe •Korrektur: In sanierten/gedämmtem Gebäuden können Wärmepumpen auch mit konventionellen Heizkörpern (ohne Flächenheizungen) effizient und wirtschaftlich betrieben werden. Heutige auf dem Markt verfügbare Luft-Wärmepumpen erreichen auch ohne Flächenheizung Jahresarbeitszahlen von 3-4 und können Vorlauftemperaturen von über 50°C bereitstellen. •Es ist zu bezweifeln, ob eine Kombination PV und Solarthermie wirtschaftlicher wäre als eine reine PV-Anlage •Die Stadtwerke können die Attraktivität des Wärmepumpentariffs steigern •Im Neubau kann die Stadt prüfen, ob bei der Vergabe von Grundstücken Wärmepumpen vorausgesetzt werden können. Alle Neubauten sollten besser als EnEV-Minimum gedämmt sein und eine Wärmepumpe nutzen. •Neben der Wirtschaftlichkeit gibt es zentrale Hemmnisse, welche einen breitere Nutzung von Wärmepumpen verhindern. Darunter fallen u.a. fehlende Kenntnisse bei den Heizungsbaufirmen (diese können Wärmepumpen meistens nur gemeinsam mit den Herstellern auslegen und empfehlen im Zweifel Gas) sowie veraltetes "Wissen" über Wärmepumpen (Lautstärke Außeneinheit, Voraussetzung Flächenheizung, etc.). Hier kann die Stadt KA mit Angeboten ansetzen. Besonders im Bereich Altbausanierung und Mehrfamilienhäuser gibt es viel Beratungsbedarf, während im Bereich des Neubaus auch über ordnungsrechtliche/planerische Maßnahmen gesteuert werden kann (z.B. kein Gasnetz in Neubaugebiete, Anforderungen bei der Grundstücksvergabe	A	A3.2	0
839	O	„Gibt es positive Nebeneffekte durch die Maßnahme (z.B. Zu A3 Dezentrale Wärmeversorgung“. Steigerung der Versorgung mit privater Wärmepumpe •Korrektur: In sanierten/gedämmtem Gebäuden können Wärmepumpen auch mit konventionellen Heizkörpern (ohne Flächenheizungen) effizient und wirtschaftlich betrieben werden. Heutige auf dem Markt verfügbare Luft-Wärmepumpen erreichen auch ohne Flächenheizung Jahresarbeitszahlen von 3-4 und können Vorlauftemperaturen von über 50°C bereitstellen. •Es ist zu bezweifeln, ob eine Kombination PV und Solarthermie wirtschaftlicher wäre als eine reine PV-Anlage •Die Stadtwerke können die Attraktivität des Wärmepumpentariffs steigern •Im Neubau kann die Stadt prüfen, ob bei der Vergabe von Grundstücken Wärmepumpen vorausgesetzt werden können. Alle Neubauten sollten besser als EnEV-Minimum gedämmt sein und eine Wärmepumpe nutzen. •Neben der Wirtschaftlichkeit gibt es zentrale Hemmnisse, welche einen breitere Nutzung von Wärmepumpen verhindern. Darunter fallen u.a. fehlende Kenntnisse bei den Heizungsbaufirmen (diese können Wärmepumpen meistens nur gemeinsam mit den Herstellern auslegen und empfehlen im Zweifel Gas) sowie veraltetes "Wissen" über Wärmepumpen (Lautstärke Außeneinheit, Voraussetzung Flächenheizung, etc.). Hier kann die Stadt KA mit Angeboten ansetzen. Besonders im Bereich Altbausanierung und Mehrfamilienhäuser gibt es viel Beratungsbedarf, während im Bereich des Neubaus auch über ordnungsrechtliche/planerische	A	A3.2	0
475	O	2. Bau der schon einmal geplanten Biovergärungsanlage auf der Deponie Ost. Es kann nicht sein, dass einige wenige Menschen eine solche in mehrerer Hinsicht sinnvolle Maßnahme verhindern können und wir unseren Bioabfall durch Deutschland fahren. Es sind die gleichen namentlich bekannten Personen, die teilweise mit absurden Argumenten die Windkraft vor Ort und mit Leserbriefen in der regionalen Presse diese in unserer Region verhindern und durch den Tunnelbauer Herrenknecht dabei lauthalse Unterstützung finden.	A	A3.3	

566	O	A3.3 Auch wenn zu dieser Maßnahme keine Informationen vorliegen ist eine konsequente Ausnutzung der Biomasse-Potenziale sehr zu begrüßen. Insbesondere die Herstellung von Biogas und/oder Biokohle aus den organischen Abfällen sowie vorhandenem Klärschlamm aus dem Raum Karlsruhe würde sich hier anbieten.	A	A3.3	11
569	O	A3.3: Herstellung von Pflanzkohle aus Biomasse, ihre weitere Verarbeitung zu einer Art Terra Preta und Verwendung beim Gartenbauamt sowie Abgabe an Haushalte, Gärtner, usw. wie jetzt schon beim Kompost. Das müsste doch möglich sein! Es gibt geeignete Anlagen für Kommunen, vielleicht könnte auch eine Kooperation mit Landwirten oder Gartenbaubetrieben angestrebt werden. Biokohle/Pflanzkohle ist sehr geeignet CO2 langfristig zu binden, Böden zu verbessern und Pflanzen mit Nährstoffen zu versorgen. Außerdem kann auf diese Weise ein Menge städtischer Grünschnitt sinnvoll entsorgt werden, von dem so oft behauptet wird, man wüsste gar nicht wohin damit...	A	A3.3	3
574	O	zu A3.3 Biomasse auch als Spitzenlastenergieerzeuger für die Karlsruher Fernwärme berücksichtigen!	A	A3.3	10
771	O	Zu A 3.3.: Ich würde eine konsequente Ausnutzung der Biomasse-Potenziale sehr begrüßen. Insbesondere die Herstellung von Biogas und/oder Biokohle aus den organischen Abfällen sowie vorhandenem Klärschlamm aus dem Raum Karlsruhe würde sich hier anbieten.	A	A3.3	
776	O	Neben dem Ausbau von Nahwärmenetzen aus erneuerbaren Energien und Bürgerbeteiligungskonzepten hierfür, wäre es auch sinnvoll wenn Karlsruhe eine eigene Biogasanlage samt Blockheizwerk hat, das aus den Grünabfällen gespeist wird, die bisher nach Mannheim transportiert werden.	A	A3.3	13
789	O	A3.3 Klima- und umweltpolitisch war es eine Fehlentscheidung, die Abfallbiomasse, die in Karlsruhe anfällt, zu exportieren. In dieser Biomasse sind erhebliche Mengen an Energie in chemisch gebundener Form vorhanden. Diese sollte so genutzt werden, dass diese Energie den Karlsruher Bürgern zur Verfügung steht. Aus diesem Grund sollte mit den Planungen einer Biomasseverwertungsanlage, am besten in der Nähe des RDK, begonnen und die Auflösung der Lieferverträge für die Anlieferung des Abfalls in die Wege geleitet werden. Es ist nicht notwendig den Abfall über weite Strecken zu transportieren und damit auch zu mehr Verkehr, Abgasen und Lärm beizutragen.	A	A3.3	0
807	O	zu A1.2, A2, D1 und E1: "Mülltourismus beenden", geplante Biogasanlage umsetzen! Aktuell wird der in Karlsruhe anfallende Biomüll zu großen Teilen (bis zu 2/3) nicht in Karlsruhe verwertet, sondern lastwagenweise von Diesel-betriebenen LKW's in andere Regionen Deutschlands abtransportiert, da die Entsorgungskosten pro Tonne Biomüll zum Zeitpunkt der Stilllegung der ehemaligen Vergärungsanlage 20-30€ billiger waren, als in der als Ersatz geplanten Biogasanlage. Eine Neubewertung nicht nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern auch unter Einbeziehung von Klima- und Umweltschutzgesichtspunkten und CO2-Emissionen ist dringend geboten. Eine lokale Biogasanlage kann wunderbar in das Konzept der CO2-freien Karlsruher Fernwärme mitaufgenommen werden. Die Anlage sollte für die Müllmenge ausgelegt werden, dass auch das Umland miteinbezogen werden kann und die Anfahrtswege zur nächsten Biomüllverwertungsanlage halbiert werden.	A	A3.3	0
575	O	zu A3.4 „Abwasserwärme“ auch als Energielieferant/Vorheizung für FW-Netz berücksichtigen.	A	A3.4	11

790	O	A3.4 Das Wärmepotenzial aus Abwasser sollte sehr schnell genutzt werden.	A	A3.4	0
820	O	A3.4 Wärmenutzung aus Abwasser Aufgrund von Nutzungskonkurrenzen zur Fernwärme wurde bisher auf die Weiterverfolgung verzichtet. - d. h. der Ausbau der Fernwärme steht der Nutzung dieser Wärmequelle im Weg. Das Klimaschutzkonzept ist noch stark von der Fernwärme bestimmt - die Entwicklung von zukunftsweisende Maßnahmen dadurch z. T. verzögert. Wärmenutzung aus Abwasser: Option für neue Quartiere, die nicht an die Fernwärme angeschlossen werden	A	A3.4	0
12	K	Datenbasis Abwärmepotential konkretisieren: - Welche Branche? - Welche konkreten Unternehmen?	A	A3.5	
93	K	Abwärme nutzen > Bei Programmform (?) ist riesiges Potenzial beim Energieverbrauch	A	A3.5	
94	K	Abwärme bei Temp >200°C an ORC-Anlagen im KWK-Betrieb denken, dann die Restwärme in Nah-/Fernwärme einspeisen	A	A3.5	
95	K	Abwärme nutzen spart Geld	A	A3.5	
559	O	A3.5: Zusätzliche Maßnahmen: Ausbau von Wärme- und Eisspeichern für Abwärmennutzung; Verpflichtung zur stärkeren Nutzung industrieller Abwärme	A	A3.5	3
567	O	A 3.5 Es muss berücksichtigt werden, dass Projekte zur Erschließung der industriellen Abwärme nicht zu Mehremissionen bei den Firmen führen. Falls möglich sollten Betriebe mit geringeren CO2-Emissionen bevorzugt werden. Der Plan sollte möglichst eine Nutzung aller erwähnter Abwärmehotspots anstreben und vor allem über das Jahr 2025 hinaus gehen!	A	A3.5	13
576	O	A3.5 „Industrieabwärme“ - auch als Energielieferant/Vorheizung für das Fernwärme-Netz berücksichtigen, - nur solche Industrien mit CO2-freien Prozessen (Nix anderes bedeutet Klimaneutralität!)	A	A3.5	7
791	O	A3.5 Wärme die in der Industrie anfällt und nicht direkt genutzt werden kann, sollte genutzt werden. Allerdings sollte eine Optimierung der Prozesse durch die der Anfall der Abwärme vermieden wird Vorrang haben vor der Abwärmennutzung. Außerdem ist zu beachten, dass manche Prozesse ev. nicht mehr lange durchgeführt werden, wenn die CO2-Preise weiter erhöht werden.	A	A3.5	
804	O	Zu A3.5:* Bitte ab jetzt nur die Abwärme aus CO2-freien Prozessen berücksichtigen und wenn möglich auch mit Wärmepumpe am Rücklauf.	A	A3.5	
453	O	Maßnahme A3.6 Sinnvoll wie beschrieben - vorausgesetzt, dass Bio-Gas genutzt wird. Es sollte beim Ausbau darauf geachtet werden, dass nicht mehr BHKW angeschafft werden als potentiell Bio-Gas im Raum Ka erzeugt wird. Weiterhin sollte überprüft werden, ob der CO2-Ausstoß durch Herstellung und Aufbau der BHKW nicht doch zu einer negativen CO2-Bilanz führt. Ist dies der Fall, sollte lieber konsequent in nicht-fossile Technologien investiert werden.	A	A3.6	2

568	O	A3.6 Der Ausbau eines Contracting Geschäfts könnte hier eine Lösung sein. Mit dem Ausbau muss auch die Planung von Power-to-Gas Anlagen voran gehen, um eine spätere Umstellung auf synthetisches Gas sicherstellen zu können. Alternativ sollten auch autarke Lösungen in Betracht gezogen werden, die lokal Strom, Wärme und synthetisches Gas produzieren. Hierzu gab es bereits mehrere erfolgreiche Pilotprojekte [Anmerkung der Redaktion: Die angegebenen Links können wegen eines Verstoßes gegen die Kommunikationsregeln – werbliche Inhalte - nicht veröffentlicht werden.]	A	A3.6	11
731	O	Kritik an Ausbau BHKW: benötigen fossile Energie und machen CO2 Emissionen	A	A3.6	
772	O	Zu A 3.6.: Auch hier könnte der Ausbau eines Contracting Geschäfts eine Lösung sein. Mit dem Ausbau muss auch die Planung von Power-to-Gas Anlagen voran gehen, um eine spätere Umstellung auf synthetisches Gas sicherstellen zu können. Alternativ sollten auch autarke Lösungen in Betracht gezogen werden, die lokal Strom, Wärme und synthetisches Gas produzieren.	A	A3.6	
792	O	A3.6 Prinzipiell sind BHKWs gute Anlagen um zur effektiven Nutzung des Energiegehaltes eines Energieträgers. Da eine Defossilisierung allerdings auch einen Ausstieg aus der Nutzung von Erdgas bedeutet, sollte diese Maßnahme mit Augenmaß umgesetzt werden. Biogas aus Abfallstoffen ist nicht im Übermaß vorhanden und bis es einen großen Überschuss an Wind- bzw. Solargas (aus Power to X-Prozessen) gibt, wird es wohl noch einige Zeit dauern. Biogas aus Pflanzen ist nur selten nachhaltig, da seine Produktion häufig mit Überdüngung, Pestizideinsatz, großen Flächeninanspruchnahmen, Monokulturen oder sogar negativen Gesamtklimabilanzen einhergeht.	A	A3.6	0
15	K	Beim Ausbau des PV Anteils an der Stromversorgung braucht es mehr Speicher für die Schwankungen	A	A4.1	
55	K	Photovoltaik auch auf Bestandsdächern u. Fassaden (Fensterläden)	A	A4.1	
56	K	mehr Photovoltaik auf Bestandsflächen	A	A4.1	
436	O	Bei der Beratungsoffensive zur Solarenergie und beim Ausbau der objektgebundenen Eigenversorgung ist es wichtig, auch die rechtlichen Fragen zu klären. Nach heutigem Stand ist es gerade im vermieteten Bereich oder bei Eigentümergemeinschaften noch nicht vollumfänglich möglich, gemeinsame Solaranlagen zu betreiben.	A	A4.1	9
446	O	A4 U.a. zum Thema Photovoltaik bietet FridaysForFuture Karlsruhe interessante Kommentare zum Karlsruher Klimaschutzkonzept (https://fffka.de/Kommentierung.pdf). A4.1 Die Beratungsoffensive der Stadt sollte eine maximale Nutzung des vorhandenen Photovoltaik-Potenzials bis 2030 anstreben. Bei der Umsetzung der Beratung und konkreter Angebote/Projekte sollte die Stadt auf die aktive Zusammenarbeit mit BürgerInnen, lokalen Umwelt- und Klimagruppen und lokalen Unternehmen setzen.	A	A4.1	11
454	O	Maßnahme A4.1 Ketzerische Frage: Kann Karlsruhe seine Bürger und Unternehmen nicht dazu verpflichten ihre Dächer den Stadtwerken zum kontinuierlichen Ausbau der Solarenergie und -thermie zur Verfügung zu stellen? In jedem karlsruher Haus eine Solaranlage, inkl. Anschluss ans Netz, zu realisieren, kann schwer werden. Viele Häuser stehen jedoch Wand an Wand. Dort könnten sogar zusammenhängende Systeme entstehen.	A	A4.1	1

585	O	A4.1: Das Ziel der Stadt, ist es bis 2030 auf 10% der geeigneten Dachflächen PV zu installieren - hier wurde im Konzept wohl eine Null vergessen: Wir brauchen 100%! PV ist für Karlsruhe die einzige wirklich relevante erneuerbare Energiequelle (wenn man Geothermie mal kurz außen vor lässt)! Karlsruhe muss versuchen so schnell wie möglich PV auf alle geeigneten Dächer zu bekommen und sollte in die Beratungsoffensive auch lokale Umwelt- und Klimagruppen einbeziehen, die bereits über ein großes Netzwerk verfügen und fundiertes Wissen zu PV besitzen. Beispiele sind FfF, S4F, Fossil Free, Bund, etc. Damit die Beratungsoffensive nachhaltig funktioniert und eine immer weiter steigende Ausbaurate auch weiterhin bewerkstelligt werden kann, müssen deutlich mehr Solarteure vorhanden sein. Dazu sollten Maßnahmen zum Handwerker*innen-Mangel bedacht werden.	A	A4.1	17
586	O	A4.2: Das Pachtmodell könnte auch um ein weiteres ergänzt werden: Man verpachtet sein Dach an die Stadtwerke, die es dann für die Stromerzeugung nutzen.	A	A4.1	12
613	O	Zu Handlungsfeld A: Um erneuerbare Energie sinnvoll nutzen zu können muss sich auch über die Speicherung der Energie Gedanken gemacht werden, sowie über die Förderung der Handwerksberufe die für die Umsetzung nötig sind.	A	A4.1	7
622	O	Auf Mehrgeschossbauten mit mehreren Wohnungseigentümer/innen gibt es eine komplexe Rechtslage für den Bau einer Fotovoltaikanlage auf dem Dach. Hier müsste die Stadt Karlsruhe Unterstützung bei der Beratung geben, oder aber die Stadtwerke müssten Pachtangebote für die Dachflächen machen und dort eine Fotovoltaikanlage installieren.	A	A4.1	13
773	O	A 4.1.: Das Ziel der Stadt, ist es bis 2030 auf 10% der geeigneten Dachflächen PV zu installieren - hier wurde im Konzept wohl eine Null vergessen: Wir brauchen 100%!	A	A4.1	
793	O	A4.1 Die Photovoltaik-Beratungsoffensive sollte auf jeden Fall umgesetzt werden. Wichtig ist, dass sie mit genügend Personal und finanziellen Mitteln ausgestattet wird.	A	A4.1	0
794	O	Es sollte ermittelt werden, was Hinderungsgründe (technisch, bürokratisch, finanziell ...) sind, dass Menschen in Karlsruhe Solarbalkonanlagen nutzen. Diese Hinderungsgründe sollten so schnell wie möglich aus der Welt geschafft werden.	A	A4.1	0
812	O	Zu A4.1 Es wird ein Potential von 800GWh Solarstrom ausgemacht, das Ziel bis 2030 ist jedoch nur, 81GWh dieses Potenzials zu erschließen. Solarstrom hat, abgesehen von Geothermie (s. oben), das größte Potential Karlsruhe erneuerbar mit Strom zu versorgen. Nach der eigenen Fallstudie ist eine Versorgung von bis zu 50% des aktuellen Verbrauchs möglich. Darum gibt es keinen guten Grund vor dem Hintergrund des 1.5°C Ziels nur 5% der Versorgung anzustreben. Zudem sollte Karlsruhe die gezielte Förderung von Handwerksberufen beginnen, um dem vorhergesehenen Problem des Handwerkmangels in der Solarbranche zu begegnen und den Ausbau zu bewerkstelligen.	A	A4.1	0
823	O	Ein Ausbau der Solarenergie sollte nur erfolgen, wenn eine umwelt- und klimafreundliche Entsorgung der Anlagen und all ihrer Bestandteile (ggf. schädliche Substanzen) nach der vorgegebenen Nutzungszeit gewährleistet ist.	A	A4.1	0
24	K	Schwimmende PV-Anlagen in Seen	A	A4.2	
25	K	Photovoltaiksegel auf privaten Grundstücken	A	A4.2	
27	K	Förderung/Werbung/Handreichung für ??? Balkon-PV-Anlagen. Vereinfachte Verfahren für Balkon-PV-Anlagen	A	A4.2	

594	O	zu A4.2 unter "Risiken und Herausforderungen" den Begriff "Brandlast" bitte streichen, da irrelevant Begründung: " Photovoltaikanlagen stellen im Vergleich mit anderen technischen Anlagen kein besonders erhöhtes Brandrisiko dar." [...] "Bisher ist in Deutschland noch kein Feuerwehrmann bei der Brandbekämpfung durch PV-Strom verletzt worden." Quelle: Kapitel 23 "Erhöhen PV-Anlagen das Brandrisiko?" (vollständiger Text abrufbar unter:) https://www.ise.fraunhofer.de/content/dam/ise/de/documents/publications/studies/aktuelle-fakten-zur-photovoltaik-in-deutschland.pdf	A	A4.2	6
796	O	A4.2 Unterstützende Dienstleistungsangebote für Klimaschutzmaßnahmen sollen auf jeden Fall ausgebaut werden.	A	A4.2	
16	K	Keine grünen Freiflächen für PV nutzen! Sondern konsequent Flachdächer z.B. Gewerbegebäude, Parkhäuser etc.	A	A4.3	
17	K	Bürgerenergiegenossenschaft gründen	A	A4.3	
21	K	Flächenphotovoltaik + Nutzung für Landwirtschaft darunter	A	A4.3	
455	O	Maßnahme A4.3 Strom-Communities und lokale Beteiligung sind der richtige Weg! Ich wohne seit 2 Jahren in Karlsruhe und hätte mich durchaus beteiligt. Hier mangelt es an einer kontinuierlichen und zielgerichteten Kommunikation auf lokaler Ebene.	A	A4.3	2
588	O	A4.3: Bei Freiflächenanlagen: Anstatt den betroffenen Landwirten alternative Flächen anzubieten, sollte man für Agro-Photovoltaik werben [1], gerade in heißeren Regionen wie Karlsruhe kann dies je nach angebaute Ackerkultur sehr sinnvoll sein. Generell sollten neben klassischen Freiflächenanlagen auch weitere Agro- Photovoltaik Ansätze geprüft werden. Quellen: [1] http://www.agrophotovoltaik.de/	A	A4.3	11
797	O	A4.3 Es sollten weitere Solarparks und Solarstrom-Communities initiiert oder unterstützt werden. Hierbei sollten alle hinderlichen Regelungen beseitigt werden. Im Freiflächenbereich ist in Zusammenarbeit mit den Landwirten auch Agro-Photovoltaik in Angriff zu nehmen. Allerdings ist die geplante Verdreifachung der PV-Leistung auf Dächern bis 2030 als zu gering anzusehen. Diese Zielmarke sollte mindestens bei einer Verzehnfachung liegen.	A	A4.3	0
808	O	A 4.3 Solarparks und Strom-Communities Die Einbindung von Bürgern über die Beteiligung an "virtuellen Solarparks" oder anderen Beiträgen zur CO2-Neutralität Karlsruhes können einen wichtiger Beitrag zur höheren Akzeptanz durch die Bürger sein. Besonders Angebote für Mieter sind hier ein wichtiger Beitrag.	A	A4.3	0

824	O	Kommentar zu den Bestrebungen des Photovoltaikausbaus: Gemeinschaftliche Beteiligungsmodelle (z.B. Energiegenossenschaften, Nachhaltigkeitsfonds) für Investitionen in PV-Anlagen sind Einzelinvestitionen zu bevorzugen. Durch koordinierte Gemeinschaftsinvestitionen können größere PV-Anlagen realisiert werden, welche geringere spezifische Investitionen und eine geringere Finanzierung (aus den EEG-Vergütungsmechanismen: Einspeisetarife für Anlagen <750 kWp und Prämien >750 kWp) benötigen. Das investierte Kapital ist entsprechend in großen PV-Anlagen effizienter gebunden als in kleinen PV-Anlagen und die Belastung aller anderen Stromkonsumenten ist moderater (geringerer Anstieg der EEG-Umlage). Durch Modelle für gemeinschaftliche finanzielle Beteiligungen an Investitionen in PV-Anlagen können sich auch weniger finanzstarke Haushalte (mit kleinen Beiträgen) sowie Investoren ohne eigene Dach- oder Freiflächen am effizienten Ausbau erneuerbarer Energien beteiligen. Der Eigenverbrauch aus PV-Anlagen führt zu keiner direkten CO₂-Reduktion. Der gesetzlich garantierte Einspeisevorrang für Strom aus erneuerbaren Energien bedingt die vollständige Stromabnahme und –verwendung des erzeugten nachhaltigen Stroms im Verbundsystem, weshalb der Eigenverbrauch in der Systembilanz neutral bleibt. Entsprechend ist die Förderung von Mieterstrom- und Eigenversorgungsmodellen keine direkte Maßnahme zum Klimaschutz. Der Eigenverbrauch aus PV-Anlagen bedingt im gegenwärtigen Rechtsrahmen sogar insbesondere eine	A	A4.3	0
840	O	Zu "A4 Solarenergie" Realisierung weiterer Solarparks und Strom-Communities •Die Prüfung von weiteren Freiflächen-PV Anlagen ist sehr sinnvoll. Der benötigte PV-Ausbau wird alleine mit Aufdach-Anlagen nicht realisierbar sein. Auch sind die Erzeugungskosten je kWh Solarstrom bei Freiflächenanlagen niedriger. •Bürgerbeteiligung an Solarparks kann ein Erfolgsmodell sein, um die Karlsruher bei der Energiewende mitzunehmen	A	A4.3	0
456	O	Maßnahme A4.4 Ähnliche Frage wie zuvor, kann Karlsruhe die Unternehmen nicht dazu verpflichten, diese Flächen zur Verfügung zu stellen? Anreize und Vorgaben, beides ist notwendig, wenn wir das Klima retten wollen. Falls solche Vorgaben vom Bund oder Land kommen müssen, sollte Karlsruhe sich dafür offensiv einsetzen.	A	A4.4	4
589	O	A4.4: Ein Anreiz für den PV-Ausbau könnte eine Aufnahme in die Klimaallianz sein, dazu muss dieses Netzwerk allerdings gefragt sein. Dies könnte zukünftig durch Transparenzvorgaben und Bevorzugung von Unternehmen der Klimaallianz geschehen. Die Option des Contractings ergibt an dieser Stelle sehr Sinn und sollte unbedingt priorisiert werden, denn gerade Unternehmen wollen einen Mehraufwand durch PV (was ja nicht ihr Kerngeschäft ist) vermeiden und verlassen sich gerne auf das risikoarme Rundum-Sorglos-Paket.	A	A4.4	13
798	O	A4.4 Die Nutzung der gewerblichen Dachflächen ist eine sehr wichtige Maßnahme. Hier sollte vor allem die Beratung und v.a. für Klein- und Mittelstand die Hilfe bei der Bürokratie in Angriff genommen werden. Auch die Nutzung von Parkflächen ist eine sehr wichtige Maßnahme. Sie kann einen großen Beitrag zu der mindestens notwendigen Verzehnfachung der Solarleistung von Dachflächen bis 2030 leisten.	A	A4.4	0
435	O	A4.5 warum bindet man hier nicht frühzeitig auch Wohnungsbaugenossenschaften mit ein ? Z.B. die Hardtwaldsiedlung mit ihrem Neubau am Fasanengarten ?	A	A4.5	8

590	O	A4.5: Das Umgehen der Mieterstrom-Bürokratie ist eine sehr gute und notwendige Maßnahme. Es wäre eine Überlegung wert, ob es sich auch noch um ein Contracting-Modell erweitern lassen würde, wobei das ein relativ ähnliches Konzept ist.	A	A4.5	8
799	O	A4.5 Die Hebung des großen Potenzials von Dachflächen von vermieteten Gebäuden ist von großer Bedeutung, da ein großer Teil der Karlsruher Gebäude zu dieser Kategorie gehört. Hier ist es wichtig mit Institutionen wie Haus und Grund zusammen zu arbeiten. Das Personal zur Beratung der Hauseigentümer sollte deutlich aufgestockt werden, da eine direkte Ansprache der Besitzer ein erheblicher Erfolgsfaktor zur Realisierung ist. Auch sollte die Anzahl der Anlagen, die bis 2030 errichtet werden sollen, deutlich erhöht werden.	A	A4.5	0
19	K	Solarthermie + PV	A	A4.6	
20	K	70%-Regulisierung (PV) --> in Warmwasserspeicher einspeisen	A	A4.6	
35	K	Thermische Solaranlagen mitberücksichtigen!	A	A4.6	
457	O	Maßnahme A4.6: Unter der Sektion Risiken wird auf den schlechteren Marktwert von Solarthermie hingewiesen. Was der Markt nicht regelt, müssen Vorgaben regeln. Falls notwendig sollten solche Vorgaben zum Ausbau bedarfsorientiert, bspw. je Stadtteil oder Gebäudetyps, seitens der Stadt gemacht werden. Ohne, dass die ganze Stadt mitzieht, werden wir das Klima nicht retten.	A	A4.6	2
577	O	A4.6 „Solarthermie“ auch als Energielieferant/Vorheizung für Fernwärmenetz berücksichtigen, wie in Ludwigsburg geschehen.	A	A4.6	8
591	O	A4.6: Es sollte immer geprüft werden, ob Solarthermie an der jeweiligen Stelle aus nachhaltiger Perspektive sinnvoller als PV ist. Wirtschaftlichkeit ist nicht alles und gerade im Wärmebereich stehen wir vor noch viel größeren Herausforderungen als im Strombereich! Deshalb sollte die Stadt Solarthermie dort fördern wo es die nachhaltigere Option der solaren Nutzung ist. Alternativen zur Wärmeerzeugung wie Wärmepumpen oder ein Anschluss an ein Wärmenetz sollten natürlich immer verglichen werden.	A	A4.6	15
800	O	A4.6 Da die Wärmebereitstellung für einen Großteil der treibhauswirksamen Emissionen verantwortliche ist, ist es dringend notwendig die Sonne als Wärmequelle zu nutzen. Praktisch ist immer dann, wenn geplant wird PV zu installieren auch mitgedacht werden soll, ob nicht ein Teil als Solarkollektor zur Wärmeproduktion erfolgen sollte. Besonders wichtig ist dies bei Gewerbebetrieben, die einen gewissen Wärmeeigenbedarf haben. Der Energieertrag pro Fläche ist bei Solarkollektoren deutlich größer als mit PV. Allerdings ist die Nachfrage nach Wärme über das Jahr nicht konstant und die Speicherung von Wärme ist schwieriger als bei Strom. Wie man die Sonne nutzt, muss von Fall zu Fall entschieden werden - Hauptsache sie wird genutzt.	A	A4.6	0
22	K	Möglichkeiten für Windenergie für KA erneut prüfen	A		
26	K	Konflikt Freiflächen, PV, Wohnungsbau, Landwirtschaft --> PV vielleicht nicht ??? Das richtige Mittel? --> Wind?	A		
712	O	Gäbe es nicht auch Standorte für kleine Windkraftanlagen im Stadtgebiet?	A		5

774	O	Zu A. Karlsruher Energiespeicher Strategie: Neben dem massiven Ausbau von erneuerbaren Energien ist auch ein massiver Ausbau von Energiespeichern notwendig. Hierzu legt die Stadt bis 2022 ein Konzept für den Ausbau von Energiespeichern im Stadtgebiet vor, der es der Stadt Karlsruhe ermöglicht, bis 2030 weitgehend energetisch unabhängig zu werden. Es muss z.B. geprüft werden, wieviele Power-to-Gas (X)-Anlagen, Batteriespeicher-Anlagen oder weitere Speicherkonzepte in welcher Leistungsgröße benötigt werden. Technologien dazu sind heute bzw. in einigen Jahren verfügbar: Power-to-Gas: KIT; geplanten PtG-Anlage in Hamburg; Greenpeace Energy Windgas aus Haßfurt Dezentrale Power-to-Gas Anlagen: [Anmerkung der Redaktion: Der angegebene Link kann wegen eines Verstoßes gegen die Kommunikationsregeln – werbliche Inhalte - nicht veröffentlicht werden. Die angegebenen Beispiele beziehen sich auf Alzey und Augsburg] Flüssigsalzspeicher: https://www.erneuerbareenergien.de/genial-aus-kohlekraftwerken-werden-waermespeicher Vulkangesteinspeicher: Siemens Gamesa; Pilotanlage in Hamburg Aufgefordert für die Entwicklung einer Speicher-Strategie sind Stadtwerke und Stadtverwaltung sowie ggf. Firmen/Investoren.	A		11
801	O	Deutlich zu kurz kommt das Thema der Energiespeicherung - sowohl bei Strom, als auch bei Wärme. Durch die immer stärkere Einbindung regenerativer Quellen, wird die Energieversorgung auch immer abhängiger von Witterungsabläufen. Die Stadt sollte sich im Rahmen des Energieplans und ihrer sonstigen Planungen Gedanken darüber machen, wie in Zukunft Energie im Stadtgebiet gespeichert werden soll. Dies ist auch schon aus Gründen des Schutzes des Niederspannungsnetzes vor Belastungsspitzen z.B. durch die hohe Einspeisung von Solarstrom an sonnigen Sommertagen oder die hohe Nachfrage nach Strom, wenn abends viele Menschen mit ihrem E-PKW von der Arbeit kommen und dieses schnell aufladen wollen, notwendig.	A		0
813	O	Karlsruhe und die Welt und viele Fragen Szenario: Deutschland stellt in einigen Jahren seinen Energiebedarf komplett regenerativ im eigenen Land her. Konsequenz: Die bisherigen Energielieferanten (OPEC, Russland) verlieren ihre Einkünfte. Was wäre, wenn eine Atommacht Russland politisch noch instabiler werden würde? Und: Mit welchem Geld sollte Russland dann selbst klimaneutral werden? Alternative: Regenerativ erzeugtes Öl und Gas aus den bisherigen Herkunftsländern. Wer soll wie überwachen, dass uns nicht fossile Energien untergeschoben werden? Viele Vorschläge des Klimaschutzkonzeptes sind „richtig“. Aber meine Sorge ist, dass wir damit als reiche Stadt, als reiches Land mit viel Aufwand unser eigenes Gewissen beruhigen und die Probleme der unendlich komplizierten Welt außen vor lassen und damit insgesamt bessere Lösungen verhindern, weil wir andere nicht mitnehmen. Eine Beschäftigung mit solchen Fragen ist für ein städtisches Projekt eine riesige Herausforderung! Aber gibt es eine Alternative dazu?	A		
560	O	Zusätzliche Maßnahmen: •Bedingungen für dezentrale Batteriespeicher verbessern •Gasspeicher und -netze wasserstoffdicht machen •Finanzielle Beteiligungsmöglichkeiten an Netzen für Anwohner	A		5

587	O	Zu A2 „Fernwärme“: „Emissionsfreie“-FW reicht nicht aus, die für die Fernwärme benötigte Energie muss bis 2030 frei von CO2-basierten Prozessen sein, um „Lock-Ins“ (künstl. Lebenszeitverlängerung von CO2-basierten industr. Prozessen) zu vermeiden. KLIMANEUTRALITÄT bedeutet auch die Dekarbonisierung aller industrieller Prozesse.	A		16
595	O	Zu A 1.1 Viele der im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen sehen eine Beteiligung der Stadtwerke über das bisherige Maß hinaus vor. Gleichzeitig erleben wir z.B. bei der Bahn, bei Autobahnen, Schulen etc. einen Sanierungsstau. Auf die Stadtwerke bezogen frage ich mich: Steht nicht etwa auch hier die Erneuerung der in den Wiederaufbaujahren verlegten Leitungen an und bindet viele Ressourcen? Konkret wünsche ich mir, dass die Moderatoren möglichst kurzfristig bei den Stadtwerken folgende Angaben einholen: 1: Die Erneuerungsraten (in % des Leitungsbestands der jeweiligen Sparten, ohne Berücksichtigung Netzausbau) in den Wasser-, Strom-, Fernwärme- und Gasnetzen im Mittel der letzten 5 Jahre 2: Die mittel- bis langfristig erforderlichen Erneuerungsraten in jeder einzelnen Sparte 3: Eine Abschätzung, welche Ausbaumaßnahmen (Fern- und Nahwärme, Gas, je in km/Jahr) unter Beachtung der Ressourcen (Stadtwerke und Fremdfirmen) während der nächsten Jahre möglich sind. Weiter wünsche ich mir, dass diese Angaben zeitnah an geeigneter Stelle veröffentlicht werden, damit diese möglichst noch in der letzten Woche der Öffentlichkeitsbeteiligung berücksichtigt werden können. Meine Sorge ist, dass viele gute Konzepte erdacht, aber mangels Ressourcen nicht umgesetzt werden können (vgl. hierzu u.a. B 2.6),	A		4
603	O	zu A2 (Fernwärme und Tiefengeothermie) Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die bezogene Fernwärme auch CO2-neutral ist. Andernfalls sollten die anfallenden Emissionen auch in die Statistiken zur CO2-Bilanz Karlsruhes aufgenommen werden, ansonsten könnte man schon von Greenwashing sprechen.	A		6
604	O	Zu A1.1 und A2.1: Versorgung der bereits bestehenden Heizkraftwerke/BHKWs der Stadtwerke mit 100% Biogas.	A		7

608	O	zu A1.2 und A1.3 Vorschlag für eine sofort mögliche erhebliche CO2-Minderung bei der Fernwärmeversorgung Gemäß Umwelterklärung der Stadtwerke (S. 27, 35 und 52) wurden 2018 127.639 MWh Gas als Brennstoff zur Fernwärmeerstellung verwendet, dies entspricht mit 250 gCO2/kWh (vgl. S. 13 Klimaschutzkonzept) einer CO2-Emission von knapp 32.000 Tonnen. Vorgeschlagen wird, ab sofort als Brennstoff entweder 100% Biogas einzusetzen (mit dem an gleicher Stelle genannten Faktor von 20 gCO2/kWh verbliebe noch eine Emission von ca. 2.500 Tonnen) oder gleich komplett klimakompensiertes Erdgas zu verwenden (vgl. Maßnahme A 1.3). Die Maßnahme wäre unmittelbar nach Änderung des Brennstoffeinsatzes zu 100% wirksam, da weder bauliche Maßnahmen benötigt werden noch Kunden von der Umstellung überzeugt werden müssten. Die erzielte CO2-Minderung läge mit ca. 30.000 Tonnen/Jahr ähnlich hoch wie bei einer Umstellung von 50% der Tarifkunden auf klimakompensiertes Gas (vgl. Maßnahme A 1.3) und z.T. wesentlich höher als bei einer Vielzahl weiterer Vorschläge. Weiter hätte die eingespeiste Fernwärme dadurch ab sofort einen	A		2
609	O	zu A.1 m Energieleitplan muss Klarheit darüber herrschen, dass die zukünftigen Energiequellen damit vereinbar sind, dass ganz Karlsruhe bis 2030 klimaneutral wird und sein CO2-Budget für 1,5°C Erwärmung einhält. Deshalb müssen klare Vorgaben herrschen, dass zukünftig nur noch erneuerbare Energieträger verwendet werden dürfen bzw. solche die bis 2030 klimaneutral substituiert oder betrieben werden können	A		6
28	K	Nachverdichtung - in sinnvollem Maß. Erweiterung im Bestand	B	B1.1	
29	K	Flächeneinsparung bei Neuausweisung --> Nahwärmepflicht	B	B1.1	
30	K	Gestaltungssatzung für einen klimaneutralen Stadtteil	B	B1.1	
31	K	Überarbeitung o. Lockerung veralteter Bebauungspläne z.B. Bezüglich Anzahl der Wohneinheit, Dachform... Zum Schaffen zusätzlichen Wohnraumes im Bestand!	B	B1.1	
32	K	Rückbaupflicht "versiegelter" Privat-Vorgärten ... Stein- und Pflastergärten	B	B1.1	
33	K	Verbot von schwarzen/antrazit Dachziegeln (--> Aufheizung)	B	B1.1	
43	K	Baurecht klimafest machen	B	B1.1	
65	K	Moratorium für 5 Jahre: keine neuen Gewerbeimmobilien	B	B1.1	
411	K	Netto-Null Flächenverbrauch muss kommen!	B	B1.1	
472	O	zu B1: Städtische Planung und Politik "In die Höhe bauen" fördern, um zunehmender Flächenversiegelung vorzubeugen.	B	B1.1	5
476	O	3. Jeder neue Bebauungsplan wird auf seine Klimaneutralität und Nachhaltigkeit im Vernetzungssystem unserer Stadt geprüft, bewertet, in Bürgerforen diskutiert und dann erst vom GR beschlossen.	B	B1.1	
478	O	zu B 1.1 Strategie Bauleitplanung Ich meine, dass in einer Bauleitplanung sehr wohl Vorgaben zu einer CO2-freien Heizanlage gemacht werden können. Ebenso kann ein Mindestgrünanteil für den Garten vorgeschrieben werden, anderenfalls (z.B. Schottergarten) können Umweltabgaben verlangt werden. Oder es wird vorgegeben, dass je nach Gartengröße 1 bis x einheimische Bäume zu pflanzen sind. Gleiches kann für Grünflächen in neuen Baugebieten vorgeschrieben werden.	B	B1.1	11

479	O	zu 2.1 Bauleitplanung Es wird ausgeführt, dass "die Festsetzung von klimarelevanten Maßnahmen in Bebauungsplänen problematisch ist". Maßgabe sollte jedoch einzig und alleine sein, wie die Klimaschutzziele sicher (!) in den nächsten Jahren erreicht werden können, sei es durch Festsetzung in Bebauungsplänen oder Durchführungsverträgen. Wenn es notwendig ist, muss von der Stadtverwaltung erwartet werden, dass eine entsprechende verwaltungstechnische Möglichkeit geschaffen wird, durch welche Mittel auch immer. Wir können uns doch nicht auf den geltenden Regelungen ausruhen, die ja auch nicht für die vorliegende Klimakrise geschaffen wurden.	B	B1.1	14
605	O	Zu A1.1. und A2.1: Bereits bei jetzigen Baumaßnahmen/Planungen berücksichtigen, dass zukünftig ein Niedertemperaturnetz für die Einspeisung von erneuerbaren Energien zumindest teilweise erforderlich sein wird.	B	B1.1	9
615	O	B1: zusätzliche Maßnahmen: - Baugenehmigungen nur für Plusenergiehäuser - Beton als Baustoff reduzieren (als kommunale Vorgabe)	B	B1.1	9
620	O	Ich finde es verständlich, dass die Kommune keine Möglichkeit sieht, mehr energetische Sanierungen oder PV-Anlagen rechtlich verbindlich einzufordern. Aber dass herrschende Rechtsmeinung ist, dass es nicht geht, muss für eine "grüne Stadt" wie Karlsruhe ein Grund sein, nach kreativen Lösungen zu suchen! Denn bei den derzeitigen Quoten für Sanierung, Heizungsaustausch und Solarausbau werden wir nicht einmal bis 2050, geschweige denn 2030, eine klimaneutrale Stadt werden. Die Rechtsabteilung sollte noch einmal alle Optionen sehr genau prüfen: Kann die Stadt auf irgendeine Weise Abgaben wegen fürs Klima notwendiger und umsetzbarer, aber nicht umgesetzter Standards von den Hauseigentümerinnen und Eigentümern verlangen? Viele der Maßnahmen sind nämlich auch wirtschaftlich zumutbar, vor allem Solaranlagen auf den Dächern. Außerdem kann bequem ein Pachtvertrag mit den Stadtwerken abgeschlossen werden, sodass einem sogar das finanzielle Risiko und der Planungsaufwand abgenommen wird.	B	B1.1	13
623	O	Anmerkung zu B1.1, da dort die Verwendung nachhaltiger Rohstoffe erwähnt wird: Ressourcenschonende/Klimafreundliche Beschaffung, Fokus Bau: Auch im Bereich Bau (Hochbau, Tiefbau, Straßenbau, Landschaftsbau, Wasserbau, etc.) sollen standardmäßig nachwachsende oder recycelte Rohstoffe verwendet/ausgeschrieben werden.	B	B1.1	10
729	O	Flächen sparen ist Klimaschutz: verdichtet und hochwertig bauen, Minimierung von Abstandsgrün, autofreie Siedlungen sparen Fläche und Emissionen	B	B1.1	
842	O	Ich möchte vorschlagen und gleichermaßen darum bitten, dass ein Netto-Bodenversiegelungsstopp eingeführt wird. Für jeden Quadratmeter, der neu in der Stadt versiegelt wird, würde an anderer Stelle ein Quadratmeter dauerhaft entsiegelt werden beispielsweise zu Gunsten von Parks, Grünflächen, Bäume, Wälder etc. -> deutschlandweite Vorreiterrolle in nachhaltigem Bodenmanagement.	B	B1.1	8
843	O	Aktive Förderung und Aufforderung zum Bauen mit Holz (nachwachsender und langfristig CO2 bindendes Baumaterial). Stahlbeton (sehr hohe CO2 Emissionen) nur in Ausnahmefällen noch erlauben.	B	B1.1	9

846	O	Um den Druck auf die Notwendigkeit neu zu bauen zu verringern, ist es notwendig bestehende Gebäude wo es geht mit zusätzlichen Geschossen zu erhöhen, ungenutzte Dachgeschosse auszubauen und den Anbau an bestehende Gebäude so gut es geht zu unterstützen. Dort wo es keinen Bebauungsplan gibt, hat das Bauordnungsamt einen Ermessensspielraum bei der Genehmigung von Bauanträgen zum Ausbau / Anbau. Die Vorgaben sollten so ausgelegt werden, dass sie klimafreundliche Auf-, An- und Umbaumaßnahmen nicht behindern. Das Bauordnungsamt sollte sich hierzu komittieren.	B	B1.1	1
850	O	Ergänzung zu B1.1 und B1.2 Wie bereits beschrieben, sind verpflichtende Festsetzungen im B-Plan rechtlich unsicher, dafür eignen sich städtebauliche Verträge besser. Im aktuellen Text wird dies beim Verkauf städtischer Grundstücke als Handlungsoption gesehen. Befinden sich Grundstücke nicht in städtischer Hand, besteht jedoch auch die Möglichkeit, über städtebauliche Verträge klimaschutzrelevante Vorgaben und z.B. die Pflicht zu PV-Anlagen auf Dächern rechtssicher festzusetzen, wenn man die Ausweisung oder Änderung eines B-Plans (auch vorhabensbezogen) von einer Einigung über städtebauliche Ziele in einem städtebaulichen Vertrag abhängig macht. Wenn für Grundstückseigentümer klar ist, dass es nur unter der Vorgabe einer Einigung Baurecht gibt, sind über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehende Standards rechtssicher mit städtebaulichen Verträgen umzusetzen. Der/dem Grundstückseigentümer*in oder der Vielzahl an Grundstückseigentümern muss bewusst sein, dass er/sie Baurecht, verbunden mit einer Wertsteigerung des Grundstücks, nur erhält, wenn das persönliche Interesse mit dem Gemeinwohlinteresse (Klimaschutz) übereinstimmt.	B	B1.1	0
853	O	Bei Forderungen zu Energiestandards, PV-Ausbauten und sonstigen Nachhaltigkeitsmaßnahmen bei Neubau und Sanierung sollte grundsätzlich die CO2-Bilanz pro Kopf und nicht Pro m² (wie es z.B. die EnEV tut) betrachtet werden. Ein „Super-Öko“-Einfamilienhaus, in dem 1-2 Personen wohnen, ist weniger nachhaltig als ein unsaniertes 60er-Jahre Mehrfamilienhaus mit hoher Bewohnerdichte. Es ist meines Erachtens schlicht unsozial, diesen Aspekt bei kostenintensiven Forderungen an Bauherren und Bestandshalter als auch beim Auflegen teuren Förderprogrammen nicht zu betrachten!	B	B1.1	0
759	O	Neubauten nur noch mit PV genehmigen	B	B1.2	

845	O	B1.2: Hintergrund: Die Aufnahme der verpflichtenden Errichtung von Photovoltaikanlagen (entweder selbst errichten oder über ein Pachtmodell) in die Bebauungspläne wird rechtlich kritisch gesehen, da die Rechtsgrundlage dazu fehlt. Die Alternative dazu ist, die PV-Pflicht in entsprechende Vertragsklauseln, die sog. Klimaklauseln einzubinden. Auch hier gäbe es die Möglichkeit eines Pachtmodells, z. B. durch die Stadt, welche mit dem Projekt Mein SolarDach eine Absicherung bereitstellt. Es ist zu beobachten, dass in anderen Städten eine Verpflichtung eine Anreizfunktion hatte. Kommentar: Das Einbinden in Bebauungspläne wird zwar rechtlich kritisch gesehen, eine Umsetzung sollte aber möglich sein und deshalb in jedem Fall vollzogen werden. Die sog. Klimaklauseln müssen dennoch zusätzlich eingeführt werden, da diese rechtlich sicher sind und daneben auch Anreizfunktion haben.	B	B1.2	
38	K	rote Linie für Bodenversiegelung! Natürliche Bodenflächen in der Innenstadt erhalten!	B	B1.3	
40	K	Anforderungen (CO2-neutral + ökologische Baustoffe) an neue Baugrundstücke	B	B1.3	
41	K	Zusätzliches KOSTENBUDGET für nachhaltiges Bauen	B	B1.3	
619	O	B1.3 "Anpassung der Vorgaben beim Verkauf städtischer Grundstücke": Klimaneutralität bis 2050 ist für das wichtige 1,5-Grad-Ziel deutlich zu spät, aber daran orientieren sich die geforderten Vorgaben. Strengere Standards wie zum Beispiel der Passivhausstandard sind längst ausgereift und führen kaum zu Kostensteigerungen (die Energiekosten sind aber deutlich geringer). Auch die Standards für Nichtwohngebäude sollten noch deutlich weiter verschärft werden. Denn wie in der Maßnahmenbegründung selbst steht: Heute fehlende Vorgaben werden uns noch mindestens bis 2050 die Klimabilanz vermiesen. Deswegen müssen wir heute die Standards setzen, die morgen so bitter nötig sein werden!	B	B1.3	17
	O	Die Maßnahmen der Stadt sind zumeist an "Dritte" gerichtet. Die Stadt beschränkt sich aber zu sehr auf die Rolle als "Impulsgeber", damit andere etwas "tun". Es gibt keine ausreichenden ordnungspolitischen Maßnahmen, die eine Lenkungswirkung erzeugen, sodass die Energieversorgung und die Mobilität klimaneutral transformiert werden kann.	B	B1.5	
36	K	Für Bestand und Neubau: Einkaufsbündnisse/Aktionen mit Handwerk/Industrie zu PV zur preiswerten Installation von PV für Privatleute	B	B2.1	
49	K	Alte Bausubstanzen mit großen Wohnungen für junge Familien. Neubauen: Barrierefrei mit kleinen Wohneinheiten für Ältere + Alleinlebende	B	B2.1	
51	K	Wohnungsbaugesellschaften u.- genossenschaften einbinden u. in die Pflicht nehmen!	B	B2.1	
64	K	Mehr Passiv-Häuser Holz, Holz, Holz!	B	B2.1	
312	K	Abstimmung mit IHK+HKm weckgebe Techniken die Gewerke als Aus- oder Fortbildung aufgreifen sollten	B	B2.1	
726	O	Handwerksnachfrage früh und großzügig mitdenken	B	B2.1	
727	O	Wohnungsbaugenossenschaften anregen zum Bau von WG-tauglichem Wohnraum, spart Platz	B	B2.1	

851	O	Ergänzung zu 2.X Energieberatung: Bei der Energieberatung sollte auch die energetische Sanierung einzelner Wohnungen im Geschosswohnungsbau als Ziel aufgenommen werden. Die energetische Sanierung von Wohneinheiten, die dem Wohnungseigentumsgesetz unterliegen, scheitert oft daran, dass keine Einigung und Mehrheit unter den Eigentümern hergestellt werden kann. In diesen Fällen kann auch die Umsetzung wohnungsbezogener Lösungen mit Innendämmsystemen angebracht sein. Die Dämmung von innen erleichtert auch die Dämmung (denkmal-)geschützter Gebäude. Die Ausführung von Innendämmsystemen sollte mit ökologisch unbedenklichen und atmungsaktiven Dämmstoffen erfolgen. Dies setzt eine qualitativ hochwertige Beratung voraus.	B	B2.1	
971	O	B2.1 Modernisierungsbündnis mit Wohnungsbauakteuren Zum Thema Beratungsangebot: Einfache Darstellung, Information und Vermittlung sowie Dokumentation mit Beispielen zur Vermittlung von Effizienzgewinnen in Sanierung und Neubau für die Öffentlichkeit (Bausteine Wärmedämmung, Einsatz Erneuerbarer Energien,...) mit Kostenschätzung	B	B2.1	
54	K	Ökobilanzierung von Bestandsgebäuden und Sanierungsmaßnahmen	B	B2.2	
402	K	Menschen in der Stadt noch viel besser mitnehmen! Mehr Dezentralisierung der Konzepte	B	B2.2	
617	O	B2.2 Ausweitung der Energiequartier-Initiative Um Klimaziele zu erreichen, müssen viele bestehende Gebäude saniert und die fossilen Heizungen ausgetauscht werden. Die Stadt geht davon aus, dass jährlich 2% der Gebäude saniert und 4% der Heizungen ausgetauscht werden müssen, um ihr Klimaneutralitätsziel bis 2050 zu erreichen. 2015 wurde in Karlsruhe die sogenannte Energiequartier-Initiative ins Leben gerufen, um in drei Quartieren die Eigentümer*innen u.a. zu Sanierungen zu motivieren und ein Energiekonzept zu erstellen. Aus den Energiekonzepten geht hervor, wie die Gebäude saniert werden müssen, um die Ziele der Stadt zu erreichen [1]. Das Klimaschutzkonzept (B2.2) sieht vor, dass die Energiequartier-Initiative bis 2030 jedes Jahr um drei Quartiere [2] ausgeweitet wird, und 2030 für jeden Stadtteil ein Energiekonzept vorliegen. Klimaneutralität bis 2050 ist für das wichtige 1,5°C-Klimaschutzziel deutlich zu spät. Daher reicht es nicht aus, bis 2030 nur einzelne Quartiere abzudecken. Um Klimaneutralität bis 2030 zu erreichen, müssen die Energiekonzepte außerdem schon vorher fertig werden. [1] Bericht zu den drei Energiequartieren: http://www.karlsruher-energiequartiere.de/fileadmin/user_upload/pdf/Abschlussbericht_EQ_Download.pdf [2] Karlsruher Stadtteile und deren Quartiere: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Stadtteile_von_Karlsruhe	B	B2.2	12
621	O	B 2.2: Klimaneutralität bis 2050 ist für das wichtige 1,5°C-Klimaschutzziel deutlich zu spät. Daher reicht es nicht aus, bis 2030 nur einzelne Quartiere abzudecken. Um Klimaneutralität bis 2030 zu erreichen, müssen die Energiekonzepte außerdem schon vorher fertig werden.	B	B2.2	14
734	O	Stadtteilbezogene Gebäudetechnik (Ostring)	B	B2.2	
847	O	B2.2 Die Fortsetzung der Energiequartier-Initiative ist eine der wichtigsten Maßnahmen des ganzen Energiekonzeptes. Allerdings ist das geplante Tempo deutlich zu gering um das notwendige Ziel der Klimaneutralität 2030 zu erreichen. Die jährlichen Ziele sollten deutlich erhöht werden. Dazu ist der Personalstand deutlich auszuweiten.	B	B2.2	1

57	K	MFH: Projektbegleitung für Sanierung > Analyse "Was muss getan werden" >Welcher Fördertopf	B	B2.3	
778	O	Zu A2.1: Gerne würde ich meine Wohnung an das Fernwärmenetz anschließen und Erdgas als Energieträger ersetzen. Als Mitglied einer Wohnungseigentümergeinschaft ist das aber nicht so leicht. Die Erschließungskosten (mehrere tausend Euro) für ein 10-Parteien Haus müsste ich alleine tragen. Miteigentümer, die später nachziehen, würden von meiner Vorarbeit profitieren. Das Problem ist sicher kein Einzelfall, viele Altbauten in Karlsruhe sind Eigentümergeinschaften. Und viele einzelne Eigentümer würden gerne auf Fernwärme umstellen. Aber wie kriegt man die Mehrheit der Besitzer und auch die Hausverwaltungen überzeugt?	B	B2.3	0
848	O	B2.3 Auch die aufsuchende Energieberatung ist äußerst wichtig, da sie zum einen sehr effektiv ist und zum zweiten deutlich dazu beitragen kann, dass die notwendigen Maßnahmen von der Bevölkerung akzeptiert werden. Hier haben wir eine klassische win-win-Situation: Durch die Beratung kommt die Stadt der notwendigen Klimaneutralität 2030 deutlich näher und die Bevölkerung wird durch die persönliche Ansprache deutlich mehr mitgenommen und steht der Entwicklung der Maßnahmen so sehr viel eher positiver gegenüber.	B	B2.3	1
58	K	Denkmalschutz lockern für Photovoltaik bei Dächern, die man von unten kaum sieht	B	B2.5	
59	K	Gestalterisch gute Lösungen entwickeln --> Denkmalschutz beachten aber Prio auf neue Lösungen setzen	B	B2.5	
470	O	Der Denkmalschutz steht meines Wissens über dem Klimaschutz. Ist das noch zeitgemäss?	B	B2.5	11
743	O	Denkmalschutz ist teilweise Hemmnis. Anpassung an Dringlichkeit	B	B2.5	
855	O	Ein Appell zu B2.5. Konstruktive Kooperation Denkmalschutz und Energie Ich möchte auf das Arbeitsblatt 37 der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger verweisen, die bereits 2010 feststellten, dass "der öffentliche Belang des Klimaschutzes kein Vorrecht gegenüber dem Belang des Denkmalschutzes genießt". Ich glaube, und an dieser Stelle geben Sie mir möglicherweise auch im Hinblick auf die aktuellen Demonstrationen für mehr Klimaschutz Recht, dass wir gerade dabei sind, in einem gesellschaftlichen Diskurs die Prioritäten dieser öffentlichen Belange neu zu verhandeln. Mir ist bekannt, dass viele Energieeffizienzmaßnahmen, Wärmedämmverbundsysteme und PV-Anlagen auf denkmalgeschützten Gebäuden nicht generell untersagt sind, sondern dass für jedes Gebäude eine Einzelfallprüfung erforderlich ist. In dubio pro monumento ist ein hehres Ziel, das auch ich teile, aber nicht auf Kosten der Allgemeinheit - und nichts anderes tun wir, wenn wir den Einsatz von Anlagen zur Nutzung von erneuerbaren Energien in bzw. auf Baudenkmälern bzw. zeitgemäße Wärmedämmung verhindern oder erschweren. Ich würde mir wünschen, mit Ihnen in einem konstruktiven und transparenten Austausch auszuloten, wie wir den bestmöglich erreichbaren Kompromiss zwischen Erhalt historischer Bausubstanz, Rücksichtnahme auf das historische Erscheinungsbild auch im Ensemble mit der Altstadtbebauung und Integration von Erneuerbaren Energien und Energieeffizienzmaßnahmen hinkommen können.	B	B2.5	
60	K	Sanierungen nicht nur energieeffizient sondern gleich auch barrierefrei (2 in 1)	B	B2.6	

477	O	B2.6: Volkswohnungen als Klimavorreiter. Ich sehe bisher an keinem Volkswohnungsgebäude Fassadenbegrünung oder Photovoltaik auf den Dächern/an Fassaden. Es könnte bereits heute schon jede Wohneinheit sich selbst mit Strom und Wärme versorgen. Dies wollen aber die Stadtwerke oder EnBW nicht, sie möchten natürlich gerne ihren Kohlestrom weiter vermarkten. Wir brauchen ein Umdenken! Sonst ist das Ziel in 2050 nicht zu schaffen.	B	B2.6	15
618	O	B2.6 Weiteres gutes Beispiel: Generalsanierung Güterstr. 30 in Pforzheim [Anmerkung der Redaktion: Der angegebene Link kann wegen eines Verstoßes gegen die Kommunikationsregeln – werbliche Inhalte - nicht veröffentlicht werden.]	B	B2.6	2
844	O	Als Städtische Einrichtung sollte die Volkswohnung meiner Meinung nach als gutes Beispiel vorangehen und nicht erst 2040 klimaneutral sein. Vielmehr sollte eine Klimaneutralität der Volkswohnung bis 2030 angestrebt werden. Ein erster Schritt wäre die Ausstattung aller Parkplätze der Vowo mit Elektroanschlüssen und ausreichend Parkplätze für Lastenfahrräder.	B	B2.6	0
53	K	Wohnfläche pro Kopf reduzieren --> wie? (suffizienz)	B		
61	K	Klimaschutzmaßnahmen sollten stärker im Mietspiegel Berücksichtigung finden, z.B. Mietkosten inkl. Nebenkosten als Vergleichsbasis	B		
474	O	Als Maßnahme zur Reduzierung der Emissionen schlage ich vor: 1.Soweit als mögliches ein Umsteuern beim Stadionbau zum einigermaßen nachhaltigem Stadion: Einbau einer Photovoltaikanlage + photothermische Warmwassererzeugungsanlage, Benutzung von Recyclingbeton für die Ränge	B		14
852	O	Schaffung von mehr Wohnraum durch Finanzierung von öffentlicher Seite und zweckgebundener Reinvestierung der Gewinne in Wohnraum, ähnlich wie z.B. in der Stadt Wien (eine Stadt mit der einer der höchsten Lebenszufriedenheiten der Bürger*innen). Dadurch Vermeidung von hohem Pendelverkehrsaufkommen von Vororten von Karlsruhe in die Innenstadt. Sehr langfristige Maßnahme, allerdings auch sehr vielversprechend, ich würde mir wünschen, dass wir so etwas für zukünftige Generationen jetzt anfangen.	B		
856	O	Ich bin Student und wohne in einem Wohnheim. Viele meiner Kommiliton*innen wohnen jedoch in WGs, weil es nicht genug Wohnheimplätze gibt. Wohnungen als Studenten-WGs zu vermieten ist für viele Vermieter finanziell attraktiv, aber das führt dazu, dass viele Familien aus der Innenstadt gedrängt werden. Dadurch entsteht vermeidbarer Pendelverkehr. Deswegen finde ich, dass der Bau neuer, nämlich platzsparender und auch energiesparender, Wohnheime (gerne nicht nur für Studierende) aktiv angestoßen und gefördert werden sollte - zum Wohle aller.	B		
67	K	Firmen bevorzugt ansiedeln, die bei Maßnahmen mitmachen/klimafreundlich sind, nachhaltig handeln	C	C1.1	
68	K	Karlsruher Firmen bevorzugen	C	C1.1	
72	K	Kann Stadt Wirtschaft lenken? > Bsp. Freiburg (Was darf wo verkauft werden) > Vorgaben setzen	C	C1.1	
73	K	Stadt soll durch Förderung der Gemeinwohl-Ökonomie Unternehmen in ihrem ökologisch-sozialen Engagement unterstützen	C	C1.1	
74	K	Anreize schaffen --> die richtigen	C	C1.1	

76	K	Zero Waste-Wettbewerb	C	C1.1	
85	K	In Supermärkten auf Kassenzettel den CO2-Wert drucken	C	C1.1	
86	K	Information zu CO2-Emission für einzelne Produkte veröffentlichen	C	C1.1	
632	O	C1.1 Klimaschutzmanagement für den Bereich Wirtschaft Ein Klimaschutzmanager oder eine Klimaschutzmanagerin im Umwelt- und Arbeitsschutz ist eine Voraussetzung für viele geplante Maßnahmen und würde vor allem der Organisation und Verknüpfung von Projekten dienen. Die Einsetzung des Klimaschutzmanagers/der Klimaschutzmanagerin in der Verwaltung ist auf jeden Fall notwendig. In Zukunft wäre allerdings eine personelle Verstärkung zu beachten.	C	C1.1	15
805	O	Generell ist für den Gebäude und Energiesektor wichtig, dass Die Industrie klare und verlässliche Vorgaben bekommt. Diese müssen durchdacht sein um danach lange gelten zu können. In vielen Bereichen ist die Technik bereits da, nur zögert der Markt noch mit der Umsetzung. Viele klimaschonenden Techniken bringen auch Vorteile für Unternehmen. Mit einem fest geschriebenen Fahrplan können Unternehmen besser planen.	C	C1.1	0
871	O	Zu "C.1.1: Klimaschutzmanagement für den Bereich Wirtschaft" •Die Netzwerke müssen jeweils in der Verantwortung eines Netzwerkträgers sein. Da wäre der Klimaschutzmanager eher wegen der Fülle seiner Aufgaben überfordert. •Die Aufgaben der Klimaschutzmanagers sind zu vielfältig. Es braucht große Berufserfahrung, um diese Aufgaben leisten zu können, und mehr als eine Person. •Drei Jahre Projektdauer, und was dann? Das ist keine berufliche Vision für eine Person, die diese schwierigen Aufgaben alle erledigen soll. •ECOfit und Einführung in ein Umweltmanagementsystem sind nur Infoangebote, keine Zielsetzung und kein Monitoring wie bei den Energieeffizienz-Netzwerken •Bei Heidelberg und Freiburg fragen, was warum gut läuft. •positive Nebeneffekte: mehr Beschäftigung für Beratende Ingenieure, Installations- und Wartungsfirmen, Banken, Versicherungen •Haupt- und Nebeneffekte nur indirekt •zu kurzfristige Erwartungen; erst, wenn die Betriebe zusätzlich wegen der Aktivität des Klimaschutzmanagers Maßnahmen durchführen, das kann leicht ein, zwei Jahre dauern.	C	C1.1	0
50	K	Immobilien Eigentümer/Hausverwaltungen in Projekte der Klimallianz ("Wirtschaft") einbeziehen	C	C1.2	
69	K	Unternehmen benachteiligen, die sich nicht anschließen. Sonst beteiligen sich nur die wenigen, die es getan hätten.	C	C1.2	
70	K	EMAS-Firmen ansprechen. Anreize nutzen	C	C1.2	
71	K	Firmen publik machen, die klimafreundlich handeln --> Wettbewerb fördern	C	C1.2	
77	K	Der Start müsste mit großen + sehr anerkannten Unternehmen beginnen + OB + Präsident der IHK	C	C1.2	
78	K	Ist IHK involviert? Ja, werben dafür	C	C1.2	
79	K	Bei der Wirtschaftsförderung zum Thema machen	C	C1.2	
80	K	Gemeinsam Projekt starten - Verbünde -	C	C1.2	
81	K	Unternehmenskompetenzen im Klimabereich zusammenführen, Forschung integrieren	C	C1.2	
82	K	Konkurrenz ist kein Hindernis für Zusammenarbeit	C	C1.2	
83	K	Wird auf bestimmte Netzwerke aufgebaut? Sind oft überregional	C	C1.2	
84	K	Klimaschutz als Chance. Wer jetzt mitmacht, ist im Vorteil	C	C1.2	
90	K	Wie erreicht man in Unternehmen die Klimaneutralität?	C	C1.2	
98	K	Regionalmarktkonzept	C	C1.2	
434	K	Keine Plastiktüten mehr im Gewerbe/Einzelhandel ("Shopping-Straße")	C	C1.2	

484	O	Im Bereich Wirtschaft hat die Stadt sehr wenig direkte Einflussmöglichkeit. Generell wird über freiwillige Maßnahmen nur wenig erreicht oder zumindest zu langsam und mühsam. Hier ist mit mehr Ordnungsrecht mehr zu erreichen. Die Stadt muss sich diesbezüglich mehr einsetzen.	C	C1.2	1
485	O	Kombinationen aus Gesetzen und Anreizen sind die entscheidenden Faktoren. Es muss sich lohnen umweltfreundlich zu produzieren und ziemlich teuer und kompliziert werden dies nicht zu tun.	C	C1.2	6
631	O	Mich stört beim Einkaufen vor allem der Verpackungsmüll. Natürlich ist das kein lokal zu lösendes Problem, aber es wäre trotzdem wünschenswert, wenn die Stadt gemeinsam mit den Handeltreibenden Müllvermeidung anstreben könnte.	C	C1.2	10
633	O	C1.2 Klimaallianz mit Karlsruher Unternehmen In Karlsruhe gibt es viele Unternehmen, die bereit sind etwas für den Klimaschutz zu verändern. Die Schaffung eines Netzwerkes von Unternehmen soll das Engagement dieser öffentlichkeitswirksam präsentieren und so andere Unternehmen zum Mitmachen motivieren. Die Teilnahme ist durch die Unterzeichnung einer Selbstverpflichtung zu bisher nicht festgelegten Kriterien möglich. Zusätzlich sollen im Rahmen der Klimaallianz auch Förder- und Schulungsangebote laufen. Grundsätzlich ist die Idee einer Klimaallianz wichtig. Problematisch könnte eine geringe Beteiligungsrate der Unternehmen sein. Die Richtlinie, die für die Teilnahme unterschrieben werden muss, sollte allerdings unbedingt auf das 2030-Ziel bezogen sein und der Fortschritt der Umsetzung durch regelmäßige bspw. jährliche Berichte aufgezeigt werden.	C	C1.2	9
640	O	Es sollte sich auch über Kreislaufwirtschaft und Gemeinwohlökologie Gedanken gemacht werden.	C	C1.2	12
860	O	Stimme den Vorredner*innen zu: Zum Thema Konsum in Karlsruhe ist noch keine Einzelmaßnahme genannt. Hier können - Einzelhändler*innen, die in ökologisch-sozialer Form nachhaltig wirtschaften, können bspw. hinsichtlich der räumlichen Situation entweder finanziell oder gar mit städtischem Immobilien gefördert werden - Mit lokalen Großmärkten oder Supermarktketten Dialogprozess anstoßen, hinsichtlich der Verwertung nicht mehr absetzbarer Lebensmitteln, sodass das "Containern" umgangen werden kann - Dialogprozess zwischen Betreiber*innen von Fairteilern und städtischen Aufsichtsbehörden hinsichtlich der Hygienevorschriften für solche Stationen. Dem Kreislauf von Lebensmitteln sollte Vorrang vor (zu strengen) Vorschriften eingeräumt werden. Allgemein der Vorschlag hinsichtlich dem Optimierungsgedanken in der Wirtschaft: Wenn Überlegungen nicht nur hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Effizienz getroffen, sondern daneben auch Entscheidungen hinsichtlich ihrer Umweltwirkungen optimiert werden, ist schon viel gewonnen.	C	C1.2	11
862	O	C1.1. Hintergrund: Ein Klimaschutzmanager oder eine Klimaschutzmanagerin im Umwelt- und Arbeitsschutz ist eine Voraussetzung für viele geplante Maßnahmen und würde vor allem der Organisation und Verknüpfung von Projekten dienen. Kommentar: Die Einsetzung des Klimaschutzmanagers/der Klimaschutzmanagerin in der Verwaltung ist auf jeden Fall notwendig. In Zukunft wäre allerdings eine personelle Verstärkung zu beachten.	C	C1.2	0

863	O	Hintergrund: In Karlsruhe gibt es viele Unternehmen, die bereit sind etwas für den Klimaschutz zu verändern. Die Schaffung eines Netzwerkes von Unternehmen soll das Engagement dieser öffentlichkeitswirksam präsentieren und so andere Unternehmen zum Mitmachen motivieren. Die Teilnahme ist durch die Unterzeichnung einer Selbstverpflichtung zu bisher nicht festgelegten Kriterien möglich. Zusätzlich sollen im Rahmen der Klimaallianz auch Förder- und Schulungsangebote laufen. Kommentar: Grundsätzlich ist die Idee einer Klimaallianz wichtig. Problematisch könnte eine geringe Beteiligungsrate der Unternehmen sein. Die Richtlinie, die für die Teilnahme unterschrieben werden muss, sollte allerdings unbedingt auf das 2030-Ziel bezogen sein und der Fortschritt der Umsetzung durch regelmäßige bspw. jährliche Berichte aufgezeigt werden.	C	C1.2	1
869	O	zu C 1.2 Klimaallianz Eine hervorragende Maßnahme zur Stärkung der regionalen Wirtschaft, die sich im Klimaschutz engagiert. Klimaschutz sollte zum Wettbewerbsvorteil werden! Sofern die Kriterien zur Mitgliedschaft klar, ambitioniert und transparent sind, kann ich mir vorstellen (und sicherlich viele weitere klimabewusste Bürger), nur noch bei solchen Unternehmen einzukaufen. Wichtig ist dabei folgendes: 1. ich muss als Verbraucher sehen, welches Unternehmen bzw. welches Produkt zur Klimaallianz gehört (Aufkleber der Allianz am Eingang und auf den Produkten) 2. am besten sollte die CO2-Bilanz inkl. Transport ausgewiesen werden (vgl. der BIO-Apfel aus Übersee) 3. die Mitgliedschaftskriterien sollten sich auf die ganze Produktkette beziehen (Bsp: Es reicht nicht, wenn der Bekleidungsladen selbst einen geringen Energieverbrauch hat - er sollte auch auf die CO2-Bilanz der verkauften Kleidung achten, diese ausweisen und ggf. die Lieferanten nach CO2-Kriterien auswählen). Auch was nach dem Kauf passiert (ggf. Verpackung wiederverwendbar, Reparierbarkeit, Energieverbrauch des Produkts) sollte mitbetrachtet werden. 4. Im B2B-Geschäft sollte die Klimaallianz auch Anreize und Vorteile bringen. 5. Die Stadt und alle öffentlichen Einrichtungen sollten bei ihren Konsum- und Vergabeentscheidungen die Mitgliedschaft in der Klimaallianz zur Voraussetzung machen. Auch Unternehmen in der	C	C1.2	1
872	O	Zu "C.1.1 Klimaallianz mit Karlsruher Unternehmen": •es werden nur dann erfolgreiche Teilnahmen erreicht werden, wenn die Teilnehmer auch unmittelbare Nutzen (z.B. Energiekosteneinsparungen, verminderte Transaktionskosten) aus dem Marketing der Klimaallianz realisieren können. •Weitere Aktivitäten sind vorstellbar: ja: "Fokus-Klima-Netzwerk" wie es von Herrn Metzger, Michelin, vor Jahren vorgeschlagen wurde: 1 Jahr, vier bis sechs Treffen, ein Thema, dann investieren möglichst viele der Teilnehmer in diese Technik. •auf alle Fälle sofort auch Landkreis Karlsruhe miteinbeziehen, vielleicht auch gleich die Technologie-Region Karlsruhe. •Das Konzept muss rechtzeitig mit der IHK und HK abgestimmt und deren Präsidenten in die ganze Aktivität miteinbezogen werden.	C	C1.2	0
483	O	Erfahrungen aus dem Projekt REGEKO im Gewerbegebiet Grünwinkel haben gezeigt, dass die Akteure besonders leicht im abgegrenzten Areal ihres eigenen Umfeldes an einen Tisch zu bringen sind. Also Stammtische u. ä. in den Gewerbe-/Wohngebieten anbieten.	C	C2.1	5

634	O	C2.1 Klimastammtisch Der Klimastammtisch soll ein Teil der Klimaallianz (C1.2) sein. Er soll als weniger zeitaufwändige regelmäßige Zusammenkunft zum Austausch und zur Weiterbildung zu speziellen klimarelevanten Themen stattfinden. So soll der Schritt zur verbindlichen Teilnahme an Energieeffizienz-Netzwerken (C2.2) gesenkt werden. Auch hier besteht die Gefahr, dass zu wenige oder immer die selben Unternehmen teilnehmen. Der Klimastammtisch ist eine gute Möglichkeit für Unternehmen sich im informelleren Rahmen auszutauschen. Auch hier sollten allerdings Mindeststandards oder Richtlinien festgelegt werden.	C	C2.1	7
864	O	C 2.1. Hintergrund: Der Klimastammtisch soll ein Teil der Klimaallianz (C1.2) sein. Er soll als weniger zeitaufwändige regelmäßige Zusammenkunft zum Austausch und zur Weiterbildung zu speziellen klimarelevanten Themen stattfinden. So soll der Schritt zur verbindlichen Teilnahme an Energieeffizienz-Netzwerken (C2.2) gesenkt werden. Auch hier besteht die Gefahr, dass zu wenige oder immer die selben Unternehmen teilnehmen. Kommentar: Der Klimastammtisch ist eine gute Möglichkeit für Unternehmen sich im informelleren Rahmen auszutauschen. Auch hier sollten allerdings Mindeststandards oder Richtlinien festgelegt werden.	C	C2.1	1
968	O	Es macht Sinn, die Klimafrage nicht losgelöst, sondern im Zusammenhang zu sehen. Ein umfassendes Konzept, das zur Lösung der Klimafrage beitragen kann, ist die Gemeinwohlökonomie. Die Stadt sollte einen Austausch zu diesem Thema initiieren und exemplarisch Unternehmen dazu motivieren sich eine Gemeinwohlbilanz zu erstellen. Außerdem sollte für eine Einheit der Stadt eine derartige Bilanz erstellt werden.	C	C2.1	1
635	O	C2.2 Neue Energieeffizienz-Netzwerke starten Ein Energieeffizienz-Netzwerk soll einer Gruppe von 10-15 größeren Unternehmen die Chance geben zusammen an konkreten Zielen zu arbeiten und einfach zu realisierende Einsparungsmöglichkeiten zu realisieren. Das größte Problem besteht darin, genügend Unternehmen zu finden, die den Anforderungen entsprechen. Außerdem werden kleinere Unternehmen nicht berücksichtigt. Das Energieeffizienz-Netzwerk (EEN) ist, wie auch die Klimaallianz und der Klimastammtisch eine Verknüpfungsmaßnahme zwischen Unternehmen. Es könnte passieren, dass mit allen Maßnahmen dieselben Unternehmen erreicht werden. Die Zusammenarbeit an gemeinsamen Problemen ist aber grundsätzlich zu begrüßen, obwohl eine Ausweitung des EEN auf ein Unterstützungsmodell zu begrüßen wäre. In einem solchen EEN könnten kleinere Unternehmen (KMUs) von der energietechnische Beratung größerer Unternehmen profitieren. So könnte eine größere Anzahl an Unternehmen erreicht werden. Auch könnten z.B. in Kooperation mit der IHK teilnehmende Unternehmen koordiniert werden und die IHK durch Ausstattung und (finanzielle) Hilfe unterstützt werden. Zusätzlich wäre interne Transparenz in Bezug auf die Durchführung von Maßnahmen notwendig. Von teilnehmenden Unternehmen sollte ein regelmäßiges Energieaudit durchgeführt werden, um neue Einsparungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Solche Energieaudits könnten von der IHK unterstützt oder durchgeführt werden.	C	C2.2	10

865	O	C 2.2. Hintergrund: Ein Energieeffizienz-Netzwerk soll einer Gruppe von 10-15 größeren Unternehmen die Chance geben zusammen an konkreten Zielen zu arbeiten und einfach zu realisierende Einsparungsmöglichkeiten zu realisieren. Das größte Problem besteht darin, genügend Unternehmen zu finden, die den Anforderungen entsprechen. Außerdem werden kleinere Unternehmen nicht berücksichtigt. Kommentar: Das Energieeffizienz-Netzwerk (EEN) ist, wie auch die Klimaallianz und der Klimastammtisch eine Verknüpfungsmaßnahme zwischen Unternehmen. Es könnte passieren, dass mit allen Maßnahmen dieselben Unternehmen erreicht werden. Die Zusammenarbeit an gemeinsamen Problemen ist aber grundsätzlich zu begrüßen, obwohl eine Ausweitung des EEN auf ein Unterstützungsmodell zu begrüßen wäre. In einem solchen EEN könnten kleinere Unternehmen (KMUs) von der energietechnische Beratung größerer Unternehmen profitieren. So könnte eine größere Anzahl an Unternehmen erreicht werden.	C	C2.2	1
87	K	Technologie-Park möchte Initiative starten, Blockaden auflösen --> Kooperation mit der Stadt	C	C2.3	
451	O	Fernwärme aus Abwärme von Rechenzentren Karlsruhe ist die Heimat von einigen IT-Unternehmen, die aus ihren Rechenzentren teuer Abwärme in die Umwelt abführen müssen. Diese Energie kann zu Heizzwecken genutzt werden. Wenn man Kontakt zu den Unternehmen aufnimmt sind sie sicher offen für eine Zusammenarbeit.	C	C2.3	9
636	O	C2.3 Energienetzwerk GreenIT Die IT-Branche ist in Karlsruhe für fast ein Viertel des Strombedarfs des GHD-Sektors verantwortlich. Das vorgeschlagene EEN soll speziell den Erfahrungsaustausch und die Weiterbildung zwischen IT-Unternehmen fördern und so zu einer Stromeinsparung von 25% bei den teilnehmenden Unternehmen führen. Vor allem die Kühlung von Rechenzentren ist energieaufwändig. Durch die Installierung effizienterer Kühlanlagen würde ein großer Teil des Energiebedarfs reduziert werden. Ein speziell auf IT-Unternehmen ausgelegtes EEN zum Erfahrungsaustausch ist sicherlich sinnvoll. Auch hier sollten allerdings Kontrollen in Form von Energieaudits durchgeführt werden.	C	C2.3	11
866	O	C 2.3. Hintergrund: Die IT-Branche ist in Karlsruhe für fast ein Viertel des Strombedarfs des GHD-Sektors verantwortlich. Das vorgeschlagene EEN soll speziell den Erfahrungsaustausch und die Weiterbildung zwischen IT-Unternehmen fördern und so zu einer Stromeinsparung von 25% bei den teilnehmenden Unternehmen führen. Kommentar: Vor allem die Kühlung von Rechenzentren ist energieaufwändig. Durch die Installierung effizienterer Kühlanlagen würde ein großer Teil des Energiebedarfs reduziert werden. Ein speziell auf IT-Unternehmen ausgelegtes EEN zum Erfahrungsaustausch ist sicherlich sinnvoll. Auch hier sollten allerdings Kontrollen in Form von Energieaudits durchgeführt werden	C	C2.3	1
88	K	Beratungsleistungen fördern	C	C2.4	
89	K	Fortbildung durch IHK zu Bewertungen von Eff: +EE Investitionen: Barwert, interne Verzinsung, zusätzliche Nutzen	C	C2.4	

637	O	C2.4 Bündelung von Fortbildungs- und Beratungsangeboten Bisher waren Mitwirkungs-, Beratungs- und Fortbildungsangebote im Bereich Energieeffizienz und anderen Klimaschutzrelevanten Bereichen unübersichtlich und verstreut. Durch eine zusammenfassende Präsentation der Angebote soll es Interessenten einfacher gemacht werden diese zu nutzen. Eine übersichtliche Darstellung ist sicherlich eine Hilfestellung für Unternehmen, die sich überlegen im Klimaschutzrelevanten Bereich etwas zu verändern. Zusätzlich zu einer einfachen Zusammenfassung sollte allerdings sichergestellt werden, dass Kontaktpersonen flexibel erreichbar sind.	C	C2.4	12
867	O	C 2.4. Hintergrund: Bisher waren Mitwirkungs-, Beratungs- und Fortbildungsangebote im Bereich Energieeffizienz und anderen Klimaschutzrelevanten Bereichen unübersichtlich und verstreut. Durch eine zusammenfassende Präsentation der Angebote soll es Interessenten einfacher gemacht werden diese zu nutzen. Kommentar: Eine übersichtliche Darstellung ist sicherlich eine Hilfestellung für Unternehmen, die sich überlegen im Klimaschutzrelevanten Bereich etwas zu verändern. Zusätzlich zu einer einfachen Zusammenfassung sollte allerdings sichergestellt werden, dass Kontaktpersonen flexibel erreichbar sind.	C	C2.4	0
92	K	Strom nachhaltig produzieren. Stadtwerke kaufen Strom	C	C2.5	
96	K	Hausverwaltungen, Mietobjekteigentümer --> Anreize für klimateffiziente Investitionen von Sanierung bis Anreize für Mieter	C	C2.5	
99	K	Green lease-Verträge von Gewerbeflächen	C	C2.5	
638	O	C2.5 Energiekonzepte für Gewerbegebiete In der Vergangenheit gab es in Karlsruhe bereits Ansätze, Gewerbegebiete (z.B Pfannkuchareal) auf ihr Potential zu untersuchen und eine Umsetzung eines besseren Energiekonzeptes durchzuführen. Damals war die fehlende Kontinuität der Projekte ein Problem. Nun sollen im Rahmen dieser Maßnahme weitere Gewerbegebiete auf ihre Energieeffizienz überprüft und Lösungen erarbeitet werden. Momentan wird allerdings nur das REGEKO-Projekt in Grünwinkel konkret behandelt. Auch hier ist die Maßnahme grundsätzlich gut, allerdings nicht ausreichend in Bezug auf das 2050-Ziel. Anstatt einer offenen Zielsetzung sollte konkret die Untersuchung und eine Umsetzung von Lösungsansätzen in allen Gewerbegebieten in Karlsruhe bis 2030 festgelegt werden.	C	C2.5	14
733	O	Intelligentes Gebäudekonzept für Wärme/Kälte (Heizung und Klimaanlage) bei gewerblichen Objekten	C	C2.5	
91	K	Wirtschaftskongresse und alle Kongresse/Veranstaltungen sollten klimafreundlich bzw. klimaneutral sein	C		
100	K	Wegfall Kurzzeit versorgt Durlach	D	D1.1	
101	K	Parkraumbewirtschaftung in der ganzen Stadt teuer. Verteuerung Parkhäuser	D	D1.1	
102	K	Wegfall von Parkplätzen Subventionierung des ÖPNV durch Parkplätze	D	D1.1	
104	K	Autofreie Innenstadt	D	D1.1	
105	K	City-Maut f. KFZ + dramatische Erhöhung Parkkosten + Subventionierung kostenfreier ÖPNV	D	D1.1	
107	K	Autofreier Raum um Kitas; Schulen etc. unattraktive Haltestellen Parkplätze	D	D1.1	
108	K	Parkplatzpreise an ÖPNV-Preise koppeln, inkl. Jährlicher Erhöhung (2h-Karte, Tageskarte --> Keine Jahreskarten!)	D	D1.1	
109	K	Tempo 30 in der ganzen Stadt	D	D1.1	
110	K	Tempo 20	D	D1.1	
111	K	Autofreier Zirkel (Kriegstraße bis Schloß)	D	D1.1	
112	K	Schließung bzw. Verlagerung aller innerstädtisch Parkhäuser in die Nähe der Autobahn/Südtangente	D	D1.1	

113	K	Nachhaltige Mobilität darf nicht an den Stadtgrenzen aufhören. Einflussnahme auf Karlsruher Bürgerinnen, auch wenn sie außerhalb d. Staus (??) unterwegs sind	D	D1.1	
115	K	Keine Werbung für Parkplätze in der Innenstadt	D	D1.1	
117	K	2500 zusätzliche Stellplätze für die Messe ?? Konterkarrieren das Klimaschutzkonzept	D	D1.1	
120	K	Tempo 30 in Wohngebieten und an Schulen + Kitas	D	D1.1	
125	K	SUV Verbot in der Innenstadt	D	D1.1	
129	K	Parkplatznutzung zeitlich beschränken (auf wenige Stunden)	D	D1.1	
132	K	Umwandlung vonn Parkplätzen auch in innerstädtischen Wohnstraßen in Aufenthaltsflächen für die Bewohner	D	D1.1	
133	K	City-Maut	D	D1.1	
147	K	Autofreie Innenstadt/Umweltzonen	D	D1.1	
164	K	Parkplatzgebühren deutlich erhöhen Mit Bahn in die Stadt muss günstiger sein	D	D1.1	
165	K	IV in der Innenstadt deutlich einschränken	D	D1.1	
166	K	SUV Verbot in der Innenstadt	D	D1.1	
370	K	Gratis Parken KFZ verbieten	D	D1.1	
372	K	Gehwege nicht zustellen, Autoparkplätze verwenden	D	D1.1	
490	O	Konsequent komplett Autofreie Innenstadt, das wäre mal ein Zeichen! Vllt. tuts am Anfang auch erst einmal eine Citymaut, ein Rückbau von Parkhäusern in der Innenstadt und eine Durchsetzung von Fußgängerzonen, die Autofrei sein sollten (und Lieferverkehr und Hotelgäste wirklich auf die angeschlagenen Zeiten beschränkt). Mehr solche Barrieren wie am Zirkel könnten da hilfreich sein, um ein Autodurchgangsverkehr einzudämmen.	D	D1.1	28
500	O	zu D1: Seit Jahren sind die Gebühren für die Bewohnerparkausweise (30 EUR) konstant, während die Fahrpreise für den ÖPNV jedes Jahr steigen. Das ist natürlich viel zu günstig, um Anreize zum Umstieg zu schaffen. Dieser Aspekt sollte im Stellplatz- und Parkraumkonzept mit berücksichtigt werden.	D	D1.1	30
505	O	D1.2 Subventionen für den motorisierten Individualverkehr durch die öffentliche Hand müssen abgebaut werden, um CO2 freie Mobilitätsangebote attraktiver zu machen. Nahezu kostenloses Parken in einer Großstadt ist eine enorme Subvention. Folgende Maßnahmen sollten ergriffen werden: a. Ausweitung der Bewohnerparkzonen auf das ganze Stadtgebiet. b. Stufenweise Erhöhung der Parkgebühren für Anwohner bis zum Erreichen des Marktpreises (Kosten der Flächennutzung in einer Großstadt, z.B. Mietspiegel). Wichtig ist ein klarer Zeitplan für die Erhöhung, so dass PKW Besitzer wenigstens Planungssicherheit haben. c. Stufenweise und deutliche Erhöhung der Parkgebühren für Tagesparkausweise d. Nutzung der Einnahmen aus den Parkgebühren zur Verbesserung von alternativen Mobilitätsangeboten	D	D1.1	27
514	O	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 Km/h im gesamten Stadtgebiet	D	D1.1	23
515	O	Stellungnahme zu D1.1 aus 3. Workshop zur Bürgerbeteiligung des Klimabündnis Karlsruhe: Klares Ziel für 2025 sollte eine autofreie Innenstadt sein. Die Maßnahme erscheint zu wenig ambitioniert. Die als erste Schritte genannten Maßnahmen sollen schnell umgesetzt werden, reichen aber bei weitem nicht aus. Sehr schnell autofrei sollte auch die nördliche Karlstraße werden.	D	D1.1	24

523	O	Zu D1: -der Gemeinderat sollte zusammen und öffentlichkeitswirksam Druck auf die Landesregierung ausüben, um den Kommunen eine City-Maut zu ermöglichen. -der Stellplatzschlüssel sollte bei max. 0,3 liegen.	D	D1.1	8
643	O	Alle gut gemeinten Maßnahmen sind nur dann sinnvoll, wenn ihre Umsetzung am Schluss auch konsequent überwacht wird: Wird in Tempo-30-Zonen auch wirklich nicht schneller gefahren? Wird auf den Radwegen nicht geparkt und werden dort keine Mülleimer abgestellt etc. etc. Aktuell geschieht dies nicht, möglicherweise weil die Stadt Angst vor ihren Bürgern hat/die Stadträte Angst vor ihren Wählern haben.	D	D1.1	9
644	O	D1.1 Regulierung des motorisierten Individualverkehrs im Innenstadtbereich Hintergrund: Laut dem Konzept soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) besonders in der Innenstadt reduziert werden. Dafür sollen unter anderem Logistikzentren für den Lieferverkehr entstehen (D1.5) und ein Konzept erarbeitet werden, welches alle Mobilitätsarten berücksichtigt. Hierbei wird beispielsweise eine City-Maut in langfristiger Perspektive nicht ausgeschlossen. Unser Kommentar: Klimafreundlicher Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr muss bei allen Umbau, Sanierungs- und Neubaumaßnahmen priorisiert werden. In der Konzeptvorlage fehlen konkrete und effektive Maßnahmen, wie der MIV kurzfristig in der Innenstadt reduziert werden soll. Anstatt den MIV in der Innenstadt zu reduzieren, sollte in der Innenstadt eine autofreie Zone eingerichtet werden. Außerdem fehlt in der Konzeptvorlage, wie der MIV außerhalb der innerstädtischen Zone reduziert werden soll.	D	D1.1	7
658	O	Für Fraunhofer ISI D1.1 •Vorgeschlagene Maßnahmen sind sinnvoll und erste Tests mit Straßensperrungen werden durchgeführt •Das Konzept zur Regulierung des MIV im Innenstadtbereich sollte jedoch mehr auf die im Text zu „Was & warum“ beschriebene herausfordernde Parksituation eingehen •d.h. Sperrungen oder andere Maßnahmen sollten mit Alternativen begleitet werden - z.B. in größerem Abstand zur Innenstadt gelegene Parkhäuser mit günstigeren Tarifen als Parkhäuser in der Innenstadt inkl. vergünstigtes Straßenbahnticket (Beispiel hierfür: Park and Ride Konzept der Städte Utrecht und Amsterdam https://www.amsterdam.nl/en/parking/park-and-ride/) •In „Wie & Wann“ müssen mehr Maßnahmen zu Anwohnern vorgeschlagen werden - bspw. Erhöhung der Jahresparkgebühr, Reduktion der Stellplätze pro Wohneinheit etc. •Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Seitenstraßen werden nicht erwähnt, führen aber auch dazu, den Autoverkehr zu reduzieren (da bspw. kurze Wege mit dem Fahrrad schneller zurückgelegt werden können) •Bsp.: Bodenwellen; Einbahnstraßen; Spielstraßen; Fahrradstraßen etc. •Es ist notwendig, gute Alternativen zu der MIV anzubieten. Das gibts sowieso in Karlsruhe, aber die Fahrradwege sollen ausgebaut werden und 'Park-and-Ride' erweitert, wie bei dem Durlacher	D	D1.1	13

671	O	zu D1.1 und D1.2 und D1.3 "Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis" [Anmerkung der Redaktion: Der angegebene Link kann wegen eines Verstoßes gegen die Kommunikationsregeln – werbliche Inhalte - nicht veröffentlicht werden.] Darin finden sich neben vielen Informationen auch ein weiteres gutes Fallbeispiel: Zürich (CH): "Das neben Kopenhagen bekannteste Beispiel zur flächenhaften Parkplatzreduktion stammt aus Zürich, wo bereits im Jahr 1996 ein „historischer Parkplatzkompromiss“ gelang: Um die Innenstadt für den Fußverkehr attraktiver zu machen, wurden in der City und den umliegenden Quartieren möglichst viele oberirdische Parkplätze in (unterirdische) Parkhäuser verschoben. Die Anzahl der Parkstände im öffentlichen Raum wurde gedeckelt – auf den Stand von 1990. Die Vereinbarung gilt bis heute. Auch deshalb nutzen heute lediglich 25 Prozent der Züricher ein Auto, wenn sie sich in der Stadt bewegen. Das sind 15 Prozentpunkte weniger als im Jahr 2000." auch interessant: https://www.nzz.ch/zuerich/individualverkehr-das-auto-im-rueckwaertsgang-ld.1298476	D	D1.1	6
873	O	Zu D 1.1.: Klimafreundlicher Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr muss bei allen Umbau, Sanierungs- und Neubaumaßnahmen priorisiert werden. In der Konzeptvorlage fehlen konkrete und effektive Maßnahmen, wie der MIV kurzfristig in der Innenstadt reduziert werden soll. Anstatt den MIV in der Innenstadt zu reduzieren, sollte in der Innenstadt eine autofreie Zone eingerichtet werden. Außerdem fehlt in der Konzeptvorlage, wie der MIV außerhalb der innerstädtischen Zone reduziert werden soll.	D	D1.1	17
889	O	Zu D 1.1: Eine City-Maut ist hinsichtlich der Erhebung sowie deren rechtlichen Grundlage zwar schwer umzusetzen, aber dennoch nicht unmöglich. Denkbar ist hier ein Ansatz der die Nutzung nach Entfernung zur Innenstadt bepreist sowie die Nutzung des ÖPNV mit einschließt. So kann bspw. die Maut über Parkhäuser oder Stellplätze erhoben werden. Die Bepreisung schließt demnach nicht nur die Nutzung des Parkhauses/Stellplatzes als solches mit ein, sondern wird um die Nutzung der Straßeninfrastruktur erweitert. Parkhäuser/Stellplätze am Stadtrand würden so geringere Preise ausweisen sowie ein höherwertiges ÖPNV Ticket mit einschließen. Parkhäuser/Stellplätze in Innenstadtlage weisen höhere Kosten und ein minderwertiges Ticket für den ÖPNV aus.	D	D1.1	20
891	O	Private PKW werden immer größer und schwerer. Verbrauchen dadurch mehr Energie und benötigen mehr Platz. Abhilfe: Kostenlose innerstädtische Parkplätze gibt es nur für Kleinstfahrzeuge bis max. 1000 kg und einer Länge von 360 cm.	D	D1.1	0

892	O	Anwohnerparken bitte ganz abschaffen. Es handelt sich beim Anwohnerparken um die Privatisierung öffentlichen Eigentums. In anderen Ländern wurde dies als verfassungswidrig erkannt. Die Parkplätze wurden von den Steuern aller bezahlt und sollten daher allen zur Verfügung stehen. Die logische Konsequenz wäre der anschließende Rückbau der Stellfläche, um sie auch Fußgängern, Radfahrern und Kindern nutzbar zu machen.	D	D1.1	0
902	O	D1.1 Regulierung des motorisierten Individualverkehrs im Innenstadtbereich: Klimafreundlicher Fuß- und Radverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr muss bei allen Umbau, Sanierungs- und Neubaumaßnahmen priorisiert werden. In der Konzeptvorlage fehlen konkrete und effektive Maßnahmen, wie der MIV kurzfristig in der Innenstadt reduziert werden soll. Anstatt den MIV in der Innenstadt zu reduzieren, sollte in der Innenstadt eine autofreie Zone eingerichtet werden. Außerdem fehlt in der Konzeptvorlage, wie der MIV außerhalb der innerstädtischen Zone reduziert werden soll.	D	D1.1	
911	O	In Kapitel D gibt es viele gute Vorschläge. Leider sind sie in Summe deutlich zu wenig ambitioniert, um die notwendige Klimaneutralität bis 2030 zu erreichen. Effektiv wäre die Einrichtung einer Fußgängerzone, in der stellenweise die Durchfahrt mit dem Fahrrad erlaubt ist. Das Gebiet liegt zwischen Durlacher Tor und Mühlburger Tor sowie dem Kreisel und der Kriegstraße. Fahrzeuge dürfen das Gebiet bis 8:00 morgens zur Versorgung der Geschäfte befahren und Anwohner ganztätig, allerdings nur mit Schrittgeschwindigkeit. Per Ortssatzung wird festgesetzt, dass bei Neuvermietung oder Verkauf von Wohnungen in diesem Gebiet die neuen Mieter / Eigentümer auf den Besitz eines privaten PKW verzichten. Mit einem Zeithorizont von 30 Jahren wird der Besitz von privaten PKW in dem Gebiet verboten. Komfort für Fuß- und Fahrradverkehr wird in dem Gebiet erhöht. Parkplätze und Parkhäuser in dem Gebiet zurückgebaut, wenn sie nicht von den Ringstraßen direkt erreichbar sind.	D	D1.1	1
921	O	In Anbetracht der Dringlichkeit des Problems sind mir die Ansätze zu unambitioniert. Gerade der MIV leistet null Beitrag zu CO2-Reduktion, das muss ganz schnell anders werden. Also, keine Bevorzugung des MIV mehr (warum hat der immer Vorfahrt?), quasi autofreie Innenstadt, ansonsten höchstens 30 km/h zumindest in Wohngebieten, konsequente Bevorzugung von Fuß- und Radverkehr gegenüber dem MIV (und kein gegenseitiges Auspielen dieser Gruppen gegeneinander mehr, wie z.B. in der Erbprinzenstraße geschehen). Keine neuen Autostraßen mehr. Umwidmung von Autostraßen zu Fahrradstraßen (oder wenigstens von Autospuren zu Fahrradspuren). Die Nonchalance, mit der Rechte von Rad- und Fußverkehr ignoriert werden (und Verstöße dagegen nicht geahndet werden), muss aufhören. Dazu bedarf es umfangreicher Aufklärungsarbeit.	D	D1.1	

924	O	Es gibt immer noch genügend "Schleichwege" in Karlsruhe, bei denen es für den Kfz-Verkehr einfacher und schneller ist, durch Wohngebiete zu fahren, anstatt die Hauptstraßen zu nutzen. Dadurch gibt es mehr Verkehr in diesen und (neben Lärm, Schadstoffbelastung u.a. Nachteilen für die Anwohner) haben die Nicht-Motorisierten-Verkehrsteilnehmer das Nachsehen. Dies lässt sich durch Durchfahrsperrungen, Einbahnstraßenregelungen u.a. ändern. In der Verkehrsplanung spricht man von "Netzveränderungen". Karlsruhe sollte prüfen, wo diese noch möglich sind. Vorbild: Groningen. Von Quartier zu Quartier lässt sich dort im Pkw-Verkehr nur über Hauptstraßen fahren, was dem Radverkehr zu Gute kommt.	D	D1.1	
933	O	Grundsätzlich sollte nur noch ein Anwohnerparkausweis pro Haushalt bewilligt werden, um den MIV zu reduzieren.	D	D1.1	
	O	Um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, könnte eine City Maut eingeführt werden. Folgende Vorschläge werden zur Verbesserung des ÖPNV und der Radinfrastruktur gemacht: -Dichte Taktfahrpläne, enges Liniennetz -Weiterer Ausbau von Sprinter-Buslinien	D	D1.1	
37	K	Parkplätze auch außerhalb der Innenstadt reduzieren zugunsten kühlender Grünflächen	D	D1.2	
119	K	Nur ein Komplett autofreies Karlsruhe ermöglicht eine hinreichend große Nachfrage nach ÖPNV und Entstehung neuer Dienstleister --> Beispiel Winterthur	D	D1.2	
122	K	Neue Wohngebiete nur noch autofrei. Freiburg zeigt wie es geht	D	D1.2	
123	K	BürgerInnen bei Mobilitätskonzept mitnehmen	D	D1.2	
124	K	Integrierte Betrachtung	D	D1.2	
128	K	Stadtteilbezogene Mobilitätskonzepte entwickeln	D	D1.2	
130	K	Höhere Kosten für Parkplätze	D	D1.2	
131	K	Wenn der Verkehr (motorisiert) um 1/3 reduziert werden soll, dann bitte auch 1/3 der Parkplätze in Wohngebieten reduzieren --> Grünflächen, Stadtkühlung, bessere Luft	D	D1.2	
134	K	Geschwindigkeitbegrenzung	D	D1.2	
135	K	Wunsch nach klaren Anteilen von verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen > Fußgängerzone: für Fußgänger (Lieferverkehr eingrenzen!) > Fahrradstraße für Radverkehr. Zirkel: gutes Bsp.	D	D1.2	
137	K	Den BürgerInnen die Stadt (ihre Plätze und Wege) zurückgeben	D	D1.2	
373	K	Wenn in Wohngebieten eine Straßenbahnhaltestelle innerhalb von 10 min (von Wohnung zur Bahn) erreicht werden kann, keine Autoparkplätze in diesem Bereich erlauben. Stattdessen Flächen für Mensch & Natur, saubere Luft, Kühlung der Stadt	D	D1.2	
516	O	Zu D1.2 (Stellungnahme aus Workshop zur Bürgerbeteiligung des Klimabündnis Karlsruhe): Leider wurden beim Projekt "Gehwegparken" auch viele Gehwege zu Parkflächen umgewidmet. Das ging zu Lasten der Fußgänger. In den betroffenen Straßen sollten die Straßenflächen für die Fußgänger nutzbar gemacht werden (Shared Space / Verkehrsberuhigte Zone).	D	D1.2	13

645	O	D1.2 Schaffung stellplatzfreier Bereiche und Quartiere im öffentlichen Raum Hintergrund: Im Fokus steht hierbei, den Pendler*innenverkehr zu reduzieren. Dazu sollen verschiedene Maßnahmen im Rahmen eines stadtweiten Parkraummanagementkonzepts umgesetzt werden. Unser Kommentar: Im Klimaschutzkonzept wird dargestellt, dass die Park&Ride-Angebote in der Bevölkerung nur wenig genutzt werden. Hierbei muss erläutert werden, wie dieses Problem in Zukunft behoben werden soll.	D	D1.2	
668	O	Es sind einige mehr oder weniger (fast) kostenlose Sofortmaßnahmen möglich, die ich so konkret nicht in dem Papier finde: Am Hbf und am Bhf. Durlach: Umwidmen von Autoparkplätzen in weitere Radparkplätze; es ist doch ein super Signal, dass die Radplätze nie ausreichen, warum setzt man keine Anreize und schafft mehr? Anwohnerparkausweise in weiteren Stadtteilen: Anwohner sollten mehr Parkrechte haben als Mitarbeiter örtlicher Unternehmen und Besucher, die sollen mit der Bahn oder dem Rad in die Stadt (z. B. in der Südstadt, dort stellt ein Ford-Autohaus diverse Autos von Kunden, Mitarbeitern und der Werkstatt im Umfeld ab, da das Autohaus selbst über wenige Parkplätze verfügt). Regionalradwege sollten durchgängig ausgeschildert werden, auch über Kreis- und Stadtgrenzen hinaus (fahren Sie mal ohne Handy oder Karte nach Mannheim, spätestens in Graben-Neudorf verfahren Sie sich; „einfach“ ein paar FSJ'ler mit dem Rad durch die Gegend schicken und kucken, wo Schilder fehlen). Abschaffen der sinnlosen Brötchentaste in Durlach und Mühlburg, im Gegenteil: Es müssen deutlich teurere Parkgebühren flächendeckend eingeführt werden. Es gibt zwar den BW-Tarif, aber erst in 2 Jahren auch Zeitkarten: Es	D	D1.2	24
669	O	D 1.2 Es wäre insbesondere wichtig, eine langfristige kontinuierliche Reduktion von PKW Stellplätzen im öffentlichen Raum in allen Stadtteilen zu beschließen. Diese muss transparent beschlossen werden und aktiv kommuniziert werden. Dadurch erhalten die Anwohner die Möglichkeit sich Stück für Stück anzupassen. Beispiel: In Stadtteil X werden ab 2021 jedes Jahr 2% der öffentlichen Stellplätze in Fahrradwege, Fußwege, Carsharing-Stellplätze, Ladezonen oder Behindertenparkplätze umgewandelt. So ermöglicht man den Bürgern eine langfristige Planung. Parallel dazu bieten sich Umstiegsprogramme an, im Zuge derer Gutscheine für Fahrradreparaturen, ÖPNV-Abo, Guthaben für das KVV.nextbike, Guthaben für stadtmobil Carsharing oder ähnliches angeboten werden.	D	D1.2	13
687	O	Zu D1: Im Zuge von regelhaft anstehenden Straßensanierungen werden nach einer festzulegenden Quote (z.B. jeder 5. Stellplatz) Stellplätze zu Baumscheiben, Fahrradabstellplätzen bzw. Lastenradstationen umgewidmet. Dadurch sukzessive Reduktion der Stellplatzquote in Bestandsquartieren.	D	D1.2	20
724	O	Parkplatzfreie Straßen: Anwohner p&R-Plätze außerhalb oder Anwohner-Tiefgaragen, wenige Kurzzeit-Parkplätze, gute Bahn/Bus-Anbindung, Begrünung der Freifläche	D	D1.2	

874	O	Zu D 1.2.: Im Klimaschutzkonzept wird dargestellt, dass die Park&Ride-Angebote in der Bevölkerung nur wenig genutzt werden. Hierbei muss erläutert werden, wie dieses Problem in Zukunft behoben werden soll.	D	D1.2	
888	O	Zu D1.2 Schaffung stellplatzfreier Bereiche und Quartiere im öffentlichen Raum: Die öffentlichen PKW-Stellplätze in den Straßen (in der Innenstadt und in den Wohngebieten) sollten deutlich reduziert werden (langfristig möglichst komplett abgeschafft werden – nur noch wenige Stellflächen zum kurzfristigen Be- und Entladen der PKWs übrig lassen), damit diese Flächen zur Verbesserung des Stadtklimas und der Lebensqualität in der Stadt entsiegelt und begrünt werden können. Die PKW-Stellplätze für Anwohner könnten in nahegelegene Parkhäuser/Tiefgaragen verlegt werden. Für Pendler sollte ein Ausbau der Park & Ride Parkplätze am Strand stattfinden, verbunden mit einem günstigen ÖPNV-Ticket und einer guten ÖPNV-Verbindung in die Innenstadt (Vergleich: z.B. Straßburg, Oxford, Cambridge).	D	D1.2	17
932	O	Eine Stellplatzsatzung nach dem Vorbild anderer Städte wie Freiburg oder Tübingen begrüße ich sehr! Damit könnte auch außerhalb neuer Bebauungspläne entsprechend des tatsächlichen Bedarfs KFZ-Stellplätze gebaut werden – also grundsätzlich Stellplatzforderungen unter Betrachtung der Einbindung in den ÖPNV (analog zur VWV Stellplätze) des Bauvorhabens und zusätzlich bei Wohnungen für alte Menschen, Studenten und bei öffentlich geförderten Wohnungen für Menschen mit Wohnberechtigungsschein eine deutliche Reduktion der Stellplatzforderung. Die bestehenden baurechtlichen Möglichkeiten sind mit zu großen Hemmnissen versehen und scheitern regelmäßig. Wer mehr Stellplätze bauen möchte (Luxuswohnen) darf das ja weiterhin...	D	D1.2	
934	O	Das Abstellen von Wohnmobilen, Anhängern usw. sollte in Anwohnerparkbereichen untersagt sein, um den Parksuchverkehr zu reduzieren.	D	D1.2	
121	K	Stellplatzschlüssel senken! > Bauleitplanung	D	D1.3	
141	K	Keine neuen Stellplätze schaffen. Parkhäuser schließen	D	D1.3	
142	K	Wohnwert + Lebensraum statt Parkplätze	D	D1.3	
144	K	City-Maut	D	D1.3	
145	K	Geschwindigkeitbegrenzung	D	D1.3	
646	O	D1.3 Stellplatzschlüssel reduzieren im privaten Bereich Hintergrund: Laut der Konzeptvorlage ist es möglich, den Stellplatzschlüssel bei Neubauten unter bestimmten Voraussetzungen zu reduzieren. Als wichtige Voraussetzung wird der gute Anschluss zum ÖPNV genannt. Unser Kommentar: Diese Zielsetzung erachten wir als nicht ambitioniert genug, um den Pendler*innenverkehr und den MIV auch außerhalb der Innenstadt ausreichend zu reduzieren. Ziel sollte beispielsweise ein Stellplatzschlüssel von 0,3 sein, der durch einen starken ÖPNV und stationäre Carsharing-Angebote unterstützt wird.	D	D1.3	
148	K	Carsharing Stellplätze bei Wegfall von Parkplätzen (Radwegplan)	D	D1.4	
149	K	Carsharing-Stellplätze fehlen in der Südweststadt. Öffentliche Parkplätze dafür bereitstellen	D	D1.4	
492	O	Sinnvoll wäre Tempo 30 Innerorts. Förderung von Car Sharing: Wer sein Auto abschafft, bekommt Sonderkonditionen bei Stadtmobil und KVV	D	D1.4	14

517	O	Zu D1.4 (Stellungnahme aus Workshop zur Bürgerbeteiligung des Klimabündnis Karlsruhe): Die 80 Stellplätze sind ein Anfang, das sollte jedoch weiter ausgebaut werden, so dass flächendeckend in Karlsruhe Stellplätze im öffentlichen Raum für Car-Sharing zur Verfügung stehen.	D	D1.4	9
647	O	D1.4 Unterstützung des Carsharings Hintergrund: Carsharing bietet eine nachhaltigere Alternative zum MIV und lässt sich leicht mit anderen Mobilitätsmöglichkeiten kombinieren. Dabei gibt es sowohl stationäre als auch das „free-float“-Modell der Stadtflyter. In dem Konzept wird allerdings beschrieben, dass sich ein weiterer Ausbau des Carsharing-Netzes schwierig gestaltet, da häufig die Stellplätze fehlen. Unser Kommentar: Wir begrüßen die Bestrebungen der Stadt, den Ausbau des Carsharing-Netzes zu fördern. Allerdings sollte der Fokus auf stationäre Angebote gelegt werden (anstatt auf Angebote wie den Stadtflyter), da diese meist nur Fahrrad und ÖPNV ersetzen.	D	D1.4	
875	O	Zu D 1.4.: Wir begrüßen die Bestrebungen der Stadt, den Ausbau des Carsharing-Netzes zu fördern. Allerdings sollte der Fokus auf stationäre Angebote gelegt werden (anstatt auf Angebote wie den Stadtflyter), da diese meist nur Fahrrad und ÖPNV ersetzen.	D	D1.4	
894	O	Zu D.1.4: Carsharing ist nur dann sinnvoll und klimaschonend, wenn das Auto nicht als Ersatz für das Radfahren oder das Zufußgehen verwendet wird - deshalb am besten nur stationäre Abstellmöglichkeiten für die Autos planen. Kann man die Autos überall abstellen, greift man auch bei sehr kurzen Strecken viel schneller zum Auto und man hat nichts gewonnen.	D	D1.4	1
139	K	LKW-Maut komplett auf der Südtangente	D	D1.5	
140	K	LKW-Verbot in KA von 6-9 + 13-18 >7,49t	D	D1.5	
146	K	GVZ Ausbau ..> mehr Güter auf die Schiene	D	D1.5	
371	K	Bündelung Paketdienste/Lieferdienste	D	D1.5	
757	O	Im Stadtgebiet nur E-Lieferfahrzeuge zulassen	D	D1.5	
103	K	KVV Monatsfahrkarte zeitlich begrenzt bei Aufgabe von Autobesitz	D	D1.6	
126	K	Die Autobesitzalternativen als sexy vermarkten!	D	D1.6	
378	K	Autobesitzlose Mobilität positiv besetzen	D	D1.6	
521	O	Zu D1.6: Zum Beispiel durch kostenlos(oder niedrigen Preis)ausleihbare Lasten- und Elektoräder. Diese könnte man in verschiedenen Zonen (Größe der Zonen und Anzahl der Räder abhängig von Bewohnern in der Zone und bedürftigkeit)aufstellen.	D	D1.6	13
531	O	zu D Mobilität allgemein: öffentliche Bereitstellung aller Verkehrsverbindungsdaten (Bus, Bahn, Standorte Car-sharing, Bikes und Scooter, Ladestationen etc.), sowie Konzessionsvergabe (Car-, Bike- und Scootersharing) mit derselben Anforderung, im Open-Source Format, um die Entwicklung von Sektorübergreifenden Mobilitäts-Apps zu ermöglichen. Nutzung der "MDS - Mobility Data Specifications" einer technischen Vorschrift zum Austausch von elektronischen Daten zwischen Bike-/Scootersharing-Anbieter und Kommune.	D	D1.6	2
532	O	Eine Kombination aus Parkhäusern, Einkaufsmöglichkeiten, Lastenfahrrädern/E-mobilen Lieferservicen wäre toll mit autofreien Wohngebieten/Bereichen umzusetzen. Wir sind davon noch weit entfernt, aber der Gedanke muss ja mal gepflanzt werden.	D	D1.6	8
751	O	Sizubänke mit PV zum Laden	D	D1.6	

155	K	Elektrifizierung der Strecke Welschnaureuter-Str. --> Mühlburger Bahnhof	D	D2.1	
156	K	Ringlinien zur Verbindung des Umlands	D	D2.1	
157	K	Bessere Erschließung in den Bergdörfern	D	D2.1	
158	K	Netzausbau: Verdoppeltes Liniennetz	D	D2.1	
160	K	Höhenstadtteile öffentlich besser erschließen!	D	D2.1	
161	K	Schnellbusse in die Industriegebiete	D	D2.1	
162	K	Pendlerparkplätze im 2./3. Ring außerhalb der Stadt nicht erst am Rand der Doppelwabe 100	D	D2.1	
163	K	Anregung: besseres Angebot --> Ausbau der Infrastruktur Bsp. R-P--> KA	D	D2.1	
167	K	Man könnte auch Fahrerinnen nehmen, wenn es keine Fahrer gibt	D	D2.1	
172	K	Arbeitsplatz für Fahrer attraktiver machen	D	D2.1	
173	K	attraktive Arbeitsplätze für Fahrer für Netzausbau	D	D2.1	
174	K	Bessere Arbeitsbedingungen für KVV-MA - lukrativer Job, weniger Ausfälle, freundliches Personal!	D	D2.1	
175	K	Mehr Fahrer --> mehr Bahnen	D	D2.1	
225	K	Park & Ride ist in aller Regel die zweit schlechteste Lösung. Das Ziel sollte sein, den ÖPNV so attraktiv zu machen, dass die Menschen erst gar nicht ins Auto steigen	D	D2.1	
226	K	Klimaschutz hört nicht an den Stadtgrenzen auf. Die Stadt muss sich daher noch viel mehr für die Zulaufstrecken engagieren. Deshalb: Infoblatt vom VCD "Klimaschutz braucht Gleise" angepinnt	D	D2.1	
506	O	D2.1 Netzerweiterung (ergänzend zu den bereits dargestellten): - Konsequente Verknüpfung bestehender Stadt- und Straßenbahnlinien in der Peripherie. - Erschließung bestehender Industriegebiete mit Seilbahnsystemen (vgl. System in La Paz): z.B. die Industriegebiete in Hagsfeld und den Technologiepark über den Knoten Bf Durlach und Bf Hagsfeld sowie den Rheinhafen über den Knoten Entenfang/Bf Mühlburg. - Einrichtung von tangentialen Schnellbuslinien als Vorläufer einer späteren Tangential-/Ringbahnlinie: Bf Mühlburg über Neureut nach Hagsfeld bis Bf Durlach und ggf. Ettlingen. - Erschließung der Höhenstadtteile durch E-Buslinie, ggf. mit O-Leitung auf Steigstrecke und Batteriebetrieb auf Hochebene; ggf. Führung mit elektronischer Deichsel und Flügelung auf Hochebene.	D	D2.1	
529	O	Zu D2.1 Netzausbau und D2.2 Kapazitätssteigerung: Der extrem schleppende Fortschritt beim Netzausbau ist vor allem der Fixierung auf den Autoverkehr geschuldet. Hier muss künftig die Priorität auf den ÖPNV gesetzt werden, Planungs-, Finanz- und Personalressourcen müssen entsprechend umgeleitet werden. Dazu müssen auch Planungsprozesse beschleunigt werden. Die Netzkonzeption 2020/2030 bietet schon eine sehr gute Grundlage und sollte mit Priorität angegangen werden. Eine Kapazitätssteigerung bzw. eine Beschleunigung kann auch erreicht werden durch den Bau von Überhol- und Ausweichstrecken.	D	D2.1	7
641	O	Zu - D2.1 Netzausbau Der ÖPNV muss schnellstmöglich ausgebaut und kostenlos gemacht werden!	D	D2.1	10

648	O	D2 Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs D2.1 Netzausbau Hintergrund: Es ist laut dem Konzept geplant, die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln. Hierfür soll kurz- und mittelfristig der Streckenausbau gefördert werden. Unser Kommentar: Auch hier befürworten wir die genannten Maßnahmen. Zusätzlich müssen weitere Vorschläge aus der „Netzkonzeption 2020/2030“ geprüft und auch speziell die Buslinien ausgebaut werden. Eine Kooperation mehrerer Verkehrsverbände erscheint zum Teil sinnvoll. Zusätzlich muss von der Stadt sichergestellt werden, dass die genannten Bauvorhaben keinen Einfluss auf die Ticketpreise nehmen.	D	D2.1	10
659	O	D2 •Wir haben mitbekommen, das es schwierig ist, Führer zu rekrutieren, was ist die Personal-Planung? •Netzwerk ausbau durch Büsse stat Straßenbahn/S bahn - können auch mit Beschränkung von MIV kombiniert werden D2.1 Netzausbau •Umlandbevölkerung Frankreich / Pfalz wird nicht erwähnt, ist aber bzgl. Pendlerströme kritisch - oRheinbrückenproblematik bzgl. Pkw kann mit erweitertem Bahnverkehr abgemildert werden - ozusätzliche Shuttles zu Arbeitgebern mit schlechterer Stadtbahnanbindung diskutieren - oKooperation mit Städten in Rheinland-Pfalz sowie mit Betrieben mit einer hohen Pendlerzahl erhöhen (bspw. Förderung von ÖPNV-Tickets) •Sehr teuer und langfristig- •die Pläne für Busse sollen bevorzugt werden, sie können sehr gut die Lücke im Netz erschliessen	D	D2.1	7
690	O	Zu D2.1 kann ich nur sagen: Definitiv ist ein Ausbau des Schienennetzes und damit eine Kapazitätssteigerung dringend notwendig. Ganz so schlimm wie bei der DB ist es zum Glück nicht. Doch sind die Schienen einmal blockiert, beispielsweise durch einen Unfall, kann es zu großen Verspätungen kommen. Ein größeres Schienennetz würde dann idealerweise auch mehr Ausweichmöglichkeiten zum Umfahren der Blockade bedeuten. Denn bis ein SEV eingerichtet ist, dauerte es ja eine Weile und auch der ist dann schnell überladen. Eine immense Attraktivitätssteigerung wäre natürlich auch durch kostenfreie Beförderungsmöglichkeiten gewährleistet. Natürlich ist es eher ambitioniert, von jetzt auf gleich das System umzustellen. Jedoch zeigen externe Beispiele wie Luxemburg: Es geht! Und ein 365-Euro-Ticket wäre ja schon einmal ein großer Schritt in die richtige Richtung. Die Voraussetzung dafür ist natürlich, Investitionen vernünftig zu tätigen. Und vielleicht nicht gerade in die Anschaffung von einem Haufen neuer E-Scooter...	D	D2.1	11
750	O	Seilbahnen für die Höhendörfer	D	D2.1	

876	O	Zu D 2.1.: Auch hier befürworten wir die genannten Maßnahmen. Zusätzlich müssen weitere Vorschläge aus der „Netzkonzeption 2020/2030“ geprüft und auch speziell die Buslinien ausgebaut werden. Eine Kooperation mehrerer Verkehrsverbände erscheint zum Teil sinnvoll. Zusätzlich muss von der Stadt sichergestellt werden, dass die genannten Bauvorhaben keinen Einfluss auf die Ticketpreise nehmen.	D	D2.1	
900	O	Zu Maßnahme D2.1 Netzausbau: Weiterer Projektvorschlag zum Netzausbau: Stadtbahnstrecke Karlsruhe-Heilbronn komplett zweigleisig ausbauen, um Verzögerungen/Unpünktlichkeit der Bahn durch Warten auf den Gegenzug zu vermeiden	D	D2.1	
912	O	D2.1 Ausbau der Straßenbahn durch eine Strecke zwischen Durlacher Tor und Mühlburger Tor am Stadion vorbei. Hierdurch könnte u.a. eine erhebliche Entlastung der Straßen von PKW - vor allem - vor- und nach den Fußballspielen.	D	D2.1	1
153	K	Wunsch: Pendelverkehr >50 km bessere Anschlüsse	D	D2.2	
154	K	ÖPNV sollte wieder zuverlässiger werden --> zu viele Ausfälle	D	D2.2	
159	K	Busangebot von 5 - 10 auch Samstags/Sonntags Bsp. Linie 73 für Menschen ohne Auto	D	D2.2	
169	K	Mehr Express-Züge in der Innenstadt	D	D2.2	
170	K	Wunsch: mehr innerstädtische Express-Verkehre/Linien	D	D2.2	
171	K	Wunsch: Dichtere Taktung im Regionalverkehr	D	D2.2	
177	K	Kapazitätssteigerung? Gerne! Verdopplung nötig! Geht aber nur vernünftig, wenn die Gleise in der Kaiserstr. Bleiben!	D	D2.2	
179	K	Kapazitätssteigerung 4 % ist zu wenig. Mindestens 25 % bis 2030.	D	D2.2	
187	K	Bessere Gehälter für Bus/Bahnfahrerinnen	D	D2.2	
214	K	Wunsch: bessere Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder (Stellplätze in der Bahn)	D	D2.2	
216	K	Mehr Platz in den Bahnen um Fahrräder (kostenfrei) mitführen zu können	D	D2.2	
219	K	Wunsch: Abstimmung ÖPNV zu Werkverkehren	D	D2.2	
223	K	Entwicklung von batteriebetriebenen Zweigsystemstraßenbahnen zur Überbrückung nicht elektrifizierter Strecken (Test)	D	D2.2	
224	K	Gleise in Kaiserstraße NICHT ausbauen --> Kapazitätserweiterung	D	D2.2	
376	K	Kombinierter Transport Personal + Güter in ÖPNV	D	D2.2	

507	O	D 2.2: Kapazitätssteigerung Ein Umstieg breiter Bevölkerungsschichten vom MIV auf den ÖPNV lässt sich nur erreichen, wenn der ÖPNV sicher, sauber, zuverlässig und bequem ist. Auf den „umstiegsfreien“ Stadtbahnlinien wurde dies überwiegend erreicht. Durch Engpässe in der Infrastruktur und Sparmaßnahmen bei Personal und rollendem Material wird dieser Erfolg in Frage gestellt (siehe stagnierendes/rückläufiges Fahrgastaufkommen). Eine Fahrgaststeigerung erfordert vor allem eine Verbesserung des Komforts beim Umsteigen (nicht alle Relationen lassen sich mit schnellen Direktverbindungen erschließen). Hierfür sind planbare, zuverlässige, kurze und komfortable Umstiegs-Knoten am Bf Durlach, am Hbf KA und am Bf Mühlburg/Entenfang notwendig. An diesen Knoten muss auf kurzen Wegen zwischen allen Mobilitätsangeboten gewechselt werden können. Hierfür sind erforderlich: - Saubere, sichere und geheizte Aufenthaltsbereiche (mit ausreichend Sitzmöglichkeiten) sind an allen drei Umstiegs-Knoten 24 h/d an 7 Tagen/Woche ohne Konsumpflicht sicher zu stellen. - Verlegung der Haltestelle Auerstraße auf Bahnbrücke mit direktem Zugang zum Bf Durlach. - Verlegung der Haltestelle Bf Mühlburg in Richtung Entenfang oder Verbindung der Haltestelle Entenfang und des Bf Mühlburg mit	D	D2.2	8
649	O	D2.2 Kapazitätssteigerung Hintergrund: Um die Fahrgastzahlen zu steigern, muss zusätzlich zum Netzausbau (D2.2) auch eine Kapazitätssteigerung erfolgen. Das Klimaschutzkonzept führt hierbei mehrere Möglichkeiten auf, zum Beispiel eine Taktverdichtung oder kürzere Fahrzeuge. Unser Kommentar: Zum einen stellt sich die Frage, wie die benötigten personellen Kapazitäten erreicht werden sollen. Zum anderen ist die Finanzierungsmöglichkeit noch nicht ausreichend geklärt. Zu diesen Punkten müssen zeitnah umfassende Konzepte vorgelegt werden.	D	D2.2	
688	O	Im Rahmen der Kombilösung soll der Schienenverkehr in der Innenstadt unter die Erde verlegt werden. Gleise wie in der Kaiserstraße sollen dann herausgerissen werden. Angesichts der notwendigen Kapazitätserhöhung auf Schienen (wenn der Autoverkehr wirklich eingedämmt werden soll) halte ich das für höchst kontraproduktiv! Die Schienen sollten auf keinen Fall herausgerissen werden, selbst wenn sie vorübergehend stillgelegt werden sollten. Zwar wurde die Kombilösung 2002 vor allem mit dem Argument forciert, dass die Kaiserstraße zur reinen Fußgängerzone wird. Dafür muss man aber keine Gleise herausreißen. Eine Reduzierung des Autoverkehrs dürfte aus meiner Perspektive außerdem viel fußgängerfreundlicher sein als die Verbannung von S-Bahnen.	D	D2.2	16
877	O	Zu D 2.2.: Zum einen stellt sich die Frage, wie die benötigten personellen Kapazitäten erreicht werden sollen. Zum anderen ist die Finanzierungsmöglichkeit noch nicht ausreichend geklärt. Zu diesen Punkten müssen zeitnah umfassende Konzepte vorgelegt werden.	D	D2.2	

884	O	D2.2 Um die Kapazitäten des ÖPNV tatsächlich langfristig ausbauen zu können müssten die oberirdisch Gleise in der Kaiserstraße erhalten bleiben, damit sie bei Bedarf reaktiviert werden können.	D	D2.2	17
896	O	Zu D.2.6: Auch die Anzahl der Busse sollte erhöht werden. So könnte man den ÖPNV kurzfristig schneller ausbauen als mit Straßenbahnen, da diese in ihrer Herstellung deutlich länger brauchen als Busse.	D	D2.2	
910	O	Vornehmlich zu den Maßnahmen D2.2 und D2.3: Damit wirkungsvoll Autoverkehr in Karlsruhe verringert wird, ist neben der Priorisierung des Radverkehrs (Wirkung eher innerstädtisch) die Kapazitätssteigerung (20 min.-Takt in der Fläche/Umland) des ÖPNV zusammen mit günstigeren Ticketpreisen essentiell (entsprechende Wirkung auch ins Umland). Karlsruhe sollte da mit anderen Verkehrsverbünden zusammen agieren, um dafür entsprechende Mittel vom Bund und vom Land zu bekommen, um ein 365 €-Ticket zeitnah umzusetzen. Z.B. im Berliner Speckgürtel ist es einfach, die gut getackete S-Bahn für Strecken in die Stadtmitte zu nutzen. Karlsruhe sollte mit seinen Verkehrsbetrieben bei der überfälligen Fusion von Verkehrsverbünden voranschreiten und Vorbild sein. Bei Umsetzung dieser drei Punkte steigen immer mehr Menschen dann mit Freude auf den ÖPNV um.	D	D2.2	
116	K	Kostenfreier ÖPNV	D	D2.3	
152	K	Studenten erhalten Willkommensgeschenk: 1/2 Jahr KVV aber: Für Senioren gibt es "Führerschein-Rückgabe" gegen 1/2 Jahres-Abo KVV. Das ist doch Deutlich zu wenig! Abgabe Führerschein: 10 Jahre Abo!	D	D2.3	
178	K	Kostenloser ÖPNV für Studis, Azubis, Schüler*inne	D	D2.3	
180	K	1. Schritt U25 kostenlos 2. Schritt 365 € Ticket für Erwachsene 3. komplett kostenlos 4. Ausbau + mehr Züge/Busse	D	D2.3	
181	K	Kostenloser ÖPNV Umschichtung Finanzen!	D	D2.3	
182	K	Wunsch: "Flatrate" Tarife	D	D2.3	
183	K	Wunsch: kostenloser ÖPNV Stadt + Landkreis	D	D2.3	
184	K	Anregung: mehr Subventionen für den ÖPNV	D	D2.3	
185	K	Wunsch: Kurzstreckentarife auch außerhalb von KA	D	D2.3	
186	K	ÖPNV Senioren Karte ab 55!	D	D2.3	
188	K	Stadtmobil ist für 4 Personen günstiger als ÖPNV --> schade	D	D2.3	
190	K	Ticket2Go (eTarif) wieder einführen	D	D2.3	
191	K	#openforfree	D	D2.3	
192	K	Freie Fahrt für Schulklassen bei Lehrgängen. Das jetzige System, dass die Lehrkraft die Fahrkarten vorfinanzieren muss ist extrem aufwendig auch für Sekretärin + Sachbearbeiterin. Dauer circa. 4 Monate	D	D2.3	
193	K	Warum macht man nicht mal 3 Monate kostenlose Nutzung Straba? Ob so der Verkehr aus der Stadt bleibt?	D	D2.3	
194	K	Kostenloser ÖPNV in der Innenstadt	D	D2.3	
195	K	ÖPNV als billigstes Mobilitätskonzept	D	D2.3	
196	K	Wichtiges Modell! 365 Tage = 365 €	D	D2.3	
197	K	Wörth einbeziehen in die Wabe 00	D	D2.3	
198	K	24-Stunden-Karte wieder einführen (statt Tageskarte)	D	D2.3	
199	K	Autofahren unattraktiver machen bringt viel mehr, als zu versuchen überzeugten Autofahrern den ÖPNV schmackhaft zu machen. Solange Autofahren so bequem bleibt, wird es immer zu viele Autos in den Städten geben	D	D2.3	
200	K	Förderung/Anreize für mehr Personal	D	D2.3	
202	K	Fahrradmitnahme in der Bahn den gesamten Tag	D	D2.3	
221	K	Geld in besseres Angebot statt in Gratis-Fahrten!	D	D2.3	

487	O	Bei der Weiterentwicklung des Tarifsystems für den ÖPNV ist es wichtig, an das Nutzerverhalten angepasste Tarifmodelle zu entwickeln. Wer z. B. von der Rheinstrandsiedlung nur wenige Stationen nach Forchheim fährt, hat durch das Tarifzonensystem trotzdem einen hohen Fahrpreis zu entrichten, was dann die Bahn wenig attraktiv macht. Ein System, dass die Fahrstrecke berücksichtigt ist hier sinnvoll. Während z. B. Berufspendler eher Pauschalmodelle bevorzugen werden. Wichtig ist es auch, die Stellplatzzahlen erst zu verringern, wenn die Alternativen schon umgesetzt sind, damit keine "Versorgungslücke" entsteht.	D	D2.3	12
493	O	Zu D2.3 Weiterentwicklung des Tarifsystems 1. Ein einfaches und großräumiges Ticketsystem wie es mit ticket2go schon vorhanden war sollte wieder angestrebt werden. Wichtige Gründe sind hier: 2. Pendler, welche am Start- und Zielpunkt keine gute Anbindung an den ÖPNV haben, wäre es sehr vorteilhaft wenn die Fahrradmitnahmen in Bahnen vereinfacht würde. Aktuelle Probleme sind: - Zwischen 6-9 Uhr morgens muss ein Fahrradticket gelöst werden, unabhängig von den tatsächlichen Platzverhältnissen. - Es gibt keine Abos für Fahrradtickets, so dass für Pendler die täglich ein Fahrradticket kaufen, die Kosten für die Fahrradtickets unverhältnismäßig hoch sind.	D	D2.3	17
503	O	D.1.6. und D 2.5. und D2.3. Der öffentliche Nahverkehr in der Stadt Karlsruhe soll kostenfrei sein ... andere Städte sind darin Vorreiter und haben erhebliche Erfolge in Sachen autofreie Innenstadt erreicht- die Straßenbahn - und Bustarife in Karlsruhe sind im Vergleich zu anderen Städten viel zu hoch... besonders bei Kurzstrecken in der Innenstadt lohnt sich die Nutzung der ÖVNV nicht- anstatt die Tarife zu senken werden diese in Karlsruhe ständig erhöht. Dies macht die Nutzung der ÖVNV in Karlsruhe nicht attraktiver. Auch ist es zu kompliziert Tarifauskünfte verkehrsverbundübergreifend zu erhalten - Zusammenarbeit und Preissenkung bei Nutzung zwei oder mehr Verkehrsverbünde sollte angestrebt werden, damit Regionalverkehr attraktiver als PKW Nutzung wird.	D	D2.3	13
504	O	Zu D1. Die jüngste Fahrpreiserhöhung wirkt dem Vorhaben entgegen. Um den Umstieg auf den ÖPNV zu fördern könnte der Fahrpreis (Siehe Beispiel Wien) 1 €/Tag kosten, sodass eine Berechnung für den einzelnen sich erübrigt. Die Fahrpreise sind so unattraktiv, dass der PKW genutzt wird in dem meistens nur einer sitzt und der Stau stadteinwärts wohlwollend in Kauf genommen wird. Straßenbahnticket 1 Personen 5,20 € Parkhaus am Schloss kann man lange dafür parken. Eine Städte Maut wird dem mit dem großen Geldbeutel nicht hindern auf sein Auto zu verzichten. Ebenso nicht wenn die Parkhäuser 10€ /h kostet. Einfahrverbot für PKW's gänzlich unabhängig vom Antrieb. (Anwohner und Lieferverkehr ausgenommen) Ausbau der ÖPNV mit sehr guter Taklung, und Ausbau des Radnetzes.	D	D2.3	21

524	O	Zu D2: -es fehlt bei allen Maßnahmen, ein konkreter Finanzierungsplan. Netzausbau, 365€ Ticket, Komfort ... Es mangelt an Glaubwürdigkeit. Der Gemeinderat muss in der Haushaltsplanung umdenken und den ÖPNV direkt finanziell aushelfen (nicht nur durch den Gewinn der Stadtwerke z.B.). -Elektrisieren der Busflotte ist teuer und verringert die Kapazitäten. Priorität sollte die stärkere Nutzung des ÖPNV haben.	D	D2.3	
530	O	Man sollte den öffentlichen Verkehr ausbauen und kostenlos machen	D	D2.3	12
650	O	D2.3 Weiterentwicklung des Tarifsystems Hintergrund: In der Konzeptvorlage werden einige Möglichkeiten genannt, wie der ÖPNV durch geänderte Tarife attraktiver gestaltet werden kann. Hierbei wird betont, dass die Stadt auf die genaue Höhe der Tarife nur bedingt Einfluss wirken kann. Unser Kommentar: Es soll in Betracht gezogen werden, die Nutzung des ÖPNV insbesondere für alle Erwerbslosen (u.a. Schüler*innen, ...) und Rentner*innen kostenlos zu gestalten.	D	D2.3	
660	O	D2.3 Weiterentwicklung des Tarifsystems • Kurzstreckentarif war bis vor kurzem in der App ... möglich, wurde jetzt wieder eingestellt o weitere Überlegungen für „1-Waben-Fahrten“? • 365€ Karte sehr viel günstiger als derzeitiges Angebot o Studien zu Effekten in Wien? • Kosten für Alle Schuler, Studenten und Rentner sinken	D	D2.3	
748	O	ÖPNV kostenlos für alle	D	D2.3	
749	O	Ticket to go wieder zulassen (=ÖPNV-Nutzung unkompliziert und preisgünstig)	D	D2.3	
878	O	Zu 2.3.: Es soll in Betracht gezogen werden, die Nutzung des ÖPNV insbesondere für alle Erwerbslosen (u.a. Schüler*innen, ...) und Rentner*innen kostenlos zu gestalten.	D	D2.3	
887	O	Zu D2 Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV): Eine Finanzierungsmöglichkeit für den Ausbau des ÖPNV wäre das Bürgerticket: Alle Bürger zahlen einen Beitrag (z.B. gestaffelt nach Jahreseinkommen) und können dafür alle Busse und Bahnen kostenfrei nutzen (um auch Pendler miteinzubeziehen sollte das Bürgerticket für das gesamte KVV-Netz gelten und auch von Bewohnern aus dem Umland erworben werden können; eventuell auch Kooperation mit anderen Verkehrsverbünden). Durch ein vorhandenes Bürgerticket würde auch der Anreiz erhöht, den ÖPNV zu nutzen. Beispiel: Bürgerticket, das für Wuppertal diskutiert wird	D	D2.3	16
895	O	Zu D.2.3: Eine Jahreskarte für den ÖPNV nach dem "Wiener Modell" ist zwar natürlich mit Einsparungen anderswo verbunden, aber möglich, wirkungsvoll und sehr schnell realisierbar! Wenn andere, größere Städte das schaffen, schafft Karlsruhe das auch!	D	D2.3	
899	O	Bitte den ÖPNV für jedermann erschwinglich machen, am besten kostenlos. Luxemburg macht es vor.	D	D2.3	

903	O	D2.3 Weiterentwicklung des Tarifsystems: Ich plädiere für die Einführung eines kostenlosen ÖPNV. Dieses Konzept konnte in anderen Städten bereits erfolgreich eingeführt werden und trägt mit Sicherheit dazu bei, dass deutlich mehr Menschen vom Auto auf den ÖPNV umsteigen.	D	D2.3	
905	O	Schüler sollten kostenfrei den ÖPNV nutzen können.	D	D2.3	
916	O	Zu 2.3: Eine Umsetzung des Wiener Modells oder eine konsequente Preissenkung ist dringend erforderlich, um den Modal Split in Richtung ÖPNV zu verschieben. Ein Beispiel: Als Kleinfamilie mit 2 Jugendlichen kostet eine Bahnfahrt in die Stadt 20,80€. Die Fahrt mit dem Auto bringt folgende Kosten: zwischen 2,50 und 5,00€, plus laufende aber verschwindend geringe Kosten (Kraftstoff, KFZ-Versicherung etc.). Hinzu kommt, dass das Auto komfortabler in vielerlei Hinsicht ist (keine Wartezeiten, Sitzplatzgarantie, Stauraum für Einkäufe etc.) Außerdem ist eine Kapazitätserhöhung schon jetzt überfällig, es gibt zu den Stoßzeiten Züge, in denen kein Stehplatz mehr frei ist (S1, S2 an Schultagen morgens)	D	D2.3	
918	O	Städtische Angestellte sollten grundsätzlich ein kostenloses Jobticket für den ÖPNV erhalten. Ganz besonders gilt dies für Bereiche mit Fachkräftemangel, wo ein Jobticket einen zusätzlichen Anreiz für eine Bewerbung darstellt.	D	D2.3	
920	O	Bei der Weiterentwicklung des KVV-Tarifsystems (D2.3) sollten alle Veranstalter größerer Veranstaltungen gezwungen sein, ein Kombiticket anzubieten. Nur zum Vergleich: Die Konus-Karte ist ein ähnliches, bereits existierendes Modell, bei dem Übernachtungsgäste von Hotels und Pensionen im Nordschwarzwald den ÖPNV kostenfrei nutzen können.	D	D2.3	
922	O	Karlsruhe sieht sich als Fahrradstadt, auch das Umland soll in Zukunft mit dem Rad nach Karlsruhe kommen (Radschnellwege). Es muss daher auch ein attraktives Angebot geben für Leute, deren Hauptmobilitätsform eben das Radfahren ist. Die eben keine Monats- oder Jahreskarten anschaffen, weil sie den ÖV hauptsächlich für Ausflüge und Ausnahmesituationen nutzen. Es sollte nicht günstiger sein mit dem eigenen oder Carsharing-Auto zu fahren, zumindest nicht wenn man nicht zu viert/fünft unterwegs ist! Bei der "Weiterentwicklung des Tarifsystems" (des ÖV) also bitte auch ganz stark an Gelegenheitsfahrer/innen denken. Mögliche Formen von besseren "Gelegenheitstickets": * Großzügig rabattierte Mehrfachtickets (z.B. "4 Fahrten für den Preis von 3 Einzelfahrten" oder ähnlich) * Günstigere Tagestickets (für Einzelpersonen und Gruppen) * "KVV-BahnCard": für einen Preis von z.B. 10€ pro Monat erhält man 50% Rabatt auf Einzelfahrten * Bessere Mitnahmemöglichkeiten	D	D2.3	
929	O	Ich bin für kostenlosen und ausgebauten ÖPNV, sowie Bevorteilung von Fußgängern und Radfahrern im Straßenverkehr. D.h. mehr Fußgänger und Fahrradwege, sowie autofreie Innenstadt. Außerdem sollten Maßnahmen getroffen werden, dagegen dass Autofahrer alleine im Auto fahren und damit Straße und Parkplätze verstopfen und viel Lärm produzieren. Vielleicht durch höhere Parkgebühren.	D	D2.3	
201	K	Den Nahverkehrsbetrieb zum Mobilitätsdienstleister ausbauen	D	D2.4	

213	K	Umgebungspläne in jeder Tram/Stadtbahnhaltestelle sind in anderen Städten Standard	D	D2.4	
651	O	D2.4 Regiomove und Integration neuer Mobilitätsdienstleister Hintergrund: Im Klimaschutzkonzept wird erläutert, wie mehrere Mobilitätskonzepte und Verkehrsverbände vernetzt werden sollen. Dadurch soll die Möglichkeit mehrere Mobilitätsanbieter in einer digitalen Plattform zusammenzuschließen (hier fehlt etwas), um eine gebündelte Ticketbuchung zu ermöglichen. Unser Kommentar: Wir befürworten diesen Ansatz, um die intermodale Mobilität zu fördern. Allerdings muss darauf geachtet werden, auch Menschen ohne digitalen Anschluss den Zugang zu diesen Angeboten zu gewähren.	D	D2.4	
661	O	D2.4 regiomove und Integration neuer Mobilitätsdienstleister Gzte Maßnahme • Konkrete Maßnahmen für die Implementierung fehlen - through ticketing, regiokarte usw. • Was tun Leute, die nicht gut mit Handys umgehen können?	D	D2.4	
118	K	ÖV-Bevorrechtigung muss mit Belangen des Rad- und Fußverkehrs abgewogen werden	D	D2.5	
127	K	Vorrang für ÖPNV nervt Rad+Fuß. Alternativen??	D	D2.5	
189	K	Interkommunaler Austausch: Bsp. Verkehrskonzept Leipzig --> Vorrang (Ampel) ÖPNV	D	D2.5	
203	K	Konflikt: Bevorrechtigung des ÖPNV bremst Radverkehr aus	D	D2.5	
204	K	Bevorrechtigung des ÖPNV funktioniert in vielen anderen Städten deutlich besser als in Karlsruhe - u.a. bremst das TBA hier viel zu oft	D	D2.5	
205	K	Aufenthaltsqualität an Haltestellen --> Schneller Übergang für den Fußverkehr an den Ampeln zu den Gehwegen (abschreckendes Beispiel derzeit. Durlacher Tor + Auer Straße Durlach)	D	D2.5	
206	K	Beschleunigung ÖPNV --> auch Radfahrerinnen und zu Fuß-Gehende-Wege beschleunigen	D	D2.5	
208	K	Bsp. Haid- und Neustraße Stadtauswärts Fahrradweg-Ausbau ist super, aber geht nun zu Lasten ÖPNV, die jetzt mit im Stau der Autos steht	D	D2.5	
494	O	Zu D2.5 Konsequente Bevorrechtigung [des ÖPNV] Es darf keine Bevorrechtigung des ÖPNV auf Kosten des Radverkehrs geben. Es sollten Maßnahmen erarbeitet werden, welche ÖPNV und Radverkehr gleichermaßen bevorr echtigen.	D	D2.5	21

528	O	Zu D2.5 Konsequente Bevorrechtigung: Die Bevorrechtigung ist bislang nicht so konsequent, wie die Einzelmaßnahme das suggeriert. Ein hauptsächlicher Störfaktor ist der Autoverkehr, der den ÖPNV regelmäßig ausbremst. Im Sinne einer tatsächlich konsequenten Wende zum ÖPNV für die breite Bevölkerung sollten in diesem Handlungsfeld diese Maßnahmen umgesetzt werden: * Die Verkehrssteuerung muss den ÖPNV grundsätzlich bevorzugen, d.h Vorrang des ÖPNV an Knotenpunkten und gemeinsam genutztem Straßenraum. Autos müssen Rot haben, wenn ÖPNV kreuzen will. * Umbau des straßenbündigen Gleiskörpers zu einem exklusiven Gleiskörper für die Straßen- und Stadtbahnen. Hier kann an verschiedenen Stellen angesetzt werden: Schließung von Gleisübergängen zu Wendezwecken für Autos; Entfernen von Stellplätzen für Autos neben Gleiskörpern und entsprechende Verschiebung des Autofahrstreifens; Sperrung des Gleiskörpers für Autos. Dies trägt auch zur Reduzierung der Unfallwahrscheinlichkeit bei. * Einführung von exklusiven Busspuren, etwa durch Entfernung von Autostellplätzen und Sperrung von Spuren für den Autoverkehr.	D	D2.5	12
662	O	D2.5 Konsequente Bevorrechtigung • ähnliches auch für Fußgänger und Radfahrer umsetzen (separate Ampeln für Radfahrer; auch auf Sichthöhe s. Niederlande) • Hier sollen auch die Fußgänger-ampel auch mit einbezogen werden, so das Fußgänger nicht so lang wie die MIV warten müssen und leicht, ohne hektik, zu den Haltestellen kommen.	D	D2.5	
756	O	Ampelschaltung Vorrang für ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger	D	D2.5	
168	K	Bremsenergie rückgewinnung	D	D2.6	
209	K	Frage: Klimaschutz in den Ausschreibungen für Busunternehmen	D	D2.6	
210	K	Busse mit Biogas & Wasserstoff (siehe Skandinavien)	D	D2.6	
211	K	Trolleybus, gibt es schon seit den 60ern	D	D2.6	
212	K	Lernen von Freiburg (Model Split MIV in Freiburg 24 % in ??? 30%)	D	D2.6	
228	K	CO2-neutrale Busflotte (Elektro, Wasserstoff etc.)	D	D2.6	
512	O	zu D 2.6 Klimafreundliche Busflotte Meines Erachtens wäre es besser, die Busflotte statt auf die Übergangstechnik Elektroantrieb gleich auf die kommende Wasserstofftechnik umzurüsten. Gerade für Busse und LKW ist der Antrieb über Brennstoffzellen ideal und CO2-frei. Als Infrastruktur wären dann nur neue Tanksäulen, ähnlich wie heute für Autogas oder Erdgas, notwendig.	D	D2.6	7
652	O	D2.6 Klimafreundliche Busflotte Hintergrund: Das Klimaschutzkonzept sieht vor, die gesamte Busflotte auf alternative, klimafreundliche Antriebe umzustellen. Vorerst sollen ein Netzausbau und Ausbildungen erfolgen, ab 2023 erfolgt der schrittweise Umstieg. Dabei können erst nach 2030 die gesamten Fahrzeuge der VBK samt Subunternehmen alternativ betrieben werden. Unser Kommentar: In dem Konzept wird hervorgehoben, welche Vorbildrolle den städtischen Fuhrparks zukommt. Dabei reichen die gesetzten Ziele nicht aus. Die Umstellung der Busflotten muss wesentlich früher als im Konzept vorgelegt erfolgen.	D	D2.6	

663	O	D2.6 Klimafreundliche Busflotte Gute Maßnahme • e-Fahrzeuge sind billiger (in Moment) als Brennstoffzellen,	D	D2.6	
879	O	Zu D 2.6.: In dem Konzept wird hervorgehoben, welche Vorbildrolle den städtischen Fuhrparks zukommt. Dabei reichen die gesetzten Ziele nicht aus. Die Umstellung der Busflotten muss wesentlich früher als im Konzept vorgelegt erfolgen.	D	D2.6	
904	O	D2.6 Klimafreundliche Busflotte: In dem Konzept wird hervorgehoben, welche Vorbildrolle den städtischen Fuhrparks zukommt. Dabei reichen die gesetzten Ziele nicht aus. Die Umstellung der Busflotten muss wesentlich früher als im Konzept vorgelegt erfolgen	D	D2.6	
913	O	D2.6: Durch die Umstellung der Busflotte auf Elektrobusse können die reinen Fahrtkosten der Busse nochmal verringert werden, wenn der Strom für die Batterien von den eigenen Solaranlagen kommt.	D	D2.6	1
143	K	Warum setzt man nur auf E-Mobilität? Alternativen!!	D	D3.1	
227	K	E-Mobilität nur als Car-Sharing --> Wasserstoff statt E-Mobilität fördern	D	D3.1	
230	K	Flotte kleiner E-Mobile als Mietbare "Anschluss"-Fahrzeuge	D	D3.1	
508	O	D3.1 Attraktive Rahmenbedingungen sind für den Hochlauf der Elektromobilität wichtig. Diese Rahmenbedingungen müssen im gesamten Stadtgebiet geschaffen werden und über einzelne Pilotprojekte hinausgehen. Möglichkeiten hierfür sind beispielsweise: - Parken kann für Elektrofahrzeuge günstiger sein als für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor - Schaffung von Park- und Lademöglichkeiten in guter Lage nur für Elektrofahrzeuge - Zufahrtbeschränkungen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die für Elektrofahrzeuge nicht bestehen	D	D3.1	5
525	O	Zu D3: -MIV sollte auch bei alternativen Antrieben nicht weiter subventioniert werden. Das Geld sollte in den ÖPNV investiert werden. Ein Elektroauto verbraucht weiterhin Platz, ist pro Person teurer in der Infrastruktur, gefährlich und trägt negativ zum Erscheinungsbild der Stadt bei.	D	D3.1	
653	O	D3 Ausbau der Elektromobilität D3.1 Pilotprojekte zur Elektrifizierung der Kfz-Flotte Hintergrund: Laut dem Klimaschutzkonzept soll E-Mobilität gestärkt werden. Dazu soll beispielsweise die Ladeinfrastruktur ausgebaut und Privat- und Geschäftskund*innen beraten werden. Unser Kommentar: Es muss gewährleistet werden können, dass die gesamte E-Mobilität durch erneuerbaren Strom angetrieben wird. Zusätzlich sollten öffentlich nutzbare Ladestationen beispielsweise in einer App gebündelt werden, um sie auffindbar und vergleichbar zu machen.	D	D3.1	8
664	O	D3 Ausbau der Elektromobilität D3.1 Pilotprojekte zur Elektrifizierung der Kfz-Flotte •warum wird die Kfz-Flotte der Stadt nicht erwähnt? Busse??? •welche Rolle spielen Müllfahrzeuge, Fahrzeuge des Gartenbauamts etc.? •Kooperation mit Parkhausbetreibern zu evtl. günstigerem Parken für E-Autos?	D	D3.1	5

880	O	Zu D 3.1.: Es muss gewährleistet werden können, dass die gesamte E-Mobilität durch erneuerbaren Strom angetrieben wird. Zusätzlich sollten öffentlich nutzbare Ladestationen beispielsweise in einer App gebündelt werden, um sie auffindbar und vergleichbar zu machen.	D	D3.1	
931	O	Elektroautos sollten nicht zu sehr begünstigt werden, da diese für das Stadtklima zwar besser als Verbrenner sind, jedoch im Vergleich zu ÖPNV/Fahrrad- & Fußverkehr immer noch Lärm produzieren, viel Platz verbrauchen und ein höheres Gefährdungspotential darstellen.	D	D3.1	
229	K	mehr und praktische > Information der Menschen in den Stadtteilen > Lösungen, die realistisch sind	D	D3.2	
665	O	D3.2 Ausbau Ladeinfrastruktur im privaten Raum gute Maßnahme • Lademanagement von Anfang an mit diskutieren, da so Überlastungen des Stromnetzes vermieden werden können	D	D3.2	
45	K	Netzausbau 20 kW für Power (?)Ladestation	D	D3.3	
46	K	Intelligente Ladeinfrastruktur wie in Filderstadt, ENBW	D	D3.3	
150	K	Steckdosen für private E-Mopeds auf der Straße/nahe Wohngebiet	D	D3.3	
231	K	Förderung von e-Tankstellen nur unter der Auflage, dass dort ausschließlich Ökostrom getankt werden darf	D	D3.3	
232	K	Straßenlaternen mit Lademöglichkeit	D	D3.3	
498	O	Zu D3.3. Ausbau öffentliche Ladeinfrastruktur: der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur sollte insbesondere in der Südstadt-Ost aus folgenden Gründen vorangetrieben werden: - aktuell befindet sich in der Südstadt-Ost noch keine einzige Ladesäule - in der Südstadt-Ost wohnt aufgrund der Autobahnnähe ein hoher Anteil an Pendlern, für die ein E-Auto eine praktikable Mobilitätslösung darstellt (insbesondere auch wenn es sich um Firmenwagen handelt) - In der Südstadt-Ost gibt es großteils Miet- und Eigentumswohnungen, in denen es nach jetziger Gesetzeslage fast unmöglich ist eine private Wallbox zu installieren.	D	D3.3	5
499	O	Zu D3.3. zum schnellen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur, sollte auch die Verwendung von Straßenlaternen als Ladepunkt wie sie z.B. von Ubricity angeboten wird, in Betracht gezogen werden. (siehe hier https://www.welt.de/wirtschaft/article197942943/Innogy-Strassenlaternen-sollen-zu-Ladesaeulen-fuer-Elektroautos-werden.html) In der Südstadt würde sich für einen ersten Versuch die Luisenstraße zwischen Scherr- und Rüppurstr. anbieten, da hier die Straßenlaternen direkt neben den Parkbuchten stehen.	D	D3.3	4
666	O	D3.3 Ausbau Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum • Kooperation bspw. mit Unternehmen wie Parkhausbetreibern, Supermärkten, Kinos und weiteren Privatunternehmen mit hoher Parkplatanzahl (und Kundenaktivität, die über einige Minuten hinausgeht) diskutieren	D	D3.3	
758	O	Einheitliche Ladeinfrastruktur, eine Art von Ladekarte	D	D3.3	
897	O	Zu D.3.1: Bei den Ladestationen für Elektroautos sollte darauf geachtet werden, "grünen" Strom zu beziehen.	D	D3.3	

18	K	Fotovoltaik-Radwege Sola-Road (niederländ.) Solarradweg bis Ertstadt (?) (Köln?). --> funktioniert nur eingeschränkt. Besser PV als Dach über Radwege = auch Sonnen- und Regenschutz	D	D4.1	
106	K	Mehr Fläche für Fußgänger und Fahrräder als für Autos	D	D4.1	
207	K	Mehr Schnellfahrradwege - Vorfahrt für Fahrräder & Fußgänger	D	D4.1	
215	K	ÖPNV Kapazitätssteigerung ist teuer - viel mehr teurer als Fahrrad-Infrastruktur deshalb mehr Busse/Fahrradwege	D	D4.1	
233	K	Mehr Budget für Fahrrad- und Fußgänger-Infrastruktur als für PKWs und LKWs	D	D4.1	
234	K	Autofreie, vorfahrtsberechtigzte Fahrradmagistralen als Fahrradhauptstraßen	D	D4.1	
235	K	Fahrräder und Fußgänger maximal 20 Sekunden Wartezeit an Ampeln	D	D4.1	
236	K	Radfahrer sollten Kreuzungen in einem Zug überqueren können (=1 Grünphase)	D	D4.1	
237	K	Hagsfelder Allee --> Durchfahrt für KFZ blockieren. Ähnlich Zirkel am Ortsausgangsschild	D	D4.1	
238	K	Flächengerechtigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden im gesamten Stadtgebiet	D	D4.1	
239	K	Fahrradhaupttrouten nicht beliebig ersatzlos schließen (Erbprinzenstr.; Weihnachtsmarkt)	D	D4.1	
240	K	Es brauch eine Achse für den Radverkehr, um die Stadt in Ost-West-Richtung zügig zu queren. Innenstadtnah und nicht an Bahngleisen entlang	D	D4.1	
241	K	Radverkehr sollte nicht nur gleichberechtigt sein, sondern Vorrang beim Ausbau haben (vor Autos)	D	D4.1	
244	K	Hagsfelder Allee Durchfahrt für PKW sperren	D	D4.1	
245	K	Hagsfelder Alle > Durchfahrt sperren für Kfz von/zu Rintheimer Querallee (am N.Friedh.) > baul. Veränd. Am Einmündung Klosterweg	D	D4.1	
486	O	Sehr geehrte Damen und Herren Neulich hatte ich eine Idee. Und zwar fände ich es sehr praktisch, wenn an Sportstätten, wie zum Beispiel am Trimm-Dich-Pfad im Hardtwald, Schließfächer wären. Besonders an diesen Trimm-Dich-Pfad kommen viele Läufer/Walker mit dem Auto. Wahrscheinlich ist das bei anderen Sportstätten ähnlich. Ich persönlich nehme gelegentlich auch das Auto, aus dem Grund, dass ich sonst meine Sachen "im Wald" liegen lassen muss. Im Fahrradkorb sind besonders Wertsachen nicht gut aufgehoben. Ich denke, das Problem haben viele Leute, die sonst auch gerne mit dem Rad kommen würden. Über eine Rückmeldung freue ich mich. Mit freundlichen Grüßen Anna Teuchert	D	D4.1	7
489	O	In der nördlichen Karlstrasse fehlt von Norden kommend ein Radweg. Wenn die Parkplätze reduziert würden, gebe es hierfür genügend Platz.	D	D4.1	19
491	O	Gleichwertige Verkehrsteilnahme für Radfahrer oder gar Vorrang im Straßenverkehr mit Vorbild Niederlande, wäre ein klares positives Zeichen in der Mobilität. Zeitgleich Rückbau von Parkplätze und Straßenfläche und Umwandlung in Grünfläche sorgen für Wohnqualität und Reduzierung des Aufheizens in der Stadt.	D	D4.1	43

497	O	zu D4.1 Forcierung des Umbaus zur Fahrradstadt Wenn der Begriff "Fahrradstadt" ernst gemeint sein soll, wäre es konsequent, wenn in allen Planungen, Maßnahmen, konkreten Ausgestaltungen und Umsetzungen das Fahrrad, Fußgänger und der ÖPNV stets die primären und priorisierten Verkehrsmittel wären und der motorisierte Individualverkehr nur ein nachrangiges noch geduldetes Verkehrsmittel. Dies würde zum Beispiel folgende Bereiche betreffen: * die Verkehrswege (Gestaltung allg., insbesondere aber auch Platzverteilung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer) * Ampelschaltungen * Parkmöglichkeiten * Ahndung von Verkehrsverstößen (Stichwort z.B. Parken auf Rad- und Gehwegen, Gefährdungen von Radfahren und Fußgängern durch Autofahrer stärker kontrollieren und ahnden) Zu oft wird hier heute noch der Autoverkehr priorisiert.	D	D4.1	37
501	O	Linksabbiegerspur für RadfahrerInnen fehlen. Dies führt zu gefährlichen Situationen: - wenn man von Norden kommend das Ettlinger kreuzt fehlt eine Linksabbiegerspur in die Kriegstrasse bzw. in Richtung Theater. - wenn man die Rüppurer Strasse nach Süden fährt gibt es keine linksabbiegerspuren in Richtung Südstadt-Ost.	D	D4.1	15
513	O	Zu D4.1: Verbreiterung der Radwege neben Autostraßen, indem man eine Spur der Autos in Radweg macht.	D	D4.1	20
518	O	Zu D4.1 (Stellungnahme aus Workshop zur Bürgerbeteiligung des Klimabündnis Karlsruhe): Die Fahrradstraßen sollten tatsächlich ein zügiges Vorankommen für Radfahrer gewährleisten. Dafür muss der KFZ-Verkehr möglichst über andere Strecken geleitet werden. Die Fahrradstraßen sollten umgehend so gestaltet werden, dass der Fahrradverkehr wirklichen Vorrang genießt: 1. für KFZ-Durchgangsverkehr sperren, nur noch Anliegerverkehr gestatten 2. Dort wo in großem Umfang geparkt wird (z. B. Hagsfelder Allee) Parkverbote einrichten. 3. Wo es eng ist, den KFZ-Verkehr nur noch in einer Richtung zulassen (Einbahnstr.), um KFZ-Begegnungsverkehr, der Radfahrer behindert, zu unterbinden.	D	D4.1	17
526	O	Zu D4 -Konkrete Streckenplanung innerhalb Karlsruhe fehlen. -Kein Zeitplan vorhanden.	D	D4.1	

654	O	D4 Stärkung des Fuß- und Radverkehrs D4.1 Forcierung des Umbaus zur Fahrradstadt Hintergrund: Laut der Konzeptvorlage soll der Radverkehr als ein gleichberechtigtes Verkehrsmittel bei allen Umbau-, Sanierungs- und Neubaumaßnahmen berücksichtigt werden. Ein sogenanntes BYPAD (20-Punkte-Programm) soll hierzu als politischer Grundsatzbeschluss Anfang 2021 verabschiedet werden. Unser Kommentar: Fahrradfahren ist eine umweltfreundliche und platzsparende Mobilitätsmöglichkeit, welche sich besonders für innerstädtische Gebiete anbietet. Aus diesen Gründen soll dem Radverkehr eine Priorisierung bei allen Bauvorhaben zukommen, sowie bei beispielsweise Ampelschaltungen. Aus Gründen der Sicherheit und Benutzungsfreundlichkeit muss außerdem darauf geachtet werden, Fuß- und Radwege deutlich voneinander abzugrenzen. Es muss zusätzlich ein Konzept vorgelegt werden, durch welche Maßnahmen der Radverkehr nach Abschluss des BYPAD-Verfahrens kurzfristig gestärkt werden soll.	D	D4.1	
667	O	D4 Stärkung des Fuß- und Radverkehrs : Wichtigste Maßnahme. • In Kombination mit der Beschränkung von Parkplätzen und Umstellen der Straßen für Fahrräder Straßen und größerer Fußwege ist es auch relativ billig im Vergleich zu Wasserstoff Fahrzeugen oder Ausbau des ÖPNV Schienennetzes D4.1 Forcierung des Umbaus zur Fahrradstadt • Fuß- und Radverkehrs sollen nicht nur gleichberechtigt, sondern bevorzugt werden • Sicherheit, Barrierefreiheit und damit Attraktivität des Radfahrens muss zentral diskutiert werden sonst so wird ein Umstieg erreicht was bedeutet: • bauliche Trennung der Radwege von Straße und Fußweg (d.h. Radweg ist auch erhöht aber vom Fußweg getrennt oder verläuft auf der Straße aber ist durch einen Randstein vom Autoverkehr getrennt) • klare farbliche Markierung der Fahrradwege v.a. als Signal an Autofahrer (z.B. roter Belag, s. Niederlande) • eigene Ampeln für Radfahrer in Sichthöhe und alleiniges Überqueren der Kreuzung bspw. beim Linksabbiegen >> keine Fahrradstreifen zum Linksabbiegen zwischen dem Autoverkehr (bspw. für ältere Menschen und Familien mit Kindern nicht nutzbar > diese blockieren dann den Fußweg und erzeugen Konflikte zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern, die dem Image des Radfahrens schaden) Kombination Rad - ÖPNV muss zentral in den Plan mit	D	D4.1	16

672	O	zu D.4: allgemeine Anmerkungen zu Fahrradverkehr Förderung des Fahrradverkehrs mit dem Ziel, Fahrradverkehr attraktiver gegenüber dem MIV zu machen (dies gilt insbesondere für meistens zurückgelegte Fahrstrecken bis 5 km und 10 km). Einige konkrete Anregungen sind enthalten in der 2018 erschienen Schrift "So wird Karlsruhe zur Fahrradstadt - Radverkehrspolitische Programm des ADFC Karlsruhe bis 2025". Voraussetzung zur Attraktivitätssteigerung ist auch eine wesentlich verbesserte finanzielle Ausstattung, denn Investitionen in den Fahrradverkehr sind sehr gut angelegtes Geld, weil sich solche Investitionen zumeist vielfach auszahlen. Die im Klimaschutzkonzept vorgesehene Orientierung an Vorschlägen wie "Nationaler Radverkehrsplan" für "Vorreiter" (ca. 15 EUR pro Jahr und Einwohner für Infrastruktur) sollte als absolute Mindestgröße angesehen werden, wie ein Vergleich mit vorbildlichen Kommunen zeigt, wie z. B. Kopenhagen (Dänemark), Amsterdam und Groningen (Niederlande), Portland, Oregon (USA) oder Zürich (CH). Auch eine gute personelle Ausstattung in der Stadtverwaltung zur Planung und Ausführung der konkreten Projekte ist unbedingt erforderlich. Aus dem Radverkehrsprogramm der Stadt Portland für 2030 (beschlossen im Jahr 2010): "Our intentions are to be as sustainable a city as possible. That means socially, that means environmentally and that means economically. The bike is great on all three of those factors. You just can't get a better transportation return on your investment than you get with promoting bicycling." - Sam Adams	D	D4.1	13
674	O	zu D4.1: Der Zusammenhang von Geschwindigkeit und Unfällen ist bekannt. Deshalb flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Stadtbereich (wichtige Durchgangsstraßen ausgenommen) - dazu Initiative verstärken, um z. B. im Rahmen des Städtetages diese Regelung auf Bundesebene voranzubringen	D	D4.1	16
675	O	zu D4.1: Initiierung von Aufklärungskampagnen für Autofahrer (Themenauswahl): - wie verhalte ich mich beim Befahren von Fahrradstraßen - Überholabstand von mindestens 1,5 m (gilt auch beim Überholen von Radfahrenden auf Fahrradschutzstreifen) - Verhalten an doppelten Haltelinien an Ampeln - keine abgestellten PKW (und Lieferwagen) auf Schutzstreifen, Radstreifen und Radwegen - kein unnötiges Überholen von Radfahrenden, denn häufig liegt der einzige "Vorteil" darin, an der nächsten Ampelkreuzung länger warten zu dürfen... - Einhalten eines ausreichenden Abstands zu vorausfahrenden Radfahrenden, die (noch) nicht überholt werden können. - usw.	D	D4.1	13
683	O	Eine generelle Beobachtung zur Fahrradfreundlichkeit in Karlsruhe: Während sich die Innenstadt für mich tatsächlich wie eine Fahrradstadt anfühlt, wird der Verkehr und die Streckenführung immer autozentrierter, je weiter ich mich aus der Innenstadt herausbewege. Ein Beispiel: In der Kaiserallee ist es oft gleichzeitig schwierig und notwendig, die Straßenseite zu wechseln, um mit dem Fahrrad ans Ziel zu gelangen. Die Verkehrsführung erscheint mir dabei sehr verwirrend und autozentriert. Das gilt generell in Richtung Weststadt: Entenfang, Siemensallee, ... Auch hier müssen bessere Fahrradkonzepte her!	D	D4.1	19

692	O	D4.1 Fahrradfahren ist eine umweltfreundliche und platzsparende Mobilitätsmöglichkeit, welche sich besonders für innerstädtische Gebiete anbietet. Aus diesen Gründen soll dem Radverkehr eine Priorisierung bei allen Bauvorhaben zukommen, sowie bei beispielsweise Ampelschaltungen. Aus Gründen der Sicherheit und Benutzungsfreundlichkeit muss außerdem darauf geachtet werden, Fuß- und Radwege deutlich voneinander abzugrenzen. Es muss zusätzlich ein Konzept vorgelegt werden, durch welche Maßnahmen der Radverkehr nach Abschluss des BYPAD-Verfahrens kurzfristig gestärkt werden soll.	D	D4.1	20
693	O	D4: In der Innenstadt sollten auch an geeigneten Stellen (an Versorgungseinrichtungen, Geschäften, in Parkhäusern für Fahrräder, an öffentlichen Gebäuden) Schließfächer, in welche Einkäufe, Fahrradkorb, Helm, Packtaschen etc. sicher verwahrt werden können aufgestellt werden. Diese Anlagen müssen aber gut gestaltet sein und so angeordnet werden, dass sie den öffentlichen Raum nicht stören.	D	D4.1	10
754	O	Radschnellwege, Radschnellverbindungen schaffen	D	D4.1	
755	O	Trennung von Autostraße und Radwegen	D	D4.1	
881	O	Zu D 4.1.: Fahrradfahren ist eine umweltfreundliche und platzsparende Mobilitätsmöglichkeit, welche sich besonders für innerstädtische Gebiete anbietet. Aus diesen Gründen soll dem Radverkehr eine Priorisierung bei allen Bauvorhaben zukommen, sowie bei beispielsweise Ampelschaltungen. Aus Gründen der Sicherheit und Benutzungsfreundlichkeit muss außerdem darauf geachtet werden, Fuß- und Radwege deutlich voneinander abzugrenzen. Es muss zusätzlich ein Konzept vorgelegt werden, durch welche Maßnahmen der Radverkehr nach Abschluss des BYPAD-Verfahrens kurzfristig gestärkt werden soll.	D	D4.1	
886	O	Zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs sollte das Parken im Kurvenbereich nicht länger toleriert werden, da dadurch der Fuss- und Radverkehr ausgebremst wird.	D	D4.1	18
890	O	Fahrradweg auf der Kriegsstraße (breit, sicher!) als wichtige Ost-West Route. Durch die Innenstadt ist häufig kein zügiges Radfahren möglich ohne Fussgänger zu gefährden.	D	D4.1	11
893	O	D4.1 Fahrradfahrer müssen gleichberechtigt werden! Es müsste besonders darauf geachtet werden, dass Fahrradfahrern nicht aufgrund von Baumaßnahmen die Hauptwege genommen werden. Ein Beispiel hierfür ist, dass aufgrund von Baumaßnahmen auf der Kriegsstraße ein Fahrradverbot gilt. Daneben ist auch die Blumenstraße (Einbahnstraße) nicht beidseitig befahrbar für Fahrräder. Dies sollte dringend geändert werden.	D	D4.1	1
901	O	Zu D4.1: Vorschlag für neue Fahrradstraßen: Der Krokusweg und die Graf-Eberstein-Straße in Rüppurr sind die Hauptzugangsstraßen für das Max-Planck-Gymnasium und die Realschule Rüppurr. Die meisten SchülerInnen kommen mit dem Fahrrad zur Schule. Deshalb sollten diese Straßen zu Fahrradsstraßen werden. Verkehrszählungen sollten auch zu den Hauptverkehrszeiten vor Schulbeginn durchgeführt werden (7:20 Uhr-7:50 Uhr). Sobald Ergebnisse der Verkehrszählungen vorliegen, sollten diese in geeigneter Form veröffentlicht werden.	D	D4.1	

907	O	Zu D4.1: Hier sollte eine physische Trennung von PKW und Radverkehr angestrebt werden, wie es vorbildhafte Städte in z.B. Holland machen. Dazu bedarf es deutlich großzügigerer Radwege, wobei im Falle von Platzmangel dann der PKW auszuschließen und das Fahrrad vorzuziehen ist.	D	D4.1	
917	O	Zu D 4.1: Um die Verschiebung des Modal Splits in Richtung Radverkehr zu bewerkstelligen, darf der Radverkehr nicht gleichberechtigt mit dem Kraftverkehr sein, Radfahrer müssen sogar bevorzugt werden. Wenn Gleichberechtigung herrscht, dann wird das Auto auch weiterhin das bevorzugte Verkehrsmittel bleiben. Wenn das Autofahren allerdings unattraktiv und umständlicher ist als das Radfahren, lässt sich das schnell ändern. Vorbilder sind hier zum Beispiel Amsterdam mit dem „Meerjarenplan Fiets 2017-2022“, welcher das Radfahren attraktiver und sicherer gestalten will und wie im Konzept selbst vermehrt genannt Münster.	D	D4.1	
923	O	Aller Voraussicht nach werden demnächst die Änderungen der StVO rechtskräftig. Es sollten dann so bald wie möglich von den neuen Regeln Gebrauch gemacht werden. Ganz besonders: Viele Wohngebiete die aktuell Tempo-30-Zonen sind könnten von den "Fahrradzonen" profitieren. Statt nur "Tempo 30" würde dann dem Radverkehr Vorrecht gegeben werden: Radfahrende dürften offiziell nebeneinander fahren. Dadurch würde es für Radfahrende angenehmer und sicherer.	D	D4.1	
926	O	Bitte überall die Sicherheit der Radwege überprüfen. Beispiel: Der Radfahrstreifen durch die Ettlinger Straße in Weiherfeld/Dammerstock (Richtung Süden) erfüllt zwar vielleicht alle technischen Kriterien - aber trotzdem fühlt man sich dort unwohl. Es ist immerhin eine Straße, die anders als bei vielen andere Radfahrstreifen im Stadtgebiet mit hohen Geschwindigkeiten befahren wird. Bitte prüfen, ob an solchen Stellen "Protected Bike Lanes", das heißt die Sicherung des Radwegs vor dem Rest der Fahrbahn mit kleinen Pfosten, eingeführt werden können. Ähnliches gilt bestimmt auch für einige andere Strecken.	D	D4.1	
927	O	Nachtfahrradnetz! Karlsruhe hat zwar eigentlich ein ordentliches Netz an Radwegen, aber in der Dunkelheit (das heißt im Winter ab halb 5 nachmittags) reduziert sich dieses stark: entlang der Alb, im Hardtwald/Schlossgarten und an vielen anderen Stellen ist es dann nämlich einfach stockduster, außer dem eigenen Licht. Das macht es sehr unsicher - weil der Weg nicht mehr gut zu erkennen ist und weil andere nicht mehr zu erkennen sind. Selbst wenn alle Radfahrenden mit Licht unterwegs wären - auf den meisten dieser Strecken sind auch Fußgänger/innen erlaubt, von welchen kein Licht erwartet werden kann. Hinzu kommt, dass man sich (z.B. im Hardtwald oder Oberwald, aber auch entlang der Alb) in der Dunkelheit verloren vorkommen kann. Abhängig vom Weg sind unterschiedliche Formen der Hilfestellung denkbar. Idealerweise gäbe es eine durchgehende Beleuchtung und weiße Markierungen entlang der Wege. So etwas sollte auf den Hauptradrouten Standard sein. Innovationen mit solar und akkugespeisten Leuchten ermöglichen eine relativ kostengünstige Aufstellung ohne aufwändige Verkabelung (Beispiel Gundelfingen/Vörstetten bei Freiburg). Aus Naturschutzgründen wird das vermutlich nicht überall umzusetzen sein (Störung der Nachtruhe der Tiere). Wobei eine Nachtabschaltung z.B. ab 23 Uhr auch möglich wäre. Immerhin einfache Reflektoren, die an den Wegesrand aufgestellt werden, wären aber überall umsetzbar und könnten bereits	D	D4.1	

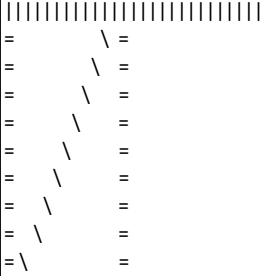
928	O	D 2.4 und D4.1 / D Mobilität Der Bereich D "Mobilität" ist gegliedert in "Reduzierung des motorisierten Verkehrs", Ausbau ÖPNV", "Ausbau Elektromobilität" und "Stärkung Fuß- und Radverkehr". Das sind jeweils sinnvolle Bereiche, zeigt aber auch, dass diese Bereiche noch einzeln gedacht werden! Notwendig wäre eine Zusammendenken all dieser Bereiche und die Entwicklung eines Leitplanes + Roadmap für Verkehrsflüsse der nahen und weiteren Zukunft. Mit der weiteren Verbreitung von E-Bikes und in absehbarer Zukunft dem Aufkommen von autonom fahrenden Autos können sich für den Verkehr in der Stadt ganz neue Möglichkeiten auftun. Autonom fahrende Autos als Sammeltaxis würden auch die Fahrt von und zur Arbeit mit einem Auto ermöglichen ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen und vor allem: Ohne das Auto als Einzelperson zu nutzen. Das ist noch Zukunftsmusik, sollte aber bei der Planung der Verkehrsentwicklung mitgedacht werden. Eine Verknüpfung mit ÖPNV und einem hervorragend ausgebauten Wegenetz für E-Bikes, mit überdachten Hauptverkehrsadern, könnte einen echten Anreiz für den Umstieg vom Auto auf alternativ nutzbare Verkehrsmittel schaffen. E-Bikes mit ihrer relativ hohen Fahrgeschwindigkeit bei geringer Kraftanstrengung haben das Potential, den Umstieg erheblich zu erleichtern. Dazu braucht es entsprechende, mehrspurige Fahrradwege (sonst sind Fahrräder ohne Elektro zu sehr ein Hindernis), was zugleich den Vorteil hätte, in den entsprechenden Straßen den Autoverkehr einzudämmen. Der bisherige autofreundliche Ausbau führte zu	D	D4.1	
930	O	Zu D4/D4.2: Aufhebung des generellen Verbots elektrifizierter Fahrräder bspw. im Hardtwald. Pedelecs bieten eine immer beliebter werdende Alternative zum Auto - gerade beim Pendeln... um diese Art der Fortbewegung attraktiver zu machen, können attraktive schon vorhandene Wege beitragen, statt neue zu bauen oder die Pedelecs auf die Straße zu zwingen. Statt Verbotsschilder, sollten Tempolimits (z.B. 30 km/h) auf solchen Wegen eingeführt werden - klar ist, dass Wälder saubere und sichere Orte für alle bleiben sollen.	D	D4.1	
935	O	Zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit sollte es an ausgewählten Ampeln grüne Fahrrad-Rechtsabbiegepeile geben, bei denen man als Fahrradfahrer angepasst an die Verkehrssituation auch bei Roter Ampel rechts abbiegen darf.	D	D4.1	
	O	- Mind. 2,5 m breite, geschützte Radwege auf allen innerstädtischen Hauptstraßen	D	D4.1	
	O	Rückbau von Parkplätzen zugunsten von fahrradfreundlicher Nutzung und Gewinnung von Grünflächen	D	D4.1	
217	K	Smart Lighting bei Fahrradwegen (in der Pampa)	D	D4.2	
242	K	Bei "Radwegtangenten" Beleuchtung nicht vergessen!	D	D4.2	
243	K	Nicht am Stadtrand aufhören auch in die Stadt	D	D4.2	
246	K	S-Pedelecs auf Radschnellwegen zulassen a la Tübingen ggfs. Mit Tempolimit wie dort im Tunnel	D	D4.2	
247	K	Arbeitsplatz Tauschbörse Wohnort nah arbeiten	D	D4.2	
248	K	Bei staatlich Angestellten Wohnort nahe Arbeitsplatz verlagern	D	D4.2	

655	O	D4.2 Regionalradwege Hintergrund: Zurzeit sind drei Regionalradwege in Planung. Diese sollen den Pendler*innenverkehr in Richtung Radnutzung fördern und zielen besonders auf die Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs. Unser Kommentar: Leider sind in dem Konzept keine konkreten Daten zu finden, bis wann die geplanten Regionalradwege fertiggestellt sein sollen. Um die Nutzung von Pedelecs zu fördern kann zusätzlich über eine Subventionierung seitens der Stadt nachgedacht werden. Diese lässt sich ähnlich wie in 4.4 beschrieben mit der Abmeldung des privaten Autos kombinieren.	D	D4.2	
676	O	zu D4.2 Regionalradwege "Nach Angaben des Verkehrsministerium Baden-Württemberg ist als erster Schritt für die zwei Routenabschnitte Nordstadt-Karlsruhe-Rastatt-Bühl und Nordstadt-Karlsruhe-Ettlingen eine Planungsaufnahme in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Ressourcen vorgesehen." (S. 156) Zudem existiert die Aussage der Stadt, dass Radschnellverbindungen nur außerhalb der Ringroute (Radverkehrsnetz von 2005) betrachtet werden sollen. Insgesamt entsteht der Eindruck, dass konkrete Projekte seitens der Stadt nur wenig ambitioniert vorangetrieben werden. Dasselbe gilt für Leuchtturmprojekte (Radverkehrspolitisches Programm des ADFC von 2018). Dies soll ausdrücklich nicht als Kritik an den betreffenden Mitarbeitern verstanden werden, denn die personelle Ausstattung seitens der Stadt zur Planung und Ausführung der notwendigen Projekte ist unbedingt wesentlich zu verbessern. "Natur- und bodenschutzrechtliche Gründe können dem Ausbau entgegenstehen." (S. 158): Inwiefern stehen bodenschutzrechtliche Gründe dem Ausbau entgegen? (bitte konkretisieren)	D	D4.2	11
138	K	Vorhandene KFZ-Parkhäuser in Fahrradparkhäuser umwidmen/-bauen	D	D4.3	
249	K	Fahrradgaragen/-Parkhäuser sicher und bezahlbar (max 75€/Jahr)	D	D4.3	
250	K	Unterhaltung von Radabstellanlagen!!! Nicht genutzte Räder entfernen	D	D4.3	
251	K	Konsequent an Straßenkreuzungen im Nebennetz zum Parken (erlaubt oder nicht erlaubt) als Fahrradstellplätze ausweisen, um Sichtbeziehungen frei zu halten. Wenn möglich mit Möglichkeit zum Anschließen	D	D4.3	
252	K	Mehr Fahrradplätze (Abstellplätze) schaffen und sichere Plätze!	D	D4.3	
253	K	Öffentliche Fahrradständer häufiger von Fahrradleichen befreien (insb. Bahnhof)	D	D4.3	
255	K	Umwidmung von 2 oder 3 Parkhäuser in der Innenstadt für Fahrräder, Lastenräder, Anwohner; Verlagerung der restlichen in die Peripherie	D	D4.3	
488	O	Als Radfahrer weiß ich, dass es dringend sichere Unterstellmöglichkeiten in der Innenstadt braucht. Entweder man muss seine Taschen am Rad lassen oder die ganze Zeit mit sich herum tragen. Abschließbare Einstellboxen wären hier eine gute Lösung.	D	D4.3	

496	O	zu D4.3Ausbau von Radabstellanlagen Lieber viele(!) einfache Abstell- und Anschliemglichkeiten in naher(!) Zukunft, als wenige "Komfort-Radabstellanlagen" in ferner Zukunft. Oft ist ein solides in den Boden eingelassenes U-Rohr schon vollkommen ausreichend. Auf keinen Fall aber bitte altmodische "Felgenbrecher", die Schäden am Rad verursachen, wenn mal jemand dagegen stößt.	D	D4.3	23
509	O	Zu D4.3 - Motorisierter Individualverkehr ermöglicht eine komfortable Mobilität. Radabstellanlagen sind von elementarer Bedeutung, um den Komfort für Fahrradfahrer zu erhöhen und mehr Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen. Insbesondere im Startgebiet (also Wohngebieten) besteht bei öffentlichen Radabstellanlagen, die Komfort, Sicherheit und Wetterschutz bieten, erheblicher Nachholbedarf. Unsere schwäbischen Nachbarn haben hier eine interessante Idee. Die Stadt kann in jedem Stadtteil mit Parkraummanagement Fahrradgaragen auf öffentliche PKW-Stellplätze bauen, wenn sich vier nicht zu weit voneinander weg wohnende Anwohner finden, die auf ihre KFZ-Parkberechtigung verzichten. Das bedeutet, dass sie keinen Parkausweis beantragen, oder – falls sie einen Parkausweis haben – ihn zurückgeben. Die Anwohner erhalten dafür dann Stellplätze in der neu gebauten Fahrrad-Garage oder einen Lastenfahrrad-Stellplatz. (siehe folgender Link: https://zweirat-stuttgart.de/2018/10/19/die-stadt-will-fahrrad-garagen-bauen/) Um die Bedeutung des Themas zu untermauern, hier ein kurzer Einblick in den Alltag einer Familie mit einem Kind beim Zurücklegen eines Weges mit dem Fahrrad: 2 Etagen mit Kind und Tasche(n) auf dem Arm runter in den Innenhof, Fahrrad aus dem Innenhof auf die Straße schieben, Kind schreit, da Papa mit dem Fahrrad kurz nicht mehr zu sehen ist, Kind beruhigen, Fahrradanhänger aus dem Unterstand holen, Fahrradanhänger	D	D4.3	14
519	O	Zu D4.3 (Aus Workshop des Klimabündnis Karlsruhe zur Bürgerbeteiligung): Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum sollten auch in Quartieren vorgesehen werden, wo die Bebauung bis an die Gehwege reicht und Fahrräder nur umständlich über Treppen in Hinterhöfe und Keller getragen werden können und Möglichkeiten zum Anschließen fehlen. Z. B. Südstadt, Teile der Oststadt.	D	D4.3	14
520	O	Zu D4.3 Es gibt positive Beispiele, wo bereits Auto-Parkplätze zu Fahrradparkpltzen umgewidmet wurden (z. B. vor Alnatura in der Douglasstr. vor Basislager in der westlichen Kaiserstraße), jedoch fehlen hier Möglichkeiten, die Räder sicher anzuschließen. Anstellbgel sollten nachgerüstet werden und die Beispiele sollten flächendeckend auch an anderen Orten umgesetzt werden.	D	D4.3	15
522	O	Zu D4.3 Ich bin dafür dass mehr überdachte fahrradstnder in die karlsruher innenstadt gestellt werden.	D	D4.3	13
527	O	D4.3 Ausbau von Radabstellanlagen Es sollten viel mehr Fahrradständer dahin gebaut werden wo auch Leute ihre Fahrräder abstellen wollen. (mann sieht ja wo die meisten Fahrräder stehen. bsp. in der nähe von Geschäften)	D	D4.3	12

677	O	zu D4.3 Radabstellanlagen: Anmerkung 1: Bislang war in der Landesbauordnung LBO §37 (bzw. der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift "VwV Stellplätze") eine Mindestzahl von Fahrradabstellplätzen vorgeschrieben. Diese Regelung wurde zum 1.8.2019 teilweise zurückgenommen bzw. weniger konkret formuliert. Nun könnten z. B. Gemeinden, die entsprechenden Regelungen konkretisieren, also z. B. der Gemeinderat. Besonders im Sinne des Klimaschutzes sollte mindestens der Bedarf der Anzahl von Fahrradabstellplätzen (und die betreffenden Qualitätsanforderungen) rechtlich verbindlich vorgeschrieben werden - wie bis Juli 2019 in der LBO vorgesehen. Selbstverständlich können auch darüber hinausgehende Forderungen festgelegt werden. Diese Gelegenheit sollte unbedingt genutzt werden. zu Details: https://www.akbw.de/fileadmin/download/dokumenten_datenbank/AKBW_Merkblaetter/Baurecht_Planungsrecht/Merkblatt61-3_Synopse-LBO-Novelle-2019.pdf Zitat von S. 9 des o. g. Dokuments: "Die Regelung zu Fahrradstellplätzen bei Wohnungen wurde für eine flexiblere Handhabung angepasst: Es soll so vermeiden werden, dass nicht benötigte Fahrradstellplätze errichtet werden müssen. Die Anzahl der Fahrradstellplätze hat sich am konkreten Bedarf auszurichten. Dieses bisher nur auf die sonstigen baulichen Anlagen anzuwendende Bemessungsmodell gilt also zukünftig auch für Fahrradstellplätze im Wohnungsbau. Die bisherige Regelung der festen Stellplatzzahl für das Fahrradparken bei Wohnungen in § 35	D	D4.3	6
686	O	zu D 4.3 Radabstellanlagen Dem Mangel an geeigneten Flächen in der Innenstadt für Radabstellanlagen kann dadurch abgeholfen werden, indem alle Fächerstraßen von Waldstrasse bis Kronenstrasse zwischen Schloss und Kaiserstrasse weitgehend für den PKW-Verkehr gesperrt werden (Ausnahme: Zu- und Ausfahrt von Parkhäusern und Tiefgaragen). Diese Maßnahme würde sehr wahrscheinlich auch den Autoverkehr in der Innenstadt reduzieren.	D	D4.3	13
725	O	Schließfächer in der Innenstadt schaffen, damit das Auto nicht als Schließfach erhalten muss, wenn man verschiedene Dinge in der Stadt vorhat	D	D4.3	
914	O	D4.3 Die existierenden Radabstellanlagen am Hbf sind nicht gut zu finden. Die Ausschilderung sollte verbessert werden. Außerdem sollte an einer Stelle ein Reparaturservice oder sogar ein Fahrradgeschäft sein.	D	D4.3	1
925	O	Radabstellanlagen sollten nicht nur "Bei Neu- und Umbau" an SPNV-/Stadtbahn-Halten hinzugefügt werden. Das Projekt "regiomove" macht es vor: Intermodales Verkehrsverhalten, besonders der Umstieg zwischen Fahrrad und ÖV hat viel Potential. Es sollte daher mindestens an allen SPNV-Haltestellen sobald wie möglich sichere Radabstellanlagen aufgebaut werden. Vorbild: Albtalbahnhof und Radstation Süd am Hbf.	D	D4.3	
	O	Bike&Ride-Parkplätze an Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen	D	D4.3	
254	K	Lastenkarle Angebot erhöhen bei Wegfall von Parkplätzen (z.B. bei Radwegplanung)	D	D4.4	
256	K	Pfostenabstände sollen Lastenfahrräder durchlassen (sind meist zu eng). Wegübergänge sollen Lastenfahrräder berücksichtigen (Länge!) im Stadtplan darstellen	D	D4.4	

656	O	D4.4 Fokus Lastenrad: Förderung und Erweiterung von Leihsystemen Hintergrund: Lastenfahrräder bieten klimafreundliche Alternativen zu Kfz-Fahrzeugen, welche zur Erleichterung des Alltags beitragen. Laut dem Konzept sind einige Maßnahmen zur Förderung der Lastenräder möglich und zum Teil schon in Umsetzung. Allerdings ist ein Projekt zur finanziellen Förderung vorerst nur bis Ende Juli 2020 sicher möglich. Unser Kommentar: Wir befürworten die Maßnahmen, welche im Klimaschutzkonzept beschrieben werden. Häufig fehlt jedoch eine detaillierte Konzeptvorlage zu den einzelnen Maßnahmen. Es ist dafür zu sorgen, dass der finanziellen Förderung von Lastenrädern weitere Haushaltsmittel zugesichert werden. Schließlich muss noch erarbeitet werden, wie Lastenfahrräder in ein neues Logistikkonzept integriert werden können.	D	D4.4	
691	O	D4.4 Wir befürworten die Maßnahmen, welche im Klimaschutzkonzept beschrieben werden. Häufig fehlt jedoch eine detaillierte Konzeptvorlage zu den einzelnen Maßnahmen. Es ist dafür zu sorgen, dass der finanziellen Förderung von Lastenrädern weitere Haushaltsmittel zugesichert werden. Schließlich muss noch erarbeitet werden, wie Lastenfahrräder in ein neues Logistikkonzept integriert werden können.	D	D4.4	8
882	O	Zu D 4.4.: Wir befürworten die Maßnahmen, welche im Klimaschutzkonzept beschrieben werden. Häufig fehlt jedoch eine detaillierte Konzeptvorlage zu den einzelnen Maßnahmen. Es ist dafür zu sorgen, dass der finanziellen Förderung von Lastenrädern weitere Haushaltsmittel zugesichert werden. Schließlich muss noch erarbeitet werden, wie Lastenfahrräder in ein neues Logistikkonzept integriert werden können.	D	D4.4	
898	O	zu D.4. der Ausbau der Ausleihmöglichkeiten von preisgünstigen E-Bikes solle vorangetrieben werden. Aufgrund der hohen Kosten eines E-Bikes sind Leihmöglichkeiten noch attraktiver als bei normalen Fahrrädern.	D	D4.4	
909	O	Zu D4.4 Absolut sinnvoll. Auch die Förderung beim Kauf eines Lastenrades sollte weiterverfolgt werden. Und bitte nicht die Zuschüsse nach E- und nicht-E-Bike staffeln. Einen Zuschuss für egal welche Form von Lastenrad.	D	D4.4	
151	K	mehr Bänke: fördert Fußgänger (auch Alte, Behinderte) mehr Papierkörbe: einfach zu wenig davon in KA	D	D4.5	
257	K	Was nützt eine Fußgängerzone, wenn -wie in Karlsruhe - jedes Auto jederzeit durchfahren kann? > mehr Poller > Höhere Kontrollichte	D	D4.5	

495	O	zu D4.5 Fußverkehrsförderung: Ampelschaltungen so umgestalten, das Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV gegenüber Autoverkehr bevorzugt werden. So sollte für die Überquerung einer Straße auch bei getrennten Richtungsfahrbahnen oder Abbiegestreifen max. eine Ampelphase (mittels synchronisierter Ampeln oder nur eine Ampel) erforderlich sein. Für das Überqueren einer Kreuzung (also zwei oder mehr Straßen) max. zwei Ampelphasen. Große Kreuzungen sollten zu "Alle-Gehen Kreuzungen" mit Diagonalquerungen (https://de.wikipedia.org/wiki/Diagonalqueren) umgebaut werden. Wie z.B. Shibuya Crossing in Tokio 	D	D4.5	22
502	O	D4.5 Fußverkehrsförderung: Diese für meine Begriffe sehr wichtige Maßnahme ist in dem Konzept sehr nebensächlich und kleinmütig behandelt. Da fehlt die Vision, wie Wege bequem und sicher zu Fuß zurückgelegt werden können. Weil Dreh- und Angelpunkt Auto- und Radverkehr sind.	D	D4.5	10
657	O	D4.5 Fußverkehrsförderung Hintergrund: Im Konzept wird hervorgehoben, dass der Fußverkehr nicht analog zu anderen Mobilitätsarten berücksichtigt wird. Dabei soll der Grundsatzbeschluss zum BYPAD (4.1) auch für den Fußverkehr gelten. Unser Kommentar: Neben Radverkehr und ÖPNV muss auch der Fußverkehr von einer konsequenten Priorisierung profitieren. Dabei darf der Fußverkehr nicht hinter anderen (klimafreundlichen) Mobilitätsarten angestellt werden. Das BYPAD muss daher auch ausdrücklich den Fußverkehr fördern können.	D	D4.5	
678	O	zu D4.5: Fußverkehrsförderung Diesen Satz auf S. 165 (letzter Absatz) ist unklar, bitte korrekt ausformulieren: "Die Belange des Fußverkehrs wären dann bei allen zukünftigen Planungen im Straßenbereich entsprechend berücksichtigt werden."	D	D4.5	3
689	O	Zu D1.2: Im letzten Jahr wurden vielerorts in Karlsruhe Parkplätze halb auf Gehwege verlagert, was mit neu angelegten Markierungen und Rampen verdeutlicht wurde. Dies steht einer Stadtplanung mit Rückbau an Parkplatzflächen entgegen und beeinträchtigt zudem den zu fördernden Fußverkehr. Konsequenterweise müsste bei einer Förderung des Fußverkehrs und Einschränkung der Parkplatzflächen diese Maßnahme rückgängig gemacht werden. Das mag, sofern weiter in den entsprechenden Straßen geparkt wird, zu verengten Kfz-Fahrspuren führen -- Verengte Fahrspuren sind jedoch einer langsameren, sichereren Fahrweise und damit dem Allgemeinwohl zuträglich.	D	D4.5	11

710	O	Als weitere "Kleinigkeit" könnte die Stadt sogenannte Solarbänke im Stadtgebiet aufstellen, wie es beispielsweise in Helsinki schon vor einiger Zeit geschehen ist. Diese Bänke ermöglichen einen Internetzugang, sowie das solarbetriebene Laden eines Smartphones oder Laptops - gerade im Sommer ideal für viele Outdoor-"Büro-ler"! [Anmerkung der Redaktion: Der angegebene Link kann wegen eines Verstoßes gegen die Kommunikationsregeln – werbliche Inhalte - nicht veröffentlicht werden.]	D	D4.5	6
752	O	Grünphasen auch auf 4-spurigen Straßen verlängern für Rollatoren und Kinder	D	D4.5	
753	O	Fußgängern (schwächste Verkehrsteilnehmer) geschützten Raum geben	D	D4.5	
883	O	Zu D 4.5.: Neben Radverkehr und ÖPNV muss auch der Fußverkehr von einer konsequenten Priorisierung profitieren. Dabei darf der Fußverkehr nicht hinter anderen (klimafreundlichen) Mobilitätsarten angestellt werden. Das BYPAD muss daher auch ausdrücklich den Fußverkehr fördern können.	D	D4.5	
114	K	Beendigung der Beteiligung am Flughafen ?? Baden-Baden/keine Werbung mehr dafür	D		
218	K	Unnötige Beleuchtung der KVV-Haltestellen dauerhaft ausstellen (Bsp. Elbinger-Str-Ost)	D		
220	K	Bessere Abstimmung der Stadt mit den Aktivitäten im ÖPNV außerhalb der Stadt wäre sinnvoll. Negativbeispiele: Umbau DB-Haltepunkt Knielingen, Rückbau Pfalzbahnhof. Eine Stabstelle beim OB wäre sinnvoll.	D		
374	K	Pendlerverkehr beachten --> Arbeitsplatz außerhalb von KA --> oder Personen, die nach KA kommen > Innenstadt grüner, weniger Verkehr	D		
375	K	Interkommunale Job-Wechsel fördern. Reduzierung des Langstreckenverkehrs	D		
510	O	D1.1 + D4.1 Es sollten zusätzlich PolizistInnen sowie Angestellte der Ordnungsamtes mit dem Fahrrad sowie zu Fuß unterwegs sein, da Gefahrensituationen und Benachteiligungen von Radfahrenden durch Polizeistreifen in "Autos" nicht wahrgenommen werden. Zudem könnten vermehrte Geschwindigkeitskontrollen (auf Fahrradstraßen) und Einführung von Tempo30 im Innerstädtischen Bereich zu einem stärkeren Sicherheitsgefühl von Radfahrenden und FußgängerInnen beitragen. Bsp. obere Karlstraße zwischen Euro und Münze. Hier sollte schon vor längerer Zeit Tempo30 eingeführt werden.	D		12
511	O	-Autofreier Sonntag (Zwar radikaler aber Karlsruhe als Vorreiter) - Investition in SBahn, Senkung der Preise (solange Autofahren billiger/ gleich teuer ist wie Bahn zu fahren werden die meisten keine Bahn fahren.	D		19
642	O	Smarter Road: alle Karlsruher Durchgangsstrecken (B10, B36, B3) sind auf die neuen Formen der Mobilität (autonomes Fahren, e-Mobilität, Intermodalität, Möglichkeiten der Kommunikation aller Akteure und Verkehrsteilnehmer, Kommunikationsnetzausbau 5G oder höher) vorbereitet. siehe auch: www.smarterroad.com Dieses Format soll vor allem zur Verbindung/Anbindung des ländlichen Raums von/an Smart Cities dienen.	D		0

670	O	Der ÖPNV muss stark ausgebaut werden und kostenfrei gemacht, damit alle Bürger*innen teilhaben können. Die Innenstadt muss für den Autoverkehr geschlossen werden, perspektivisch die ganze Stadt. Straßen sollen zu Fahrradstraßen umgewandelt werden, auf denen wirklich keine Autos mehr fahren dürfen. Das Lastenradverleihsystem muss stark ausgebaut werden.	D		16
673	O	zu D4.2: Nicht nur, dass die neue Rheinbrücke ohne Radweg geplant wurde – obendrein wird gemäß Planfeststellungsbeschluss die seit Jahrzehnten bestehende Radwegverbindung entlang der B10 – insbesondere aus Richtung Pfalz – wesentlich verschlechtert. Trotz eindeutiger Absichtsbekundungen seitens der Politik, die Fahrradinfrastruktur zu verbessern (Beispiel: siehe unten), ist diese Planung ein Beispiel dafür, dass in der Praxis das Gegenteil dessen gebaut wird, was in „Sonntagsreden“ versprochen wird. Sollte die gegenwärtige Planung der neuen Rheinbrücke umgesetzt werden, wird zumindest der Bau von Radweg-Unterführungen am sog. "Ölkreuz" zwingend erforderlich. Da die Radwege an der Bundesstraße B10 liegen, ist finanziell der Bund zuständig: „Deutschland soll Fahrradland werden. Deshalb habe ich eine Offensive für besseren Radverkehr gestartet – mit Fördermitteln in Milliardenhöhe und neuen gesetzlichen Vorgaben.“ Andreas Scheuer https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/foerderung-digidataveloroute.html „Wir unterstützen mit zusätzlich 900 Millionen Euro den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Damit stehen insgesamt zwischen 2020 und 2023 rund 1,4 Milliarden Euro für den Radverkehr zur Verfügung.“ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/Haushaltsmittel-fuer-klimaschutz.html Das Geld ist also vorhanden, praktikable Lösungsmöglichkeiten ebenso – woran es offenbar fehlt, ist der politische Wille	D		9
679	O	Ich bin für Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet einschließlich aller Hauptstraßen. Das wäre vor allem auch ein Beitrag zur Verkehrssicherheit aller Radfahrer und Fußgänger.	D		23
680	O	1) Sophienstr ab Entenfang Stück für Stück zur echten und reinen Fahrradstr. machen und das Parken nur noch den Anwohnern erlauben - zum Beispiel mit absenkbaren Pollern, 2) Nur noch ein KFZ pro Wohneinheit im öffentlichen Raum mit ANwohnerparkausweis ausstatten. 3) Die kurze Fahrt in die Stadt muss deutlich teurer sein als, das Fahren mit dem ÖPNV. Daher müssen alle Parkgebühren deutlich erhöht werden und in den Parkhäusern, da wo man die Autos haben will müssen die Gebühren klar niedriger sein als in den Strassen. 4) Streichen der Brötchentaste für 30 min kostenloses Parken. 5) Mehr reine Fahrradstr. durchsetzen, bei denen nur ANwohner parken dürfen. 6) Busse als ELEktrobusse oder Wasserstoffbusse kaufen. 7) Städtische Fahrzeuge nur noch als E AUTos nachbestellen. Wann genau fahren die mehr als 200 km am Tag??? 8) Stadtwerke: Private Ladestationen bis 11kw fördern 9) Die Busse kleiner machen, und dafür nicht mehr so einen Zickzack (Linie 62 braucht 18 min vom ENtenfang zum Bahnhof!!!!) das geht schneller, wenn man über die Pulverhausstr. direkt fährt. 10) Flächendeckend Tempo 40 und auf der Südtangente 70 km/h 11) Aussteigerprogramm für Menschen, die aus Altersgründen den Führerschein abgeben 12) AUsteigerprogramm für Menschen, die ihr KFZ abmelden, ohne ein anderes anzumelden. 13) Gewerblichen Fahrzeugen das Parken im öffentlichen Raum verbieten (z.B. ...) [Anmerkung der Moderation: Das genannte	D		16

682	O	Politik - insbesondere Verkehrspolitik - muss vorausschauend geplant werden. Ganz anders klingt die Begründung für die neue Umgehungsstraße bei Hagsfeld: Unter anderem wegen des neuen Technologieparks würde in Zukunft der Pendelverkehr mit Autos zunehmen, weshalb eine 70 Millionen Euro teure Umgehungsstraße gebaut werden müsse. Aber warum wird dieses Geld bei angeblich knappen Kassen (mehr als die Hälfte des jährlichen Haushalts) nicht in den Ausbau des Schienen- und Radwegenetzes gesteckt, damit der nachhaltige Pendelverkehr im Vorteil ist? Wir sollten uns überlegen, für welche Zukunft der Technologiepark eigentlich forschen soll und wie dessen Ausgestaltung damit kompatibel ist. Nachhaltige Mobilität gehört meiner Meinung nach unbedingt zur Zukunft!	D		21
723	O	Autonom fahrende S-Bahnen in Pilotprojekt testen	D		
885	O	Auf der Autobahn A5 im Bereich der Stadt Karlsruhe sollte die Stadt auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung hinwirken (gutes Beispiel: Heidelberg). Das bringt neben reduzierten Emissionen auch Lärmschutz.	D		10
906	O	Die Stadt sollte den Baden-Airport weder finanziell subventionieren und noch ideell unterstützen.	D		
919	O	Bestehende Möglichkeiten zur klimaneutralen Mobilität sollten in Karlsruhe unterstützt, die Forschung an neuen Ansätzen gefördert werden.	D		
	O	Ein verbindliches Leitbild, das die Notwendigkeit, die Zielsetzung und die Bedeutung des Klimakonzepts beschreibt, fehlt ganz.	D		
746	O	Pünktlichkeit ÖPNV verbessern	D		
747	O	Elektronische Anzeigen mit Echtdatenanzeige (Fahrplan)	D		
303	K	Gemeinwohl-Bilanzen bei der Vergabe berücksichtigen	E	E.1.9	
304	K	Inklusive Betriebe bei Beschaffungen bevorzugen	E	E.1.9	
305	K	CO2-Fußabdruck konsequent in Beschaffung berücksichtigen	E	E.1.9	
306	K	Benötigt: CO2 Rechner für Kommunen und deren Beschaffungen	E	E.1.9	
307	K	CO2-Fußabdruck von Entscheidungen dem Gemeinderat standardmäßig vorlegen	E	E.1.9	
392	K	Klimafreundliche Beschaffung an allen Schulen, z.B. Recyclingpapier	E	E.1.9	
541	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde von Karlsruher BürgerInnen folgende Stellungnahme zu Maßnahme E1.9 (Green IT) erarbeitet: Statt PCs sollten kleinere, sparsame Peripheriegeräte eingesetzt werden. Bei besserem Dämmstandard der Gebäude wird das essentiell für den sommerlichen Wärmeschutz, um eine Überwärmung zu vermeiden. Bei notwendiger Serverkühlung sollten Konzepte wie solare Kühlung, Abwärmenutzung bedacht werden.	E	E.1.9	8
695	O	E1.9: Nicht nur klimafreundliche Beschaffung sondern klimaneutrale Beschaffung	E	E.1.9	3
956	O	1.9) Hier ist noch nichts erarbeitet, aber auch dieser Punkt ist wichtig! Eine fundierte Abwägung, wo eine digitale Lösung effizienter und umweltschonender ist sollte eben wichtiger Bestandteil vor einer Kaufentscheidung sein. Nicht immer bringt mehr Technik einen Vorteil. Bei Elektronik steckt ein Großteil des Fußabdrucks bereits in der Produktion, daher sollten Geräte möglichst lange genutzt werden!	E	E.1.9	
258	K	Klimaneutrale Stadtverwaltung vor 2040 - viel schneller!	E	E1.1	
259	K	CO2-Kosten im Haushalt einspeisen ~180€/t	E	E1.1	
260	K	Beteiligungsprozess für städtische Dienststellen + Mitarbeiterinnen	E	E1.1	
261	K	Gelten Ziele auch für städt. Gesellschaften Klinikum, KMK, KVVH...?	E	E1.1	
323	K	Klimaschutzkampagne auch für städtische Mitarbeiter*innen - frühzeitige Beteiligung	E	E1.1	

368	K	Höhere Personalkapazitäten für Stadtplanungsamt damit die Klimaschutz-Projekte umgesetzt werden können	E	E1.1	
369	K	Aktives Mitwirken aller relevanten Dezernate!	E	E1.1	
381	K	Beton der in KA verbaut wird in Stadtbilanz aufnehmen	E	E1.1	
422	K	Umgang mit Plastik/Müll z.B. während öffentlicher Veranstaltungen. Generell: Konzepte um Müll zu reduzieren	E	E1.1	
423	K	Müllvermeidung bei Veranstaltungen (Plastikbecher beim Verfassungsfest, Schlosslichtspiele)	E	E1.1	
424	K	Nur Mehrweg bei öffentlichen Veranstaltungen	E	E1.1	
426	K	Nur noch Mehrwegflaschen im öffentlichen Verkauf + bei öffentlichen Festen	E	E1.1	
427	K	Alle Getränke in Glasflaschen!	E	E1.1	
430	K	Keine Einweg-Pfand-Flaschen bei städtischen Veranstaltungen, z.B. Klimaforum!	E	E1.1	
481	O	Warum nur klimaneutral? Warum nicht klimapostiv als Ziel. Mit 1,5 Grad Erwärmung sind die Folgen immer noch gravierend...	E	E1.1	6
533	O	Beim Workshop des Karlsruher Klimabündnis wurden folgende Stellungnahmen durch BürgerInnen erarbeitet: E1.1: Es ist ein jährliches Monitoring erforderlich, ob die Dienststellen und Eigenbetriebe sich auf dem Zielpfad befinden, so dass nachgesteuert werden kann. Es wäre auch gut, jährliche CO2-Budgets entsprechend dem Zielpfad zu vergeben und einen (internen) CO2-Preis für Budget-Überschreitungen festzulegen. Sanierungsvorhaben sollten möglichst zur regionalen Wertschöpfungskette beitragen. Die Möglichkeiten hierzu im Vergaberecht sollten bestmöglich ausgeschöpft werden. Die Umsetzung darf nicht an fehlender Personalkapazität scheitern. Aufgrund der Vorbildfunktion der Stadtverwaltung muss das Projekt in allen Dienststellen hohe Priorität erhalten, auch wenn es nicht um die Kernaufgaben der Dienststelle geht. Zur Unterstützung ist bei Bedarf zusätzliches Personal erforderlich.	E	E1.1	13
553	O	Ich finde die Stadtverwaltung sollte mit gutem Vorbild vorausgehen und direkt eine klimapostive Bilanz anstreben. 2040 ist übrigens zu spät -.-	E	E1.1	6
570	O	Die mit dem Klimaschutzkonzept angepeilte Klimaneutralität bis 2050 zur Erreichung des selbstgesetzten Ziels, der Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommen, reicht leider nicht aus, hierfür müssen wir schon bis 2030 annähernd klimaneutral werden.	E	E1.1	8
606	O	Zu A1.1. und A2.1: Bereits bei jetzigen Baumaßnahmen/Planungen berücksichtigen, dass es zukünftig ein Netz mit vielen verschiedenen Einspeisern (Geothermie, Biogas-BHKW, Solarthermie,) an verschiedenen Standorten geben wird im Vergleich zum jetzigen mit zwei fossilen Haupteinspeisern (RDK und Miro).	E	E1.1	6
624	O	Ressourcenschonende/klimafreundliche Beschaffung: Vergabe von Aufträgen nicht nur nach dem wirtschaftlichsten Angebot, sondern Erarbeitung eines Vergabeschlüssels unter Einbeziehung verschiedener Vergabekriterien wie Klimaschutz/Ressourcenschonung, Soziale Aspekte und Wirtschaftlichkeit. Der Vorschlag kann/soll für die komplette Beschaffung der Stadt Karlsruhe maßgebend sein, nicht nur für die Beschaffung im Baubereich.	E	E1.1	14

627	O	allgemeine Infos und Beispiele zu Handlungsfeld B (ggf. auch A): Energetische Sanierung der „Staudinger-Gesamtschule“ in Freiburg-Haslach Infos: [Anmerkung der Redaktion: Die angegebenen Links können wegen eines Verstoßes gegen die Kommunikationsregeln – werbliche Inhalte - nicht veröffentlicht werden.]	E	E1.1	2
696	O	E1: Umfassendes Energiemanagement für die gesamte Stadtverwaltung	E	E1.1	2
697	O	E1.1 & E1.2: Die beiden Maßnahmen E1.1 Klimaneutrale Stadtverwaltung 2040, E1.2 Langfristiges Sanierungskonzept für städtische Gebäude sind sehr gute und wichtige Maßnahmen, jedoch stimmt bei beiden die Zielsetzung nicht! Es wird jeweils davon gesprochen die Ziele früher als der Rest der Stadt zu erreichen, was die Stadtverwaltung zum Vorbild macht. Dennoch ist die Klimaneutralität bis 2040 nicht mit dem 1,5 °C Ziel vereinbar. Deshalb muss die Zielsetzung nach vorne korrigiert werden auf spätestens 2030. Wenn die Stadt mit gutem Vorbild voran gehen möchte, sollte sie sogar schon vor 2030 klimaneutral werden.	E	E1.1	16
711	O	Zu E 1.2 In Liegenschaften der Stadt und ihrer Tochterunternehmen soll reines Biogas oder noch besser klimakompensiertes Erdgas verwendet werden (Vorbildfunktion, vgl. auch Maßnahme A 1.3).	E	E1.1	5
717	O	E1.1 Die beiden Maßnahmen E1.1 Klimaneutrale Stadtverwaltung 2040, E1.2 Langfristiges Sanierungskonzept für städtische Gebäude sind sehr gute und wichtige Maßnahmen, jedoch stimmt bei beiden die Zielsetzung nicht! Es wird jeweils davon gesprochen die Ziele früher als der Rest der Stadt zu erreichen, was die Stadtverwaltung zum Vorbild macht. Dennoch ist die Klimaneutralität bis 2040 nicht mit dem 1,5 °C Ziel vereinbar. Deshalb muss die Zielsetzung nach vorne korrigiert werden auf spätestens 2030. Wenn die Stadt mit gutem Vorbild vorangehen möchte, sollte sie sogar schon vor 2030 klimaneutral werden.	E	E1.1	11
861	O	Es sollen nicht nur die Produkte der Stadtwerke klimaneutral gestellt werden, sondern sämtliche Unternehmen mit städtischer Beteiligung bis 2030 klimaneutral werden!	E	E1.1	0
937	O	Zu E 1.1.: Die beiden Maßnahmen E1.1 Klimaneutrale Stadtverwaltung 2040, E1.2 Langfristiges Sanierungskonzept für städtische Gebäude sind sehr gute und wichtige Maßnahmen, jedoch stimmt bei beiden die Zielsetzung nicht! Es wird jeweils davon gesprochen die Ziele früher als der Rest der Stadt zu erreichen, was die Stadtverwaltung zum Vorbild macht. Dennoch ist die Klimaneutralität bis 2040 nicht mit dem 1,5 °C Ziel vereinbar. Deshalb muss die Zielsetzung nach vorne korrigiert werden auf spätestens 2030. Wenn die Stadt mit gutem Vorbild voran gehen möchte, sollte sie sogar schon vor 2030 klimaneutral werden.	E	E1.1	12

945	O	Zu E 1.1: Zunächst sollte ein ambitionierteres Ziel verfolgt werden (2030). Darüber hinaus kann die Ausweisung eines Gesamtbudgets an ThG-Emissionen der Stadt oder Region (dass sich aus dem Ziel errechnet) die Grundlage für eine prüfbare Fortschrittsevaluation sein, der mit Steuermaßnahmen einhergeht. Eine regressiv (also langsam) ansteigendes Budget für klimafreundliche Maßnahmen kann Bestandteil eines solchen Mechanismus sein.	E	E1.1	9
952	O	E1.1, E1.2) Diese Maßnahmen sind sehr erfreulich! Es wäre wünschenswert, wenn jedoch die gesteckten Zeitrahmen noch etwas nach vorne gezogen werden um mit dem 1,5 °C Ziel vereinbar zu sein! (bis 2030 Klimaneutralität)	E	E1.1	1
962	O	Die Stadt Karlsruhe sollte sich selbst das Ziel geben bis 2030 Klimaneutral zu sein, da sie nur so den ihr zustehenden Teil der Verantwortung zur Erreichung des 1,5 Grad-Ziels erreichen kann. Entsprechend sollte sie auch in allen Tochtergesellschaften und Beteiligungen (Städtisches Klinikum, Bädergesellschaft, Baden Airport, Stadtwerke, Volkswohnung ...) einbringen, dass diese bis 2030 klimaneutral sind. Dies sollte jeweils als Unternehmensziel verankert und mit einem Zeitp- und Finanzierungsplan und einem Überprüfungs- und Berichtsmechanismus umgesetzt werden.	E	E1.1	1
973	O	Vorschlagswesen der Stadt zur Energieeinsparung auf andere städtische Unternehmungen (Klinikum, Stadtwerke, Zoo ...) ausdehnen.	E	E1.1	1
974	O	E1.1 Das Ziel der Klimaneutralität sollte nicht auf 2050 sondern 2030 angesetzt werden. Da das Thema drängt, sollten auch die Bürger bei der Umsetzung zur Verantwortung gezogen werden.	E	E1.1	0
977	O	Es ist sehr gut, dass Karlsruhe eine Bilanzierung seiner Emissionen durchführt und mit ihr auch die zukünftigen Reduktionen bilanzieren wollen. Zu beachten ist, dass es eine Reihe an Faktoren gibt, bei denen klimaschädliche Emissionen eingespart werden wie z.B. das RDK, die Miro, Konsumverringern, Aufbau von Senken (Bäume) auf die die Stadt Einfluss hat, die aber nicht durch das gewählte Bilanzierungssystem repräsentiert werden sollten separat bilanziert werden.	E	E1.1	1
	O	Die Stadt sollte allen Tochterunternehmen (Stadtwerke, Klinikum Karlsruhe, Karlsruher Bädergesellschaft, Baden Airport, Messe Gesellschaft, Hafen, ...) klimapolitische Vorgaben machen, damit diese soweit wie möglich bis 2030 klimaneutral sind.	E	E1.1	
	O	Bei kommunalen Liegenschaften sollte ein systematisches Energiemanagement eingeführt werden. Arbeitsverträge von Personen mit entsprechenden Verantwortungsbereichen sollten Zielvereinbarungen zum Klimaschutz enthalten.	E	E1.1	
66	K	Klimabilanzierung aller städtischer Bauprojekte in Planung (und aller Genehmigungen)	E	E1.2	
263	K	Holzbauten klimafreundlicher	E	E1.2	
265	K	Energiecontracting Bündel-Projekte	E	E1.2	
266	K	Wie kann die Stadt mit HK es erreichen, dass es für die schnellere Sanierung genug Handwerker gibt?	E	E1.2	
267	K	Digitale Verbrauchsüberwachung städt. Liegenschaften - GLT	E	E1.2	
268	K	Durch Sanierung ist Reduktion des Energieverbrauchs um bis zu 90 & möglich	E	E1.2	
419	K	Bürgerenergiegenossenschaften für Gebäudesanierung/Schulen	E	E1.2	

534	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde durch BürgerInnen folgende Stellungnahme zu E1.1 und E1.2 erarbeitet: Dort wo "nur" eine energetische Ertüchtigung der Gebäude erforderlich ist und keine Brandschutz-, Schadstoffsanierung usw., die umfassende Innenarbeiten erfordern, sollte das serielle Sanieren nach dem niederländischen Beispiel Energiesprung geprüft werden. Das Prinzip basiert auf vorgefertigten (Holzbau-)Elementen, die vor der Fassade in nur wenigen Tagen montiert werden können. Das minimiert Bauzeiten und Störungen des Betriebs. Die Bundesregierung hat eine Förderung des seriellen Sanierens angekündigt.	E	E1.2	3
548	O	zu E1.2 Das Sanierungskonzept selbst muss klimaneutral sein. Die Verwendung von z. B. herkömmlichen Materialien zur Wärmedämmung, welche bereits bei der Herstellung große Mengen an Energie benötigen und CO2 emittieren, ist kontraproduktiv, wenn es um Klimaschutz geht. Ökologische Dämmmaterialien (Stroh, Kork, Seegras, ...) sind einsatzbereite und bewährte Alternativen. Zudem ist bei diesen Materialien die Entsorgung einfacher, herkömmliche Dämmungen sind oft Sondermüll. Städte wie München sind hier schon weiter und haben diesen Aspekt (graue Energie) in ihrem Klimaschutzprogramm mit aufgenommen.	E	E1.2	13
625	O	Zu B1.1: Ökobilanzierung/CO2-Bilanz in Herstellung, Lebenszyklus und Rückbau als Grundlage für Sanierungskonzepte im Hoch- und Tiefbau. Das entspricht der konsequenten Umsetzung des vom Gemeinderat am 16.7.2019 beschlossenen Klimanotstandes ("... zukünftig alle kommunalen Maßnahmen hinsichtlich des CO2-Ausstosses beziffert, bewertet und kompensiert werden.) in die Entscheidungsfindung innerhalb der Verwaltung.	E	E1.2	10
628	O	Sehr geehrte Damen und Herren, bei der Sanierung und dem Neubau städtischer und privater Bauten fehlt derzeit leider eine gesamtheitliche ökologische Betrachtung So wird derzeit bei der Erstellung der Gebäude standardmäßig Stahlbeton als Konstruktionsmaterial verwendet. Dies ist ökologisch in zweifacher Hinsicht nicht sinnvoll: Der CO2 - Ausstoß ist bei der Betonherstellung ist sehr hoch (8% des CO2-Ausstoßes). Außerdem ist das Raumklima in Betongebäuden deutlich schlechter als z.B. in Holzhäuser. Leider wird in Karlsruhe bei öffentlichen Neubauten noch zu viel Beton verwendet. So z.B. die Erweiterung der Draisschule. Ein reiner "Betonbunker". Sogar eine Überdachung zwischen 2 neuen Gebäuden wurde in Massivbauweise erstellt. Es erinnert etwas an 70er Jahre. Leider! Zukünftig sollten stattdessen Schulen, Kitas aber auch Wohngebäude in Holzbauweise geplant werden. Der Schwarzwald mit seinen nachwachsenden Rohstoffen ist so nah! Wie wäre es mit einem reinen Holzhaus-Quartier. Dazu ein schöner Architekten-Wettbewerb. Das würde Werbung für ökologisches Bauen bedeuten.	E	E1.2	15
	O	Zudem lässt das Klimaschutzkonzept wichtige Felder wie beispielsweise die Energiespeicherung aus.	E	E1.2	

440	O	Zu A4.1. Photovoltaikanlagen auf allen öffentlichen Gebäuden, in um Bestand oder für kommende Neubauten..Es müssen geeignete Dächern und Fassaden Strom erzeugen, wie etwa Schwimmbäder, Feuerwehr+ Polizeigebäude, Kindergärten, Schulen, Spielplätze, Bibliotheken, Klärwerk, Lärmschutzwände, etc. Wenn die öffentlichen Gebäude Vorreiter sind und sich selbst mit Strom versorgen würden, wäre das eine große Motivation und ein Beginn der Solidarität.	E	E1.3	14
447	O	Ich bin für eine möglichst schnelle Installation von Solathermie und Photovoltaik auf öffentlichen Gebäuden	E	E1.3	10
535	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde durch BürgerInnen folgende Stellungnahme zu E1.3 erarbeitet: Den Photovoltaikausbau auf städtischen Dachflächen über 20 Jahre an die umfassenden energetischen Sanierungen zu koppeln, dauert zu lange. Ein Gebäude, das erst in 10 oder 20 Jahren saniert wird, könnte dennoch heute schon eine PV-Anlage erhalten. Wenn der erzeugte Strom vorwiegend den Eigenbedarf im Gebäude deckt, ist dies auch wirtschaftlich attraktiv und rechtfertigt sogar, die Anlage für eine spätere Dachsanierung wieder (vorübergehend) zu entfernen. Daher sollten alle geeigneten Dächer schnellstmöglich mit PV-Anlagen ausgestattet werden. Dafür erforderliche Personalressourcen sollten als Projektstellen geschaffen werden. Dort, wo in naher Zukunft eine umfassende Sanierung stattfindet, erscheint es sinnvoll, den PV-Ausbau an die Sanierung zu koppeln. So sollte die Belegung aller geeigneten Dachflächen innerhalb von spätestens 10 Jahren gelingen. Schneller wäre besser.	E	E1.3	13
698	O	E1.3: Die Stadt sollte in den nächsten 5 bis 10 Jahren alle ihre geeigneten Gebäude systematisch mit PV bedecken. Dazu sollte einerseits städtisches Kapital verwendet werden, es kann aber auch auf Privatkapital zurückgegriffen werden. Das private Kapital kann entweder über einen zweckgebundenen Fonds erhalten werden oder über Bürgerenergiegenossenschaften eingenommen werden, die den Ausbau dann auch vornehmen und managen. Bei Dachflächen, die sich für PV eignen, die allerdings im nächsten Jahrzehnt saniert werden sollen, muss abgewägt werden ob dennoch eine Installation von PV sinnvoll ist. Die PV-Anlage kann während der Sanierung nämlich auch abgebaut und an anderer Stelle wieder eingesetzt werden.	E	E1.3	15
760	O	Alle öffentlichen Gebäude mit PV ausstatten	E	E1.3	
775	O	- A4.4 Gezielter Ausbau von Photovoltaik auf gewerblichen Dachflächen Die Stadt als Vorreiter: alle städtischen Gebäude sollen bis 2030 mit Solar versehen sein!	E	E1.3	17
953	O	1.3) Die Stadt sollte die Nutzung von städtischen Dachflächen (und anderen) für PV vereinfachen! Das Ziel ein 100 %iger Ausbau geeigneter Flächen bis 2030. Dabei kann die Stadt über zweckgebundene Fonds bürger an den Kosten und Gewinnen beteiligen oder sogar den Ausbau Bürgerenergiegenossenschaften überlassen.	E	E1.3	
269	K	Lastenrad für AfA für Laubfegearbeiten+Straßenmüll einsammeln	E	E1.4	
270	K	Lastenrad für Hausmeister(tätigkeiten)	E	E1.4	
536	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde durch BürgerInnen folgende Stellungnahme zu E1.4 Städtischer Fuhrpark erarbeitet: Es sollten auch (Lasten-)Fahrräder und Carsharing vermehrt berücksichtigt werden.	E	E1.4	8

537	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde durch BürgerInnen folgende Stellungnahme zu E1.5 erarbeitet: Leider ist das Maßnahmenblatt noch nicht veröffentlicht. Wir schlagen vor, dass die Stadt Karlsruhe festlegt, dass keine dienstlichen Inlandsflüge erfolgen. Auch Dienstreisen in das europäische Ausland sollten bevorzugt per Bahn erfolgen. Reisen sollten nach Möglichkeit reduziert werden, indem z. B. Videokonferenzen eingesetzt werden oder auch kleinere Delegationen reisen.	E	E1.5	11
176	K	Anschalten von Beleuchtung der KVV-Haltestellen nur durch Bewegungssensoren	E	E1.6	
538	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde durch BürgerInnen folgende Stellungnahme zu E1.6 (Straßenbeleuchtung auf LED umstellen) erarbeitet: "Rebound-Effekte" und Lichtverschmutzung beachten. Nach Möglichkeit sollte dort, wo es gut möglich ist, nachts Beleuchtung reduziert/abgeschaltet werden. Sensorsteuerung prüfen, vor allem in reinen Wohngebieten/Nebenstraßen: Nachts Dimmung auf 10 bis 30 Prozent und Bewegungssensor aktivieren, bei registrierter Bewegung Beleuchtungsstärke für eine bestimmte Zeit erhöhen (Beispiel: Gemeinde Tuningen).	E	E1.6	14
699	O	E1.6: Der 100 % Umstieg auf LED bei der Straßenbeleuchtung bis 2030 sollte nicht nur erwägt, sondern als neues Ziel festgelegt werden.	E	E1.6	13
718	O	E1.6 Der 100 % Umstieg auf LED bei der Straßenbeleuchtung bis 2030 sollte nicht nur erwägt, sondern als neues Ziel festgelegt werden.	E	E1.6	11
938	O	Zu E 1.6.: Der 100 % Umstieg auf LED bei der Straßenbeleuchtung bis 2030 sollte nicht nur erwägt, sondern als neues Ziel festgelegt werden.	E	E1.6	
954	O	1.6) Dieses Ziel kann durchaus fest gesetzt werden! Je früher die LEDs kommen, je eher wird energie und Geld gespart. Dabei darf es nicht zu einer großen Erhöhung der Lichtemissionen kommen. Es sollten auch Konzepte zum (teil-)abschalten von Beleuchtung entwickelt werden - soweit es nicht die Sicherheit einschränkt.	E	E1.6	
421	K	Klärwerk zur Wärmeversorgung nutzen	E	E1.7	
539	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde durch BürgerInnen folgende Stellungnahme zu E1.7 (Energiekonzept Klärwerk) erarbeitet: Das 2020 erarbeitet Energiekonzept sollte dann wegen des hohen Energieverbrauchs des Klärwerks mit hoher Priorität umgesetzt werden, um die vorhandenen Potenziale zu nutzen. Für Neubaugebiete sollten Alternativen wie "Hamburg Water Cycle" oder das Lübecker Pilotprojekt geprüft werden: Dort werden 2 Abwassersysteme für stark und wenig stark verschmutzte Abwässer genutzt. Die Toiletten sind als Vakuumtoiletten (wie im Zug) ausgeführt, benötigen wenig Wasser und die kaum verdünnten Fäkalien speisen eine Biogasanlage. Das Biogas wird in einem BHKW zur Strom und Wärmeproduktion genutzt. Das Grauwasser wird gesondert behandelt. Solche Neubausiedlungen können energieautark werden.	E	E1.7	10
271	K	Warum werden immer billigere Anbieter genommen und nicht regionale?	E	E1.8	
272	K	Abwägung Preis zu Qualität: Stärkere Gewichtung der Qualität	E	E1.8	
273	K	Vergaberecht muss dringend verändert werden	E	E1.8	
274	K	Nachhaltige Produkte beziehen. Bio, regional, fair - alle 3 Kriterien berücksichtigen	E	E1.8	

275	K	Beratung kleinerer Geschäfte bezüglich der Möglichkeiten von Einsatz von Mehrwegverpackung --> Button z.B. Fächerbecher	E	E1.8	
276	K	Schulen von Experten (KiKoMo) beraten lassen	E	E1.8	
277	K	kein abgefülltes Wasser anbieten, sondern offenes Karlsruher Wasser (Schulen, Veranstaltungen...)	E	E1.8	
278	K	keine Plastikflaschen bei städtischen Veranstaltungen	E	E1.8	
279	K	SMV der Schulen: vegetarisches/veganes Essen einfordern!	E	E1.8	
280	K	Kooperationen Schulen-Solawis. Kinder gehen mit auf den Acker	E	E1.8	
281	K	Qualifizierte Mitarbeitende für Küche ... nur bei guter Bezahlung	E	E1.8	
282	K	Schüler müssen an ihrer Schule mitgenommen werden, z.B. attraktives Angebot	E	E1.8	
283	K	Flächendeckende Schulgarten einrichteten (Beziehung zu Lebensmitteln)	E	E1.8	
284	K	Kioske in Qualitätskriterien einbeziehen	E	E1.8	
285	K	Vor- und Nachbereitung der Slow-Mobil-Einsätze an Schulen möglich machen (Finanzierung erforderlich!)	E	E1.8	
286	K	Bessere Rationierung für "Kinderteller"	E	E1.8	
287	K	Auch veganes und glutenfreies Angebot bei der Auswahl des Schulessens!	E	E1.8	
288	K	Schülerkioske (GWÖ) ermöglichen	E	E1.8	
289	K	Lebensmittelverschwendung begegnen (Einzelhandel, Privatpersonen)	E	E1.8	
290	K	Keine Quersubvention von Fleischgerichten durch vegetarische Gerichte	E	E1.8	
291	K	Foodsharing-Verteiler im Rathaus --> Vorbild!	E	E1.8	
292	K	Wieder mehr vor Ort in Kitas + Schule kochen	E	E1.8	
293	K	CO2-Fußabdruck von Gerichten in Kantinen explizit ausweisen --> besseres Bewusstsein	E	E1.8	
294	K	CO2-Fußabdruck bei Gerichten angeben --> Lenkwirkung	E	E1.8	
295	K	Beratungen zu gesunder vegetarischer/veganer Ernährung	E	E1.8	
296	K	Subventionierung von Insekten als Nahrungsmitteln	E	E1.8	
297	K	Vegane Angebote	E	E1.8	
298	K	Schülerin, die sich veganes Essen mitbringt, darf nicht in Mensa sitzen	E	E1.8	
299	K	Essensangebot: 3-5 Tage vegetarisch 2 Tage vegan	E	E1.8	
300	K	Carbonisierungsanlagen für mehr Sprudelwasserzapfsäulen in öffentlichen Räumen - auch Bisto (kleingastro) hierbei unterstützen	E	E1.8	
301	K	Schulung Caterer mit veg. Klimafr. Essen --> Verteiler + alle einladen	E	E1.8	
302	K	Goethe + Ernst-Reuter: Salatteller in Plastik verpackt. Bitte ändern	E	E1.8	
318	K	Schulen bauen Nahrungsmittel an + gemeinsames Kochen	E	E1.8	

540	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde durch BürgerInnen folgende Stellungnahme zu E1.8 (Mittagsverpflegung) erarbeitet: Die Maßnahme erscheint zu zögerlich. Der Bio-Anteil sollte schneller erhöht werden. Möglichst schnell 100% (ab der nächsten Ausschreibungsperiode) oder eine Vorgabe: Bio und/oder regional. Idealerweise sollte in Kitas und Grundschulen eine Küche vorhanden sein, in der möglichst frisch gekocht wird. Hier sollte für frische, regionale, saisonale und leckere vegetarische Angebote gesorgt werden. Bei Kindern werden Ernährungsgewohnheiten geprägt. Das ist wichtig für den kulturellen Wandel, den wir im Bereich Ernährung auch benötigen. Außerdem ist gesunde klimafreundliche Ernährung auch als Bildungsauftrag zu sehen. Aufgewärmte "Großküchen-Kost" und hoher Grad an Vorfertigung sind daher hier nicht wünschenswert. Mehrkosten sollten daher gegebenenfalls in Kauf genommen werden. Bitte keine Angst vor rein vegetarischen Angeboten. Fleisch kann auch außerhalb der Gemeinschaftsverpflegung (zu Hause) gegessen werden und muss keinesfalls täglich angeboten werden, vor allem nicht in Kitas und Schulen. Hier sollte es auf jeden Fall rein vegetarische Tage geben! Die Empfehlungen der DGE sind nicht mehr zeitgemäß (1-2 Mal pro Woche Fisch für alle Bundesbürger - angesichts der Überfischung der Meere kaum noch vertretbar!) Können überregionale Ausschreibungen umgangen werden, wenn	E	E1.8	12
552	O	ZU E1.8: Nur veganes und vegetarisches Essen in den Mensen von Schulen und Unis/Hochschulen.	E	E1.8	8
700	O	E1.8: Es ist gut, dass der Bioanteil gesteigert, und mehr vegetarische Alternativen angeboten werden sollen. Zusätzlich sollten auch vegane Alternativen in Mensen angeboten werden, denn diese sind - insbesondere auf Grund des niedrigeren Flächenverbrauchs - meist deutlich klimafreundlicher. Es gilt sicherzustellen, dass jede Person, die sich vegan ernähren möchte, auch in öffentlichen Kantinen die Möglichkeit dazu hat.	E	E1.8	19
708	O	Ernährung in den Mensen muss auf komplett vegan und regional saisonal umgestellt werden.	E	E1.8	6
719	O	E1.8 Es ist gut, dass der Bioanteil gesteigert, und mehr vegetarische Alternativen angeboten werden sollen. Zusätzlich sollten auch vegane Alternativen in Mensen angeboten werden, denn diese sind - insbesondere auf Grund des niedrigeren Flächenverbrauchs - meist deutlich klimafreundlicher. Es gilt sicherzustellen, dass jede Person, die sich vegan ernähren möchte, auch in öffentlichen Kantinen die Möglichkeit dazu hat.	E	E1.8	12
936	O	Zu E1.8: Vegane Speisen sind mindestens genauso wichtig wie vegetarische und sollten Vorrang haben. Die Tage, an denen Fleischgerichte angeboten werden sollten Schritt für Schritt reduziert werden. Wenn Fleischgerichte angeboten werden, sollten diese dann auch dementsprechend einen viel höheren Preis aufweisen als die vegetarischen/veganen Angebote. Vegane Speisen müssen attraktiver, diverser und schmackhafter gestaltet werden, um eine breite Akzeptanz bei den Kunden zu erzielen sowie preiswerter sein als vegetarische Gerichte.	E	E1.8	14

939	O	Zu E 1.8.: Es ist gut, dass der Bioanteil gesteigert, und mehr vegetarische Alternativen angeboten werden sollen. Zusätzlich sollten auch vegane Alternativen in Mensen angeboten werden, denn diese sind - insbesondere auf Grund des niedrigeren Flächenverbrauchs - meist deutlich klimafreundlicher. Es gilt sicherzustellen, dass jede Person, die sich vegan ernähren möchte, auch in öffentlichen Kantinen die Möglichkeit dazu hat.	E	E1.8	
948	O	Zu E1.8: Nicht nur die vegetarische, auch die vegane Verpflegung sollte in stadtinternen Mensen gefördert werden.	E	E1.8	0
950	O	zu E.1.8: Die Steigerung des Bio-Anteils auf 50% (statt 30%) sollte als Zielsetzung aufgenommen werden. Insbesondere sollte die Vorgabe, dass Fleisch und andere tierische Produkte ausschließlich aus biologischer Landwirtschaft verwendet werden dürfen, festgeschrieben werden. Denn dann würden die Preise auch die CO2-Bilanz der Produkte besser widerspiegeln im Vergleich zu pflanzlichem Essen und somit die richtigen Anreize gesetzt werden.	E	E1.8	0
951	O	Zu E1.8: Zur besseren Akzeptanz vegetarischer/veganer Verpflegung in den Mensen und Kantinen; statt 'VeggieDay' lieber in die Richtung 'Klimatag', bei dem die Auswahl der Lebensmittel anhand des ökologischen Fußabdruckes erfolgt. Hierdurch wird das Bewusstsein gefördert, welche Lebensmittel klimafreundlich/-schädlich sind und wie eine nachhaltigere Ernährung gestaltet werden kann. Bei den verwendeten Zutaten würde dann automatisch der Fokus auf regionale, saisonale und pflanzliche Produkte fallen.	E	E1.8	0
955	O	1.8) Pflanzliche Alternativen sind fast immer klimer- und umweltfreundlicher, daher sollten auch tägliche vegane Optionen angeboten werden. Auch die Aufklärung über den individuellen CO2-Foodprint sollte betrieben werden. An diesem Wert kann auch die Förderung des entsprechenden Gerichts berechnet werden. So wird eine Klimabewusste Entscheidung erleichtert.	E	E1.8	
308	K	Einbeziehung der vielen ehrenamtlichen Energie-Initiativen in KA	E	E2.1	
309	K	Engagierte Bürger als Botschafter/Ansprechpartner in den Stadtteilen --> das finde ich gut!	E	E2.1	
310	K	Multiplikatoren vor Ort für persönliche Ansprache. Bin bereit (-->) nachschauen auf Post-It	E	E2.1	
394	K	Paten/"Botschafter" aus Bürgerschaft für Maßnahmenpakete Netzwerk aufbauen --> s. Konstanz	E	E2.1	
398	K	Aktiver auf Menschen zugehen! --> Multiplikatoren unter Bürger	E	E2.1	
438	O	Auch Energieeinsparung überhaupt ist eine wichtige Maßnahme. Dazu brauchen wir Konzepte für private Verbraucher, öffentliche Einrichtungen und Firmen. Dazu muss es mehr Info für alle geben. Einige Energieverbraucher müssen überdacht werden, z.B. Beleuchtung im öffentlichen Raum,...	E	E2.1	19

542	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde von Karlsruher BürgerInnen folgende Stellungnahme zu Maßnahme E2.1 erarbeitet: Die Beratungszahl von 2000 Beratungen ist für den Beginn in Ordnung, sollte dann jedoch innerhalb von 5 Jahren mindestens verdoppelt werden. Für das Angebot sollte die Stadt viel Werbung machen! Das Personal sollte entsprechend der steigenden nachfrage aufgestockt werden. Bei hoher Nachfrage wären auch dezentrale Angebote in den Stadtteilen wünschenswert.	E	E2.1	4
701	O	E2.1: Diese Maßnahme ist sehr lobenswert, da sie der Beratung von bzw. Beratungsinanspruchnahme durch Bürgerinnen und Bürgern Hürden nimmt und diese vereinfacht und zentralisiert. Die Beratungsstelle sollte nach Fertigstellung aktiv beworben werden.	E	E2.1	13
715	O	E 2.1: Ergänzung im Teil „Was und Wen?“: sozial schwache Haushalte	E	E2.1	
744	O	Bei Modernisierung CO2-Einsparpotenzial einschließen	E	E2.1	
944	O	zu E2: Nach meinem ermesen gibt es bei vielen Bürgern durchaus ein großes Interesse/Bereitschaft klimawirksame Maßnahmen im eigenen Verantwortungsfeld umzusetzen. Abschreckend ist aber oft der sehr hohe zeitliche Aufwand, der mit der Einarbeitung in die teils sehr komplexen Themenfelder (z.B. in den Bereichen Strom, Energie, Bauen, Wohnen) verbunden ist. Das gilt ebenso für die Angebotsauswahl, Suche nach Handwerkern und deren "Betreuung" bei der Umsetzung. Beratungsangebote sind dabei zwar ein Schritt in die richtige Richtung, proaktive Beratungsangebote wären besser. Noch besser wäre es aber, wenn man in Zusammenarbeit mit der lokalen Wirtschaft/Handwerk einfache Angebotspakete schnürt, die den zeitlichen, organisatorischen und logistischen Aufwand für die Bürger auf ein Minimum reduziert. Denkbar wäre z.B. ein Angebot, dass die Häuser eines ganzen Straßenabschnitts z.B. mit Photovoltaik ausstattet. Es sind viele weitere Formen von übergreifenden Angebotspaketen denkbar. Dies würde für die durchführenden Betriebe auch einen Effizienzgewinn bedeuten und somit gleichzeitig auch ein bisschen dem Handwerkermangel entgegen wirken.	E	E2.1	11
947	O	Anliegen: Prozess inklusiver gestalten! Vor allem prekäre Milieus stärker in das Thema Klima- und Umweltschutz mit einbeziehen. Dafür muss der Zugang zu Beratung niederschwelliger und zielgruppenspezifischer sein. Aus eigener Erfahrung ist z.B. das Thema richtig Heizen gerade bei Geflüchteten nicht selbstverständlich, wodurch sie dem Klimaschaden und was außerdem teuer ist. Das erfordert bessere personelle Aufstellung und Zusammenarbeit zwischen z.B. künftigen Klimaschutzmanagern und Integrationsbeauftragten, die gemeinsam Ideen oder Workshops zur besseren (auch proaktiven) Ansprache dieser Zielgruppe erarbeitet, auch durch Angebot an Knotenpunkten wie ibz, Menschenrechtszentrum o.Ä.	E	E2.1	0
957	O	2.1) Diese Maßnahme ist sehr lobenswert, da sie der Beratung von bzw. Beratungsinanspruchnahme durch Bürgerinnen und Bürgern Hürden nimmt und diese vereinfacht und zentralisiert. Die Beratungsstelle sollte nach Fertigstellung aktiv beworben werden.	E	E2.1	

970	O	E2.1 „Beratungszentrum Klimaschutz“: Umfassende, ganzheitliche Klimaschutz- und Klimaanpassungsberatung erforderlich – Gesamtkonzepte Strom, Wärme, Resilienz + Ästhetik müssen zusammen gedacht und entwickelt werden. Spezifische Lösungen müssen objekt- und ortsspezifisch entwickelt werden. Hier auch zu	E	E2.1	
14	K	Förderung Mini-PV-Anlagen (Balkon). In den Niederlanden schon sehr verbreitet, hierzulande leider kaum.	E	E2.2	
34	K	Anreize über städt. Zuschüsse zur Energieversorgung Photovoltaik	E	E2.2	
39	K	Besonders ökologische Baustoffe fördern (anstatt sanieren per se)	E	E2.2	
42	K	Energieeffiziente/klimaneutral Baustoffe fördern --> Holz etc.	E	E2.2	
52	K	Sanierungsquote erhöhen --> mehr Anreize (städt. Förderung?)	E	E2.2	
63	K	Mehr Förderung für Heizungsmodernisierung	E	E2.2	
75	K	Wirtschaft strikter einbinden. --> nachhaltige Unternehmen Vorrang geben!	E	E2.2	
97	K	Wirtschaftsförderung kleinerer Läden mit nachhaltigen Anspruch (z.B. vegane Restaurant, Handwerk mit Workshops, Klamottenladen mit Biostoffen/selbst genäht, Waldkindergärten) etc.	E	E2.2	
311	K	Förderung von Ziehwäscheleinen	E	E2.2	
408	K	Förderung Land finanziell von Projekte der solidarischen Landwirtschaft (z.B. Karotte) --> Wir sparen auch für die Stadt Emissionen ein	E	E2.2	
409	K	Solawi Förderung!	E	E2.2	
413	K	Förderung Holzbau	E	E2.2	
437	O	Ich fände es wichtig, um eine dezentrale PV-Versorgung voran zu bringen, Mini-PV-(Balkon)Anlagen durch die Stadt zu fördern. In NL und Österreich sind diese schon weit mehr verbreitet als hierzulande. Ein Förderprogramm der Stadt könnte hier einen Schub bringen (Infos dazu z.B. hier: https://www.pvplug.de/)!	E	E2.2	14
480	O	Finanzielle Unterstützung für Nachrüstung von Photovoltaikanlagen und Solarthermie auf Altbauten.	E	E2.2	11
482	O	Welchen Anreiz hat der Hausbesitzer umweltfreundlich zu bauen oder zu sanieren? Gesetze und Zuschüsse sind der Schlüssel zum Erfolg. Es muss sich lohnen so zu bauen.	E	E2.2	8
543	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde von Karlsruher BürgerInnen folgende Stellungnahme zu Maßnahme E2.2 (Förderprogramme) erarbeitet: Eine attraktive Förderung ist erforderlich, um die Sanierungsrate zu steigern. Es sollten mindestens 10€/Einwohner wie in München bereitgestellt werden. Es ist sinnvoll, bessere Sanierungen als nach EnEV (GEG)-Standard zu fördern, um hier entsprechende Anreize zu setzen. Auch ein Bonus für den Einsatz nachhaltiger Dämmstoffe wäre sinnvoll. Wenn die Förderung an KfW-Standards gekoppelt würde, wäre auch die Qualitätssicherung berücksichtigt (über Einbindung der Effizienz-Experten). Das ist wünschenswert. Wenn Nahwärmenetze in Quartieren entstehen, die mit erneuerbaren Energien betrieben werden, sollte auch der Anschluss an diese Netze gefördert werden.	E	E2.2	5
596	O	gezieltes Fördern von Solardächern und Speichersystemen. es sind keine 2% der Karlsruher Dächer ungenutzt. Die Stadtwerke fördern jedes E A Uto, oder haben es zumindest getan. Könnte man den 500 Euro Rabatt über 2 Jahre nicht auch für jede neue Solaranlage gewähren?	E	E2.2	7
598	O	Repowering des Energiebergs Kleinstwindanlagen auf Gebäuden fördern	E	E2.2	5

702	O	E2.2: Die Unterstützung der bestehenden Förderungen ist grundsätzlich eine gute Methode, um Sanierungen und den Ausbau von PV zu unterstützen.	E	E2.2	10
716	O	E 2.2: Ergänzung zweier Spiegelstriche bei „Was und warum“: - Fortführung und Ausbau der Beratung und Unterstützung sozial schwacher Haushalte bei Energiesparmaßnahmen, z.B. zum Kühlschranktausch oder anderer Geräte - Fördertopf für Aktivitäten zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes: Die bisherigen Klimaschutzkonzepte erstreckten sich über einen Zeitraum von 10 Jahren. Um für die gesamte Zeit Maßnahmen zur Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes sollte ein entsprechender Fonds zur Förderung von Veranstaltungen und Publikationen eingerichtet werden. Diese müssten sich dann entsprechend auch neben dem inhaltlichen Bezug auf die dort genannten Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes auch öffentlichkeitswirksam durch Logo, Hinweis etc. auf das Klimaschutzkonzept beziehen. Die Förderung sollte einfach gehalten und auf kleinere Beträge gedeckelt vor allem zivilgesellschaftlichen Initiativen und anderen Einrichtungen auch als 100%-Förderung gewährt werden. Der Vorschlag wurde im Workshop Öffentlichkeitsarbeit gemacht und aufgegriffen. Ergänzung im Teil „Was und Wen?“: sozial schwache Haushalte, zivilgesellschaftliche Energie- und Klimaschutzinitiativen Ergänzung im Teil „Wo noch“ Baden-Württemberg: Förderung entsprechender Öffentlichkeitsaktionen für zivilgesellschaftliche Initiativen wie Publikationen und Veranstaltungen durch das Landesnachhaltigkeitsbüro der LUBW im Rahmen des Bundesprojektes „Regionale Netzstellen Nachhaltigkeitsstrategien	E	E2.2	
728	O	Hebesätze + Grundsteuer: Bonus für Sanierungen, PV usw.	E	E2.2	
854	O	Um das Mikroklima in der Innenstadt zu verbessern, sollte die Entsiegelung und der Rückbau von Garagen und sonstigen Nebenanlagen grundsätzlich gefördert werden, nicht nur im Sanierungsgebiet Innenstadt Ost.	E	E2.2	0
859	O	Förderung von gemeinschafts- und gemeinwohltiftender Wirtschaftsformen, wie zum Beispiel Solidarische Landwirtschaft (SoLawi).	E	E2.2	9
870	O	Die Maßnahmen im wirtschaftlichen Bereich erscheinen hinsichtlich der großen Mengen an CO2 Ausstößen zu gering. Es sollten Grundsätze definiert werden, die eine klimafreundliche Wirtschaft in Karlsruhe beschreiben würde. (z. B.: max. CO2-Ausstoß / Jahr, Reduzierung von Abfällen, Klimaneutrale Produkte..) Eine Einhaltung dieser sollte zu Förderungen, Verstöße zu Sanktionen führen. Zur Umstrukturierung der bestehenden Unternehmen in eine klimafreundliche /neutrale Richtung sollten (weitere) Anreize geschaffen werden.	E	E2.2	0
	O	Die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner*in muss aus Klimaschutzgründen deutlich reduziert werden. Deshalb wäre es zukunftsweisend, wenn die Stadt Angebote zum Wohnungstausch fördern würde.	E	E2.2	
264	K	Bürgerfonds zur Finanzierung Sanierung städt. Gebäude	E	E2.3	
544	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde von Karlsruher BürgerInnen folgende Stellungnahme zu Maßnahme E2.3 erarbeitet: Die zweckgebundene Verwendung eines Anteils der Konzessionsabgabe für Klimaschutz ist sinnvoll. Hier sollten mindestens 50% der Konzessionsabgabe zweckgebunden eingesetzt werden.	E	E2.3	6

703	O	E2.3: Ein eigener Klimaschutzfonds ist natürlich gut. Es gibt allerdings auch die Möglichkeit Klimaschutzfonds für die Karlsruher Bürgerinnen und Bürger einzurichten. Mit dem dadurch erhaltenen Geld können beispielsweise Photovoltaikanlagen auf kommunalen Gebäuden finanziert werden und damit kann dann eine Rendite erwirtschaftet werden.	E	E2.3	14
940	O	E 2.3.: Ein eigener Klimaschutzfonds ist natürlich gut. Es gibt allerdings auch die Möglichkeit Klimaschutzfonds für die Karlsruher Bürgerinnen und Bürger einzurichten. Mit dem dadurch erhaltenen Geld können beispielsweise Photovoltaikanlagen auf kommunalen Gebäuden finanziert werden und damit kann dann eine Rendite erwirtschaftet werden.	E	E2.3	
949	O	Zu E.2.3: Man könnte sich auch andere Finanzierungsmaßnahmen wie Crowdfunding o.Ä. überlegen, wo Unternehmen und Privatpersonen spenden und dadurch stadtinterne Klimaschutzprojekte unterstützen können.	E	E2.3	
958	O	2.3) Ein eigener Klimaschutzfonds ist natürlich gut. Es gibt allerdings auch die Möglichkeit Klimaschutzfonds für die Karlsruher Bürgerinnen und Bügereinzurichten. Mit dem dadurch erhaltenen Geld können beispielsweise Photovoltaikanlagen auf kommunalen Gebäuden finanziert werden und damit kann dann eine Rendite erwirtschaftet werden.	E	E2.3	
978	O	Zu "Maßnahme E2.3: Schaffung einer übergreifenden Finanzierungsmöglichkeit (Fondsmodell)" • Da in vielen kommunalen klimapolitischen Handlungsfeldern aktuell unzureichende Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, stellt die Maßnahme eine wichtige Grundlage für die Realisierung einer Reihe von Maßnahmen in anderen Handlungsfelder dar. • Eine Zweckbindung der Nutzung eines Teils der Konzessionsabgabe durch die Überführung in einen Klimaschutzfond würde die Finanzierung von kommunalen Klimaschutzmaßnahmen längerfristig absichern, auch gegenüber anderen städtischen Mittelbedarfen. • Die alternativ vorgeschlagene Reduktion der Konzessionsabgabe der Stadtwerke scheint im Hinblick auf den eingeschränkten finanziellen Spielraum der Stadt Karlsruhe hingegen nicht zielführend. • Beim Aufsetzen des Fonds ist sicherzustellen, dass die vorgesehenen Finanzströme in den Fond ausreichend hoch sind, um den vorgesehenen Anwendungen gerecht zu werden. Dabei gilt es die Erfahrungen aus anderen Städten wie Freiburg zu berücksichtigen	E	E2.3	
23	K	Kompensationsmaßnahmen außerhalb KA	E	E2.4	
314	K	CO2-Senke, Bäume, Bäume, ... pflanzen in der Stadt und stadtnah	E	E2.4	
545	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde von Karlsruher BürgerInnen folgende Stellungnahme zu Maßnahme E2.4 (Angebote zur CO2-Kompensation) erarbeitet: Ein Verbund des Karlsruher Klimafonds mit weiteren Kommunen erscheint sinnvoll, um Kräfte zu bündeln. Z. B. über den Städtetag. Aufforstungsprojekte sollten auch in Afrika umgesetzt werden.	E	E2.4	5

704	O	E2.4: Es geht nicht klar aus der Maßnahme hervor, nach welchem Schlüssel die Emissionseinsparung vor Ort und in Karlsruhe verbucht wird. Hier würde sich die Aufteilung 50-50, die auch bei der COP 25 in Madrid diskutiert wurde, empfehlen. Es muss besonders bei Aufforstungsprojekten ein nachträgliches Monitoring geben, ob die Bäume auch wirklich überlebt haben und die Kompensation erfolgreich war! Es könnte überlegt werden eine automatisches Kompensationsangebot an Kassen großer Kaufhäuser oder Mensen sowie bei Rechnungen der Stadtwerke etc. anzubieten. Solange es keinen festen CO2-Preis auf Konsumprodukte in Supermärkten, Mensen und Einkaufsläden gibt, ist das eine sinnvolle Alternative um auf den CO2-Fußabdruck von Produkten hinzuweisen. Es darf allerdings nicht suggeriert werden, dass die Kompensation ausreichen würde.	E	E2.4	11
941	O	Zu E 2.4.: Es geht nicht klar aus der Maßnahme hervor, nach welchem Schlüssel die Emissionseinsparung vor Ort und in Karlsruhe verbucht wird. Hier würde sich die Aufteilung 50-50, die auch bei der COP 25 in Madrid diskutiert wurde, empfehlen. Es muss besonders bei Aufforstungsprojekten ein nachträgliches Monitoring geben, ob die Bäume auch wirklich überlebt haben und die Kompensation erfolgreich war! Es könnte überlegt werden eine automatisches Kompensationsangebot an Kassen großer Kaufhäuser oder Mensen sowie bei Rechnungen der Stadtwerke etc. anzubieten. Solange es keinen festen CO2-Preis auf Konsumprodukte in Supermärkten, Mensen und Einkaufsläden gibt, ist das eine sinnvolle Alternative um auf den CO2-Fußabdruck von Produkten hinzuweisen. Es darf allerdings nicht suggeriert werden, dass die Kompensation ausreichen würde.	E	E2.4	
959	O	2.4) Der Schlüssel, nach dem Emissionseinsparung vor Ort und in Karlsruhe verbucht wird ist nicht ersichtlich. Bei jeder Kompensationsmaßnahme sollte sichergestellt werden, dass die Kompensation auch erfolgreich war.	E	E2.4	

979	O	Zu "Maßnahme E2.4: Angebote zur CO2-Kompensation" •Mit Blick auf das langfristige Ziel ist die Ausweitung der Angebote zur CO2-Kompensation grundsätzlich wichtig, um nicht-vermeidbare Emissionen ausgleichen zu können. •Zugleich darf die Möglichkeit der Kompensation nicht dazu führen, dass auf Maßnahmen zur Reduktion vermeidbarer Treibhausgasemissionen verzichtet wird, insbesondere nicht solcher, die auf kommunaler Ebene umsetzbar sind. •Bei der Ausgestaltung sollte daher darauf hingewirkt werden, dass die Kompensationsmöglichkeiten nicht genutzt werden können, um eigene Klimaschutzmaßnahmen zu umgehen. Dies kann z.B. über Positivlisten und/oder Negativlisten geschehen, welche zulässige und unzulässige Bereiche für eine Kompensation transparent benennen. •Der vorgesehene Umfang des Ausbaus von 2.000 bis 3.000 auf 5.000 kt CO2 mag relativ gesehen groß erscheinen, ist aber mit Blick auf die absoluten, lokal nicht-vermeidbaren Treibhausgasemissionen der Stadt Karlsruhe und ihrer Bürger als gering anzusehen. Daher sollte dieses Ziel nur als ein Zwischenschritt zu einem weiteren Ausbau der Kompensationsmöglichkeiten angesehen werden.	E	E2.4	0
136	K	Mobilität in Schulen, Kindergärten, Jugendhäusern platzieren	E	E3.1	
262	K	Ökologische Bauprojekte stärker nach Außen kommunizieren	E	E3.1	
317	K	Klimaschutz emotionaler mit Geschichten etc. kommunizieren	E	E3.1	
319	K	Menschen müssen mitgenommen werden. Daher ÖA extrem wichtig. ÖA als eigenes Handlungsfeld oder besser ÖA	E	E3.1	
377	K	Autobesitzlose Mobilität mit Aktionen bewerben	E	E3.1	
403	K	Regelmäßig jährlich Mobilitätstag veranstalten	E	E3.1	
546	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde von Karlsruher BürgerInnen folgende Stellungnahme zu Maßnahme E3.1/E3.2 erarbeitet: Leider liegen die Maßnahmenblätter noch nicht vor. Folgendes sollte berücksichtigt werden: Es ist in großem Umfang Aufklärungsarbeit erforderlich. Diese sollte einen Kulturwandel unterstützen. - Budget-Ansatz vermitteln: wie viel CO2-Emissionen stehen jedem zu? Wie stark müssen wir die Emissionen reduzieren, wie schaffen wir das? -Positive Beispiele in den Mittelpunkt: Eine Autofreie Stadt ist ein Beitrag für mehr Lebensqualität: weniger Lärm, bessere Luft, mehr Sicherheit für Kinder, mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum... - Suffizienz positiv vermitteln: Weniger ist mehr. Den Gewinn in den Mittelpunkt stellen, nicht den Verzicht. - teilen und tauschen statt besitzen - Wohnraum: Wir brauchen gar nicht so viel Neubau, sondern eine bessere Verteilung des vorhandenen Wohnraums - hier sollten kreative Ideen entwickelt und unterstützt werden.	E	E3.1	16
972	O	Zum Thema Öffentlichkeitsarbeit: Einfache Darstellung von möglicher finanzieller Förderung, von Förderprogrammen auf Bundes- und Landesebene und Entwicklung neuer kommunaler Fördermittel im Zusammenhang mit Bund und Land Darstellung von Best-Practice Sanierungen: Ausstellung und Forum Sanierung Entwicklung und Darstellung von konkreten Modellskizzen für neue Modelle der KEK und der Stadtwerke zur Umsetzung von Klimaneutralität in Altbauquartieren (A1.3 Nachhaltigkeitsorientierte Produktgestaltung der Stadtwerke) und für Neubauquartiere	E	E3.1	

313	K	Fond für ÖA-Projekte von Initiativen	E	E3.2	
315	K	Vorgehen für klimaneutrale Veranstaltung auf kommunaler Ebene auch für Externe	E	E3.2	
316	K	Kalender für die Grüne Stadt zur Ankündigung von grünen Veranstaltungen verschiedener Institutionen und Vereine --> Webseite unter Grüne Projekte (rechte Leiste oben) ... Grüner Kalender	E	E3.2	
320	K	Wohnungsbaugenossenschaften mit einbeziehen	E	E3.2	
321	K	Neubürger-Kampagne z.B. Gutscheineheft?	E	E3.2	
322	K	Lastenradtour durch alle Stadtteile zur Bewerbung des Klimaschutzkonzeptes	E	E3.2	
324	K	Einbezug wissenschaftlicher Experten Bsp. KIT, Scientist for Future etc.	E	E3.2	
325	K	Green Friday : Minus 30 % Konsum	E	E3.2	
326	K	Ich Mach Klima! Aufkleber für alle Aktiven	E	E3.2	
327	K	Zentrale Stelle zur Sammlung von Veranstaltungen zu Energie + Klima	E	E3.2	
328	K	Plakate um weitere Zielgruppen zu erreichen	E	E3.2	
329	K	Kampagne wie Werbung (kontinuierlich über das ganze Jahr/längerer Zeitraum)	E	E3.2	
334	K	BürgerInnen in Klimaschutzprojekte einbeziehen z.B. Temperatur-Datensammlung mit Messfahrrad --> Mitten in der Stadt	E	E3.2	
386	K	Bildung Nachhaltige Entwicklung: außerschulische Bildungsangebote fördern	E	E3.2	
387	K	Klimaschutz im Unterricht an allen Schulen	E	E3.2	
390	K	Austauschplattform für Bürger ("Stammtisch") schaffen um - Wissen zu verbreiten - Ideen zu sichten - Engagement zu kreieren	E	E3.2	
391	K	Schwerpunktthema Nachhaltiger Konsum durch B-Stammtische fördern	E	E3.2	
393	K	Bürgerportal zeitlich nicht beschränken, dauerhaft Ideen/Beiträge sammeln	E	E3.2	
404	K	Thema Klimawandel positiv kommunizieren --> Spaßfaktor/Lust	E	E3.2	
406	K	Zugang zu klimaneutraler Ernährung (Landwirtschaftliche Kampagne)	E	E3.2	
473	O	es gibt mehr als 70 Maßnahmen, bei denen das gesamte grüne Karlsruhe (Bäume etc.) fehlt und die keinerlei Vernetzung der relevanten Stadtentwicklungs- und Bestandsprobleme erkennen lassen. Meine Beurteilung zu einzelnen Vorschlägen habe ich bei den runden Tischen und drei Klimatreffen eingebracht. Diese klimaschützenden, nachhaltigen Vorschläge werden durch diese Gruppen in diese Beteiligung eingespeist. Was mir aber seit 30 Jahren in unsere Stadt fehlt, ist eine nachhaltige Stadtentwicklung durch Vernetzung: Wem gehört unsere Stadt? Klare Antwort: Allen. Diese Form der Vernetzung erfordert aber nicht nur eine neue technische Infrastruktur wie das Lieblingskind der Wachstums- und Fortschrittsgläubigen + EnBW-Smart City – mit möglichst viele Sensoren an möglichst vielen Stellen. Dieser Irrweg folgt einem Geist von Kontrolle und Steuerung, der im Widerspruch steht zum historischen Ideal von Stadt. »Stadtluft macht frei« ist der Schlachtruf der Urbanisierung in der europäischen Geschichte. Er gilt auch noch in der Moderne; auch Karlsruhe war historisch immer Ort der Freiheit, der Emanzipation, der kritischen Subkulturen und der durch Anonymität geschützten individuellen Entfaltung. Abgesehen davon, wird mit der komplexen smarten Technik die Stadt anfälliger für terroristische Angriffe und muss dementsprechend noch mehr gesichert werden. Der berühmte niederländische Architekt Rem Koolhaas bezeichnet deshalb die	E	E3.2	11

551	O	Ich möchte ein neues Informationskonzept für den Karlsruher Klimaschutz vorschlagen, damit die relevanten Informationen zu den Bürger*Innen kommen: Klimaschutz in Karlsruhe wird nur funktionieren, wenn alle Bürger*Innen miteinbezogen werden. Vielen Bürger*Innen sind weder die Dringlichkeit noch die Handlungsmöglichkeiten bewusst. Das Informationsportal dient zur Bündelung aller Informationen zum Klimaschutz, u. a. 1.) zur Aufklärung über städtischen und persönlichen Klimaschutz, 2.) Transparente Darstellung der Klimaschutzmaßnahmen, 3.) Tipps zum Klimaschutz, 4.) Bekanntgabe von Veranstaltungen und Mitarbeit Dabei geht das Informationsportal deutlich über eine reine Webpräsenz hinaus, nämlich mit proaktiver zielgruppengerechter Information wie z. B. Infobroschüren für jeden Haushalt, Infoveranstaltungen in den Stadtvierteln, Anschreiben von Hausbesitzern, Gewerbetreibenden etc. Es gibt 300.000 Bürger*Innen in Karlsruhe, d. h. jedes Einsparpotential kann sich durch gute Kommunikation vervielfachen. Viele Maßnahmen werden in Zukunft persönliche Einschnitte für die Bürger*Innen bedeuten (z. B. Einschränkungen bzw. Fahrverbote PKW, ...), daher ist gute, transparente, glaubhafte Kommunikation essentiell.	E	E3.2	8
555	O	Wie können Vorreiter ihre Ergebnisse transparent und effektiv anderen zur Verfügung stellen, so dass nicht jeder wieder die gleiche Arbeit investieren muss? Es müssten Plattformen entstehen, die einfach abzurufen sind. Bei "wo noch?" werden Beispiele aufgeführt, die andere Städte angeben, die Maßnahmen schon umgesetzt haben. Lernen wir doch mehr von anderen...	E	E3.2	4
614	O	Ich halte es für sinnvoller, die Bürger dazu zu motivieren, auf weniger Raum glücklich zu sein (kleinere Wohnungen, Mehrgenerationen-WGs in halb leerstehenden Einfamilienhäusern, attraktive Innenausstattung für alte Häuser fördern, keine riesigen Einkaufszentren), anstatt durch Neubauten immer mehr Flächen zu versiegeln. Die gesamte Energiebilanz für Neubauten ist trotz modernerer Energieeffizienz schlechter als wenn man noch intakte Wohn- und Gewerbeflächen maximal ausnutzt. In Neubaugebieten sind für mein Empfinden zu viele Flächen versiegelt, ich brauche mehr Grün, um mich in einer Stadt wohlfühlen.	E	E3.2	10
616	O	Langfristig muss die Wohnfläche pro Einwohner*in sinken. Dazu kann die Stadt Anreize und Unterstützung zum Wohnungstausch bieten.	E	E3.2	7
639	O	Wirschlagen vor neben den von der Stadt initiierten und geleiteten Projekten auch verwaltungsexterne Projekte zu unterstützen. Der Aspekt Konsum wird im Klimakonzept nicht angesprochen. Hier wären Maßnahmen in Bezug auf Emissionsabgaben, Werbung oder Informationsveranstaltungen möglich.	E	E3.2	4

713	O	Zur Begründung: Diese Vorschläge wurden meist schon im Rahmen der Bürgerbeteiligung in entsprechenden Workshops oder im Klimaschutzbeirat vorgetragen. Auch im Umweltausschuss, wo Bürgermeisterin Lisbach die Erweiterung der Förderung für Ehrenamtliche Initiativen vorsah. Wichtig ist, dass es nicht nur um reine Öffentlichkeitsarbeit der Stadt geht sondern auch um die Einbindung von Multiplikatoren und deren Aktivitäten zur Umsetzung und Verbreitung des Klimaschutzkonzeptes. Dies ist nur als große Gemeinschaftsanstrengung möglich. Dies ist bisher für mich einer der Schwachpunkte des sonst sehr guten Konzeptes: Ehrenamtlich getragene Initiativen werden nicht als Akteure eingebunden. Ein zweiter Schwachpunkt ist, dass die sehr guten bisherigen Aktivitäten der KEK für sozial schwache Haushalte erwähnt, nicht aber die Weiterführung solcher Aktivitäten genannt wird. Die fehlende soziale Komponente des Gesamt-Konzepts zeigt sich auch beim Thema Beschaffung Öffentlichkeitsarbeit: einfügen wo passend, es fehlen noch die Maßnahmenblätter: Nötig ist über temporäre Kampagnen u. Öffentlichkeitsarbeit in Teilbereichen hinaus eine ständige Bewusstseinsbildung zum Klimaschutz bei der Bevölkerung zu betreiben. Nachhaltige Veranstaltungen: Feste u. Events durch u. in der Stadt Karlsruhe Alle Veranstaltungen in der u. durch die Stadt Karlsruhe sollten	E	E3.2	4
722	O	Impulse für Klimakultur schaffen	E	E3.2	
742	O	Die Stadt soll alle Hausbesitzer anschreiben und individuelle Konzepte vorschlagen	E	E3.2	
857	O	Das Thema "Konsum" fehlt im Konzept. Bürger müssen sensibilisiert und angehalten werden ihren Konsum zu überdenken hinsichtlich der Menge an konsumierten Gütern und auch der Herkunft dieser. Diese Aspekte können auf jegliche Konsumfelder übertragen werden. Vor allem auch in der Lebensmittelbranche spielt dieser Aspekt eine wichtige Rolle, bedenkt man zB , welchen Einfluss der Anbau von Bananen oder Avocados in den Herkunftsländern hat und/oder was der Transport in die Verkaufsländer an klimaschädlichen Gasen emittiert.	E	E3.2	12
858	O	Stärkung der Regionalwirtschaft durch Förderung mehr regionale Erzeugnisse (insbesondere aus biologischem Anbau) in der Stadt zu konsumieren und Schaffung regionaler ZeroWaste Logistik-Kreisläufen.	E	E3.2	12
868	O	Zu C generell: Auch sollte die Kreislaufwirtschaft und die sogenannte "Gemeinwohlökonomie" deutlich mehr gefördert werden - auf jeder Ebene.	E	E3.2	0
976	O	Zudem sollte das Thema Klimaschutz in jedem Schuljahr aller Ausbildungsstätten in den Lehrplan aufgenommen werden, um Kinder und Jugendliche für die Thematik zu sensibilisieren.	E	E3.2	
	O	Die von uns geforderten Punkte brauchen Zeit zur Umsetzung. Deswegen muss auch nachträglich noch die Möglichkeit bestehen, das Konzept zu verbessern. Um diesen Prozess zu beschleunigen, sollen bei der Stadtverwaltung mehr personelle Kapazitäten geschaffen werden.	E	E3.2	
	O	Sowohl vor als auch nach der Verabschiedung des Konzepts sollen mögliche Sofortmaßnahmen mit Nachdruck umgesetzt werden, um mit Schwung in die Umsetzung und ins neue Jahrzehnt zu starten	E	E3.2	
330	K	Kommunale Zusammenarbeit im Städtetag vorantreiben, folgendes zu ändern: > LOB > BGBuch §34 klimafreundlich ändern	E	E3.3	

331	K	Kommunale Energieeffizienz-Netzwerk gefördert durch Ptg/BMU mit circa 50%	E	E3.3	
332	K	30 % Strom aus OV im Sommer soll genutzt werden!	E	E3.3	
333	K	Wettstreit mit vergleichbaren Städten um schnellste Reduktion --> Anspron, Wir-Gefühl	E	E3.3	
388	K	Kooperation mit KIT Campus Süd	E	E3.3	
549	O	Zu E3.3. es soll beachtet werden, dass explizit auch ein Austausch mit Kommunen stattfindet, die den Klimanotstand ausgerufen haben, um zu klären, wie dieser neue Status zu schnellerem, effizienteren Handeln genutzt werden kann. Als Beispiel sei die Veranstaltung "Meine Kommunen im Klimanotstand" am 29.1. der DBU in Osnabrück genannt: https://www.dbu.de/klimanotstand	E	E3.3	8
705	O	Eine verstärkte Kooperation, besonders mit den umliegenden Kommunen, ist eine sehr gute und wichtige Maßnahme um sicherzustellen, dass sich der Stadtkreis Karlsruhe trotz sehr begrenztem Platz komplett durch Erneuerbare Energien versorgen kann. Die anderen Maßnahmen sind auch wünschens- und unterstützenswert.	E	E3.3	14
942	O	Zu E 3.3.: Eine verstärkte Kooperation, besonders mit den umliegenden Kommunen, ist eine sehr gute und wichtige Maßnahme um sicherzustellen, dass sich der Stadtkreis Karlsruhe trotz sehr begrenztem Platz komplett durch Erneuerbare Energien versorgen kann. Die anderen Maßnahmen sind auch wünschens- und unterstützenswert.	E	E3.3	
960	O	3.3) Die Vernetzung mit umliegenden Kommunen sollte stark ausgebaut werden! So können Potentiale in verschiedensten Bereichen besser ausgeschöpft werden. Zum Beispiel zu dieversen Energieerzeugung und abgestimmten Nutzung oder um die Anbindung durch ÖPNV zu verbessern und Karlsruhes Staßen dardurch zu entlasten. Es gibt einige Ambitionierte Projekte, bei denen es sich lohnt mal ins Gespräch zu gehen.	E	E3.3	
969	O	Ergänzende Vorschläge zum Thema Öffentlichkeit (E3, E3.3, E3.4) - Gemeinsamen Dialog zur Transformation entwickeln (Wie wollen wir leben?) - Gemeinsamen Ort zur Vermittlung der Themen einrichten (Beispiel Berlin: Futurium!) - Regelmäßige Einladung zu Klimaschutzforen (+ Einladung internationaler Experten mit Erfahrung in der Umsetzung von Klimaschutz und Klimaanpassung (z. B. aus Kopenhagen) Vermittlung in die Öffentlichkeit, gemeinsame Workshops mit KIT und HTW, Aktionen in den Quartieren, - Darstellung Zeit- und Zielhorizont Kohleausstieg und Umstieg auf Erneuerbare Energien sowie der zentralen Handlungsfelder mit Aussicht auf die größten Effekte - Klimaschutz als attraktiver Image-Faktor der Stadt (Klimaschutz-Kampagne: Grafik, Bilder, Illustrationen sind auch wichtig für Vermittlung und Spaß am Projekt Klimaschutz)	E	E3.3	0
	O	In der Kategorie "Wo noch?" werden Fallbeispiele aus anderen Kommunen schon gut beschrieben. Es wird erwähnt, dass Kooperativen und eine Zusammenarbeit mit "den Vorreitern" geplant werden. Wir unterstreichen die Notwendigkeit, dieses Wissen auch tatsächlich abzurufen, da dies Ressourcen einspart und neue Erkenntnisse verbreitet werden.	E	E3.3	

	O	Die Stadt hat zur Aufgabe, beim Bund und Land – z.B. über den Städtetag – ihren Einfluss geltend zu machen, um: Klimaschädliche Subventionen vollständig abzubauen Die Kostenwahrheit für klimaschädliche Emissionen vollumfänglich herzustellen Gesetze, die den Ausbau der erneuerbaren Energien behindern, abzuschaffen bzw. anzupassen Soweit nötig, ordnungspolitische Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen zu erlassen Tempo 20/30 auf Nebenstraßen zu ermöglichen Das Baurecht anzupassen, um klimafreundliche Vorgaben leichter einfordern zu können Bundeseinheitliche Vorgaben zu erreichen, um Beton als Baustoff zu reduzieren.	E	E3.3	
469	O	Wo gibt es im aktuellen System Handlungsspielräume Wärme aus erneuerbaren Energien zu speichern? Nur so werden erneuerbare Energien rentabel. Forschung am KIT fördern.	E	E3.4	2
547	O	Beim Workshop des "Karlsruher Klimabündnis" wurde von Karlsruher BürgerInnen folgende Stellungnahme zu Maßnahme E3.4 erarbeitet: Wesentlich ist hier, dass die Führungsebene sich klar zum Klimaschutz bekennt und die Umsetzung der Ziele einfordert und unterstützt.	E	E3.4	13
706	O	E3.4: Diese Maßnahme ist sehr sinnvoll und sollte unbedingt umgesetzt werden. Es sollten möglichst alle Karlsruher Hochschulen mit aufgenommen werden um einen weiten Wirkungsraum zu haben. Die Stadt sollte prüfen, wie sie die Klimaschutzbestrebungen der Hochschulen unterstützen kann, umgekehrt sollte die Stadt auch prüfen wie sie das Know-How der Hochschulen für ihre eigenen Klimaschutzprojekte bestmöglich nutzen kann.	E	E3.4	8
709	O	zu E3.4: Die Karlsruhe Hochschulen sollen ihrer Vorreiterrolle gerecht werden und Klimaneutralität bis 2025 umsetzen.	E	E3.4	9
720	O	E3.4 Diese Maßnahme ist sehr sinnvoll und sollte unbedingt umgesetzt werden. Essollten möglichst alle Karlsruher Hochschulen mit aufgenommen werden um einenweiten Wirkungsraum zu haben. Die Stadt sollte prüfen, wie sie dieKlimaschutzbestrebungen der Hochschulen unterstützen kann, umgekehrt solltedie Stadt auch prüfen wie sie das Know-How der Hochschulen für ihre eigenenKlimaschutzprojekte bestmöglich nutzen kann.	E	E3.4	3
943	O	Zu E 3.4.: Diese Maßnahme ist sehr sinnvoll und sollte unbedingt umgesetzt werden. Es sollten möglichst alle Karlsruher Hochschulen mit aufgenommen werden um einen weiten Wirkungsraum zu haben. Die Stadt sollte prüfen, wie sie die Klimaschutzbestrebungen der Hochschulen unterstützen kann, umgekehrt sollte die Stadt auch prüfen wie sie das Know-How der Hochschulen für ihre eigenen Klimaschutzprojekte bestmöglich nutzen kann.	E	E3.4	
961	O	3.4) Die Hochschulen stellen ein großes Reservoir an Möglichkeiten dar. Studenten können mit Projektarbeiten (Hochschule) und Bachelor und Master Thesis einen großen Beitrag leisten.	E	E3.4	
415	K	Leihladen in zentraler Lage (analog Stadtbücherei)	E		
417	K	Städtisches Vermögen zu nachhaltigem Invest + Geldanlage	E		
418	K	Beteiligung am Flughafen Baden-Baden --> aufgeben!	E		

550	O	zu Handlungsfeld E: Übergreifendes Ich habe folgende Vorschläge für weitere Maßnahmen zum Klimaschutz: Maßnahme E 3.5: Klimaschutz in Kitas und Schulen: es ist wichtig, unsere Kinder bereits mit den Gedanken an Klima- und Umweltschutz zu gewöhnen; das gilt auch für die Eltern, die Ihre Kinder mit dem Auto zur Kita oder Schule bringen Maßnahme E 3.6: Klimaschutz in Vereinen: Unterstützung bei und Förderung von klimafreundlichem Verhalten; PV- oder Solarthermie-Anlagen auf Vereinsgebäuden und Sporthallen Maßnahme E 3.7: Umweltabgabe für Einwegbecher (insbesondere Coffee-to-go) und Einweggeschirr, in Imbisse, Cafés, Bäckereien und bei Feiern und Festen	E		14
554	O	In der Bildung, d.h. an Schulen, muss mehr Gesundheits- und Umweltbildung stattfinden. Dafür sollte es ein eignes Schulfach geben. Auch die Medien sollten viel mehr zum Thema Gesundheit und Klimaschutz und deren Zusammenhänge informieren.	E		5
561	O	Das Karlsruher Klimaschutzkonzept beinhaltet für das Handlungsfeld Wärme und Strom viele richtige und wichtige Ansatzpunkte, allerdings erachten wir die vorgestellten Zielsetzungen für unzureichend. Insbesondere fällt auf, dass zwei wichtige Ansatzpunkte - namentlich die gezielte Förderung von Handwerksberufen sowie der Ausbau von Speichern für eine zunehmend autarke Stadtversorgung - völlig vergessen wurden.	E		16
	O	Terminrahmen: bis 2025 -50% CO2, bis 2030 -70% CO2, bis 2035 CO2-frei	E		
795	O	Es gibt unterschiedliche Bereiche in der Energiewende zu mehr Klimaschutz, in denen die Umsetzung deshalb verlangsamt wird, weil nicht ausreichend Fachkräfte vorhanden sind (Solateure, Handwerker im Bereich der Gebäudedämmung, Sanitärfachkräfte, Busfahrer, Straßenbahnschaffner, Solar- und Bauberater ...). Hierzu sollte es eine Beratungs- und Werbeoffensive, vor allem bei jungen Menschen geben, aber auch bei geeigneten Langzeitarbeitslosen und Flüchtlingen. Alle bürokratischen Hürden, die diesen Offensiven entgegenstehen sollten schnell beseitigt werden.	E		

821	O	Betrifft Punkt A4 Meine Überlegungen zielen insbesondere auf Gebäude ab, die Eigentum von Eigentümergemeinschaften (ETG) sind. Ich habe die ein oder andere Eigentümerversammlung (ETV) mitgemacht und ETGen als recht träge Gruppierungen wahrgenommen, in denen ein mehr oder weniger großer Anteil der Beteiligten schätzt, wenn sich nicht allzu viel verändert. Auch die mit der Verwaltung beauftragten Hausverwaltungen sind meines Erachtens zurzeit keine treibende Kraft, wenn es darum geht Arbeiten an einem Gebäude vorzunehmen, die für seinen (Wert-)Erhalt nicht notwendig sind. Deswegen halte ich die Photovoltaik-Beratungsoffensive (A4.1) und den Ausbau unterstützender Dienstleistungsangebote (A4.2) zwar für richtig, aber nicht ausreichend. Wenn die beiden eben genannten Punkte (A4.1 & A4.2) in einem Bonus-Malus-Ansatz die Bonusseite bilden, so wäre es meines Erachtens zweckmäßig auch eine Malusseite zu schaffen, damit die „trägen Kräfte“, die mit dem Status quo zufrieden sind, in Bewegung gebracht werden. Ich dachte hierbei bspw. an einen (spürbar) erhöhten Grundsteuersatz für Liegenschaften (bebaut wie unbebaut), die über Möglichkeiten zur Gewinnung solarer elektrischer Energie oder Wärmeenergie verfügen (also wenn bebaut hieße das: bei geeigneter Dachausrichtung), aber weder eine Photovoltaik-, noch eine Solarthermieanlage installiert haben (die auch einen Großteil der geeigneten Dachfläche einnehmen sollte – vllt. so 75-80% der Fläche?). Die Möglichkeit eines erhöhten	E		
946	O	Maßnahmenpaket E1 - Klimaneutrale Verwaltung durch nachhaltige Geldanlage: Die kommunalen Geldanlagen überprüfen, unter den Stichworten "dirty profits" sieht man schnell, dass viele gängige Banken in profitablen Geschäftsfeldern wie Kohleenergie, Rüstungsindustrie und Produktion mit Kinderarbeit das Geld der SteuerzahlerInnen anlegen. Das muss nicht so sein, da es inzwischen einige Banken gibt, die ausschließlich in nachhaltige, ethische Projekte investieren. Best-practice Beispiel: Nachhaltige Geldanlagen bzw. ethisches Finanzmanagement der Gemeinde Kirchanschöring https://www.kirchanschoring.info/component/phocadownload/category/20-gemeinwohloekonomie.html?download=255:20181112-gemeinwohlbericht-der-gemeinde-kirchanschoring-optimized Ein zweiter Weg: Divestment fördern (vgl. https://www.deutschlandfunk.de/divestment-als-strategie-gegen-den-klimawandel-zieht-die.1184.de.html?dram:article_id=337579)	E		
963	O	Die Stadt sollte ihre Konten, ihre Kredite und ihre Bankverbindungen durchgehen, und diejenigen Verbindungen zu Institutionen, die noch in fossile Energieträger investieren, bzw. deren Aktien in ihren Portfolios haben abbrechen und auf ein defossilisierte und nachhaltige Finanzinstitutionen wechseln.	E		1
964	O	Die Stadt Karlsruhe sollte ein Recyclingnetzwerk und ein Materialdatenbank aufbauen und diese aktiv pormoten, um auf eine möglichst hohe Wiederverwertungsrate von Materialien hinzuwirken.	E		1

965	O	Für eine ganze Reihe von Maßnahmen scheint es ein Risiko zu sein, dass Personen fehlen, die die Maßnahme umsetzen können (Solateure, Bauhandwerker für Wärmedämmungsmaßnahmen, Holzbaufachleute, SanitärhandwerkerInnen, BusfahrerInnen, StraßenbahnfahrerInnen, EnergieberaterInnen). Hierzu sollte ein Konzept entwickelt werden, wie mehr Menschen dazu motiviert werden können, diese Berufe zu ergreifen. Zielgruppen wären hierbei junge Menschen in der Phase der Berufswahl aber auch Arbeitslose und Asylsuchende. Hierbei könnte mit den Schulträgern, den Jobcentern etc. zusammen gearbeitet werden. Ev. liegt die zu geringe Anzahl an Personen auch an der zu geringen Bezahlung. Dann sollte die Bezahlung erhöht werden.	E		1
966	O	Es sollte ein Ernährungsrat aus Stadt und Bürgern eingerichtet werden, der sich damit befasst, wie eine klimagerechtere Lebensmittelversorgung aber auch Ernährung eine größere Verbreitung finden kann. Diese wäre in vielen Belangen auch gesünder, ökologischer und regionaler und würde damit auch zu einer größeren regionalen Wertschöpfung beitragen.	E		1
967	O	Da für Verpackungsmaterialien eine nicht unerhebliche Menge an Energie aufgewendet wird, sollte es eine Karlsruher Initiative zur Reduzierung der Verpackung geben, in der neben der Stadt auch die Wirtschaft und Bürger vertreten sind (Unverpacktläden ...).	E		1
	O	Leider bleibt das Konzept von Anfang an hinter dem absolut Notwendigen zurück: Schon die Zielsetzung ist zu niedrig. Um eine humanitäre Katastrophe zu verhindern, ist es notwendig, die Klimaerhitzung auf 1,5 °C zu begrenzen. Dementsprechend muss Karlsruhe schon bis spätestens 2030 klimaneutral werden. Die Zielsetzung, 2050 klimaneutral zu werden, ist unzureichend. Die Ziele müssen massiv verschärft werden! Wir erwarten, dass die Stadtverwaltung und der Gemeinderat dafür sorgen, dass das Klimaschutzkonzept verschärft wird.	E		
	O	Obwohl sich die Stadtverwaltung bewusst ist, dass sich die Auswirkungen ihres Konzepts nur schätzen lassen, gibt es keine Strategie für den Fall, dass sich die Schätzungen als falsch herausstellen. Außerdem geht aus dem Klimaschutzkonzept nicht hervor, wie viele Emissionen nach erfolgreicher Umsetzung des Konzepts immer noch ausgestoßen werden. Die Stadt Karlsruhe muss alle Maßnahmen daran ausrichten, unser CO2-Budget für das 1,5°C-Ziel nicht zu überziehen. Nur so kann sie ernsthaft behaupten, dass sie ausreichend gegen den Klimawandel vorgeht. Das Klimaschutzkonzept muss auf einem Reduktionspfad basieren, der verdeutlicht, in welchem Jahr welche Emissionsmengen geplant sind. Die Einhaltung dieses Reduktionspfads muss nachvollziehbar durch die Maßnahmen erreichbar sein. Wie das geschehen soll, muss verständlich sein und transparent gemacht werden. Auch Bau- und Produktionsemissionen müssen einkalkuliert werden. Ein regelmäßiges Monitoring muss den Reduktionspfad begleiten, ein öffentlicher Bericht vorgelegt werden. Wenn der Reduktionspfad nicht eingehalten wird, müssen sofort zusätzliche Maßnahmen getroffen werden.	E		
	O	der angesprochene Fachkräftemangel -beispielsweise von Solarteure*innen, wird nicht angegangen.	E		
	O	Darüber hinaus sollte die Bilanzmethode erläutert werden und ausführlich erklärt werden, aus welchen Gründen die Groß-Emittenten Rheinhafen-Dampfkraftwerk und MiRO keinen Einfluss auf die Maßnahmen nehmen.	E		

	O	Alle aufgeführten Maßnahmen sind prinzipiell sinnvoll, teilweise jedoch noch zu wenig ambitioniert. Es ist abzusehen, dass die Stadt nicht die Ressourcen hat, alle Maßnahmen sofort umzusetzen. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sollten solche priorisiert werden, welche die größten Einsparungen erzielen – nicht die, die politisch am attraktivsten sind.	E		
	O	Konkrete Zahlen zur Bewertung des Klimapaketes fehlen. Es gibt keine Aussage, wie viele Treibhausgase nach der Umsetzung des Klimakonzeptes noch emittiert werden. Es ist für die Bürgerinnen und Bürger nicht erkennbar, ob Karlsruhe mit den genannten Maßnahmen den erforderlichen Anteil leistet, um das „1,5 Grad Ziel“ zu erreichen. Ebenso gibt es keine jährliche Zielvorgabe zu den Emissionen. Fortschritte bzw. Rückschläge können somit nicht überprüft werden. Wir fordern, dass die Rückmeldung an die Bürgerinnen und Bürger konkret mit den eingesparten Emissionen im Verantwortungsbereich der Stadt belegt wird. Bei großen und längerfristigen Projekten sollten die Fortschritte und abgeschlossenen Meilensteine ebenso dargestellt werden.	E		
	O	Ein Zeitplan ist zu erstellen. Fortschritte und Erfolge einzelner Maßnahmen sind jährlich zu überprüfen. Zur Sicherung des Erfolgs einer Maßnahme sollten jederzeit dynamische Anpassungen möglich sein.	E		
	O	Die Bürgerinnen und Bürger sollten regelmäßig transparent über die Fortschritte informiert werden.	E		
	O	Der Maßnahmenkatalog zum Klimaschutz ist umfangreich. Die Maßnahmen können jedoch nicht alle unmittelbar umgesetzt werden, da bei manchen die technischen und juristischen Randbedingungen noch nicht abschließend geklärt sind. Über den Fortschritt der Bemühungen zur Umsetzung sollte ebenso Bericht erstattet werden.	E		
	O	Positive Nebenwirkungen von Maßnahmen wie z.B.: weniger Verkehrslärm, geringere Feinstaubwerte, usw. sind im Rahmen des Klimaschutzkonzepts konsequent zu erfassen und zu dokumentieren.	E		
	O	Das mögliche Risiko, dass Maßnahmen nicht – oder nur teilweise – umgesetzt werden können, ist gut beschrieben. Es werden jedoch keine Maßnahmen zur Reduzierung dieser Risiken genannt.	E		
	O	Die Begrünung der Stadt leistet einen Beitrag zur Klimaneutralität. Die Maßnahmen aus der Klimaanpassungsstrategie, die eine Senkenfunktion für CO2 erfüllen, sollten daher im Klimakonzept nachrichtlich genannt werden.	E		
	O	Die Stadt hat die Möglichkeit bei der Umsetzung des Konzeptes ebenfalls zu überprüfen, ob sie klimaschädliche Maßnahmen (z.B. durch Vermögensbeteiligungen, Anlagen) subventioniert und kann diese gegebenenfalls abschaffen bzw. umwidmen.	E		
	O	Auch wenn die Emissionen von Groß-Emittenten wie MiRO und dem Kohlekraftwerk im Rheinhafen nicht der Bilanz der Stadt zuzurechnen sind, gilt es emittierte Treibhausgase genau und lückenlos innerhalb des Klimakonzeptes zu dokumentieren und zu veröffentlichen.	E		
335	K	Baumerhaltung im Privatbereich --> alte große Bäume (Bsp.: Wohngenossenschaften)	G		
336	K	verpflichtende Baumpflanzungen im Bestand	G		
337	K	Bäume in Kleingärten	G		
338	K	Obstbäume mit essbaren Früchten in öffentlichen Raum	G		
339	K	Bepflanzung des Marktplatzes	G		
340	K	Heimische Artenwahl bei städtischen Ersatzpflanzungen	G		
341	K	Flächennutzungspläne sollten unbedingt Flächen im Stadtgebiet ausweisen, die geeignet sind, für die Bepflanzung mit Bäumen im Ausgleich zu Bäumen, die nach hinreichender Abwägung verschiedener Planungsvarianten gefällt werden müssten = Möglichkeiten für einen adäquaten Ausgleich schaffen	G		

342	K	Privatinitiativen für Pflanzungen auf städt. Flächen fördern/zulassen	G		
343	K	Zu viel Baumschnitt in Parkanlagen --> Grünes Dach wachsen lassen	G		
344	K	Klimaschutz durch Bepflanzungen im Bestand u. Grünflächenmanagement	G		
345	K	Begleitende Baumpflanzungen als gestalterisches Element z.B. bei Kleingartenanlagen	G		
346	K	Private Bepflanzung von Baumscheiben ermöglichen	G		
347	K	Permakulturstandards nutzen!	G		
348	K	Bäume beim Forum Recht erhalten --> anderer Standort	G		
349	K	Aktion "Pflück mich" kostenlose Schilder für Besitzer von Streuobst-Bäumen verteilen, die ihr Obst nicht selbst nutzen	G		
350	K	Alter Baumbestand. Fällungen werden genehmigt	G		
351	K	Baumpatenschaften erleichtern	G		
352	K	Bäume als CO2-Senke	G		
353	K	Bäume in privaten Gärten klimaangepasst pflanzen	G		
354	K	Weniger Monorasen	G		
355	K	Naturnahe Grünflächenpflege Arten u. insektenfreundlich	G		
356	K	Extensivierung der Rasenflächen des BGH	G		
357	K	Parks: mehr Bäume statt "englischer Rasen" (Neureut, Wietrud-von-Bruck-Anlage)	G		
358	K	Green Architecture Gebäude mit grüner Fassade und oder integrierten Bäumen/Stäuchern	G		
359	K	Dauergrünland als CO2 Senke u. Humusspeicher (städt. Grünflächen)	G		
360	K	Grünflächen weniger oft mähen --> Insektenfreundlichkeit	G		
361	K	Obstbaum-Patenschaften	G		
362	K	Genossenschaften u. Wohnbaugesellschaften beim Baumschutz in die Pflicht nehmen!	G		
363	K	Keine Versiegelung von Grünflächen, Nachverdichtungen nur auf bereits versiegelten Flächen	G		
364	K	Baumaßnahmen zur Kühlung der überhitzten Stadt (Betonwüsten durchbrechen)	G		
365	K	Mehr Wald	G		
366	K	Ziel: KA unter den 10 grünsten Städten in D! Flächen + Gebäude	G		
367	K	Rhein durch die Stadt --> Kühlung & Big Project a la Tulla Amsterdam & Freiburg sind so angenehm wegen des Wassers --> dort gibt es auch mehr Fahrradfahrer & Fußgänger	G		
389	K	Kleingärten in der Stadt = wichtige Bildungseinrichtung	G		
400	K	Freiheiten (der privaten Gestaltung im öff. Raum) aufzeigen statt Verbote betonen	G		
407	K	Priorisierung von klimafreundlicher Bestellung der städt. Ackerflächen bei Vergabe	G		
410	K	Totholzmanagement zum Humusaufbau (Waldstadt-Waldsterben)	G		
412	K	Humusaufbau zur CO2-Senke. Bodenschutz ist Klimaschutz	G		
62	K	Dachfassaden Begrünung bei Sanierung? Als Pflicht?	G		
471	O	Mir fehlen noch flankierende Maßnahmen wie Fassaden- und Dachbegrünung, weniger versiegelte Flächen. Kampf den Schottergärten!	G		18
597	O	An jede freie Stelle muss ein Baum gepflanzt werden.	G		5

629	O	Meine Grüne Stadt Die KEK hat es seit 14. Januar nicht geschafft, den Vorschlag des BUND Karlsruhe für ein neues Handlungsfeld zu veröffentlichen bzw. öffentlich abzulehnen. Deshalb ersatzweise an dieser Stelle der Vorschlag im Wortlaut: Neues Handlungsfeld mit Maßnahmenpaket Meine Grüne Stadt Was & Warum? Im Rahmen der Klimaschutzkampagne stellt die Stadt auf ihrer Webseite auch das Motto "Meine Grüne Stadt" vor. Wir vom BUND Karlsruhe sind der Meinung, dass die Thematik Grüne Stadt im Klimaschutzkonzept 2030 ein eigenes Handlungsfeld darstellen sollte, da unter diesem Stichwort bereits in der Vergangenheit eine rege BürgerInnenbeteiligung festzustellen war und zusammen mit BürgerInnen der Stadt Karlsruhe einige Aktivitäten festgelegt worden sind, die z.T. auch noch andauern. Dieses bürgerschaftliche Engagement für eine grüne Stadt sollte nicht unter den Tisch fallen, sondern noch ausgebaut und durch die Stadt Karlsruhe weiter gefördert werden. Wie & Wann? F 1.1 Erhalt der Grünflächen im Stadtgebiet, insbesondere in der Innenstadt F 1.2 Erhalt aller alten Bäume im Stadtgebiet (sofern keine Gefahr besteht) sowie Neupflanzung von Bäumen F 1.3 Vermehrte Pflanzung von Bäumen auf bisherigen reinen Grasflächen F 1.4 Förderung der Flachdach- und Fassadenbegrünung	G		14
630	O	Für Neubauten sollten keine Waldflächen gerodet werden, da deren Beitrag zum Klimaschutz enorm ist	G		10
721	O	Bushaltestellenhäuschen begrünen	G		
745	O	Alternative Konzepte: z. B. Fassadenbegrünung (Bsp. Leipzig)	G		
975	O	Eine Begrünung der Stadt, besonders durch das Pflanzen von vielen unterschiedlichen Bäumen, wäre (nicht nur visuell) erstrebenswert. Der motorisierte Verkehr in der Innenstadt sollte in den kommenden Jahren eingestellt werden.	G		
379	K	Direkte Energieeinsparung Heizung im nichtprivaten Bereich Stichwort "Heizung auf 5 und Fenster auf" in Pflegeheimen, Läden, sonst. Einrichtungen	X		
380	K	Nicht weiter auf Freiwilligkeit & Boni setzen. Dafür ist es schon lange zu spät- Ohne Verbote ist die geplante Reduktion von CO2 nicht zu schaffen!	X		
382	K	Regional (langfristige) Konzepte	X		
383	K	Ein Standort für das Forum Recht im BGH-Park ist unvertretbar	X		
384	K	Weniger Kontrastmittel im Krankenhaus --> Verunreinigung Grundwasser!!!	X		
385	K	Weniger Müll bei Verpackungen im Krankenhaus + Arztpraxen	X		
395	K	Festgeschrieben im KSK: Monitoring der Maßnahmen v. der Reduktion. Möglichkeiten zur Nachjustierung	X		
396	K	Überprüfen/abschätzen, ob KSK Maßnahmen zum Ziel führen/ausreichend sind !zeitnah!	X		
397	K	Alle Aktivitäten müssten jeweils geprüft werden, wo es schon Erfahrungen gibt, ob man Personal-Ressourcen oder Events zusammenlegen kann	X		
399	K	Den Bürger ruhig etwas mehr fordern/mitnehmen	X		
401	K	Anregen von Freiräumen für kulturellen (Klima) Wandel schaffen	X		
405	K	Mehr Experimente wagen!	X		
414	K	Auch Geringverdienern ermöglichen beim Klimaschutz mit zu wirken (Mehrkosten tragen)	X		
416	K	Stadtbücher am Sonntag + Samstag Nachmittag öffnen	X		
420	K	Hinwirken (im Rahmen der Beteiligung) auf Einstellung des Flugverkehrs am Baden-Airport. Keine finanzielle Beteiligung	X		

425	K	"Materialversendung" (Flyer, Broschüren etc.) städt. Dienststellen z.B. an Bürgervereien überprüfen! (Wir haben schon darauf hingewiesen, dass wir nicht auslegen können :-())	X		
428	K	Pfandsystem Mehrweg drastisch erhöhen. Unverpackt fördern!	X		
429	K	Kosten für Restmülltonne erhöhen	X		
431	K	Getränkekisten Pfand teuer	X		
432	K	Baustoffregulierung	X		
433	K	Bio-Müll aufstellen wenn man schon Äpfel verteilt	X		
915	O	zu D1 und E1: "Mülltourismus" beenden Es kann nicht sein, dass wir unseren Müll lastwagenweise von diesebetriebenen LKW's durch die halbe Republik karren, nur weil die Entsorgungskosten 300km weiter 20€ pro Tonne billiger entsorgt werden kann. Eine sofortige Neubewertung der gesamten in Karlsruhe anfallenden Müllarten, nicht nur nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern auch unter Einbeziehung von Klima- und Umweltschutzgesichtspunkten und CO2-Emissionen ist dringend geboten. Wir sind als Stadtgesellschaft, aber auch jede*r Einzelne selbst verantwortlich für den bei uns anfallenden Müll und müssen hierfür die Verantwortung übernehmen, anstatt ihn in wirtschaftlich schwächere Regionen billigstmöglich zu verschachern! Weiterhin ist darauf zu achten, dass recyclingfähiger Abfall (Wertstoff) vollständig dem Recycling zugeführt wird, um die Kreislaufwirtschaft zu stärken.	X		
571	O	Grundsätzlich zum gesamten Klimaschutzkonzept: Es fehlt das zum Erreichen des Pariser Klimaschutzabkommen verbleibende CO2-Restbudget für Karlsruhe, auf dessen Erreichen alle Maßnahmen hinlaufen müssen. Weiterhin fehlen daraus abgeleitete konkrete mit CO2-Werten hinterlegte Kurz-, Mittel- und Langfristige Zwischenziele zum Erreichen der Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens. Ohne dies und die bisher noch fehlenden Quantifizierungen der von der Stadt vorgeschlagenen Maßnahmen, ist eine Bewertung des Klimaschutzkonzeptes eigentlich nicht möglich.	X		
572	O	Grundsätzlich zum gesamten Klimaschutzkonzept: Es fehlt das zum Erreichen des Pariser Klimaschutzabkommen verbleibende CO2-Restbudget für Karlsruhe, auf dessen Erreichen alle Maßnahmen hinlaufen müssen. Ohne dieses zu kennen ist es nicht möglich, die bisher vorgeschlagenen und quantifizierten Maßnahmen ins Verhältnis zu setzen. Somit ist eine Bewertung des Klimaschutzkonzeptes eigentlich nicht möglich.	X		
573	O	Da es bis zur notwendigen Klimaneutralität 2030 zur Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens nur noch 10 Jahre sind, sind dringend konkrete kurz-, mittel- und langfristige Zwischenziele in Tonnen CO2 bis 2030 festzulegen. Um deren Einhaltung zu gewährleisten und schnellstmöglich gegensteuern zu können, falls vom Weg abgewichen wird, ist ein kontinuierliches (mindestens jährliches) Monitoring einzurichten.	X		
578	O	Der Umbau des Stromnetzes auf nichtfossile Erzeugung, vor allem durch Wind und Strom, erfordert Speichertechnik, die so noch nicht zur Verfügung steht. Unabdingbar ist deshalb die Errichtung von schnell anzufahrenden Gasturbinen-Kraftwerken, die im Falle von Flaute und Nacht die Versorgungssicherheit ermöglichen. Noch wichtiger sollten Anstrengungen sein, den Stromverbrauch zu senken statt ihn durch private e-mobilität oder durch massiven Einsatz von elektrisch betriebenen Wärmepumpen zu steigern. Sonst kann keine Versorgungssicherheit hergestellt werden.	A		
626	O	Um das 1,5 Grad Ziel einzuhalten, muss Klimaneutralität in allen Bereichen mindestens bis 2030 erreicht sein!	X		

694	O	Dieser Beitrag bezieht sich nicht inhaltlich auf das Klimakonzept, sondern auf die technische Umsetzung der Benutzeroberfläche. (Da es keine Feedbackspalte gibt, schreibe ich hier unter Übergreifendes.) Ich bin dankbar und froh, dass wir Bürger uns beteiligen können, aber das gewählte Format finde ich sehr benutzerunfreundlich. Ich wünsche mir eine lange Seite, auf der ich alle Beiträge in Gänze lesen und bewerten kann. Es ist sehr umständlich, jeden Text einzeln anklicken zu müssen, um ihn ganz lesen und abstimmen zu können, und dann wieder zur Hauptseite zurückgehen zu müssen, wobei man automatisch nach ganz unten springt, sodass man wieder hochscrollen muss, um zu finden, wo man gerade stehengeblieben war. Da ich nicht annehme, dass Sie das Abstimmen bewusst unkomfortabel gestalten wollen, empfehle ich für Ihr zukünftiges Befragungsdesign einen ausführlichen Testdurchlauf mit unvoreingenommen Teilnehmern, nachdem zahlreiche fiktive Beiträge erstellt wurden, denn am Anfang mit wenigen Beiträgen ist das Problem nicht so deutlich.	X		
841	O	Verhinderung bzw. Erschwerung des Neu- oder Ausbaus von Einrichtungen der Massentierhaltung. Ich denke da z.B. an die Legebatterien, die es in der Umgebung von KA gibt, und an das Edeka Fleischwerk.	X		
222	K	Wunsch: Barrierefreiheit an allen Haltestellen in KA, vor allem Hbf			
681	O	eine gute und vorbildliche Sanktion von Falschparkern wären mindestens im Sommer häufige Fahrradstreifen des Polizeit und des Ordnungsamtes. Ich will den Menschen da nicht zu viel zumuten, aber außer im Winter, wäre das doch sicher auch für den einen oder anderen Beamten eine willkommene Bewegung im Arbeitsalltag - und dabei dann Strafzettel verteilen hätte einen doppelt guten Effekt.			
684	O	Meines Wissens hat Karlsruhe doch einen Fahrradbeauftragten. [Anmerkung der Moderation: Dieser Beitrag wurde wegen eines Verstoßes gegen die Kommunikationsregeln teilweise gelöscht. Bitte argumentieren Sie sachlich und konstruktiv.]			
685	O	Und wie kann [man] eigentlich (...) zulassen, dass noch im Jahr 2019 (2018?) eine Kreuzung wie das Durlacher Tor genehmigt wird. Unsäglich, wie man dort als Radfahrer ums sichere Durchkommen kämpft und zum Beispiel (von Osten kommend) vom Radweg über die Haltestelle(!) zur Kreuzung geleitet wird, um dort auf halsbrecherische Weise die Straßenbahngleise überqueren zu müssen, um dann - Halleluja! - die ca. 500 m lange Fahrradstraße zu erreichen. [Anmerkung der Moderation: Dieser Beitrag wurde wegen eines Verstoßes gegen die Kommunikationsregeln teilweise bearbeitet.]			
714	O	E 1.8.: Ergänzung im Teil „Was und Wen?“: - „Einhaltung sozialer Mindeststandards“			
908	O	D4.3: Wo in Karlsruhe gibt es Radabstellanlagen? Ich fahre viel Rad, aber öffentliche Flächen auf denen ich mehr als eine Laterne, einen Mast oder ein Geländer zum anketten finde hab ich noch keine entdeckt. Von Überdachungen oder gar Überwachung ganz zu schweigen.			