

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept Baden-Württemberg (IEKK) 2019

KLIMASCHUTZ MITWIRKUNG

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Integrierten Energie-
und Klimaschutzkonzept Baden-Württemberg (IEKK)



ERGEBNISSE AUS DEM THEMENBEREICH VERKEHR



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR UMWELT, KLIMA UND ENERGIEWIRTSCHAFT

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis	7
I. Neue Maßnahmenvorschläge	8
II. Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)	47
1. Handlungsfeld: Kommunale Verkehrswende.....	47
2. Handlungsfeld: Öffentlicher Personenverkehr	89
3. Handlungsfeld: Güterverkehr	163
4. Handlungsfeld: Radverkehr	178
5. Handlungsfeld: Motorisierter Individualverkehr.....	207
III. Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)	247

Einleitung

Mit der Fortschreibung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes (IEKK) werden in Baden-Württemberg Ziele und Maßnahmen festgeschrieben, die auf viele Lebensbereiche einwirken. Deshalb hatte die Landesregierung Bürgerinnen und Bürger, aber auch Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden, verschiedenen Gruppen, Instituten und Interessensvertretungen dazu eingeladen, sich im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung an der Weiterentwicklung des IEKK zu beteiligen. Von Mitte Mai bis Ende Juli 2019 haben sich viele Bürgerinnen und Bürger online und persönlich an den Bürger- und Verbändetischen eingebracht. Von Anfang an hat die Verwaltung des Landes Baden-Württemberg etwa 170 Maßnahmen für ein neues IEKK vorgeschlagen, die jedoch alle als Entwurf zur Debatte standen. Ziel der frühen Einbeziehung von Bürgerinnen, Bürgern, Verbändevertreterinnen und Verbändevertretern war es, wertvolle Hinweise zur Ausgestaltung, Ergänzung und Anpassung dieser Maßnahmenvorschläge zu erhalten. Besonders interessant sind daneben neue Vorschläge, die aus der Bürgerschaft oder von Interessensgruppen eingebracht wurden. Die zu diskutierenden Themen waren unterteilt in die Themenfelder Strom, Verkehr, Wärme, Industrie und Stoffströme, Land- und Forstwirtschaft/Landnutzung und Querschnitt. Die Teilnehmenden haben die vorgeschlagenen Maßnahmentexte bewertet, Verbesserungsvorschläge formuliert und gemeinsam auch neue Maßnahmen entwickelt.

All diese Kommentare und Vorschläge wurden gesammelt, thematisch sortiert und in Dokumenten zusammengefasst, um mit den Ergebnissen weiterarbeiten zu können. Im folgenden Dokument finden Sie alle Kommentare, Bewertungen und Vorschläge zum Themenfeld Verkehr, die bei uns im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen sind.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung werden nun von den Ministerien des Landes gesichtet und geprüft. Vorschläge für Veränderungen der Maßnahmentexte und für neue Maßnahmen werden zwischen den Ministerien diskutiert. Dieser Prozess durchläuft mehrere Abstimmungsrunden in der Verwaltung. In den Entwurf fließen im Rahmen dieser Abstimmungen auch Begleittexte und Formulierungen für Ziele und Indikatoren zur Messung des Fortschritts bei Energiewende und Klimaschutz in Baden-Württemberg ein. Sobald ein Entwurf entwickelt worden sein wird, wird die offizielle Verbändeanhörung folgen, bei der den Verbänden die Gelegenheit gegeben wird, zu diesem ersten Entwurf Stellung zu nehmen. Dies wird öffentlich bekannt gegeben.

Der finale Entwurf wird dann dem Landtag zur Stellungnahme vorgelegt und abschließend durch die Landesregierung beschlossen. Im Sommer 2020 soll das Land Baden-Württemberg ein neues Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept für den Zeitraum bis 2030 vorliegen haben.

Nutzen Sie die Gelegenheit, sich mit den vorliegenden Dokumenten einen Überblick über die verschiedenen Argumente und Meinungen zu verschaffen, oder werfen Sie nur einen kurzen Blick auf vereinzelte Maßnahmenvorschläge und die Kommentare dazu. Denn gerade in der Vielfalt der Kommentierungen aus Bürger-, Verbände- und Jugendbeteiligung liegt die Stärke der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzeptes Baden-Württemberg.

Erläuterung zum Dokument

Im folgenden Dokument finden Sie sowohl die Maßnahmenentwürfe aus den Ministerien des Landes Baden-Württemberg als auch Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gänzlich neu eingebracht wurden.

NEUE MASSNAHMEN

Sowohl über die Online-Beteiligung als auch an den Bürger- und Verbändetischen und während der Jugendbeteiligung konnten neue Maßnahmenvorschläge eingebracht werden. Bei diesen Veranstaltungen war es auch möglich, die neuen Vorschläge direkt zu kommentieren. Bewertet werden konnte dabei, ob die Maßnahme als sinnvoll erachtet wird, und ob man die Maßnahme als notwendig erachtet und diese auf jeden Fall (ggf. per Gesetz) umgesetzt werden sollte, auch dann wenn sich viele beschweren. Als drittes wurde abgefragt, ob man persönlich in seinem Umfeld dabei unterstützen möchte, dass die Maßnahme erfolgreich wird. Die Maßnahmenvorschläge sowie deren Bewertung durch die Teilnehmenden vor Ort sind jeweils in einzelnen Tabellen dargestellt. Im folgenden sehen Sie eine Übersicht einer solchen Tabelle mit einer Beschreibung der Inhalte.

WÄ_N51 (Quelle: Bürgertisch)

Neu zu erschließende Baugebiete müssen bereits im Vorfeld für die Nutzung von erneuerbaren Energien bzw. Photovoltaikanlagen geplant werden. Ausschreibungen müssen bereits dahingehend formuliert werden.

Bewertung durch Teilnehmende

Kommentare vor Ort

- Der Bebauungsplan sollte vorschriftsgemäß CO₂-neutral sein

Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)				
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	Ihre Umsetzung ist notwendig	Die Umsetzung unterstütze ich		
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> </div>	21		
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung

Kommentare der Teilnehmenden, die entweder persönlich dem Vorschlag zugeordnet oder im Plenum diskutiert wurden. Bei der Online-Beteiligung war eine direkte Kommentierung nicht möglich.

Bewertung durch die Teilnehmenden. Mit Klebepunkten konnten die Teilnehmenden bei den Bürger- und Verbändetischen die drei genannten Aussagen beantworten. Nicht geklebte Punkte wurden dabei als Enthaltung gewertet.

BESTEHENDE MASSNAHMEN

Die bestehenden Maßnahmenvorschläge konnten in den verschiedenen Beteiligungsformaten bewertet werden. Die Darstellung der bestehenden Maßnahmen und deren Bewertung ist in mehrere Tabellen aufgeteilt.

Dabei können Sie unter *Ausschließlich wertende Kommentare* erkennen, wie viele Kommentare die Maßnahme schlicht als positiv oder negativ bewerten. Zusätzlich konnte abgestimmt werden, ob die Maßnahme als sinnvoll erachtet wird, und ob man die Maßnahme als notwendig erachtet und diese auf jeden Fall (ggf. per Gesetz) umgesetzt werden sollte, auch dann wenn sich viele beschweren. Als drittes wurde abgefragt, ob man persönlich in seinem Umfeld dabei unterstützen möchte, dass die Maßnahme erfolgreich wird.

Im Folgenden sehen Sie eine Übersicht solcher Tabellen mit einer Beschreibung der Inhalte.

Maßnahmennummer und -titel.

Maßnahmentext.

M01	Flankieren und Umsetzen des Kohleausstiegs im Land
------------	---

Für die Erreichung der CO₂-Ziele in der Stromerzeugung ist der Ausstieg aus der bundesweiten Kohlenutzung erforderlich. Dabei setzt sich das Land für die Umsetzung des Kohleausstiegs parallel zum Kernenergieausstieg bei unverändert hohem Niveau der Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit ein.

Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:

- Begleitung des Strukturwandels an den Kraftwerkstandorten
- Runder Tisch mit Kraftwerksbetreibern
- Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung lokalspezifischer Alternativkonzepte auch im Bereich Wärme

Hier kann die Gesamtzahl der eingesendeten Kommentare zur entsprechenden Maßnahme und deren Verteilung auf die Beteiligungsformate abgelesen werden.

A	In Zahlen																								
Gesamtanzahl Kommentare: 155																									
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Bürgerbeteiligung</th> <th>Verbändeebeteiligung</th> <th>Jugendbeteiligung</th> <th>Onlinebeteiligung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="font-size: x-small;">Anzahl Kommentare</td> <td style="text-align: center;">5</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">146</td> </tr> </tbody> </table>		Bürgerbeteiligung	Verbände e beteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung	Anzahl Kommentare	5	2	2	146														
	Bürgerbeteiligung	Verbände e beteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung																					
Anzahl Kommentare	5	2	2	146																					
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)																									
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Anzahl</th> <th>Auswahl</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="font-size: x-small;">Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</td> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="font-size: x-small;">Die vorgeschlagenen Instrumente scheinen mir ausreichend. Ausstieg um jeden Preis. Schnellstmöglich!</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Konkrete Ablehnung der Maßnahme</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Anzahl	Auswahl	Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	2	Die vorgeschlagenen Instrumente scheinen mir ausreichend. Ausstieg um jeden Preis. Schnellstmöglich!	Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0																
	Anzahl	Auswahl																							
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	2	Die vorgeschlagenen Instrumente scheinen mir ausreichend. Ausstieg um jeden Preis. Schnellstmöglich!																							
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0																								
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)																									
Angaben = Häufigkeit der Nennung	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Zustimmung</th> <th>Ablehnung</th> <th>Enthaltung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Bürgerbeteiligung (n=17)</td> <td style="text-align: center;">Verbändeebeteiligung (n=19)</td> <td style="text-align: center;">Jugendbeteiligung (n=26)</td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</td> <td style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 15 1 1 </div> </td> <td style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 14 3 2 </div> </td> <td style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 13 1 12 </div> </td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Ihre Umsetzung ist notwendig</td> <td style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 14 1 2 </div> </td> <td style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 13 3 3 </div> </td> <td></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Die Umsetzung unterstütze ich</td> <td style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 5 4 8 </div> </td> <td style="text-align: center;"> <div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 12 6 1 </div> </td> <td></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">Die Maßnahme ist unklar</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> </tbody> </table>		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung		Bürgerbeteiligung (n=17)	Verbände e beteiligung (n=19)	Jugendbeteiligung (n=26)	Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 15 1 1 </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 14 3 2 </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 13 1 12 </div>	Ihre Umsetzung ist notwendig	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 14 1 2 </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 13 3 3 </div>		Die Umsetzung unterstütze ich	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 5 4 8 </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 12 6 1 </div>		Die Maßnahme ist unklar	0	0	0
	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung																						
	Bürgerbeteiligung (n=17)	Verbände e beteiligung (n=19)	Jugendbeteiligung (n=26)																						
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 15 1 1 </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 14 3 2 </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 13 1 12 </div>																						
Ihre Umsetzung ist notwendig	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 14 1 2 </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 13 3 3 </div>																							
Die Umsetzung unterstütze ich	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 5 4 8 </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%; font-size: x-small;"> 12 6 1 </div>																							
Die Maßnahme ist unklar	0	0	0																						

Es werden Kommentare gezählt, die lediglich wertend (Zustimmung/Ablehnung), ohne Begründungszusammenhang oder Kommentar, sind. Unter „Auswahl“ wird eine Auswahl der Formulierungen zur Illustration gegeben.

Bewertung durch die Teilnehmenden. Mit Klebepunkten konnten die Teilnehmenden bei den Bürger- und Verbändetischen und der Jugendbeteiligung die vier genannten Aussagen beantworten. Nicht geklebte Punkte wurden dabei als Enthaltung gewertet.

KOMMENTARE ZU BESTEHENDEN MASSNAHMEN

Im Tabellenteil *B* sind sämtliche Kommentare aus der Öffentlichkeitsbeteiligung dargestellt. Diese wurden zunächst in vier Kategorien vorsortiert:

- Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme
- Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme
- Keine wertende Einordnung vorgenommen
- Allgemeine Hinweise

Diese Sortierung wurde zur Orientierung bei der Auswertung und Weiterverarbeitung geschaffen. Sie stellt keine Bewertung der Kommentare dar. Alle eingereichten Kommentare werden bei der Erarbeitung eines neuen IEKK-Entwurfs hinsichtlich ihrer Übernahmemöglichkeit ins IEKK geprüft.

Im Folgenden sehen Sie eine Übersicht solcher Tabellen mit einer Beschreibung der Inhalte.

Es werden alle Kommentare aufgelistet, die der Maßnahme positiv gegenüberstehen und keine rein wertende Aussagen sind, sondern Begründungszusammenhänge oder Erläuterungen liefern.
 Trat die Aussage mehrmals auf, werden diese mit der Anzahl der Duplikate angegeben.

Eventuelle Gewichtung des Kommentars durch die Teilnehmenden vor Ort. Damit hatten sie die Möglichkeit, den Kommentar hervorzuheben und bspw. als besonders wichtig oder dringend zu kennzeichnen. Bei der Online-Beteiligung war diese Gewichtung nicht möglich, daher enthält dort die entsprechende Zelle die Angabe „n. a.“
 Außerdem angegeben ist die Quelle des Kommentars (s. Abkürzungsverzeichnis).

B		Kommentarinhalt	
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M03_001	Die Gewährleistung der Versorgungssicherheit im Strombereich soll in erster Linie Aufgabe des Netzbetreibers sein (unter starker Kontrolle der Bundesnetzagentur und Regierung). Dazu soll der Betrieb von Regel- und Speicherkraftwerken (vor allem Gaskraftwerke) an die Netzbetreiber übertragen werden. Dies ist notwendig, da ein Kapazitätsmodell im Hinblick auf die lange Laufzeit eines Gaskraftwerkes große Investitionsrisiken birgt und damit eine Investition im notwendigen Ausmaß sehr unwahrscheinlich,	n. a.	OB

-> Ziel: 2035 100% EE	
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme	
Kennung	Kommentar

Es werden alle Kommentare aufgelistet, die der Maßnahme negativ gegenüberstehen und keine rein wertende Aussagen sind, sondern Begründungszusammenhänge oder Erläuterungen liefern.
 Trat die Aussage mehrmals auf, werden diese mit der Anzahl der Duplikate angegeben.

Fixierung der Batterieentwicklung auf Mobilität ist ungenügend	
Keine wertende Einordnung vorgenommen	
Kennung	Kommentar

Es werden alle Kommentare aufgelistet, die in ihrer Wertung nicht zugeordnet werden konnten oder nicht den Kern der Maßnahme betreffen.

Vollständige Kommunikation der Ergebnisse an die Öffentlichkeit	
Allgemeine Hinweise	
Kennung	Kommentar

Es werden alle Kommentare aufgelistet, die keine Maßnahme im Speziellen betreffen, sondern allgemeiner Natur sind.

Abkürzungsverzeichnis

BETEILIGUNGSFORMAT

JB = Jugendbeteiligung
BB = Bürgerbeteiligung
OB = Onlinebeteiligung
VB = Verbände**beteiligung**

SONSTIGES

n = Anzahl der am Format beteiligten Personen
n. a. = keine Angabe

SEKTOREN

LW = Landwirtschaft
ST = Strom
WÄ = Wärme
VK = Verkehr
IS = Industrie- und Stoffströme
QS = Querschnitt

I. Neue Maßnahmenvorschläge

VK_N01	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Ich bin jetzt Rentnerin, bin aber im Berufsleben von 2000 bis 2016 von Besigheim nach Stuttgart Feuerbach überwiegend mit dem Auto zu meinem Arbeitsplatz gependelt. Ich war in der Exportabteilung eines international tätigen Unternehmens beschäftigt. Es wäre sowohl operativ als auch technisch möglich gewesen, meine Arbeit an mehreren Tagen die Woche bei mir zu Hause zu verrichten. Mein Vorschlag zur Verkehrsreduzierung wäre also, den Unternehmen in Baden Württemberg Anreize anzubieten, wenn sie Mitarbeitern home office Angebote unterbreiten.</p>	
VK_N02	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Bevor Stuttgart 21 weiter gebaut wird, die Klimabilanz des Projekts aufstellen. Prüfung der CO2-Emmissionen, der Stickoxyd-Mehrbelastung, der Feinstaubemissionen, den dauerhaft erhöhten Stromverbrauch, Verkehrsverlagerung auf die Straße durch Kapazitätsverkleinerung, Güterverkehrsverdrängung, Bodenversiegelung, Verschlechterung des Stadtklimas, Artenschutz, Förderung des Flugverkehrs ...</p>	
VK_N03	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>in den bisherigen Konzepten wird oft nur der Übergang PKW/ÖPNV oder ÖPNV/Fahrrad betrachtet. Als Pendler aus dem ländlichen Raum mit knapp 50KM pro Strecke komme ich aktuell (und in naher Zukunft) leider nicht in einen "sinnvollen Genuss" des ÖPNV (würde meine Pendelzeit auf über 8 Stunden mehr pro Woche erhöhen). An meiner Autobahnausfahrt ist allerdings ein P+R Parkplatz, der bisher leider über keinerlei Anbindung an den ÖPNV verfügt, um klimafreundlich weiter in die Stadt zu fahren. Wie wäre es denn, wenn man von dort einen Übergang PKW auf Fahrrad (Pedelec) schaffen würde? Das wäre doch super. Also bitte auch über die Möglichkeit PKW auf Fahrrad/e-Bike nachdenken, z.B. Fahrradparkhaus an großen P+R. So könnte ich mein Auto außerhalb der Stadt stehen lassen und könnte die letzte 9 KM "sportlich" zurücklegen :-). Alternativ wäre ein Pendelbus in die Stadt an P+R ebenfalls erstrebenswert.</p>	
VK_N04	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Das Land setzt sich für eine gute Nachtzugesanbindung an den Rest Deutschlands ein, um Flüge unnötig zu machen --> massiver Ausbau der Nachtzugesanbindungen (z.B. nach Berlin, Hamburg)</p>	
VK_N05	(Quelle: Onlinebeteiligung)

Wie diese Woche herausgekommen ist, ist alles, was die Gegner seit Jahren vorgebracht haben schlichte Tatsache:

Explodierende Kosten

Und jetzt wird durch diesen Rückbau Stuttgart vom Deutschlandtakt abgehängt. Die hunderte Diesel-LKWs, die für diese Monsterbaustelle durch Stuttgart fahren, die abgeholzten Grünflächen, die viel CO2 und Feinstaub gebunden haben, alles sind schlicht vermeidbare Probleme bei einem durchaus jetzt noch möglichen Umstieg auf das Konzept der Gegner, K21.

Abgesehen von den geringeren Kosten würde durch teilweise Renaturierung das Potenzial, CO2 und Feinstaub durch neue Baumpflanzungen im Park wieder deutlich steigen.

VK_N06

(Quelle: Onlinebeteiligung)

Auf dem Bodensee fahren viele Motorboote die wahre "Klimakiller" sind. Dazu kommt, dass Motorboote im Allgemeinen nicht für Transport o.ä. gebraucht werden, sondern "Spaßfahrzeuge" sind. Viele der Boote befinden sich in Schweizer Häfen, trotzdem sollten von deutscher Seite Maßnahmen ergriffen werden. Laut der verlinkten Seite stoßen Motorboote mehr CO2 pp aus als Flugzeuge was unbedingt reguliert werden sollte.

Ich stelle mir ein Gesetz vor, welches einen strengen Grenzwert für CO2 von Sportbooten festlegt. Neue Motorboote dürfen nur in einem engen Rahmen verkauft werden um Elektroboote zu fördern. (diese Gesetze gelten für private Personen, Fischer und andere Betriebe könnten ausnahmen sein, da sie auf dem See einen kleineren Teil ausmachen.).

Es ist Aufgabe der Wasserschutzpolizei auffällige Boote zu kontrollieren.

Kursschiffe sollten an Einsparungen arbeiten und neue Kursschiffe sollten nur mit passenden Regulierungen zugelassen werden.

<http://straende-guide.de/co2-ausstoss-durch-motorboote-wie-klimaschaedlich-ist-der-bootsurlaub/6139>

VK_N07

(Quelle: Onlinebeteiligung)

Die B33 wird vor Konstanz ausgebaut, in Konstanz wird demnächst eine neue Baustelle am Sternenplatz bis mindestens November eröffnet (auch B33).

Diese Straßen Politik vernichtet Landschaft und fördert die Invasion der Stadt durch den motorisierten Verkehr. Wann endet diese Subvention der Auto- und Erdölindustrie durch die öffentliche Hand? Wann werden auch nur ähnliche Summen in den ÖV investiert?

VK_N08

(Quelle: Onlinebeteiligung)

CO2- Bepreisung auf Landesebene einführen (180€ pro 1 Tonne CO2-Äquivalente)

VK_N09	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	STÄDTISCHE Parkplätze nach und nach verteuern und Platz für Platz u nutzen für: Carsharing, Fahrrad Stellplätze (gedacht), Stadtgrün
VK_N10	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Mehrspurige Stadt Wege werden umgenutzt: 1 Spur wird Bus /Fahrradspur.
VK_N11	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Generelle Tempolimit 30 in der Innenstadt und an gefährlichen Stellen
VK_N12	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Die Verpflichtung zu einem PKW-Stellplatz sollte umgehend aus der Landesbauordnung gestrichen werden.
VK_N13	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Stellplätze sollten außerhalb der Wohngegend gebündelt werden.
VK_N14	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Parkplatzgebühren müssen deutlich erhöht werden, die Einnahmen kommen den Radwegen zugute.
VK_N15	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Außerdem muss die Infrastruktur für Fahrräder massiv ausgebaut werden. Dazu gehört auch, dass Radwege im Winter vorrangig geräumt werden.

VK_N16	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Güterverkehr auf der Schiene fördern: Kapazitätssteigerung im Güterverkehr durch Erhöhung der Zuglänge oder Doppelstockcontainer (Duplikate: 4)
VK_N17	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Straßennutzungsgebühr für Bundesstraßen und Autobahnen.
VK_N18	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	100% Strafsteuer beim Kauf von Neuwagen, die unter realen Bedingungen mehr als 110g CO2/km produzieren.
VK_N19	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Tempolimit auf Autobahnen (in BW als Versuch)
VK_N20	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Bewirtschaftung aller Parkplätze (außer Carsharing)
VK_N21	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Ausbau des Schienennetzes und Reaktivierung stillgelegter Strecken.
VK_N22	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Mehrgleisiger Ausbau bereits vorhandener Strecken.

VK_N23	(Quelle: Onlinebeteiligung)
Anreize für Ferntransport von Waren auf der Schiene.	
VK_N24	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Auch im letzten Winter war wieder JEDEN MORGEN zu beobachten und zu hören, wie die ALLERMEISTEN Autofahrer wie ganz SELBSTVERSTÄNDLICH zuerst ihren Motor anlassen und dann erst sich daran machen, ihre zugefrorenen Scheiben frei zu kratzen.</p> <p>Als ich mal meinen Nachbarn darauf ansprach, er möge dies bitte künftig unterlassen - auch noch direkt neben unserem Schlafzimmer und dies z. Bsp. um 04.30 Uhr morgens, während der Motor 5 Minuten lang im Stand lief und er gleichzeitig danebenstand und eine Zigarette rauchte - , bekam ich die dumme Antwort, er müsse das machen, weil er sonst nichts sehe und dann einen Unfall baue. Meine Vorschläge, das Auto abends abzudecken oder wenigstens mit Pappe hinten und vorne vor dem Zufrieren zu schützen, haben ihn nicht sonderlich interessiert.</p> <p>Fazit: Solange es noch so viele primitive Menschen gibt, die zuerst den Motor anlassen und dann erst in aller Ruhe ringsherum ihre Autoscheiben frei kratzen oder - was inzwischen ebenfalls an jeder Ecke zu beobachten ist - zuerst den Motor laufen lassen und dann erst ihr Smartphone minutenlang checken müssen, so lange also dieses klimaschädliche Verhalten ohne finanzielle Konsequenzen für den Autofahrer möglich ist, ist doch jede Klimaschutz-Debatte einfach nur SINNLLOS, wenn keiner bereit ist, vor der eigenen Haustüre durch einfachste Maßnahmen damit anzufangen (erst frei kratzen, Smartphone nutzen etc., und DANN erst Motor anmachen und gleich losfahren, ist das so schwer???)!!!</p> <p>Das gleiche Problem gilt für die achtlos weggeworfenen Zigarettenskippen, Zigarettenschachteln, Feuerzeuge etc. Ich habe hier noch keinen städtischen Ordnungsdienst erlebt, der dies geahndet hätte.</p> <p>Und da ich bisher mit dem hiesigen Rathaus selbst bei wirklich berechtigt vorgetragenen Beschwerden wie dem eigentlich ebenfalls VERBOTENEN, LAUTEM (durch Motorenlärm verursacht), SINNLOSEM SCHLEUDERN von idiotischen Autofahrern über einen lediglich geschotterten, städtischen Parkplatz - wenige Meter von Wohnhäusern entfernt zu jeder Tages- und Nachtzeit, wodurch eine gigantische Staubwolke entsteht, die sich langsam immer weiter ausbreitet und noch langsamer abzieht - schlechte Erfahrungen gemacht habe (z. Bsp. noch nicht einmal von Rathausmitarbeitern zugesagte Rückmeldungen erfolgten), und somit meine Erfahrung zeigt, dass Beschwerden NICHTS BRINGEN, weil NICHTS GESCHIEHT!</p> <p>Stattdessen jetzt von oben herab die große CO2-Keule schwingen, die ALLE Bürger treffen soll, auch die, die sich schon im Kleinen um Klimaschutz im Rahmen ihrer Möglichkeiten bemühen, soll das "sozial gerecht" sein???</p> <p>Kopfschütteln!!!</p>	

VK_N25

(Quelle: Onlinebeteiligung)

Der Schlachtruf der Grünen, ab 2030 den Verbrennungsmotor verbieten zu wollen ist nicht die Lösung und führt nur zu weiteren schwerwiegenden Umweltproblemen. Norwegen hat dasselbe vor für 2025, mal sehen, ob die dann auch den Erdölverkauf einstellen werden!

Batterie: Es gibt eine Rechnung, die besagt, dass ein batteriebetriebenes Elektrofahrzeug von Fertigung bis zur Verschrottung einen CO₂-Fußabdruck hat, um den zu füllen, müsste ein Diesel in demselben Zyklus erst mal 200 000 km fahren. D.h. Batteriefertigung und -verschrottung sind sehr CO₂ produzierend. Also füttern wir doch besser den Diesel oder einen speziell angepassten Verbrennungsmotor mit einem klimaneutral erzeugten Treibstoff. Die Verteilerinfrastruktur ist vorhanden, die Arbeitsplätze für die Motoren und die dazugehörigen mechanischen Geräte bleiben erhalten. Wir könnten auch bei den Blechkarosserien bleiben, die einfacher wiederzuverwenden sind. Die Hersteller planen, um die Reichweite der Elektrofahrzeuge zu erhöhen, das Gewicht zu reduzieren, indem sie Carbonfaser-Strukturen und Kunstspinnenseideschalen verwenden. Meiner Kenntnis nach nicht reparierbar und nicht wiederverwertbar. Also wird es da weitere Halden an Carbonfaser geben. Durch die Batterieherstellung mit Lithium schädigen wir die Umwelt erheblich in den Fördergebieten. Solange Bosch keine Batterie aus Kohlblättern, Salatblättern und Zitronenscheiben herstellen kann (war ein Spaß, soll aber bedeuten, wir brauchen eine Öko-verträgliche Batterie), sollten Sie mit den heimischen PKW-Herstellern daran arbeiten flüssigen Biotreibstoff zu entwickeln. Ein Motorenentwickler von VW versuchte es hier aber wegen dieses Schlachtrufes zuckt jeder vor dieser Forschung zurück. Er ist nach USA gegangen und dort ist er mit zwei Pilotanlagen kurz vor der erfolgreichen Markteinführung. Es kann ja auch H₂ sein. Daimler fuhr schon mit Brennstoffzellen und BMW betrieb einen herkömmlichen 7er mit H₂. die Grünen müssten, wenn sie dieses Vertrauensvorschusses (Europawahlergebnis, Umfragewerte) würdig wären, erklären, was alles noch zum Stillstand käme 2030: Baustellen (Batteriebagger?), Schienenverkehr auf Nebenstrecken, Spaß-, Fluss- und Seeschifffahrt, Notstromaggregate, die Bundeswehr müsste auf Elektro umstellen (Batteriepanzer?), Spaß- und Verkehrsfliegerei. Gerade die Fliegerei ist auf flüssige Energieträger angewiesen, andernfalls müsste dieser weltweite Verkehr eingestellt werden.

Ferner würde ich mich dafür einsetzen, dass eine CO₂-Besteuerung wirklich lenkt, wirkt und dem Klima hilft, also nicht nur CO₂-Besteuerung auf Erdgas und -öl, sondern auch auf Kohle, Batterieherstellungs-CO₂, Schweröle im Schiffsverkehr, Kerosine, Methan (28-mal so teuer wie CO₂) aus der Tierhaltung, vor allem aus der Massentierhaltung, auf CO₂, das durch den abgeholzten Urwald zum Futtersojaanbau nicht mehr aufgenommen werden kann. Die Steuer muss so wirken, dass man am Preis des ER-Fahrzeuges merkt wie es die Atmosphäre schädigt, dass der Knoblauch aus China teurer ist als der aus der Region, dass alles, was um die halbe Welt geschippert und durch Europa gekarrt wird teurer ist als die regionalen Produkte. Wenn das mit der CO₂-Steuer wegen der niedrigen Löhne in Übersee nicht klappt, dann muss auf diese Fernprodukte der Aufwand draufgeschlagen werden, den hiesige Hersteller erbringen müssten, um Umweltauflagen und soziale Bedingungen hier zu erfüllen. Ich würde da keine Rücksicht mehr auf den Bund oder auf Europa nehmen, da passiert Nichts oder nur minimal etwas, würde als Land einfach vorpreschen. Wie sagt die kleine Schwedin? Die Hütte brennt, ich will, dass Ihr Panik schiebt! Ich fürchte, wir sind knapp vor oder gar schon über dem Kippunkt, um die 1,5 °C Erderwärmung einzuhalten. Nach neuesten Messungen öffnen sich die Permafrostböden, geben zusätzliches Methan und CO₂ frei, schneller als erwartet. Nach neuesten Messungen schmelzen auch die arktischen Gletscher schneller als erwartet! Also handeln!!

Also sorgen Sie für einen Alleingang im Ländle, solange wir auf andere warten wird das Nichts.

Und was machen wir mit all den Gesellschaften, die jetzt noch Braunkohlekraftwerke bauen wollen? Selbst die Ökotechniken entwickeln, erfolgreich betreiben und die unbelehrbaren bei jeder Umweltkonferenz an den Pranger stellen. Bei unumgänglichem Verbrauch von fossilen Brennstoffen, noch Ölheizungen, Puffergaskraftwerke, etc. vom Preis Gelder abschöpfen zur Pflanzung von Wäldern in aller Welt und zur Unterstützung von Energiepflanzenanbau hier.

VK_N26 (Quelle: Onlinebeteiligung)

Verpflichtung zu einem PKW-Stellplatz SOFORT aus der Landesbauordnung (LBO) streichen!
Anstatt einer Stellplatzverpflichtung bräuchten wir ein Gesetz, das PKW Stellplätze außerhalb der Wohngegend bündelt.
Private Stellplätze vor der Tür darf es nur noch in Sonderfällen geben, beispielweise bei körperlichen Beeinträchtigungen.
(Duplikate: 14)

VK_N27 (Quelle: Onlinebeteiligung)

Nahversorgung fördern!
MarktTreffs sichern Nahversorgung, fördern die dörfliche Gemeinschaft und schaffen Arbeitsplätze – alles unter einem Dach. Hier wird eingekauft. Hier treffen sich Menschen. Hier entsteht Bürgerengagement. Gemeinsam mit Akteuren aus den Regionen, aus Wirtschaft, Verbänden und Gesellschaft hat die Landesregierung Schleswig-Holstein das MarktTreff-Konzept entwickelt. Auf diesen Internetseiten finden Sie alles Wissenswerte rund um das Konzept und die einzelnen Standorte.
<https://markttreff-sh.de/>
(Duplikate: 6)

VK_N28 (Quelle: Onlinebeteiligung)

Fahrradbeauftragte
Jede Kommune muss eine solche Stelle besetzen. Großstädte brauchen natürlich ein ganzes Team.
(Duplikate: 4)

VK_N29 (Quelle: Onlinebeteiligung)

Fahrradinfrastruktur massiv ausbauen & verbessern
und im Winter müssen zuerst die Radwege geräumt werden
(Duplikate: 5)

VK_N30	(Quelle: Onlinebeteiligung) Kohlenstoffdioxid-Ausstoß von Neuwagen limitieren z.B. auf max. 130 Gramm CO ₂ / km (RDE) begrenzen 110g CO ₂ /km wäre nach wltip auch realisierbar mit Fahrzeugen die vmax über 160km/h haben. Alternativ 100% Strafsteuer für Neufahrzeuge, die diesen Wert nicht einhalten (Duplikate: 4)
VK_N31	(Quelle: Onlinebeteiligung) Begrenzung der Neuwagenzulassungen auf dem gegenwärtigen Niveau (Duplikate: 5)
VK_N32	(Quelle: Onlinebeteiligung) Gesetzliche Maßnahme für Neuwagen: Zulassungsgebühr z.B. 5€ je Gramm Co-2/ km; für einen Wagen der das Limit von 130gr. CO ₂ je km ausreizt wären dann einmalig 650€ (5x130) zu entrichten (Duplikate: 6)
VK_N33	(Quelle: Onlinebeteiligung) Klimaanlagen für Fahrzeuge ausschließlich auf Basis von CO ₂ als Kältemittel; konsequenter Ausschluss von Kältemitteln mit GWP > 1 (Global warming potential) Wärmepumpen als Heizsysteme in elektrischen Fahrzeugen; auch auf Basis von CO ₂ als Kältemittel (Duplikate: 4)
VK_N34	(Quelle: Onlinebeteiligung) Eine faire, soziale und intelligente Straßennutzungsgebühr für ALLE Straßen https://www.ifo.de/DocDL/sd-2018-09-knieps-et-al-verkehrspolitik-2018-05-09.pdf Wir brauchen in Deutschland eine intelligente Maut, deren Höhe sich nach Tageszeit, Straßentyp und aktueller Verkehrssituation richtet. Je mehr Stau, desto teurer die Nutzung der betroffenen Straße. Das würde dann dazu führen, dass die Menschen andere Routen einschlagen oder ihr Auto stehen lassen. Außerdem müssten Fahrten in der Nacht teurer sein als am Tag, damit man keine Probleme mit dem Lärmschutz bekommt." (Duplikate: 7)

VK_N35	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Parkplätze entsiegeln & begrünen! Von der autogerechten Stadt zur menschengerechten Stadt (Duplikate: 7)
VK_N36	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Parkplatzgebühren erhöhen und Einnahmen in Rad- und Schieneninfrastruktur investieren Vorschlag: Parkplatzgebühren mindestens so teuer wie Tageskarte 5 Personen im lokalen ÖPNV (Duplikate: 8)
VK_N37	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Straßenbaustop! Wurde auf Landesebene laut Dorothea Wehinger bereits realisiert, sprich es werden keine neuen Landesstraßen mehr gebaut. Das Land muss nun die notwendigen Schritte einleiten, um diese Regelung auch bundesweit durchzusetzen. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/2967.pdf Link zu zur Studie von Turner und Duranton: https://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/aer.101.6.2616 (Duplikate: 6)
VK_N38	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	steuerliche Begünstigung von Dienstwagen abschaffen (Duplikate: 5)
VK_N39	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Aussetzen der Planfeststellung für weitere Bauten & Ausbauten von Straßen. Bsp. A8 und der Albaufstieg (Duplikate: 5)
VK_N40	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Stadt der kurzen Wege "Die „fußläufige Erreichbarkeit“ könnte als Entwurfs- oder Erschließungskriterium für die Entwicklung der Siedlungsstrukturen im Baugesetzbuch (BauGB) eingeführt und in Planwerken und Richtlinien als

Kriterium verankert werden. Dafür müssen Stadt- und Verkehrsplanung sowie die verbindliche Bauleitplanung auf eine optimale, gemischte Nutzung der Quartiere achten, die attraktive Fußwegenetze mit vielfältigen Abkürzungen zur Verfügung stellt." Quelle: UBA Geht Doch! 5.1
Rechtliche Handlungsoptionen von Bund und Ländern

(Duplikate: 6)

VK_N41 (Quelle: Onlinebeteiligung)

Überarbeitung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG)
Möglichst 100% der finanziellen Mittel müssen zum Ausbau des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr, ÖV) aufgewendet werden. Während die Finanzierung von Straßenbauprojekten nur bei unumgänglichen Erhaltungsmaßnahmen genehmigt werden darf!

Die aktuelle Fassung de LGVFG ist an Widersprüchlichkeit nicht zu überbieten!

§1 Absatz 1 Satz 1 besagt: „Ziel der Zuwendungen ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität.

In §2 " Förderungsfähige Vorhaben" werden dann an erster Stelle Straßenbauvorhaben aufgeführt.

<http://www.landesrecht->

[bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=GVFG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true](http://www.landesrecht-bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=GVFG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true)

(Duplikate: 8)

VK_N42 (Quelle: Onlinebeteiligung)

Maßnahmen zur Schaffung eines ökologischen Bewusstseins in der Mobilität
'autofreier Sonntag' nach z.B. kolumbianischem Vorbild. Dort gibt es ein Fahrverbot für motorisierte Fahrzeuge am Sonntag von 7:30-14h und in der Zeit fährt das halbe Land Fahrrad auf autofreien Straßen und eine Mehrheit findet es gut

In den Sommerferien: samstags und oder sonntags gratis Regionalverkehr in ganz BW. So können Ausflüge ohne Auto unternommen werden. Besonders interessant in Kombination mit dem autofreien Sonntag um trotzdem Ausflüge Unternehmen zu können.

(Duplikate: 6)

VK_N43 (Quelle: Onlinebeteiligung)

Tempolimits

Ermöglichung von Tempo 30 flächendeckend in Städten - ohne Begründungserfordernis mit Sicherheit, Lärm- oder Feinstaub-Emissionen

Tempolimits nicht nur innerstädtisch.

Tempolimit auf Landstraßen (80km/h)

Tempolimit auf Autobahnen (120 km/h)

(Duplikate: 4)

VK_N44	(Quelle: Onlinebeteiligung) Stärkung des Schienenverkehrs im Allgemeinen! Auf nahezu allen Streckenlängen ist der Schienenverkehr sowohl für Personen als auch Güter der ökologisch sinnvollste Verkehrsträger, dies wurde jüngst durch eine von der EU in Auftrag gegebene Studie eindrucksvoll gezeigt (https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en , Juni 2019) Ausnahmen logischerweise dort, wo Schienen sehr schwer bzw. nur unter massivem Eingriff in die Natur verlegbar sind (Duplikate: 6)
VK_N45	(Quelle: Onlinebeteiligung) Anreize für Verkehrsverbünde schaffen die Preise zu senken (Duplikate: 6)
VK_N46	(Quelle: Onlinebeteiligung) Verkehrsbetrieben bei Personalkosten subventionieren (Duplikate: 4)
VK_N47	(Quelle: Onlinebeteiligung) Investitionen in neue, nachhaltige Busse/Züge/Trassen/Haltestellen etc. subventionieren/übernehmen (Duplikate: 4)
VK_N48	(Quelle: Onlinebeteiligung) Infrastruktur der Stadt auf ÖPNV auslegen Bevorzugung öffentliche Verkehrsmittel vor motorisierten Individualverkehr (z.B. mehr Busspuren, intensivere Bevorrechtigung, etc.) (Duplikate: 6)
VK_N49	(Quelle: Onlinebeteiligung) Nachhaltigkeit des ÖPNV weiter steigern Umstieg auf Batterie- und Brennstoffzellenbusse im ÖPNV (Duplikate: 6)

VK_N50	(Quelle: Onlinebeteiligung) Bedarfsgerechte Dimensionierung der Busse, d.h. kleinere Busse für Zeiträume geringer Fahrgastzahlen oder Linien mit geringen Fahrgastzahlen (Duplikate: 4)
VK_N51	(Quelle: Onlinebeteiligung) emissionsfreier ÖPNV schnellstmöglich (Duplikate: 4)
VK_N52	(Quelle: Onlinebeteiligung) Die ÖPNV Preise müssen kontinuierlich sinken damit die Nachfrage steigt kurzfristig: starke Vergünstigung bei gleichzeitigem Ausbau der Infrastruktur E-Roller/Fahrrad-Sharing integriert ins Monatsticket mittelfristig: Wiener Modell 365€, also 1€ pro Tag oder auch gedeckelte Tickets (Übersteigt Summe der Einzeltickets Preis des Monatstickets wird rückwirkend Monatsticket gebucht) langfristig: kostenlos, hierfür müssen bereits Kapazitäten und Infrastruktur vorhanden sein (Duplikate: 9)
VK_N53	(Quelle: Onlinebeteiligung) Bei P+R-Parkplätzen grundsätzlich: Parkschein = ÖPNV-Ticket Hierbei P+R Parkplätze nur als Anbindung von Gebieten, die vom ÖPNV noch nicht zufriedenstellend erschlossen sind (Duplikate: 2)
VK_N54	(Quelle: Onlinebeteiligung) Bei der Vergabe von Trassen an Bahnunternehmen Nachhaltigkeit in den Vordergrund stellen (Duplikate: 7)
VK_N55	(Quelle: Onlinebeteiligung) Züge mit der besten Umweltbilanz bevorzugen (Duplikate: 3)

VK_N56	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Ausschreibungen, die einen dichteren Takt auf Trassen, die in starker Konkurrenz zu Individualverkehr fahren, bevorzugen, insbesondere bei Regio Strecken Implementierung des Deutschlandtaktes als Mindestanforderung, KEINE Strecke darf an Unternehmen vergeben werden, die den Deutschlandtakt nicht einhalten können (sofern die Strecke das baulich nicht hergibt ausbauen!!)</p> <p>Umplanung bei Stuttgart 21, da nur Tiefbahnhof zu klein, um Deutschlandtakt umzusetzen</p> <p>(Duplikate: 3)</p>	
VK_N57	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Priorisierung des Ausbaus der Schiene</p> <p>Reaktivierung stillgelegter Strecken</p> <p>https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2019/05/190520_VDVReaktivierung-von-Eisenbahnstrecken_Brosch%C3%BCre.pdf</p> <p>(Duplikate: 4)</p>	
VK_N58	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>sowohl komplett stillgelegte Strecken (Bsp. Sigmaringen-Stockach)</p> <p>als auch Strecken wieder mehrgleisig aufrüsten (Bsp. Gäubahn)</p> <p>(Duplikate: 11)</p>	
VK_N59	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Ausbau ausgelasteter vorhandener Trassen (Bsp. Rheintalbahn)</p> <p>Elektrifizierung langer Strecken (bei bereits teilelektrifizierten Strecken prüfen in wie weit Hybridzüge eingesetzt werden können, um unnötigen Ausbau zu verzögern)</p> <p>(Duplikate: 12)</p>	
VK_N60	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Subventionierung für Reaktivierung/Neubau von Güterverkehrs Anlagen</p> <p>(Duplikate: 8)</p>	

VK_N61	(Quelle: Onlinebeteiligung) Anreize schaffen für mehr Ferntransport von Waren auf der Schiene (Duplikate: 9)
VK_N62	(Quelle: Onlinebeteiligung) Intelligenter Schiene- Straße Kombiverkehr (Cargobeamer, rollende Landstraße) (Duplikate: 10)
VK_N63	(Quelle: Onlinebeteiligung) Kapazitätssteigerung im Güterverkehr z.B. durch Erhöhung der Zuglänge oder Doppelstock Container. (Duplikate: 9)
VK_N64	(Quelle: Onlinebeteiligung) Wiedereinführung von Hochgeschwindigkeits- Güterzügen für Post und Expressgut (Duplikate: 10)
VK_N65	(Quelle: Onlinebeteiligung) Abschaffung der Pendlerpauschale für Individualverkehr auf Strecken mit ÖPNV Anbindung zu Arbeitszeiten (Duplikate: 7)
VK_N66	(Quelle: Onlinebeteiligung) Landesbedienstete legen alle innerdeutschen Dienstreisen ohne Flüge zurück (Duplikate: 6)
VK_N67	(Quelle: Onlinebeteiligung) Landesbedienstete bekommen eine Bonuszahlung, wenn sie innereuropäisch auf Flugreisen verzichten und mit Bahn unterwegs sind (Duplikate: 6)

VK_N68	(Quelle: Onlinebeteiligung) Kerosinsteuer für die Betankung von Flugzeugen an Flughäfen in Baden-Württemberg (Duplikate: 6)
VK_N69	(Quelle: Onlinebeteiligung) Ausbaustopp für alle Flughäfen in Baden-Württemberg (Duplikate: 6)
VK_N70	(Quelle: Onlinebeteiligung) Keine Ausweitung der Tageszeiten, zu denen z.B. am Stuttgarter Flughafen gestartet und gelandet werden darf (Duplikate: 6)
VK_N71	(Quelle: Onlinebeteiligung) keine Förderung von Regionalflughäfen durch öffentliche Gelder (Duplikate: 6)
VK_N72	(Quelle: Onlinebeteiligung) Anhebung der Gebühren am Stuttgarter Flughafen (Duplikate: 5)
VK_N73	(Quelle: Onlinebeteiligung) Gebühren für Nutzung von Staustufen am Rhein verbrauchsabhängig erhöhen. (Duplikate: 4)
VK_N74	(Quelle: Onlinebeteiligung) Bodensee Schifffahrt einschränken für Ausflugschiffe (Duplikate: 4)

VK_N75	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Um die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf alternative Fortbewegungsarten voranzutreiben, ist die Verknappung von Parkraum ein erprobtes Mittel. Zu diesem Zweck geht das Land wie folgt vor:</p> <ul style="list-style-type: none">- Anheben der Strafe/Gebühr für Falschparken, so dass sich kommunal die Einführung hoher Parkgebühren lohnt. Sonst ist zu beobachten, dass Autofahrer gezielt falsch-parken, und die im Vergleich zur hohen Parkgebühr niedrige Falschpark-Gebühr zahlen- Änderung der Stellplatzverordnung, so dass die Einrichtung von Parkplätzen bei Neubauten kein Zwang mehr ist, bzw. sogar gar nicht mehr erlaubt ist.- Vorschrift des Landes, dass alle Parkplätze in Baden-Württemberg bewirtschaftet werden, dass also kein kostenloses Parken mehr möglich ist. Ausgenommen sind Car-Sharing-Stellplätze, diese sind kostenlos. Für klimaneutrale Fahrzeuge gilt ein verringerter Gebührensatz (also mit erneuerbarem Strom betriebene E-Autos). Einstieg mit niedrigem Gebührensatz (von z.B. 50 Cent am Tag), schrittweise Erhöhung (2. Jahr 1 Euro am Tag, 3. Jahr 2 Euro am Tag).	
VK_N76	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Bei Baumaßnahmen, die die Nutzbarkeit von Wegen für den Rad- und Fußverkehr einschränken, sollten zwingend qualitativ hochwertige Umleitungen eingerichtet und ausgeschildert werden, beispielsweise geschützte Überleitungen auf andere Straßenteile (z.B. Fahrbahn) oder Führung durch Parallelstraßen. Umleitungspläne sollten zwingend an der Baustelle ausgehängt werden müssen. Bei größeren Baumaßnahmen sollte vorab die Öffentlichkeit beteiligt werden, dies sollte insbesondere an den betroffenen Stellen durch Aushang bekanntgemacht werden. Als Vorbild könnte das Berliner Mobilitätsgesetz dienen.</p>	
VK_N77	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Ausbau und der Nahverkehrswege für Pendler aus ländlichen Gegenden (Großparkplätze außerhalb der Stadt mit guter Verbindung durch Bus und Bahn).</p>	
VK_N78	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Größere Fahrradwege.</p>	

Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

VK_N79	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Kein mähen von Grünstreifen neben der Fahrbahn (1m neben der Fahrbahn ausgenommen)
VK_N80	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Subventionen auf Biofuel.
VK_N81	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Höhere Besteuerung auf Neuwagen (bzw. Keine Subventionen)
VK_N82	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Kostenloser öffentlicher Nahverkehr
VK_N83	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Erweiterung des BW-Tickets
VK_N84	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Besserer Fahrradtransport in Zügen und Bussen.
VK_N85	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Boni für Leute ohne Autos.

VK_N86	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Verbesserung des Stadtmobils
VK_N87	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Höhere Parkgebühr in Innenstädten für Kaufhäuser und Shoppingmeilen.
VK_N88	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	<p>Stoppt den Ausbau von Elektromobilität. Startet den Ausbau von Wasserstoffmobilität! Wir haben seit November 2007 eine H2-Buslinie in Karlsruhe. Seit 2013 einen zweiten Bus. Und ganz nebenbei haben wir weder eigenes Lithium, noch haben wir genug auf dem Planeten, um einen erfolgreichen Umbau im Verkehrswesen umzusetzen. Mit der Kombination von erneuerbaren Energien und der Brennstoffzelle wäre es möglich. Durch erneuerbare Energien wäre das Thema Effizienz vom Tisch da die Herstellung nahezu umsonst wäre. Und auch, was unsere Gas-Turbinen angeht, die noch nicht mal am Netz sind, obwohl sie den höchsten Wirkungsgrad haben. Mit einem solchen Verfahren wäre auch die Herstellung von Methan nahezu kostenfrei. Zudem ist die Feinstaubbelastung durch E-Autos, allein durch ihr hohes Gewicht größer. H2 oder Gas Autos haben eine kürzere Lade- bzw. Taktzeit. Und in 10 Jahren kommen Hersteller wie VW sowieso auf die Idee, dass man jetzt E-Autos mit einer Brennstoffzelle Ausrüsten kann und dass das dann fürs Klima sein muss.</p>
VK_N89	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Ich kenne so viele Leute, die einen Dienstwagen haben und diesen auch exzessiv nutzen, nur weil es umsonst ist!
VK_N90	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Wir wissen alle nicht, wie sich so eine andere Welt anfühlen könnte. Viele stellen sich nur vor, welche Abstriche sie alle machen müssen. Es ist wichtig, dass wir uns da hineinfühlen, um wirklich ein Gespür dafür zu bekommen, wie lohnenswert bestimmte Entwicklungen sein können.

VK_N91	(Quelle: Onlinebeteiligung)
Investition in Forschung an Flugtechnologie ohne fossile Brennstoffe	
VK_N92	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>der Flugverkehr ist eines der wenigen Probleme, die sich nicht einmal mit Fantasie und Technik lösen lassen. Denn sogar synthetisches Kerosin verursacht THG-Emissionen weit oben in der Luft, wo sie eine weitaus größere Wirkung erzielen als das gebundene CO₂.</p> <p>Dennoch haben gerade die dreckigen Kurzstreckenflüge Konjunktur, weil sie so billig und bequem sind. Viele Leute finden sie zwar nicht richtig, entscheiden sich dann aber doch immer wieder für die Versuchung.</p> <p>Weil bewusster Verzicht schwierig ist, hätte ich gerne ein klares Verbot von innerdeutschen Flügen, die in Baden-Württemberg starten oder landen. Ich verstehe, wenn Sie Angst haben, als Verbotspartei abgestempelt zu werden, aber vielleicht wird es Zeit, das Image von Verboten öffentlichkeitswirksam aufzupolieren: Sie nehmen dem Individuum die energiezehrenden Gewissensentscheidungen im Alltag ab. Gemeinsam ist Verzicht viel leichter als allein.</p> <p>Tatsächlich ist es unwahrscheinlich, dass der Verzicht von unten kommt, wie zahlreiche Sozialexperimente zeigen. Der Wandel muss durch die Parlamente angeschoben werden.</p>	
VK_N93	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Da mir persönlich die Förderung von regionaler und veganer Ernährung, die Benutzung des Fahrrads und ÖPNV im Alltag und Vermeidung von Flügen im Hinblick zum Beitrag für den Klimaschutz besonders wichtig sind, möchte ich folgende Maßnahmen vorschlagen:</p> <p>Vorteile für Fahrradfahrer und Nutzer des ÖPNV schaffen, um beides attraktiver zu machen, z.B. durch:</p> <ul style="list-style-type: none">• Jährliche Bezuschussung für Personen oder Haushalte ohne PKW z.B. durch Gutscheine für Fahrradläden/E-Bikes usw., kürzere Wartezeiten für Fahrradfahrer an sogenannten "Fahrradampeln"• Die ÖPNV Preise müssen kontinuierlich sinken damit die Nachfrage steigt: Bahnfahren ist übertrieben teuer und erfordert zudem eine längere Reisezeit als das Autofahren. Da ist es nicht verwunderlich, dass die Mehrheit der Menschen die Fahrt mit dem Auto bevorzugt. Das gleiche gilt natürlich für Flugstrecken (vgl. eine Bahnfahrt von Stuttgart nach Berlin mit einem Flug).	

VK_N94	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Ich schlage eine besondere Förderung von Car-Sharing mit kleinen E-Autos für den Stadtverkehr und für Pendler vor.</p> <p>Begründung: Bei der Förderung der E-Mobilität muss darauf geachtet werden, dass je Batterie-Einheit möglichst viele sinnvolle Personen-Kilometer generiert werden, um trotz der umweltschädlichen Batterieproduktion einen hohen positiven Effekt zu erzielen.</p> <p>Eine Überlegung zu E-Car-Sharing: Nach den derzeitigen Schätzungen kann ein Car-Sharing-Auto 10 andere Autos ersetzen. Anstatt 10 private E-Autos mit je 4.000 Euro zu fördern, könnte man auch ein komfortables E-Car-Sharing-Auto verschenken bzw. einer Kommune oder anderem Betreiber kostenlos zur Verfügung stellen. Der CO2-Effekt wäre nach dieser Rechnung der gleiche bei nur 10%-Materialeinsatz. Oder anders ausgedrückt: Bei gleichen Material-Einsatz kann die CO2-Einsparung verzehnfacht werden! (Und die freiwerdenden Arbeitsplätze könnten sinnvoll eingesetzt noch viele Verbesserungen für den öffentlichen Personenverkehr erfinden, produzieren, organisieren und automatisieren!)</p>	
VK_N95	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Es wird ein Tag im Jahr als Tag des Fahrrads als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel bestimmt. Ziel ist, die Einstellung zum und den Gebrauch von Fahrrädern als Transportmittel vor allem bei Kurzstrecken zu fördern.</p> <p>An diesem Tag finden Veranstaltungen, Wettbewerbe, Vorträge, Fahrradtouren etc. statt. Das Autofahren ist an diesem Tag ungern gesehen.</p> <p>Die Vorbereitungszeit wird intensiv auch für eine kontinuierliche Aufklärung genutzt.</p>	
VK_N96	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>massive Besteuerung Flugverkehr</p>	
VK_N97	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Widerstand gegen Kapazitätsausbau der Flughäfen</p>	

VK_N98	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Obergrenze für SUV und sehr hohe Besteuerung von SUV
VK_N99	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Bahnverkehr Personen & Güter sehr stark ausbauen und stark verbilligen
VK_N100	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Bahnverkehr Personen & Güter sehr stark ausbauen und stark verbilligen
VK_N101	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Abschaffung der Förderung von Dienstwagen
VK_N102	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Förderung eines Lebens ohne Auto durch jährlichen Bonus für Haushalte, die auf Motorfahrzeug verzichten
VK_N103	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Mehr in den ÖPNV und in Fahrradwege investieren (Sache der Kommunen)
VK_N104	Klimaneutralität im Verkehr bis 2035 - Ergänzungen zum Bereich Verkehr (Quelle: Onlinebeteiligung)
	1. Klimaneutralität bis 2035 Als übergeordnetes Ziel für den Verkehrssektor muss Klimaneutralität bis 2035 gelten. Dies ergibt sich aus dem Ziel der Erreichung des 1,5 Grad Ziels und dem abgeleiteten Beitrag von Ba-Wü zur Einhaltung dieses Ziels. Es ergibt sich eine große Differenz zwischen 2050 90% THG-Reduktion und

Klimaneutralität bis 2035. Die Maßnahmen müssen also deutlich ambitionierter sein (ca. doppelt so ambitioniert wie bisher geplant).

2. Konkrete, jährlich terminierte Maßnahmen, die kontrolliert werden

Die Maßnahmen im aktuellen Entwurf sind größtenteils nicht quantifiziert und terminiert, d.h. es fehlen zeitlich festgelegte Ziele und jährliche Zwischenziele. Es fehlt ebenso weitgehend eine mengenmäßige Festlegung der Ziele. Quantifizierung und Terminierung sind Voraussetzungen für die Messbarkeit der Zielerreichung.

Dabei sollte neben der Auswirkung von Maßnahmen auf die CO₂-Emissionen auch sogenannte Früh-Indikatoren verwendet werden, also Kennzahlen, die maßnahmenspezifisch herangezogen werden können, um den Erfolg der Maßnahmenumsetzung zu bewerten (z.B. Anzahl der energetisch sanierten Gebäude im letzten Jahr). Zusätzlich sollte ein unabhängiges wissenschaftliches Gremium die in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen in ihrer Wirkung auf den zukünftigen Emissionspfad projizieren. Eine jährliche Berichterstattung anhand der CO₂-Werte (incl. Projektion des anhand einer fortgesetzten Umsetzung der Maßnahmen verfolgten Emissionspfads) ist erforderlich. Zusätzlich zu den CO₂-Werten sind die Frühindikatoren wichtiger Bestandteil der jährlichen Berichterstattung.

VK_N105

Gerechte Autosteuer (Quelle: Onlinebeteiligung)

Heute werden für die Steuerberechnung von Autos CO₂-Emission, die Motorart, der Hubraum und das Erstzulassungsdatum herangezogen. Nicht beachtet wird, die Größe des Autos. Dicke, fette, schwere lastwagen- oder panzerähnliche Autos machen nicht nur die Straßen zu voll (es passen einfach weniger SUVs auf einen km Autobahn, als Mini's), sie nehmen auch mehr Parkraum weg und sie verursachen aufgrund ihres Gewichts mehr Straßen- und vor allem zum Leide von Fußgängern, alten Menschen und Behinderten auch Gehwegschäden (auf denen man oft zusätzlich parkt, weil die Straßenflächen zu schmal werden für die großen Autos.

Schwere große Autos brauchen einen festeren, viel aufwändiger erstellte Straßen - der ist teurer und verbraucht bei der Erstellung (und Reparatur) wesentlich mehr Energie als z.B. die Erstellung eines Geh- oder Radweges benötigt.

Dass man die Autosteuer nach Zulassungsdatum besteuert ist angesichts der vielen Lügen aus der Autoindustrie eh obsolet - Emissionswerte stimmen nicht und der Hubraum sagt nichts über Gewicht und Stellfläche aus.

Die Dieselskandale sind Grund genug ein neues Besteuerungssystem einzuführen.

Für eine gerechte Autosteuer kann man die Motorart (Diesel, Benzin, Gas, Brennwert, Elektro usw.) und vor allem das Gewicht und die Abmaße der Autos herannehmen. Das Alter eines Autos (z.B. Oldtimer) usw. ist für die Umwelt völlig unbedeutend - sie leidet nicht an Zahlen, sondern an den Abgasen, an der Hitzeerzeugung, an der Abradierung von Autoreifen (die bei großen Autos um ein vielfacher größer sind als z.B. ein Fahrradreifen) und am Verbrauch Grünflächen (aus einer bestimmten Fläche kann man Stellfläche oder Grünfläche machen - aber nie beides haben).

Zudem kommt, dass große Autos volkswirtschaftlich mehr Schäden bei Unfällen usw. verursachen. Die Gegenrechnung, dass durch kleinere Autos mehr Arbeitsplätze wegfallen stimmt nicht, denn dem Arbeiter ist es egal, ob er an einem Mini oder an einem VAN den Außenspiegel montiert.

Ziel der gerechten Autosteuer:

1. mehr Gerechtigkeit, weil keine Falschaussagen der Autoindustrie einfließen

2. große Autos werden unattraktiv, weil der Unterhalt zu teuer wird
 3. kleine Autos werden lukrativ, weil die Steuern geringer sind.
 4. weniger große Autos - weniger Umweltbelastung - weniger Platzbedarf usw.,
- Ausnahme: Rollstuhlfahrer brauchen große Autos und müssen bei der Steuer berücksichtigt werden.
Denn ein 1.80 großer Rollifahrer, schafft es nicht sich so zu verrenken, dass er in einen Mini umsetzen kann und noch den Rollstuhl mit einer Hebevorrichtung selbst in sein Auto verstauen kann.

VK_N106

Radstellplätze auf den Straßen (Quelle: Onlinebeteiligung)

Insgesamt will man zwar mehr Fahrräder in den Straßenverkehr bringen, baut sogar Rad(schnell)wege aus, aber sorgt nicht für entsprechende Parkmöglichkeiten in den Wohngebieten.

In "gewachsenen" Straßen, vor allem mit alten Häusern, gibt es keinen Platz für Räder - weder in den Vorgärten noch in den Kellerräumen. Selbst wenn in den Kellern Platz wäre, ist ein Transport in den Keller nur etwas für kräftige gesunde Menschen, sehr zeitaufwendig und für kurzes Parken nicht lukrativ.

In "publikumsrelevanten" Bereichen (vor Apotheken, in der Innenstadt, vor Schulen, Ärztehäusern) werden Radstellplätze eingerichtet, u.U. sogar auf der Straße. Radfahrer brauchen aber nicht nur vor der Apotheke, sondern auch zu Hause einen Stellplatz. Muss man das Rad erst aus dem Keller holen, fährt man schneller mit dem Auto zur Apotheke - ungeachtet der Umweltverschmutzung (Luft und Lärm).

Würde man den Straßenraum so aufteilen, dass man jeden vierten oder fünften Autostellplatz für Räder freihält, würden Studenten, Schüler, Berufstätige mit dem Rad zur Schule, zur Bahn oder in die Stadt fahren. Es müssen keine Radgaragen, Überdachungen oder sonstige teure Vorrichtungen sein, es reichen fest verankerte Bügel auf der Straße, an denen man die Räder anbinden kann. Diese Bügel schaffen zudem die klare Abgrenzung für die Autofahrer, wo sie parken können. Als Nebeneffekt bleiben die Gehwege frei von wild abgestellten oder abgelegten Rädern - Behinderte, Mütter mit Kinderwägen oder Alte mit Rollatoren hätten wieder einen barrierefreien Gehweg.

Ziel von Radstellplätzen auf der Straße:

1. Radfahren lukrativ machen, um mehr Menschen vom Auto weg aufs Rad zu bringen
2. weniger Schadstoffe durch weniger Autos im aktiven Straßenverkehr
3. weniger Verbrauch von Vorgartengrün zugunsten von Radstellplätzen (zumal eh schon viele Vorgärten zugunsten von Mülltonnen wegfielen)
4. weniger Hitzeeintragung durch Autos
5. Mehr Lebensqualität u.a. durch mehr Komfort und weniger Autolärm

Eine Stellplatzabgabe für Räder darf nicht erfolgen, weil sie ja zum einen die Straßen nicht wie Autos durch ihr Gewicht beschädigen, keine Abgase produzieren, keine Hitze entstehen lassen und insgesamt ökologischere Verkehrsteilnehmer sind. Auch sind die volkswirtschaftlichen Schäden, die ein VAN (Panzer) im Vergleich zu einem Fahrrad bei einem Unfall anrichtet, nicht zu vernachlässigen.

VK_N107

Straßenstellflächen-Abgabe für Kraftfahrzeuge (Quelle: Onlinebeteiligung)

Je mehr Autos auf den Straßen parkieren, desto mehr Straßenflächen braucht man. Ein Straßen-Flächenverbrauch geht zu Lasten von Geh-/Radwegen und vor allem zu Lasten von Grünflächen -

zudem ist ein kostenfreies Parken ein Anreiz, noch mehr Autos in den Verkehr zu bringen, mit der Folge von mehr Schadstoffen usw..

Neben vielen ökologischen Nachteilen besteht vor allem eine Ungerechtigkeit gegenüber Autofahrern, die sich einen Stellplatz gekauft haben - oder gegenüber Menschen, die gar kein Fahrzeug besitzen.

Ein Stellplatz kostet (vor allem in der Stadt) locker mal 20.000 €. Zudem wird die Straße von den Kommunen regelmäßig gereinigt, der private Stellplatz-eigentümer muss für die Reinigung seiner Plätze selbst aufkommen.

Gerecht wäre, wenn jeder Kraftfahrzeugfahrer eine Straßenstellflächen-Abgabe (nicht zu verwechseln mit Parkgebühren oder Bewohnerausweise zur Lenkung von Parkräumen) abgeben müsste.

Bei der Anmeldung für die Autosteuer muss jeder einen Stellplatz (via Teilungserklärung oder Mietvertrag) nachweisen, um befreit zu werden. Wer keinen Stellplatz vorweisen kann, muss eine Abgabe bezahlen.

Die Straßenstellplatz-Abgabe muss entsprechend der Größe des Autos (Fläche und Gewicht) erfolgen. So schafft man keine Anreize noch größere und noch mehr Autos in den Verkehr zu bringen. Zudem müssen ja aufgrund der schweren Autos (Panzer) die Straßen anders (mit mehr Ressourcenverbrauch von Materialien und Energien) gebaut werden, damit sie dem Gewicht standhalten.

Allerdings darf die Abgabe nicht dazu führen, dass jeder Vorgarten oder Grünstreifen zu privaten Stellplätzen umgebaut wird. Die vorgegeben regionalen Bebauungspläne dürfen nicht zu Gunsten von Stellplätzen aufgelockert werden - Gegenteil: es müssen mehr Grünflächen (ein bestimmter %Satz der bebauten Fläche) gefordert werden, damit sich die Stadt nicht so aufheizen. Läuft man im Sommer an parkenden Autos oder an Grünflächen vorbei, ist da oft ein Unterschied von bis zu 8 Grad messbar.

Wer einst nachweislich eine "Ablösesumme" beim Bau oder Ausbau von Wohnungen gelöhnt hat, der soll diese Ablösung (bezahlt von den Einnahmen der Abgaben) zurückbekommen. So schafft man Gerechtigkeit und dann werden ab Tag x alle Fahrzeuge, entsprechend ihrer Größe und ihres Gewichts, gleichbehandelt. Ein Moped, Roller oder PS-starkes Motorrad haben von der Stellfläche keine großen Unterschiede. Aber vom Gewicht und von den Emissionen her unterscheiden sie sich gewaltig. Ebenso ist es bei Autos - ein kleiner Elektro-Mini wiegt wesentlich weniger und braucht auch wesentlich weniger Stell- und viel weniger Fahrfläche als ein SUV. Zudem kommt, dass kleinere, schwächere und dadurch langsamere Autos eine kleinere Geschwindigkeit aufweisen und somit der Bremsabstand nicht wie bei einem 200PS-Auto groß sein muss.

Ein kleiner E-Mini verbraucht insgesamt wesentlich mehr öffentlichen Raum (Platz) und öffentliche Güter (Luft) als z.B. ein Porsche Cayenne - er hat zudem andere Emissionswerte - sowohl bei den Abgasen wie auch beim Lärm.

Um die Kontrollmöglichkeit oder die Verwaltung langfristig zu vereinfachen, kann jeder Stellplatz oder Garagenplatz mit Größe (ev. Größenschlüssel) und Lage (Nr.) in einem regionalen Register erfasst oder kartiert werden. Da von jedem Haus eh eine Baugenehmigung in der Verwaltung vorliegt, ist so eine Erfassung unkompliziert zu erstellen.

Vor allem baut man mit einer Kartierung Missbrauch vor. Wenn ein kleiner Stellplatz, ausreichend für einen Smart, für einem VAN ausgewiesen wird, der einen dreifachen Platzbedarf eines Smarts hat, kann für dieses panzerähnliche Fahrzeug der Mini-Stellplatz nicht angerechnet werden.

Ziel der Stellplatz-Abgabe:

1. weniger Autos, kleinere Autos
2. gerechter Verbrauch bzw. gerechte Besteuerung von öffentlichen Flächen
3. weniger Abgase, weniger Hitze (Bleche erwärmen sich in der Sonne und die starken Motoren erzeugen Hitze)
4. weniger Lärm durch PS-starke Motorräder, Autos usw.

Zudem ist so eine Abgabe ein kleines Lenkungsinstrument gegen die "hormongesteuerten" jungen Autofahrer oder Clan Mitglieder, die allesamt ohne dicke Autos oder Motorräder wie negative Nullen dastehen.

VK_N108	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Förderung einer klimaschutzorientierten Verkehrsentwicklung in den Kommunen durch eine entsprechende Neuausrichtung des Landes-Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetzes (LGVFG): Zukünftig sollen 70% der Fördermittel nach dem LGVFG in den Umweltverbund fließen.
VK_N109	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Förderung des Mobilitätsmanagements in den Kommunen.
VK_N110	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für eine City-Maut.
VK_N111	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Förderung alternativer Umschlagstechniken im kombinierten Verkehr, die ohne aufwändige örtliche Krananlagen auskommen (Beispiel ACTS). Diese könnten den Kombiverkehr auch in der Fläche deutlich attraktiver machen.
VK_N112	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Erhalt und Förderung der Infrastruktur des Schienengüterverkehrs (Gleisanschlüsse, Ladegleise, Überholgleise) auch in der Fläche.
VK_N113	(Quelle: Onlinebeteiligung)
	Vorrang für den Schienenverkehr bei der Vergabe öffentlicher Logistikaufträge (z.B. Abfalltransporte, Holztransporte, Baustoffe).

VK_N114	(Quelle: Onlinebeteiligung)
Schaffung der gesetzlichen Grundlagen für die Privilegierung emissionsfreier Lieferverkehre (Elektro-Lkw, Elektro-Lastenräder) in den Kommunen.	
VK_N115	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Elektromobilität ist aus Sicht des BUND nur dann eine sinnvolle Zukunftsoption, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Fahrzeuge effizienter, kleiner und leichter werden, - der Strom aus zusätzlicher erneuerbarer Energie kommt, - alle offenen Fragen zu Akkuherstellung und -recycling geklärt werden, - Elektrofahrzeuge verstärkt im Flottenbetrieb eingesetzt werden, - der öffentliche Nahverkehr nicht ausgebremst wird, - sie eingebunden ist in nachhaltige Mobilitätskonzepte, in Sharing-Konzepte und den Weg zu "autofreien" Städten ebnet. Entsprechende Vorgaben sind im IEKK zu verankern; die Förderprogramme des Landes sind darauf abzustimmen. 	
VK_N116	(Quelle: Onlinebeteiligung)
<p>Die Erkenntnis, wonach ein Ausbau der Straßenkapazitäten meist zu einem überproportionalen Anstieg des Verkehrsaufkommens führt und so das ursprüngliche Kapazitäts- bzw. Stauproblem mittelfristig bei insgesamt höherem Verkehrsaufkommen und höheren CO2-Emissionen wieder auftritt, muss im IEKK Berücksichtigung finden. Zwingend ist aus Sicht des BUND daher eine grundsätzliche Neuorientierung der Infrastrukturpolitik, die Straßenneubaumaßnahmen nur noch auf wirklich zwingende Einzelfälle beschränkt. Notwendig ist dabei eine „ganzheitliche kapazitätsneutrale Straßenplanung“. Das bedeutet, dass beispielsweise neue Ortsumfahrungen nur dann gebaut werden dürfen, wenn gleichzeitig ein verbindliches Rückbau-, Umbau- und Entschleunigungskonzept für die Ortsdurchfahrt vorliegt. Das Land sollte diesbezüglich beim Bund für einen entsprechenden Rechtsund Finanzierungsrahmen hinwirken. Landespolitisch sollte ein Förderprogramm zur städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen aufgelegt werden.</p>	
VK_N117	(Quelle: Bürgertisch)
Wegfall Pendlerpauschale für Kraftfahrzeuge und hohe Subvention für pendelnde Radler und Lastenfahrräder (Handwerker, Lieferanten, ...)	
Bewertung durch Teilnehmende	
<i>Kommentare vor Ort</i>	
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)</i>	

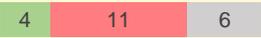
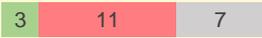
Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

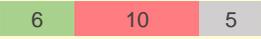
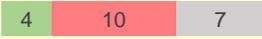
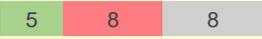
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i> <i>Enthaltung</i>

VK_N118	(Quelle: Bürgertisch)		
	Alle Flüge ab Stuttgart müssen CO2-Abgabe beinhalten (Atmosfair)		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)</i>			
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>

VK_N119	(Quelle: Bürgertisch)		
	Verpflichtendes Parkraummanagement		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)</i>			
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>

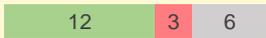
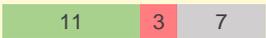
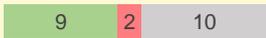
Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

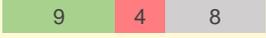
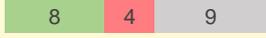
VK_N120	(Quelle: Bürgertisch)		
	Regelung Autoverkehr Stadt: Einfahrt in Stadt nur mit mehr als 2 Passagieren; Pfortnerampeln bei Anlieger/Durchgangsverkehr; Standards für versenkbare Poller		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)</i>			
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	
			
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>

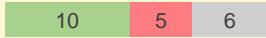
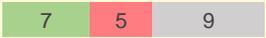
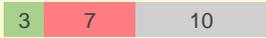
VK_N121	(Quelle: Bürgertisch)		
	Citymaut ab 30000 EW		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<ul style="list-style-type: none"> • Rechtliche Grundlage Citymaut 			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)</i>			
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	
			
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>

VK_N122	(Quelle: Bürgertisch)		
	Verpflichtende Regeln einklagbar durch Bürger!		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<ul style="list-style-type: none"> • Für alle Maßnahmen 			

Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)			
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	Ihre Umsetzung ist notwendig	Die Umsetzung unterstütze ich	
			
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung

VK_N123	(Quelle: Bürgertisch)		
	Fahrradmitnahme Bus und Bahn einfacher		
	Bewertung durch Teilnehmende		
Kommentare vor Ort			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)			
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	Ihre Umsetzung ist notwendig	Die Umsetzung unterstütze ich	
			
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung

VK_N124	(Quelle: Bürgertisch)		
	nur leichte PKW fördern, Gewicht besteuern		
	Bewertung durch Teilnehmende		
Kommentare vor Ort			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)			
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	Ihre Umsetzung ist notwendig	Die Umsetzung unterstütze ich	
			
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung

Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

VK_N125	(Quelle: Bürgertisch)		
	Flugverkehr national einschränken. Kerosin = Flugbenzin deutlich besteuern; Flughäfen nicht ausbauen, eher verringern		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<ul style="list-style-type: none"> Bundesrat Initiative 			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)</i>			
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>

VK_N126	(Quelle: Bürgertisch)		
	Flughäfen einschränken z.B. BadenAirport zumachen		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<ul style="list-style-type: none"> Außerdem Start- und Landegebühr erhöhen 			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)</i>			
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>

VK_N127	(Quelle: Bürgertisch)		
	Verpflichtende autofreie Sonntage 1-2x/Monat		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			

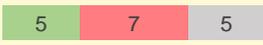
Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

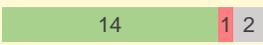
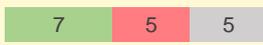
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)			
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	Ihre Umsetzung ist notwendig	Die Umsetzung unterstütze ich	
8 10 3	7 7 7	8 5 8	
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung

VK_N128	(Quelle: Bürgertisch)		
	CO2 Einsparungs-Belohnungs-App		
	Bewertung durch Teilnehmende		
Kommentare vor Ort			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=21)			
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	Ihre Umsetzung ist notwendig	Die Umsetzung unterstütze ich	
6 5 10	4 5 11	2 7 12	
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung

VK_N129	(Quelle: Verbändetisch)		
	BR-Initiative von BW Mineralölsteuer um 3x8 Cent erhöhen und Geld in ÖV-Invest und für 50% Reduzierung ÖV-Tarife		
	Bewertung durch Teilnehmende		
Kommentare vor Ort			
<ul style="list-style-type: none"> • Stellplatzschlüssel 			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=17)			
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	Ihre Umsetzung ist notwendig	Die Umsetzung unterstütze ich	
9 5 3	7 4 6	7 6 4	
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung

Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

VK_N130	(Quelle: Verbändetisch)		
	MIV bremsen: Pfortner-Ampeln, Tempolimit, kein Straßenausbau (induzierten Verkehr reduzieren)		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=17)</i>			
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	
			
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>

VK_N131	(Quelle: Verbändetisch)		
	Güterverkehrszentren am Rande der Ballungsräume zur Umladung von Schienen auf Klein-e-LKW		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=17)</i>			
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	
			
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>

VK_N132	(Quelle: Verbändetisch)		
	Verkehr vermeiden durch bessere Nahversorgung		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			

Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=17)			
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	Ihre Umsetzung ist notwendig	Die Umsetzung unterstütze ich	
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung

VK_N133	(Quelle: Verbändetisch)		
	Parkraum in Innenstädten reduzieren (Bewirtschaftung reicht nicht)		
	Bewertung durch Teilnehmende		
Kommentare vor Ort			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=17)			
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	Ihre Umsetzung ist notwendig	Die Umsetzung unterstütze ich	
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung

VK_N134	(Quelle: Verbändetisch)		
	Vorhandene Straßen zugunsten Umweltverbund umwidmen (sonst kein Ausbau möglich)		
	Bewertung durch Teilnehmende		
Kommentare vor Ort			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=17)			
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	Ihre Umsetzung ist notwendig	Die Umsetzung unterstütze ich	
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung

Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

VK_N135	(Quelle: Verbändetisch)		
	MIV-Zugang zu Innenstädten einschränken (z.B. mindestens 2 Personen pro KFZ)		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=17)</i>			
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	
7 8 2	3 7 7	1 9 7	
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>

VK_N136	(Quelle: Verbändetisch)		
	Bevorzugung des MIV in der StVO abschaffen (-> Bund-Länder-Kommission)		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (n=17)</i>			
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	
8 5 4	6 3 8	3 5 9	
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>

VK_N137	(Quelle: Jugendbeteiligung)		
	Autofreie Tage (ordnungspolitisch)		
	Bewertung durch Teilnehmende		
<i>Kommentare vor Ort</i>			

VK_N138	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Erhöhte Abfluggebühren bei Flughäfen in BW (ordnungspolitisch)
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N139	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	In Monatsabo integrierte E-Roller und Fahrräder, die man überall stehen lassen kann (anschlussfähig)
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N140	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Bei P&R-Parkplätzen grundsätzlich Parkschein = ÖPNV-Ticket (anschlussfähig)
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N141	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Fahrzeuggebundene Zulassungsabgabe
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N142	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Radverkehr attraktiver für Mitarbeiter von Unternehmen
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N143	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Subvention für Firmenwägen beenden
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N144	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Am Samstag kostenloser ÖPNV + Sonntag
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N145	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Autofreie Tage wie bei der Ölkrise
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

VK_N146	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Erhöhte Abfluggebühren bei Flughäfen in BW
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N147	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Kerosinsubvention beenden
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N148	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Bewegt ausweiten und an Wiener-Modell orientieren
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N149	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Landeseigene Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb ausrüsten (auch kommunale)
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

VK_N150	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	LKW-Überholverbot (LKW dürfen keine LKW überholen)
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N151	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Gerechte Flächenverteilung in Bezug auf Verkehrsteilnehmer
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N152	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Pendler-Pauschale für Individualverkehr abschaffen
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N153	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Kraftstofflager wieder einführen
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

Verkehr – Neue Maßnahmenvorschläge

VK_N154	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Firmenparkplätze mit PV
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N155	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Mehr P&R-Parkplätze in Ballungsräumen
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N156	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Beim Postverkehr Beispiel an Schweiz nehmen
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

VK_N157	(Quelle: Jugendbeteiligung)
	Erst Trassen bauen, dann Straßen daran ausrichten
	Bewertung durch Teilnehmende
<i>Kommentare vor Ort</i>	

II. Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

1. HANDLUNGSFELD: KOMMUNALE VERKEHRSWENDE

M39	Planung und Konzeption
<p>Verkehrliche Anordnungen ermöglichen es der Kommune übergeordnete öffentliche Interessen zu berücksichtigen. Parkverbote und verkehrsberuhigte Bereiche können auf diese Weise angeordnet werden, ohne dass es einer Gefahrenlage bedürfte. Durch die Reduzierung des Parkraums können Anreize für eine stadtverträgliche Mobilität geschaffen werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Verkehrskonzepte <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.1. S. 50 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 84				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	84
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	2	Unbedingt erforderlich und damit ein sehr gutes Instrument!; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>	
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/

B Kommentarinhalt			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M39_001	Die Maßnahme sollte weiter präzisiert werden: Kommunale Verkehrskonzepte, die Parkraum reduzieren und ... - Grünflächen zulassen - Fuß- und Fahrradverkehr vor Autoverkehr bevorzugen - ÖPNV stärken	n. a.	OB
M39_002	den Kommunen sollten noch mehr rechtliche Steuerungsmöglichkeiten gegeben werden. Die lokalen Situationen sind sehr unterschiedlich und bedürfen geeigneter Maßnahmen. Hierzu sind auch Bundesgesetzte anzupassen (z.B. Zebrastreifen einfacher umsetzbar machen)	n. a.	OB
M39_003	gut, mit der Vorgabe, dass Vorrang für Rad und Fußverkehr und ÖPNV geschaffen wird	n. a.	OB
M39_004	gute Idee, dafür müssen dann aber die öffentlichen Verkehrsmittel ausgebaut werden und Park & Ride Möglichkeiten an den Stadträndern errichtet.	n. a.	OB
M39_005	Sehr schön. Ich freue mich auf verkehrsberuhigte, weitestgehend Verkehrsfreie Innenstädte.	n. a.	OB
M39_006	Sehr gut weniger Parkplätze in den Innenstädten und Wohngebieten!	n. a.	OB
M39_007	Die Übervorteilung von Autos muss endlich ein Ende haben. Wenn da solche kommunalen Verkehrskonzepte bei helfen soll es mir recht sein.	n. a.	OB
M39_008	Konzepte sollten Pflicht sein Aber "nur" Parkplätze wegnehmen und den ÖPNV nicht verändern, ist nicht zielführend	n. a.	OB
M39_009	Dies ist gut und richtig, sorgt aber meiner Meinung für eine breite Unzufriedenheit. Förderung der Alternativen und diese dadurch attraktiv zu machen ist auf jeden Fall wichtiger. Noch viel besser wäre das Anstreben autofreier Innenstädte, ohne den Zwischenschritt mit Verkehrsberuhigung und Parkplatzknappheit.	n. a.	OB
M39_010	Sehr sinnvoll, vor Ort muss man Handlungsfähig sein. Wichtig ist, dass die Maßnahmen unbürokratisch umsetzbar sind. Andererseits existiert bereits jetzt ein ziemliches Chaos aus verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo 20-30-40-50 Gebieten, wobei man der jeweiligen Straße nicht unbedingt ansehen kann wie schnell man fahren darf. Das muss weniger willkürlich werden, oder viel klarer erkennbar sein.	n. a.	OB
M39_011	Verkehrskonzepte gibt es seit vielen Dekaden. Für diese Verkehrskonzepte braucht es klare Zielvorgaben durch das Land.	n. a.	OB
M39_012	Insbesondere Ermöglichung von Tempo-30 flächendeckend in Städten - ohne Begründungserfordernis mit Sicherheit, Lärm- oder Feinstaub-Emissionen.	n. a.	OB
M39_013	Kommunen werden ermächtigt UND ermutigt, durch Parkverbote, Ausweisung von Fahrradstraßen und Anordnung verkehrsberuhigter Bereiche	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	für die Bürgerinnen und Bürger Anreize zu schaffen, auf klimaverträgliche Formen der Mobilität umzusteigen und somit der Gefahr der Erderhitzung entgegenzuwirken. Zusätzlich soll es den Kommunen ermöglicht werden, besondere Verkehrseinschränkungen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Parkverbote und Fahrverbote) speziell für Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren anzuordnen.		
M39_014	Kommunen müssen Maßnahmen (z.B. Zone Tempo 30 um Verkehr auf eine Umgehungsstraße zu bewegen) umsetzen können ohne Rechte aus Bund oder Land zu verletzen Klimaverbessernde Maßnahmen (z.B. Mehr Grün durch Rückbau von Straßen (2. Spur z.B., oder zusätzliche Bushaltestellen oder Ruf-Busse etc.) fördern, die die Wohnqualität verbessern und verkehr sinnvoll zurück drängen (Einbahnstraßen statt 2. Spur, dann begrünt, Parken vor dem Ort mit ausreichend frequentem ÖPNV) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M39_015	Klingt gut, wenn es umsetzbar wird	n. a.	OB
M39_016	Auf S. 50 ff. werden mehrere Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung vorgeschlagen. Hierbei ist dringend zu beachten, dass der Lieferverkehr für die Wirtschaft / die Industrie sichergestellt sein muss bzw. nicht beschränkt wird. Auch die Beschäftigten müssen ungehindert und ohne Zusatzaufwand in gewohnter Weise an ihre Arbeitsstelle gelangen können.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M39_017	Beim Verkehr unterstütze ich praktisch alle Forderungen der FFF-Bewegung, insbesondere die Abschaffung der Stellplatzvorschrift bei Wohngebäuden.		
M39_018	Dass es für körperlich beeinträchtigte Menschen Lösungen erfordert, wird dort erwähnt und innerhalb der Bewegung breit diskutiert; ein Aspekt, der mir besonders am Herzen liegt, wird dort allerdings gerne vergessen: Einige Personen sind aufgrund körperlicher Beeinträchtigungen (fast) nur im Auto mobil, können jedoch - ebenfalls aus gesundheitlichen Gründen - nicht selbst das Steuer übernehmen. Neben dem Punkt, dass es für einige schwierig ist, ein eigenes Auto zu finanzieren, sollte dies unbedingt berücksichtigt werden.	n. a.	OB
M39_019	Darüber hinaus ist die Einführung einer Art öffentlichen Gütertransportes oder eine bessere Ausstattung bestehender und zukünftiger öffentlicher Verkehrsmittel für den Lastentransport zu prüfen, um auch (Groß)Einkäufe ohne Auto zu ermöglichen.	n. a.	OB
M39_020	Entsiegelung von Parkplätzen	n. a.	OB
M39_021	Ein Umbau von Parkplätzen in bewaldete Parkflächen bei gleichzeitigem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel kann die Akzeptanz in der Bevölkerung fördern.	n. a.	OB
M39_022	Möglichst 100% der finanziellen Mittel müssen zum Ausbau des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr, ÖV) aufgewendet werden.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Während die Finanzierung von Straßenbauprojekten nur bei unumgänglichen Erhaltungsmaßnahmen genehmigt werden darf! Das IEKK strebt bedauerlicherweise nur ein Verteilungsverhältnis von 60/40 an:!		
M39_023	Vorschlag: Parkplatzgebühren mindestens so teuer wie Tageskarte 5 Personen im lokalen ÖPNV	n. a.	OB
M39_024	Statt Parkplätzen Bäume pflanzen (für Schatten" und CO2 -Absorption) und Raum für Fußgänger, Radfahrer schaffen.	n. a.	OB
M39_025	Städte müssen weitgehend autofrei sein. PKW-Parkplatz nehmen viel zu viel Raum ein! Parken rund um Kindergärten und Schulen muss verboten werden. Die Elterntaxis gefährden die Kinder.	n. a.	OB
M39_026	Innerhalb von Wohngebieten immer 20 Km/h Höchstgeschwindigkeit.	n. a.	OB
M39_027	Falsch parken und Geschwindigkeitsüberschreitungen müssen viel besser kontrolliert werden, schon allein aus Sicherheitsgründen.	n. a.	OB
M39_028	Anstatt einer Stellplatzverpflichtung bräuchten wir ein Gesetz, das PKW Stellplätze außerhalb der Wohngegend bündelt. Private Stellplätze vor der Tür darf es nur noch in Sonderfällen geben, beispielweise bei körperlichen Beeinträchtigungen.	n. a.	OB
M39_029	Subventionierung beim Bau von verkehrsberuhigten Zonen für kleine Städte.	n. a.	OB
M39_030	Bei mehrspurigen Straßen pro Richtung mindestens eine Spur für Radverkehr umwidmen. Ideal wäre eine Spur für schnelle Radler, eine Spur für langsame Radler -- Familien/Kinder -- und den Gehweg für die Fußgängerinnen.	n. a.	OB
M39_031	Generell Tempo 30 Forderungen des ADFC zu sicheren Kreuzungen umsetzen	n. a.	OB
M39_032	Es werden mehr kostenlose Park+Ride Angebote an Bahnhöfen und Autobahnauffahrten benötigt.	n. a.	OB
M39_033	Parkraumreduzierung finde ich nicht gut. Besser wäre es, P+R für die Menschen im Umland anzubieten und den ÖPNV attraktiver zu machen, wie z.B. in Berlin. Dort ist der ÖPNV ca. halb so teuer und hat eine gute, mind. 20 min. Taktung. Da steigen die Menschen automatisch um, weil es auch angenehmer ist. Ideal wäre die Einführung eines 365 € Jahrestickets, dass sich in meinem Umfeld dann viele Menschen kaufen würden.	n. a.	OB
M39_034	Ausweisungspflicht für Haushaltskosten, die in das Errichten und Instandhalten von öffentlichen Parkplätzen gesteckt werden.	n. a.	OB
M39_035	Zur Reduzierung des Parkraums würde ich mir wünschen: ab 2020 muss die Fläche für öffentliche Parkplätze pro Jahr in jeder Kommune um 6 % verringert werden, mindestens 10 Jahre lang. Dies gilt für Kommunen mit über 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die so freigewordene Fläche muss einer der folgenden Nutzungsformen zugeführt werden: Radwege, Stellplätze für Fahrräder, Platz für Fußgänger, Sitzgelegenheiten, Wohnraum, Gastronomie, Spielplätze, Grünflächen Zudem müssen bis zum Jahr 2021 weitere 10 % der Parkplätze so umgestaltet werden, dass sie nur noch eine Parkfläche für kleine Fahrzeuge mit max. 2.700 mm L x 1.700 mm B x 1.700 mm H bieten. Dies soll die Nutzung kleiner, effizienter Fahrzeuge fördern.	n. a.	OB
M39_036	Innenstädte ab 40.000 Einwohner komplett autofrei	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M39_037	Ausbau der Fahrradstraßen	n. a.	OB
M39_038	ÖPNV ausbauen, vergünstigen und vor allem auf dem Land eine hohe Abdeckung an allen Tagen und zwischen 6 und 22Uhr.	n. a.	OB
M39_039	Die Verringerung des Parkraums kann auch mit der Pflanzung von Bäumen (=Verbesserung Temperaturwahrnehmung Sommer) kombiniert werden, die "Parktaschen" befinden sich dann zwischen und unter Bäumen.	n. a.	OB
M39_040	Eine Reduzierung des Parkraums reicht nicht aus! Die Stellplatzverpflichtung in der Landesbauordnung muss gestrichen werden. Parkstreifen in sichere Radwege umwandeln.	n. a.	OB
M39_041	Parkverbote und "Parkraum"-Reduzierung beziehen sich hier wohl nur auf das Parken von Kraftfahrzeugen im öffentlichen Raum. Fahrräder (Lastenräder), Roller, Fußgänger beanspruchen auch "Parkraum" für ihren Aufenthalt. Wenn öffentlicher Parkraum pro Fläche und Zeit bezahlt (gemietet) werden muss, reduziert sich die Nutzung auch. Ggfs. können solche Parkgebühren auch über eine Mobilitätskarte (siehe unten) verrechnet werden. Ein kostenloser "Parkraum" von ca. 1qm erspart dem Fußgänger eine Zahlung.	n. a.	OB
M39_042	Förderung von Radkonzepten und dem Bau von Radwegen in Städten und für den Verkehr interessante Strecken, damit ein Anreiz entsteht, das Fahrrad zu benutzen.	n. a.	OB
M39_043	Eine Förderung für ÖPNV und weitere Alternative Transportmittel. Sei es der Ausbau von Bussonderfahrbahnen, Fahrradstraßen, P&R Parkplätze, Vorrang für ÖPNV	n. a.	OB
M39_044	Reduzierung ohne Ausgleich hat noch nie was gebracht. Wenn die öffentlichen weiter so miserabel sind, braucht man das Auto und auch einen Parkplatz dafür.	n. a.	OB
M39_045	Dazu ist es auch erforderlich, dass die Kommunen (als zuständige Polizeibehörden und Verfolgungsbehörden für die entsprechenden Ordnungswidrigkeit) es auch konsequent ahnden, wenn an nicht vorgesehenen Stellen (zum Beispiel auf Gehwegen) geparkt wird. Viele Kommunen dulden immer noch das Gehwegparken. Auch Abschleppen als unmittelbar wirksame Maßnahme gegen Störer wird quasi nie angewendet, obwohl die von der Rechtsprechung gesetzten Hürden relativ gering sind. Sinnvoll wäre, Mittelzuweisungen an die Kommunen an den Erfolg entsprechender Maßnahmen zu knüpfen.	n. a.	OB
M39_046	- Förderung, wenn in den Bausatzungen weniger Stellplätze pro Wohneinheit gefördert werden, Ersatz von Stellplätzen über Carsharing-Stellplätze, z.B. 1 Carsharing-Platz (dauerhaft) = 7 normale Stellplätze	n. a.	OB
M39_047	Investition in kostenlosen Nahverkehr als Anreiz für autofreies fahren. Bezuschussung von Elektrorollern und eBikes. Ziel muss es sein das Auto so unattraktiv wie möglich zu machen. Parkkosten erhöhen. Flächen für Fußgänger und Fahrradfahrer schaffen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M39_048	Die Reduzierung des Parkraums ist v.a. im privaten Bereich (Wohngebiete) hilfreich. Öffentliche Einrichtungen, wie z.B. Schulen sollten weiterhin Parkplätze besitzen.	n. a.	OB
M39_049	In den Konzepten sollen die Taktung, Verbindung und Routenwahl des ÖPNV-Angebots mit einbezogen werden, siehe Schweiz.	n. a.	OB
M39_050	Verbindliche Einführung einer Nahverkehrsabgabe in allen Kommunen in Ba-Wü Mindestpreis für das Parken in Innenstädten, der sich jährlich um 10% erhöht Es muss verboten sein, dass Supermärkte kostenfrei Parkplätze anbieten	n. a.	OB
M39_051	Kommunale Verkehrskonzepte mit Tempolimits für Kfz, innerstädtisch Maßnahmen für Radverkehr, Ausbau Fußgängerzonen	n. a.	OB
M39_052	Durch eine kostenfreie Park and Ride Lösung würde ich gerne viel öfter Innenstädte aufsuchen. So bestelle ich eben lieber online. Aus dem ländlichen Raum in die Innenstädte sind die öffentlichen Anbindungen zu teuer und/oder zu kompliziert.	n. a.	OB
M39_053	Autofreie Innenstädte, Ausbau des ÖPNV!	n. a.	OB
M39_054	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatriftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M39_055	Nur durch die Reduzierung des Angebots für den MIV wird eine Verkehrswende erreichbar sein. Letztlich muss es das Ziel sein, dass die Parkraumbewirtschaftung auf das gesamte Gebiet aller Kommunen im Land ausgedehnt wird. Gleichzeitig sollten Quoten definiert werden, in welchem Maße Parkierungsflächen in Ortskernen zu Radabstellanlagen, Aufenthalts- und Spielflächen sowie Grünflächen umgewandelt werden müssen	n. a.	OB
M39_056	Parkplatzreduzierung ist sehr gut, bitte nicht nur in den Innenstädten	n. a.	OB
M39_057	Wenn ich das neue Konzept der Rheintalbahn sehe, verschlechtert sich das Angebot für den ländlichen Raum um die Gemeinde Schallstadt. Warum hält dort nur noch jede Stunde ein Zug? Warum nutzen Sie nicht den Bahnhof, um mindestens einen 30 Minutentakt einzuführen. Von diesem Bahnhof könnten dann die umliegenden Gemeinden (Pfaffenweiler, Ebringen, Mengen, Ehrenkirchen) mit Bussen angefahren werden. Wir wollen doch die Verkehrswende, mit diesem Angebot verschlechtern Sie das Angebot dramatisch. Sie müssen ein gutes Angebot schaffen, um den Umstieg zu ermöglichen und nicht verknappen.	n. a.	OB
M39_058	Innerorts flächendeckend Tempo 20 für PKW. Ausnahme: Bus-Taxi-Spur	n. a.	OB
M39_059	Die Selbstverständlichkeit, dass Fahrzeuge auf Straßen abgestellt werden können, sollte infrage gestellt werden, nicht nur in Großstädten, sondern überall. Man könnte ein ähnliches Konzept wie in Japan verfolgen, wo Fahrzeuge nur angemeldet werden können, wenn ein Stellplatz vorhanden ist und Parken über Nacht nicht erlaubt ist.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M39_060	Ortsdurchfahrten müssen einen für Radfahrer markierten Fahrstreifen ausweisen. Wenn möglich sollen OpenSpace Bereiche geschaffen werden (Fußgänger vor Radfahrer- Radfahrer vor KFZ)	n. a.	OB
M39_061	Generell Tempo 30 statt 50 in Ortschaften als Normalfall anordnen Parkplätze zu Grünanlagen umgestalten. Straßen zu Radzonen/Fernradwege machen.	n. a.	OB
M39_062	Ziel sollten autofreie Innenstädte sein (Ausnahme: Anwohner, Lieferanten, Notdienste). Mittel: Parkplätze an den Stadträndern + Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel kostenfrei. Deutliche Preiserhöhung für Parken in Parkhäusern der Innenstädte. Keine öffentlichen Parkplätze mehr für benzinbetriebene Fahrzeuge. Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Innenstädten sollte kostenfrei sein. Mehr öffentliche Verkehrsmittel - bei verlässlichem Zeitplan. Kapazitätserweiterung für S21, indem bisherige Gleise auch weiterhin für regionalen Bahnverkehr benutzt werden. Mehr Züge und Busse in ländlichen Regionen - mit verlässlichem integriertem Zeitplan. Wichtig ist, dass Anschlüsse verlässlich erreicht werden können! Flugverkehr: Kerosinbesteuerung, Verbot inländischer Flüge, keine Landeerlaubnis für Billigflieger, CO2-Bepreisung bei Landegebühren; statt einer Verdopplung der Fluggastzahlen in den nächsten 10 Jahren sollte das Land BW für eine Halbierung in den nächsten 10 Jahre sorgen. Aufklärung über Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs, Aufklärung über 10-Jahre-Fenster/-Notwendigkeit für Halbierung der CO2-Emissionen.	n. a.	OB
M39_063	mehr Fahrradschnellwege + Ausbau des ÖPNV	n. a.	OB
M39_064	Idee überzeugt mich nicht, Parkplätze sind durchaus entscheidend wo ich einkaufen gehe. Einzelhandel fürchtet bestimmt Einbußen durch eingeschränkte Parkmöglichkeiten und die kämpfen ja eh schon	n. a.	OB
M39_065	Der Rückbau von Parkraum ist volkswirtschaftlich nicht vertretbar. Sofern die Bausubstanz abgängig ist, kann dies überlegt werden, nicht aber ein aktiver Rückbau mit Steuermitteln.	n. a.	OB
M39_066	von Verkehrseinschränkungen im ländlichen Raum halte ich nichts. Mit einer CO2-Steuer auf Kraftstoffe (wie auf Gas und Heizöl) lässt sich besser steuern, wie sich Verkehr (und Wärmesektor) entwickeln sollen. Nicht jeder 70-Jährige möchte mit seiner Frau auf dem E-Bike in die Stadt fahren.	n. a.	OB
M39_067	Ergänzend Innenstadt-Maut als Nahverkehrsabgabe vorsehen.	n. a.	OB
M39_068	Ich denke, Verkehr muss reduziert (nicht nur verlagert) werden. Meine Idee: wer Mitfahrer in seinem Auto mitnimmt, zahlt weniger Steuern. Wer allein fährt, zahlt mehr. Es müssen auch nicht noch mehr Produkte durch die Landschaft gefahren werden. In jedem Dorf müssen Grundnahrungsmittel und Dinge des täglichen Bedarfs zu kaufen sein - aber es ist nicht einzusehen, dass in größeren Gemeinden mehrere Supermärkte mit demselben Angebot bestehen. Oder dass es 50 Sorten Wein geben muss...	n. a.	OB
M39_069	20% CO2-Reduzierung wird durch den Einsatz von Flüssiggas statt Super-Benzin erreicht. Die Umrüstung von Benzin KFZ auf LPG amortisiert sich schon im 2. Jahr, da LPG nur die Hälfte von Super kostet. Daher sollten alle Benziner des Landes unverzüglich umgerüstet werden, zumal die Zulassung	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	für Umrüstungsbetriebe bereits erfolgte. Also 20% weniger CO2 und nur die Hälfte der Brennstoffkosten. Zudem werden bei Neuanschaffung von Flüssiggas KFZ die Arbeitsplätze in der Verbrennungsmotoren-Industrie gesichert. LPG sichert also auch die Arbeitsplätze. Elektro-KFZ haben bekanntlich eine negative Ökobilanz. beste Grüße Dr. Wolfgang Blass Blumenberg 1/1 77955 Ettenheim wwblsass@web.de 0176 76850102		
M39_070	Wichtig wäre es meiner Ansicht nach, die Innenstädte für "schadstofffreie" Nutzer aufzuwerten. Ständiger lauter und belastigender Autoverkehr schädigt auf Dauer auf vielfältige Weise die Gesundheit der Bürger. Innenstädte möglichst ganz ohne Autoverkehr wären machbar, indem der öffentliche Nahverkehr aufgewertet und preisgünstiger, wenn nicht sogar kostenlos angeboten wird. Kein Mensch muss mit dem Auto in die Stadt fahren, wo es um Einkaufen, Restaurant- und Kinobesuche, Bummeln etc. geht. Deshalb: Autos aus der Innenstadt verbannen und diese dadurch aufwerten.	n. a.	OB
M39_071	Eine Reduzierung des Parkraumes führt nicht unweigerlich zu einer Verbesserung der stadtverträglichen Mobilität. Menschen neigen zur Bequemlichkeit, so dass bei einer Reduzierung des Parkraumes vielmehr die Gefahr besteht, dass durch die Parkplatzsuche es zu mehr Verkehr und Emissionen kommen wird. Sinnvoll wäre eine bessere Vernetzung von Individualverkehr mit dem ÖPNV und SPNV. Dies kann mit zusätzlichen P+R-Anlagen gelingen.	n. a.	OB
M39_072	Maßnahmen zur Schikanierung der Autofahrer stellen den "falschesten" Weg dar, der zur Lösung des Verkehrsproblems gegangen werden kann. Schon heute verursacht die Parkplatzsuche einen nicht unerheblichen Anteil des städtischen Verkehrs. Weniger Parkplätze verlängern die Suche und führen so zu noch mehr Verkehr. Entscheidend ist es "Platz" für Alternativen zu schaffen, D.h. Fahrradwege ÖPNV usw. Wo diese Alternativen fehlen, und sie fehlen zu oft in BW, führen Schikanen nur zu einem noch größeren Verkehrskollaps, mit all seinen Folgen, was gut an den neuerdings so modernen und zugestauten "30er"-Zonen in Ortsdurchfahrten beobachtet werden kann.	n. a.	OB
M39_073	Es gibt keinerlei wissenschaftliche Studien darüber, dass die Reduzierung des Parkraums, Menschen zur Veränderung ihrer Mobilität bewegt. Deshalb sind solche Maßnahmen abzulehnen. Die Bürger können als freie Menschen selbst darüber entscheiden, wie sie selbstironisch fortbewegen wollen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M39_074	Reduzierung von Parkraum sollte aber nicht zu Lasten der Anwohner gehen. Allgemein aber sind Verbote der einzige Weg, um zu einem Umstieg zu animieren.	n. a.	OB
Allgemeine Hinweise			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M39_075	Generell, alle Maßnahmen betreffend: es müssen konkrete Zahlen für Ziele und zugehörige Fristen für die Umsetzung genannt werden. Andernfalls ist	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	die mögliche Wirksamkeit nicht ersichtlich und eine erfolgreiche Umsetzung nicht prüfbar.		
M39_076	viel Parkraum an Bahnhöfen und außerhalb des Stadtkerns, um anzuregen dort sein Auto stehen zu lassen und von dort aus mit ÖPNV in die Stadt zu fahren	n. a.	OB
M39_077	Die dann nur noch wenigen vorhandenen Parkplätze sollten sehr teuer werden und eine Höchstparkdauer von 1h haben. In bestimmte Bereiche sollten nur noch Carsharing-Fahrzeuge fahren und parken dürfen.	n. a.	OB
M39_078	Alles nur für Städte relevant. Ländliche Räume werden vergessen	n. a.	OB
M39_079	Ich beobachte in meinem persönlichen Umfeld, dass viele Personen unnötigerweise das Auto benutzen, um in die Stadt zu fahren. Unnötigerweise deshalb, weil es gute Alternativen, wie den ÖPNV oder das Fahrrad gibt. Deshalb halte ich alle Maßnahmen für gerechtfertigt, die den Autoverkehr in der Stadt reduzieren.	n. a.	OB
M39_080	Mit einer Negativ-Regelung (z.B.: Verbot / Einschränkung) muss vorher/gleichzeitig immer eine Alternative geschaffen werden. So wird Reaktanz verringert. Hier zum Beispiel kostenloser Shuttle-Service (für weniger mobile) vom Parkhaus in die Innenstadt oder Bike-Sharing-Station am Parkhaus.	n. a.	OB
M39_081	Keine weitere Bevormundung und Einschränkung der persönlichen Mobilität	n. a.	OB
M39_082	Kommunale Verkehrskonzepte müssen mit den Nachbarkommunen koordiniert werden (auch über Landkreisgrenzen) hinweg.	n. a.	OB
M39_083	Das IEKK muss eine Verbindlichkeit bekommen; das bisherige IEKK ist bisher nicht ernst genommen worden, in allen Bereichen konnten die Zielvorgaben des IEKK überschritten werden ohne dass es irgendwelche Konsequenzen hatte; das gilt u.a. auch für die Landesregierung, wo das Ziel 25% THG weit verfehlt wurde. Bisher ist es eine beliebige, theoretische Veranstaltung, bei der viele Institute und Behörden beschäftigt werden, ohne dass es wirklich sichtbare Verbesserungen gibt. Die Handlungslücke zwischen Klimazielen und den erreichten Verbesserungen hat sich kaum verringert, im Verkehrsbereich sogar eher verschlechtert, wie eine neue Studie aus dem Verkehrsministerium zeigt. Das Problem einfach ins Jahr 2030 bzw. 2050 zu verlagern bei einer business as usual Politik geht nicht mehr.	n. a.	OB

M40	Planung und Konzeption
<p>Das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor ist für Kommunen und Kreise eine komplexe Aufgabe, die eine langfristig orientierte Konzeption voraussetzt, mit der die verkehrliche Infrastrukturentwicklung gesteuert wird. Ansatzpunkt hierfür könnte eine Weiterentwicklung und gesetzliche Normierung der in manchen Kommunen bereits vorhandenen Verkehrsentwicklungsplanung sein. Hierbei möchte das Land die Kommunen unterstützen.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Integrierte Klimaverkehrsplanung <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.1. S. 51 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 43				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	43
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	3	Finde ich gut; Sinnvolle Erweiterung von M39; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung</i> (n=17)	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M40_001	Richtig. Jede Kommune sollte eine Klimastrategie mit konkreten Maßnahmen zur Hand haben, nicht nur bezogen auf den Verkehr.	n. a.	OB
M40_002	Die Maßnahme sollte weiter präzisiert werden: Kommunale Verkehrskonzepte, die Parkraum reduzieren und ... - Grünflächen zulassen - Fuß- und Fahrradverkehr vor Autoverkehr bevorzugen - ÖPNV stärken	n. a.	OB
M40_003	Am besten sollte ein Gesamtkonzept, also kommunenübergreifend, erstellt werden. Noch besser wäre ein länderübergreifendes Konzept.	n. a.	OB
M40_004	Der Ansatz ist sinnvoll. Allerdings bedarf es dann einer verbindlichen Vorgabe der Ziele, ggf. geknüpft an Mittelzuweisungen. Verkehrsentwicklungsplanung scheint in vielen Kommunen ein Wunschkonzert zu sein, bei dem wohlfeile Worte aneinandergereiht werden und allen Verkehrsarten versprochen wird, ihre Belange zu berücksichtigen. Nutzungskonflikte werden so nicht ausgeräumt, Klimaschutzziele nicht erreicht.	n. a.	OB
M40_005	- der Fußverkehr muss dabei immer Vorrang haben. Wichtig ist, die Rangfolge der Priorisierung gesetzlich vorzugeben, dass also zuerst die Belange der Fußgänger, dann der Radfahrer, dann der E-Kleinstfahrzeuge, dann des ÖPNVs und zuletzt die des bislang an erster Stelle stehenden MIV berücksichtigt werden.	n. a.	OB
M40_006	Verschärft jetzt drängen auf eine Dieselnachrüstpflicht für Dieselfahrzeuge durch die Hersteller. Entwicklung von alternativen Antrieben mit Biokraftstoffen fördern und fordern	n. a.	OB
M40_007	Sehr gut! Diese Leitplanung sollte mit Zielvorgaben verbunden werden. Teil der Planung sollte auch die regelmäßige Evaluation der Zielerreichung sein.	n. a.	OB
M40_008	Volle Unterstützung. Bitte Ziele für Radverkehr und ÖPNV einfordern, z.B. Verkehrskonzepte f. Fahrrad aus Holland als Vorbild nehmen.	n. a.	OB
M40_009	sehr schön, Maßnahmen müssen vorgeschlagen werden, umgesetzte Konzepte (z.B. in Barcelona) aufgezeigt werden = Verständnis und Akzeptanz, dann Überzeugung schaffen (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M40_010	Zu wenig Personal in der Verwaltung für solche Aufgaben - die Unterstützung sollte daher auch finanzielle Mittel zur Personal-Aufstockung beinhalten.	n. a.	OB
M40_011	Nicht nur Planung, sondern auch Unterstützung bei der Umsetzung	n. a.	OB
M40_012	Alles andere als eine nicht integrierte Klimaverkehrsplanung wäre nicht sinnvoll.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M40_013	was ist der Unterschied zu Verkehrsplanung nicht zu viele Konzepte, sondern mehr Maßnahmen (Umsetzung)	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M40_014	Anstatt Konzepte zu erstellen muss der ÖV ausgebaut werden und ggf. auch Trassen, Stromleitungen, Depots gegen den Willen der Anlieger durchgesetzt werden.	n. a.	OB
M40_015	schon der Begriff "integrierte Verkehrsplanung" hat den Beigeschmack eines Monsters. in Bretten ist in 20 Jahren integrierter Planung noch nichts herausgekommen.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M40_016	Nachdem ich selbst von Dachtel nach Böblingen seit 2 Wochen mit dem Fahrrad fahre, stelle ich fest, dass die Verkehrsführung für Fahrradfahrer eine Katastrophe ist. Man muss ständig viel befahrene Straßen queren, z.T. fehlen Radwege insb. innerorts und die Breite von vielen Radwegen (die auch von Fußgängern benutzt werden sollen) reicht kaum aus, dass 2 Radfahrer im Gegenverkehr einander begegnen können. Wenn Fahrradfahren attraktiv werden soll, sollte ein Radwegkonzept aufgelegt werden. Bei Straßensanierungen und Neubau sollte auch die Pflicht bestehen ein ordentliches Radwegenetz mit zu bauen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M40_017	Die Infrastruktur für Fußgänger, Rad, Bus und Bahn muss weiter ausgebaut und die Elektromobilität mehr gefördert werden.	n. a.	OB
M40_018	Massive Förderung des Fußverkehrs, Radverkehrs und ÖPNVs. Generelles Tempo 30 für Autos.	n. a.	OB
M40_019	Ideal wäre es, dass umgesetzte System von Holland zu übernehmen: Dort gibt es seit ein paar Jahren EINE Karte, mit denen man in allen ÖPNV-Verbundnetzen fahren kann und automatisch bezahlt.	n. a.	OB
M40_020	Der PKW Verkehr in den Städten sollte dringend eingeschränkt werden und „unbequemer“ werden- dafür besseren und sogar kostenloser öffentliche Verkehrsmittel! Zum Beispiel- in allen Städten 30 km/ h keine SUV- bzw. teurere Parkplatz Gebühren	n. a.	OB
M40_021	Damit die Kommunen überhaupt die nötigen Informationen über den Verkehr und ihre Infrastruktur haben, sollte der Sektor verstärkt digitalisiert und in eine Verkehrsmanagement Infrastruktur integriert werden. Mittelfristig sollten alle Kommunen einen Smart City Ansatz für den Verkehrssektor (und weitere) verfolgen. Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum (insbesondere Fahrzeuge) liefern dazu relevante Verkehrsinformationen an die lokalen Infrastrukturen (unter Beachtung des Datenschutzes) um ein möglichst vollständiges digitales Verkehrsdatenmodell zu erhalten. Die öffentliche Hand muss zum Zwecke des Gemeinwohls endlich die Datenhoheit über den öffentlichen Raum (inklusive Verkehr) zurückerhalten. Alles Weitere für die Planung und Konzeption lässt sich daraus ableiten.	n. a.	OB
M40_022	Autofreie Innenstädte, Ausbau des ÖPNV!	n. a.	OB
M40_023	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	www.klimatrittschule.de, basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"		
M40_024	Ziel der Verkehrsplanung muss ja letztlich die Änderung des Modal Split hin zum Umweltverbund sein. Zielwerte für eine Änderung des Modal Split können von Seiten des Landes vorgegeben oder zumindest Fördervoraussetzung werden.	n. a.	OB
M40_025	Intelligente Verkehrsplanung. Weg mit den Perlenschnur Busverbindungen übers Land. Hin zu kürzen, schlanken Transfers zu den nächst3n Bahnhöfen.	n. a.	OB
M40_026	Das Land setzt ein Förderprogramm auf. Es unterstützt die Einrichtung eines "Managers für klimaneutrale Mobilität" in allen Kommunen mit einem Förderprogramm. Die Einrichtung einer entsprechenden langfristig festen Stelle in der Kommune wird durch das Landesförderprogramm für die ersten beiden Jahre mit 75% bezuschusst.	n. a.	OB
M40_027	Eng getakteter ÖPNV zu den (S) Bahnhöfen, PR/PM Parkplätze, Mitfahrerspurten, Mitfahrerparkplätze einrichten	n. a.	OB
M40_028	Ausrufung Klimanotstand in Kommunen und im gesamten Bundesland, so dass - sämtliche Entscheidungen auf ihre Klimaschädlichkeit/-neutralität geprüft werden müssen- - Bürger über Dringlichkeit von Maßnahmen aufgeklärt werden - Bürgern über die Möglichkeit der Einflussnahme auf das Klima durch individuelles Konsum- und Verkehrsverhalten aufgeklärt werden.	n. a.	OB
M40_029	Land als Arbeitgeber: "Flurbereinigung" der Arbeitskräfte: Personaleinsatz neu überdenken; Wohnortnaher Einsatz der Beamten (Vermeiden von Pendeln der Beamten/Angestellten durch das Land)	n. a.	OB
M40_030	Neubau und Ausbau von Straßen auch auf kommunaler Ebene ist nur noch mit vorheriger Zustimmung des Umweltministeriums genehmigungsfähig. Der Rückbau von Straßen mit dem Ziel einer Verminderung von PKW- und LKW-Verkehr wird pro Tonne vermiedene CO2e-Emission pro Jahr mit 150 € vom Land bezuschusst.	n. a.	OB
M40_031	Besser auf einander abgestimmte Ampelschaltungen, grüne Welle, mehr Kreisverkehrsanlagen sorgen für einen besseren Verkehrsfluss und weniger Abgasbelastungen	n. a.	OB
M40_032	Wie gesagt: nicht Planung (im Sinn von anderen Wegen), sondern Reduzierung des Verkehrs.	n. a.	OB
M40_033	Ich fahre täglich auf der A8 von Kirchheim nach Leinfelden und stehe oft im Stau. Ich schlage die Einrichtung eines Busverkehrs vor, der die Park&Meet Plätze an der A8 abfährt und Pendler einsammelt. Mit Schrecken denke ich auch an die ca. 10.000 Büroplätze, die in Vaihingen und Leinfelden entstehen. Die Verkehrsinfrastruktur ist darauf nicht vorbereitet.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M40_034	Damit die Kommunen Planungssicherheit erhalten und die Verkehrswende wagen, sind sowohl zur Motivation als auch zur Normierung gesetzliche Bestimmungen unabdingbar.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M40_035	Dieser Ansatz ist sehr stark auf den städtischen Bezug konzentriert. Wie soll das im ländlichen Raum gelingen? Eine integrierte Klimaverkehrsplanung ist sinnvoll, wenn sie keine zusätzliche Bürokratie erfordert. Oft ist das Problem des innerstädtischen Verkehrs, dass man nicht bereit ist, mit einfachen Mitteln gute Lösungen zu erreichen. Menschen sind bereit für Änderungen, oft nur nicht, wenn es sie selbst betrifft. Am Beispiel der Stadt Bad Mergentheim kann man sehen, wie seit Jahren der Verkehr bewusst durch die Innenstadt/ Fußgängerzone geleitet wird, weil der politische Wille nicht vorhanden ist, dies mit einfachen Maßnahmen zu ändern.	n. a.	OB
---------	--	-------	----

M41	Bauliche Verbesserung der Fußverkehr-Infrastruktur		
	<p>Der Fußverkehr soll als wichtiger Verkehrsträger und als Grundform der Mobilität aufgewertet werden, sowie eine flächendeckende Entwicklung und die Umsetzung von speziell auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs zugeschnittenen Konzepten gefördert werden. Außerdem soll ein Ausbau von Fußverkehrsnetzen in den Kommunen folgen. Damit soll die Erhöhung des Fußverkehrs am kommunalen Verkehrsaufkommen erzielt werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung Infrastruktur Fußwege <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.1. S. 51 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 62				
	Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	62
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	4	Sehr gut; Ok.; wichtig!; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	1	Bleiben lassen!!!		
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/

B Kommentarinhalt			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M41_001	dazu gehören auch Unterführungen und keine ewigen Wartezeiten an Fußgängerampeln an Kreuzungen... "Grüne Welle" für 2 Überquerungen nacheinander, auch "ums Eck"	n. a.	OB
M41_002	Zusätzlich zum Ausbau der Fußweginfrastruktur wäre es wichtig, dass bestehende Fußwege nutzbar sind - gegen Parken auf dem Bürgersteigen vorgehen, Autofahren auf Bürgersteigen bestrafen, etc. Mein Ziel wäre es, klarzumachen, dass der Mensch in der Stadt (zumindest auf dem Bürgersteig) klaren Vorrang hat. "Stadt für den Mensch"	n. a.	OB
M41_003	Der Fußverkehr muss immer zusammengedacht werden mit dem Fahrradverkehr, da die Ziele (z.B. Geschäfte) oft dieselben sind. Deshalb schlage ich vor, dass neben jeder Fußgängerzone direkt eine Fahrradstraße gesetzt werden. Zur Sicherheit der Fußgänger und Fahrradfahrer.	n. a.	OB
M41_004	Breite Gehwege, die nicht mit dem Radverkehr geteilt werden. Keine parkenden Autos auf Gehwegen: Ziel muss sicheres Gehen auf Gehwegen auch mit Kindern sein -- also muss Platz für Kinderwagen und mehrere Personen nebeneinander sein	n. a.	OB
M41_005	Auch in 30er-Zonen muss es möglich sein, sichere Übergänge einzurichten vor allem für Kinder und behinderte Personen	n. a.	OB
M41_006	Fußgänger und Fahrrad sollen den meisten Raum auf der Straße bekommen.	n. a.	OB
M41_007	Die besonderen Bedürfnisse Mobilitätseingeschränkter Menschen oder bspw. Menschen mit Kinderwagen sollen besondere Berücksichtigung finden.	n. a.	OB
M41_008	Insbesondere verstärkte Ahndung von Gewegparkern, sowie häufigere Grünphasen für Fußgänger, um Fußwege attraktiver zu gestalten.	n. a.	OB
M41_009	In dem Zusammenhang können gleich Menschen mit Beeinträchtigungen berücksichtigt werden, d.h. neue Gehwege ohne starkes Gefälle und mit glatteren Oberflächen, um Rollstuhlfahrenden und anderen eingeschränkten Menschen einfachere Fortbewegung zu ermöglichen.	n. a.	OB
M41_010	Förderung der Barrierefreiheit auf Fußwegen und an Treppen im öffentlichen Raum	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M41_011	Anreize schaffen, damit es sich lohnt zu Fuß unterwegs zu sein. Etwa durch Geschwindigkeitsbegrenzungen etc.	n. a.	OB
M41_012	Bereits bestehende Spielstraßen-Areale innerhalb einer Gemeinde könnten besser miteinander vernetzt werden. Auch sollten in Spielstraßen zumindest in Schulumnähe öfter Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt und Verkehrssünder mit höherem Bußgeld belegt werden. Die Bußgelder für Verkehrsdelikte sollten generell erhöht werden, es muss schmerzen !!!	n. a.	OB
M41_013	Na, das wäre mal eine schöne Sache. Aber wenn ich das Wort Fußverkehrsnetze höre, frage ich mich, was das denn sein soll. Fußgänger gehören schlicht überall hin. Leider wurden sie von den Autoverkehrsnetzen in kleine, abgetrennte Räume verbannt, aus denen es nur dann ein entkommen gibt, wenn man eben diese Autorverkehrsnetze überquert. Ich erwarte nichts anderes, dass endlich wie in vielen anderen Ländern üblich z.B. in jeder 30-Zone an jeder Kreuzung Zebrastreifen zu finden sind. Und Fußgängerampeln mit Drückern, welche nicht innerhalb von 30s für grün sorgen gehören schlicht verboten.	n. a.	OB
M41_014	Es sollte in den Städten dafür gesorgt werden, dass sich Fußgänger sicher bewegen können und sich wohlfühlen. Der Fahrradverkehr sollte vom Fußgängerverkehr getrennt werden. Durch das Pflanzen von Bäumen sollte für ein angenehmes Stadtklima gesorgt werden, so dass Fußwege angenehm zu bewältigen sind.	n. a.	OB
M41_015	Sehr gut und damit höchst begrüßenswert! Allerdings muss die bauliche Gestaltung einer genauen Prüfung unterzogen werden, damit Fußwege entstehen, die von ALLEN Bevölkerungsgruppen ohne Einschränkungen genutzt werden können (Rollator, Rollstuhl, Krücken, Gehbeschwerden usw.).	n. a.	OB
M41_016	der Fußverkehr muss dabei immer Vorrang haben. Wichtig ist, die Rangfolge der Priorisierung gesetzlich vorzugeben, dass also zuerst die Belange der Fußgänger, dann der Radfahrer, dann der E-Kleinstfahrzeuge, dann des ÖPNVs und zuletzt die des bislang an erster Stelle stehenden MIV berücksichtigt werden.	n. a.	OB
M41_017	Im Vergleich zur Radverkehrswegeinfrastruktur ist die Infrastruktur der Fußwege bereits ausreichend ausgebaut. Auf die Barrierefreiheit ist jedoch mehr zu achten.	n. a.	OB
M41_018	Direkte Fußwege fordern, nicht Design-Routen. Direkt quer und diagonal durch Grünanlagen, Brücken über oder unter Eisenbahnen, um Umwege zu vermeiden.	n. a.	OB
M41_019	Mindestbreite für Fußwege! Wo die nicht erreicht ist, müssen Fahrspuren des MIV weggenommen werden	n. a.	OB
M41_020	der Fußverkehr sollte grundsätzlich überall bevorrechtigt werden, d.h. der Autoverkehr muss warten, wenn ein Fußgänger die Straße überqueren will. Bei der Neuanlage von Fußwegen muss der 30 Grad Abbiegewinkel berücksichtigt werden. Zu Fuß Gehende gehen nicht im rechten Winkel!	n. a.	OB
M41_021	Treppenfrie Fußwege an Verkehrsknoten: Wechsel von Bus und Bahn	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M41_022	Sichere markierte Schulwege gesetzlich vorschreiben (auf den Hauptwegeachsen)	n. a.	OB
M41_023	Fußwege müssen eben und bequem sein. Fußgänger sollten nicht dem Autoverkehr über Brücken oder Unterführungen ausweichen müssen (s. abschreckendes Beispiel Stuttgart - zwischen Oper und Staatsgalerie). An Bahnhöfen sollten Fußgänger ebenerdig von Gleis zu Gleis gehen können (ideal an einem Kopfbahnhof). Sie sollten nicht zum Gleise wechseln treppauf, treppab gehen müssen (s. Durchgangsbahnhof).	n. a.	OB
M41_024	Die Ankündigung einer Förderung blockiert kurzfristige Aktionen, also nicht zu lange nur ankündigen und zerreden	n. a.	OB
M41_025	Bei einer Umnutzung der bisherigen Hauptverkehrsstraßen durch die Innenstädte in begrünte und bepflanzte (Bäume!!!) Fußwege sowie Radwege für Fahrräder, Inliner, Roller etc. würde genügend freier Raum entstehen, um Innenstädte wieder lebens- und liebenswert zu machen. Hier genügt kein Kleinklein, sondern man muss eine umfassende und menschenfreundliche Planung anstreben. Vor allem in Stuttgart gilt die Devise: Von der Autostadt zur Bürger- und Fußgängerstadt!	n. a.	OB
M41_026	Eine Förderung sollte unter der Maßgabe erfolgen, dass diese Fußwege barrierefrei sind und für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen/ Rollstuhlnutzer/-innen uneingeschränkt genutzt werden kann. Daher sind bei den Planungen die Organisationen der Behindertenselbsthilfe aktiv einzubinden.	n. a.	OB
M41_027	Der Fußverkehr muss sicherer und angenehmer werden. Stichwort: Ampelschaltungen, insbesondere bei kaltem oder nassem Wetter, man muss in einem Gang über eine Straße kommen können. Die Wege sollten geschützt sein, z.B. Bäume. Es sollte Aufenthaltsorte geben, z.B. Bänke. Weniger umständliche Brücken, Treppen oder unangenehme Tunnel. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M41_028	Fußwege fördern ja, aber ich glaube, dass der Fokus auf Fahrradwegen liegen sollte, da diese eine echte und vor allem attraktive Alternative für Autos darstellt.	n. a.	OB
M41_029	Auffallend ist, dass die Sektoren ÖPNV, Radverkehr, Güterverkehr und motorisierter Individualverkehr in gesonderten Handlungsfeldern vertieft werden, nicht aber der Fußverkehr. Wir regen deshalb an, im IEKK das zusätzliche Handlungsfeld Fußverkehr zu ergänzen.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M41_030	Es gibt doch schon Gehwege.	n. a.	OB
M41_031	Fußwege sind meiner Meinung nach bereits bestens ausgebaut in unseren Kommunen	n. a.	OB
M41_032	In den geschlossenen Ortschaften gibt es ausreichend Fußwege. Vielleicht ließen sich zwischen zwei Ortschaften - evtl. integriert in Radwege - Fußwege ausbauen. Fußgänger und Autofahrer müssen mehr Rücksicht	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	aufeinander nehmen - ebenso natürlich Autofahrer und Radfahrer bzw. Radfahrer und Fußgänger.		
M41_033	Die Fußverkehr Infrastruktur ist i.d.R. gut. Durch Maßnahmen in diesem Bereich wird sich Verkehrsverhalten nicht maßgeblich ändern.	n. a.	OB
M41_034	Es gibt nur extrem wenige Stellen in BW, die bessere Fußwege erfordern würden. Die Kommunen können diese Probleme eigenständig lösen. Der einzige mir bekannte fehlende Fußweg wird (trotz Protesten) nicht gebaut, da er durch ein Naturschutzgebiet führen würde. Eine Landesförderung würde an dieser Stelle vermutlich nur "Vergoldung" durch Bürgermeister auf der Jagd nach Fördergeldern fördern.	n. a.	OB
M41_035	Zu Fuß werden immer nur kurze Stecken zurückgelegt. Maßnahmen in diesem Bereich haben keine nachweisbare Auswirkung auf die Gesamtmobilität. Jedwedes Steuergeld in diesem Bereich ist im Sinne der erstrebten Ziele sinnlos. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M41_036	Hat keine hohe Bedeutung. Fußwege sind in den Kommunen gut ausgebaut. Das Geld sollte man für den Ausbau für Fahrradwege nutzen.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
Kennung	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M41_037	Auch der Ausbau der Radinfrastruktur muss forciert werden.	n. a.	OB
M41_038	Eine finanzielle Förderung für die Anschaffung von Fahrrädern wäre begrüßenswert.	n. a.	OB
M41_039	Welche messbaren Ziele sollen mit der Förderung erreicht werden? Welcher Etat soll dafür vorgesehen werden? Bis wann sollen Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt werden?	n. a.	OB
M41_040	OK. Zählen Bewegungshilfen wie Rollator und Rollstuhl auch zum Fußverkehr? Was ist mit (e)Rollern? Brauchen wir nicht getrennte Wege für unterschiedliche Geschwindigkeiten? Fußwege, Radwege, Kraftfahrzeugstraßen, Schienenfahrzeuge	n. a.	OB
M41_041	Dies sollte in Verbindung mit dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zusammenhängen.	n. a.	OB
M41_042	Fußwege / Bürgersteige an Straßenrändern stehen vielerorts bereits zur Verfügung. Leider sind diese häufig verbotenerweise durch parkende PKW verengt. Das Verbot des Parkens auf Gehwegen soll landesweit durch engere und konsequente Kontrolle durchgesetzt werden. Dies schafft für PKW-Fahrer Anreize zum Umstieg auf klimafreundliche Mobilität und erhöht die Bereitschaft, zu Fuß zu gehen, indem dies angenehmer wird.	n. a.	OB
M41_043	Angebot von Schülerbegleitlotsen (Dorf) für den Schulweg in den ersten Wochen der Grundschulen, damit die Kinder zu Fuß in die Schule gehen können. Fahrradausflüge in die Nachbardörfer, auch hier, um ein Gefühl für Entfernungen zu bekommen. Kann auch schon im Kindergarten geübt werden. Die Kinder sollen ihr Dorf zu Fuß erkunden. Die Eltern dazu ermutigen, ihren Kindern mehr zuzutrauen.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M41_044	Zuallererst ist es dazu erforderlich, dass die Kommunen (als zuständige Polizeibehörden und Verfolgungsbehörden für die entsprechenden Ordnungswidrigkeit) es auch konsequent ahnden, wenn auf Gehwegen geparkt wird. Viele Kommunen dulden immer noch das Gehwegparken. Auch Abschleppen als unmittelbar wirksame Maßnahme gegen Störer wird quasi nie angewendet, obwohl die von der Rechtsprechung gesetzten Hürden relativ gering sind. Darüber hinaus sollten die Regelmaße für Fußwege gemäß EFA eingehalten werden, also im Normalfall 2,50 m (siehe auch https://www.fuss-ev.de/gehwege-planen-und-bauen/breite-2-50-meter.html). Verglichen mit dem Ist-Zustand erscheint das geradezu utopisch. Es müssen daher geeignete Wege gefunden werden, um zu verhindern, dass die Kommunen hier Ausreden finden, um diese Mindestanforderungen nicht umsetzen zu müssen. Beispielsweise erlauben viele Kommunen Parken auf Gehwegen, obwohl schon ohne Parken der Gehweg keine 2,50 m breit ist.	n. a.	OB
M41_045	Autofreie Innenstädte, Ausbau des ÖPNV! Dabei auf Barrierefreiheit achten.	n. a.	OB
M41_046	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M41_047	In diesem Zusammenhang aber auch die Ansiedlung von dezentralen Einrichtungen für die Grundversorgung fördern (Lebensmittel, Ärzte, Apotheke, etc.). "Kurze Wege" fördern.	n. a.	OB
M41_048	Fußverkehr barrierefrei zusammen mit Radverkehr, Lastenrädern (und sicher auch E-Scootern :-). Aber dazu muss auch ÖPNV frequent und dicht vorhanden sein, eher wie in Günzburg als kleine Rufbusse dann auch im ländlichen Raum (vorwiegend in BW) Preise und Tarife werden durch höhere Auslassung sicher besser, aber erst durch Einsparung von Kosten wie Zweitwagen kann man "Mehrkosten" verargumentieren Mehr Lieferdienste, Bündelung von Lieferungen, kundenorientiert zu Zeiten wenn der Kunde die Ware annehmen kann (bevor die bei Regen vor der Haustür landet) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M41_049	Gehwege konsequent Freihalten von parkenden Fahrzeugen, Radwege bauen.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
Kennung	Kommentar	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M41_050	Priorisierung des Autos abschaffen! gleiche Rechte für alle Verkehrsteilnehmer	n. a.	OB
M41_051	Leider ist in Karlsruhe im letzten Jahr das Gegenteil passiert: zur Legalisierung des Gehwegparkens wurden Gehwege aufgegeben und dort Parkplätze eingezeichnet. So etwas muss wirksam verhindert werden.	n. a.	OB

M42	Bauliche Gestaltung des Straßenraums, verkehrsrechtliche Anordnungen
<p>Um Platz und Sicherheit für Rad- und Fußverkehr zu verbessern, sollen Investitionen in Radwegenetze, Radschnellwege, innerstädtische Radinfrastruktur usw. (Detaildarstellung siehe im Handlungsfeld 5.4. „Radverkehr“) getätigt werden. Außerdem sollen stationäre Car-/Ride Sharing-Stellplätze gebaut werden (Detaildarstellung siehe im Handlungsfeld 5.5. „Motorisierter Individualverkehr“)</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Flächenumverteilung • Parkraummanagement • Car-/Ride Sharing <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.1. S. 51 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 70				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändeebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	70
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	8	Sehr gut; Sehr gute Idee.; Schön wär's.; Sehr begrüßenswert!; Unterstützung; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>		<i>Verbändeebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/		/	/
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/		/	/
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/		/	/
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/		/	/

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M42_001	Dieser Punkt ist meiner Meinung nach sehr wichtig! In allen Städten BaWü's muss das Radwegenetz verstärkt ausgebaut werden. Zu beachten ist dabei insbesondere die Sicherheit der Fahrrad-Fahrenden. Dies bedeutet, dass dicke Trennlinien zwischen Fahrradbahn und Straße verlaufen müssen. Es sollte vermieden werden, dass Fahrradfahrer zwischen einer Straße und parkenden Autos fahren. Diese Situation erlebe ich tagtäglich und hoffe jedes Mal, dass mich niemand verletzt.	n. a.	OB
M42_002	50% der Straßen in Fahrradfahrstraßen/verkehrsberuhigte Straßen umwandeln (auch für e-Roller etc.)	n. a.	OB
M42_003	Radschnellwege müssen verkehrsplanerisch Priorität erhalten auch zu Ungunsten von MIV, d. h. erhöhte Trasse, direkte Strecken mit kürzester Distanz und geringstem Niveauunterschied, Ampelschaltung bei ca. 20 km/h	n. a.	OB
M42_004	Die Flächen für den fließenden MIV (Straßen) im Innenstadtbereich von Großstädten sollen in den nächsten 10 Jahren, ab 2021, um 30 % reduziert werden und dem Rad- und Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden.	n. a.	OB
M42_005	Innenstadtspernung für Autos. Dramatisch erhöhte Parkgebühren. Nur noch Parken in Parkhäusern - nicht mehr an den Straßen. Rückgewinnung des öffentlichen Raumes für Menschen statt Autos	n. a.	OB
M42_006	Carsharing mit kleinen Elektrofahrzeugen der Klasse L soll näher untersucht und gegebenenfalls gefördert werden.	n. a.	OB
M42_007	Parkplätze aus den Städten auslagern, Straßen verkleinern, freiwerdende Fläche begrünen, Spielplätze bauen, Gartenprojekte fördern, Bar und Restaurantfläche	n. a.	OB
M42_008	Ich halte den Begriff Ridesharing in diesem Kontext für Missverständlich. Bei Stellplätzen würde ich von Car Sharing/Pooling sprechen, da RideHailing-Dienste den Begriff "RideSharing" vereinnahmt haben.	n. a.	OB
M42_009	Beim Fahrradverkehr wird städteplanerisch selten mitgedacht, dass eine erhöhte Nutzung durch Radfahrer*innen mit Transporteinheit ("Lastenfahrrad") bereits besteht und dass sich diese weiter erhöhen wird. Eine normative Erfassung in der DIN ist nach meiner Kenntnis noch nicht erfolgt.	n. a.	OB
M42_010	Alles Sinnvoll. Ergänzend zu Schnellwegen ist die Ausweitung des bestehenden Radnetzes und dort vor allen die Beseitigung von Gefahrenstellen ein wichtiger Faktor, um die Bürgerinnen und Bürger zu motivieren mehr Wege mit dem Rad zurück zu legen. Radschnellwege direkt entlang der Autostraßen (vgl. Stuttgart "alte B14) zwischen Bad-Cannstatt und Fellbach) werden von Radfahrern zurecht ungern genutzt und führen bei den im Stau stehenden Autofahrern zu Frust und Ärger auf die Radfahrer. Besser etwas Abstand/Grünstreifen zwischen Autostraße und Radweg	n. a.	OB
M42_011	Fahrradinfrastruktur massiv ausbauen & verbessern und im Winter müssen zuerst die Radwege geräumt werden	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M42_012	In vielen Kommunen sind viele Straßen dafür zu eng. Zur Flächenumverteilung müssten die Hausbauvorschriften vielleicht angepasst werden, damit mehr Wegeraum übrigbleibt, zumindest bei Haus-um- oder -neu-bauten. Ja, insbesondere Ridepooling/sharing Angebote sollten verstärkt ermöglicht werden, damit die vorhandenen Fahrzeugkapazitäten viel stärker ausgenutzt werden. Außerhalb der Kernstadtzonen sollten on demand-Haltestellen in Sichtweite voneinander eingerichtet werden, damit ad-hoc Ridepooling möglich wird, ohne den übrigen Verkehrsfluss zu bremsen (und erhöhten Energieverbrauch - Emissionen bewirkt). Ebenso soll ein viel besserer Übergang zwischen Bahn-/Bus- und Ridepooling/sharing an den Haltestellen eingerichtet werden. (Z.B. auch ÖPNV Anbindung an Autobahn-Raststätten/Abfahrten)	n. a.	OB
M42_013	Weiterhin denkbar wäre eine Taktung von Ampelphasen zugunsten von Fahrrädern, um den Umstieg von konventionellen Verkehrsmitteln attraktiver zu gestalten.	n. a.	OB
M42_014	Für den Bau der Radwege sollen die Flächen des Autoverkehrs genutzt werden und nicht die des Fußgängers, wie es derzeit oft Praxis ist.	n. a.	OB
M42_015	Ausgewählte Autostraßen sollten zu Radschnellwegen mit grüner Welle umgebaut werden, die sternförmig in die die Innenstadt führen, dies würde keine großen baulichen Veränderungen benötigen. Dies würde den Radverkehr deutlich attraktiver machen.	n. a.	OB
M42_016	Raum für Fahrradfahrer (E-Roller, etc.) auch in Fußgängerzonen mehr Fahrradparkplätze mehr Möglichkeiten preisgünstig und unkompliziert Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitzunehmen	n. a.	OB
M42_017	Abgrenzung von Fahrbahnen der Autos zu denen der Fahrräder und Fußgänger	n. a.	OB
M42_018	Radweg ausbauen, Autostraßen zurückbauen, Radfahren muss sicher und schnell sein	n. a.	OB
M42_019	Radverkehr vom Autoverkehr entflechten	n. a.	OB
M42_020	Rad- und Fußwege sollten, wenn irgend möglich immer getrennt werden. Radwege müssen gleiche Priorität haben wie Verkehrsstraßen, z.B. Räumung im Winter, gute Instandhaltung usw.	n. a.	OB
M42_021	Wichtig ist, dass diese Sharing Plätze flächendeckend und nicht nur in den großen Kreisstädten installiert werden. Ebenso braucht es kostengünstige Radgaragen an den Bahnhöfen bzw. auch hier in kleineren Kommunen die Möglichkeit Räder zu leihen.	n. a.	OB
M42_022	Radschnellwege sind definitiv sinnvoll. Der Regelfall (seit nunmehr über 2000 Jahren) ist allerdings, dass öffentliche Straßen von allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen genutzt werden können. Das ist der Inbegriff der Widmung als öffentliche Straße. Die Flächenverteilung erfolgt gegenwärtig über das Straßenverkehrsrecht. Dieses sollte eigentlich reines Gefahrenabwehr sein und als solches präferenz- und privilegienfrei. Faktisch setzt der Bund es aber ein, um die Vorherrschaft des Automobils im Straßenraum zu zementieren.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M42_023	Meiner Meinung nach sollte der Radverkehr ernsthaft gefördert werden. Damit meine ich, dass die finanziellen Mittel für den Radverkehr in derselben Größenordnung bereitgestellt werden wie für den Autoverkehr. Die Förderung des Radverkehrs ist der wichtigste Hebel, um die Städte lebenswerter zu machen und den Ressourcenverbrauch durch den Verkehr zu senken.	n. a.	OB
M42_024	- der Fußverkehr muss dabei immer Vorrang haben. Wichtig ist, die Rangfolge der Priorisierung gesetzlich vorzugeben, dass also zuerst die Belange der Fußgänger, dann der Radfahrer, dann der E-Kleinstfahrzeuge, dann des ÖPNVs und zuletzt die des bislang an erster Stelle stehenden MIV berücksichtigt werden.	n. a.	OB
M42_025	Im Vergleich zur Radverkehrsweginfrastruktur ist die Infrastruktur der Fußwege bereits ausreichend ausgebaut. Auf die Barrierefreiheit ist jedoch mehr zu achten. Die Flächenumverteilung Straße-> Radweg ist dringend nötig. Dabei reicht es nicht zusätzliche Radwege zu errichten. Es muss dringend bestehende Straßenfläche zu Gunsten der Radinfrastruktur weggenommen werden. Als Übergangsmaßnahme sollten außerorts Radstreifen auf den kleinen Straßen angebracht werden, um die Akzeptanz von Radfahrern dort zu erhöhen. Mittelfristig sollte jede Straße einen begleitenden Radweg bekommen (zu Lasten der Straßenfläche). Die Radwegebenutzungspflicht sollte nur gelten, wenn der Radweg mindestens im gleichen Zustand ist wie die Straße (kein Schotter). Einige Landstraße sollten zu reinen Radwegen rückgebaut werden.	n. a.	OB
M42_026	Kein Bau von Car-/Ride Sharing-Plätzen, sondern Umwidmung von regulären Parkplätzen (bedarfsorientiert)	n. a.	OB
M42_027	im Winter müssen zuerst die Radwege geräumt werden Jede Kommune muss eine/n Fahrradbeauftragte/n bekommen. Großstädte brauchen natürlich ein ganzes Team.	n. a.	OB
M42_028	Kommunen müssen auch die Möglichkeit haben Staatsstraßen dort wo erforderlich zu verengen oder Radwege abweichend von der gegenwärtigen Mindestbreite anzubringen	n. a.	OB
M42_029	Der Autoverkehr in Ortschaften muss so verlangsamt werden (max. Tempo 30), dass alle Fahrradfahrer auf der Straße fahren können. Dann braucht man keine Fahrradwege bauen. Es müssen sichere Fahrradabstellplätze geschaffen werden, da die Fahrräder (Pedelecs) immer hochpreisiger werden.	n. a.	OB
M42_030	Massive Flächenumverteilung - von motorisiertem Individualverkehr hin zu ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr. Wichtig: Aufenthaltsqualität und Sicherheitsempfinden insbesondere der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer zentral berücksichtigen. (Duplikate: 2)	n. a.	OB
M42_031	Car-sharing Konzepte sind qualitativ sehr unterschiedlich: So gibt es Angebote der Automobilhersteller, die Autos überall in der Stadt aufstellen, die eher Fußwege verhindern, da man kurz ins Auto hüpfen und 500m fahren kann. Besser dann auf feste Stellplätze zurückgreifen (Knotenpunkte), die dann auch gut mit ÖPNV erreichbar sein müssen.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M42_032	Das Land sollte hier nicht vergessen werden und ebenfalls an dieser Vernetzung teilnehmen.	n. a.	OB
M42_033	Fahrradfahrer*innen sollten bei Änderungen wie Umleitung u.ä. berücksichtigt werden, da sie andere Anforderungen haben, z.B. eine geringere Reichweite.	n. a.	OB
M42_034	Kreative Radweggestaltung auch über Wasserschutzzonen, grundsätzlich sollte auch auf die Breite von 2, 50 m verzichtet werden können, Steigungen geteert gerade Strecken mit feinem Splitt ausgebaut werden, bestehende Feld und Waldwege sollten in ein gut ausgeschildertes Radwegenetz integriert werden.	n. a.	OB
M42_035	bauliche Trennungen zwischen Straße und Fahrradwegen für die Sicherheit der Fahrradfahrer	n. a.	OB
M42_036	Parkraum im ländlichen Raum an den wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV	n. a.	OB
M42_037	Flächenumverteilung darf nur insoweit erfolgen, als dass die Leistungsfähigkeit der Straße und die Anforderungen an Verkehrssicherheit erhalten bleiben. Umbauten und Rückbauten in Richtung Umweltverbund sollten nur bei abgängiger Bausubstanz und nur wenn die Leistungsfähigkeit gewahrt bleibt erfolgen.	n. a.	OB
M42_038	Flächenumverteilung sollte ausschließlich in Richtung "Umweltverbund" stattfinden. Keine Gehwege für Parkplätze opfern!	n. a.	OB
M42_039	Ist im ländlichen Raum nicht relevant also bitte solche Maßnahmen nur auf Großstädte einschränken	n. a.	OB
M42_040	Carsharing etc. sehr gute Idee, sollte unbedingt auch in kleinen Kommunen als Versuch gestartet werden.	n. a.	OB
M42_041	Entscheiden ist auch, dass die Attraktivität von Park&Ride-Angeboten wieder erhöht wird, indem die Parkgebühren auf diesen Parkplätzen wieder wegfallen.	n. a.	OB
M42_042	Was die Fahrräder angeht: Das allerwichtigste in meinen Augen (und nach der Meinung der Kopenhagener Fahrradabteilung) sind räumliche Abgrenzungen von Fahrrad und Straße. In Kopenhagen hat man sich getraut ganze Fahrbahnen (!!!) den Autos zu "klauen" und den Radfahrern zur Verfügung zu stellen. Es kommt regelmäßig zu Fahrradstau, so beliebt sind die Radwege.	n. a.	OB
M42_043	Das Parken als "Grundrecht" im knappen öffentlichen Raum als gesetzlichen Regelfall beenden: Aktuell ist Parken überall erlaubt, wo es nicht ausdrücklich verboten ist. Es sollte aber genau umgekehrt sein. Privat genutzte Autos sollten dort parken können, wo es sinnvoll und erforderlich ist, aber eben auch nur dort. Deswegen muss das Straßenverkehrsrecht geändert werden. Zumindest das längere Parken im öffentlichen Raum darf nur zulässig sein, wenn es im Einzelfall angeordnet wird.	n. a.	OB
M42_044	Den Spielraum für die Bepreisung öffentlicher Flächen erweitern: Der Spielraum für Kommunen bei der Parkraumbewirtschaftung ist zu eng. Die Gebührenhöhe sollte den Wert des öffentlichen Raums, dessen Nutzung zum Parken eine	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	besondere öffentliche Leistung ist, widerspiegeln. Das gilt vor allem für das Bewohnerparken, für das die jährliche Maximalgebühr gegenwärtig bei nur 30,70 Euro liegt.		
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M42_045	Im Dörfliche Umfeld besteht kein großer Bedarf, Optimierungen kritischen Stellen wären i.O. Ein barrierefreier Bahnhof konnte in 20 Jahren nicht realisiert werden (Bretten) Vielleicht erstmal klein anfangen.	n. a.	OB
M42_046	Keine weiteren Einschränkungen für den Kfz-Verkehr	n. a.	OB
M42_047	Diese Maßnahme hat wieder nur den großstädtischen Bereich im Blick. Wie soll so etwas im ländlichen Raum sinnvoll umgesetzt werden, wenn die Investitionskosten und vor allem die Folgekosten nicht ausufern sollen. Außerdem wird dadurch eine zusätzliche Flächenversiegelung gefördert. Wir sollten anfangen, dass Bestehende zu optimieren und wirtschaftlich mit der vorhandenen Infrastruktur umgehen!	n. a.	OB
M42_048	Ein Ausbau von Rad- und Fußwegen zu Lasten des Automobilverkehrs führt immer zu mehr Staus, mehr Verkehrsbehinderungen, einem geringeren Verkehrsdurchlass und damit zwangsläufig zu mehr Schadstoffbelastung. Noch niemals kam es durch solch Maßnahmen zu einer nennenswerten Verlagerung des Verkehrs hin zu Fahrrad und Fußverkehr. Maßnahmen, die nachweisbar wirkungslos und sogar kontraproduktiv zum angestrebten Ziel sind, sind abzulehnen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M42_049	Carsharing beseitigt das Problem nicht, sondern wandelt es nur in eine leicht abgeänderte Form. Maxime sollte sein: Weg von Individualverkehr, hin zu ÖPNV.	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M42_050	In dem Buch "Vier fürs Klima" wird vorgeschlagen, den Verkehr ähnlich wie in den Niederlanden zu gestalten: Dort gilt im Falle eines Unfalls zunächst immer die vom Verkehrsmittel her schwächere Person (d.h. Fußgänger vor Fahrradfahrer, Fahrradfahrer vor Auto) als unschuldig. Dies würde das Fahrradfahren sicherer und damit attraktiver machen.	n. a.	OB
M42_051	Sperrung von motorisiertem Individualverkehr in Innenstädten (Ausgenommen Anwohner).	n. a.	OB
M42_052	Die Verpflichtung zum Stellplatznachweis in der Landesbauordnung soll entfallen. (Im Prinzip kann sie auf solche Neubaugebiete beschränkt werden, bei denen die Fußwegentfernung zur nächsten ÖPNV-Haltestelle mehr als 10 Minuten beträgt. Solche Neubaugebiete sollte es aber nicht mehr geben)	n. a.	OB
M42_053	Aussetzen der Planfeststellung für weitere Bauten & Ausbauten von Straßen.	n. a.	OB
M42_054	Um den Radverkehr zu fördern, bei Arbeitsplätzen für Stellplätze sorgen sowie Umkleiden und Duschen. Je nachdem Räder von der Dienststelle für den Weg zur Arbeit zur Verfügung stellen.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M42_055	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M42_056	Der Spielraum f. solche Maßnahmen wird häufig durch bundes- und landesrechtliche Vorgaben eingeschränkt. Die Kommune muss bezüglich der klima-gerechten Verkehrsplanung wieder deutlich mehr Autonomie erlangen.	n. a.	OB
M42_057	Jede größere Einfahrtsstraße in eine Stadt soll auf einen Parkplatz geleitet werden. Die Weiterfahrt ist mit einer guten ÖPNV-Anbindung oder mit einem Leihfahrrad möglich, das dort bequem und unkompliziert zur Verfügung gestellt wird. Die Weiterfahrt in die Innenstadt mit dem Auto soll so unattraktiv gemacht werden, dass mindestens 50% der Verkehrsteilnehmer ihr Fahrzeug auf dem Parkplatz abstellen.	n. a.	OB
M42_058	häufig werden existierende, gut ausgebaute Radwege nicht genutzt, die fahren lieber im dicksten Straßenverkehr - Gründe?? Ausbau Fußgängerwege schadet nie :-)	n. a.	OB
M42_059	Ich bin viel mit dem Rad unterwegs, könnte im Fall einer Panne mir aber selber nicht helfen. Vielleicht denkt man mal über "Hilfe für Radfahrer unterwegs" nach.	n. a.	OB
M42_060	Alle Carsharing-Anbieter ergänzen ihr Buchungsportal für Ride Sharing - Optionen	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M42_061	Siehe oben. Bei all dem geht es vor allem um die Prioritäten, die die Politik vorgeben muss, so wie sie einstmals auch die Priorität für die Autostädte vorgegeben bzw. zugelassen hat. Wenn der Mensch und seine Bedürfnisse in den Städten wieder Vorrang hätten, könnten nicht nur ein klimaschonendes Umfeld, sondern auch menschengerechte Städte mit einem guten Mix aus Wohnen und Arbeiten entstehen. Entstanden ist die ganze Pendelei mit den Autos vor allem durch die Trennung von Wohn- und Arbeitsgebieten. Dies müsste zumindest zu einem großen Teil wieder zurückgedreht werden, d.h. durch eine gesunde Mischung würden sich viele Probleme der heutigen Zeit von alleine erledigen.	n. a.	OB
M42_062	Radfahrer benötigen mehr Platz auf der Straße und gute Radwege ohne Schlaglöcher und Wurzeln, die breit genug sind. Autofahrer müssen sich an Fahrradfahrer auf der Straße gewöhnen und Fahrradfahrer müssen sich wie Autofahrer an Verkehrsregeln halten. Die Niederlande müssen hier zumindest für den urbanen Raum das Vorbild sein.	n. a.	OB

M43	Siedlungsplanung „Stadt der kurzen Wege“
<p>Kompakte Siedlungsplanung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit in räumlicher Nähe statt Zersiedelung „auf der grünen Wiese“ soll der Verkehrsvermeidung dienen.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Landes- und Regionalplanung • Bauleitplanung <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.1. S. 51 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 57				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	57
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	4	Nichts einzuwenden.; Ja, unbedingt!; Unterstützung; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>		<i>Verbändebeteiligung</i> (n=17)	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/		/	/
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/		/	/
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/		/	/
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/		/	/

B	Kommentarinhalte
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M43_001	Werbemaßnahmen sind nötig, die über Pläne und Vorteile aufklären	n. a.	OB
M43_002	Nicht nur Siedlungen, ganze Städte sollten auf diese Weise geplant werden.	n. a.	OB
M43_003	Die „fußläufige Erreichbarkeit“ könnte als Entwurfs- oder Erschließungskriterium für die Entwicklung der Siedlungsstrukturen im Baugesetzbuch (BauGB) eingeführt und in Planwerken und Richtlinien als Kriterium verankert werden. Dafür müssen Stadt- und Verkehrsplanung sowie die verbindliche Bauleitplanung auf eine optimale, gemischte Nutzung der Quartiere achten, die attraktive Fußwegenetze mit vielfältigen Abkürzungen zur Verfügung stellt." Quelle: UBA Geht Doch! 5.1 Rechtliche Handlungsoptionen von Bund und Ländern (Duplikate: 5)	n. a.	OB
M43_004	MarktTreffs sichern Nahversorgung, fördern die dörfliche Gemeinschaft und schaffen Arbeitsplätze – alles unter einem Dach. Hier wird eingekauft. Hier treffen sich Menschen. Hier entsteht Bürgerengagement. Gemeinsam mit Akteuren aus den Regionen, aus Wirtschaft, Verbänden und Gesellschaft hat die Landesregierung Schleswig-Holstein das MarktTreff-Konzept entwickelt. Auf diesen Internetseiten finden Sie alles Wissenswerte rund um das Konzept und die einzelnen Standorte. https://markttreff-sh.de/ (Duplikate: 2)	n. a.	OB
M43_005	Durch die Einführung einer Citymaut kann die Wirksamkeit der Siedlungsplanung mit dem Ziel von räumlicher Nähe von Wohn- und Arbeitsort unterstützt werden, dies wäre sehr wünschenswert.	n. a.	OB
M43_006	Läden von der grünen Wiese in die Städte holen.	n. a.	OB
M43_007	Arbeitszentren für am Rechner oder Telefon arbeitende Menschen verschiedener Firmen im ländlichen Raum wären ein attraktiver Anreiz, ein "Home-Office" zu errichten, ohne jedoch die Entwertung des Zuhauses als Erholungs- und Schutzraum zu vollziehen.	n. a.	OB
M43_008	Dies wird nur wenig zur Verkehrsvermeidung beitragen, da Autofahren schlicht zu billig ist und die Diversifikation in der Arbeit viel zu weit fortgeschritten ist. Aber ein Ende von diesen heute üblichen Neubausiedlungen mit ihren Einfamilienhäusern würde wenigstens den Flächenverbrauch reduzieren.	n. a.	OB
M43_009	ländliche Räume beachten, die weder ÖPNV besitzen noch Nahversorgung, diese Räume werden weiter vernachlässigt	n. a.	OB
M43_010	Sehr guter Ansatz, um unnötigen Verkehr in der Stadt zu vermeiden. Sollte mit allen Mitteln gefördert werden. Autofreie Stadtquartiere sollten das Ziel sein.	n. a.	OB
M43_011	Mischgebiete sollten Vorrang haben vor reinen Industrie- oder Wohngebieten. Auch die soziale Durchmischung wird städtisch, wenn Luxus- und Sozialwohnungen gemischt sind, also ein fester Schlüssel an einer Mindestzahl von Sozialwohnungen und vielleicht auch Gewerbe festgelegt wird. So werden auch die kurzen Wege gefördert.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M43_012	Verbot von außerhalb gelegenen Geschäften, die nur/v.a. mit dem Auto erreicht werden können. Verbot versiegelten Parkplätzen in Gewerbegebieten (Zwang zur Errichtung einer Tiefgarage).	n. a.	OB
M43_013	Bauen im Außenbereich (grüne Wiese) darf nur noch mit einem nachhaltigen Verkehrskonzept ermöglicht werden (z.B. gute ÖPNV und Radverkehrsanbindung, Überdachte Radstellplätze und Wartehäuschen etc.)	n. a.	OB
M43_014	Vor allem im Dörflichen Bereich (Lebensmittel-) Läden fördern/Verkaufsfläche bereitstellen, dass man nicht wegen allem in die Stadt fahren muss.	n. a.	OB
M43_015	Läden in die Dörfer. Z.B. mietfrei Ladenraum von der Kommune zur Verfügung gestellt.	n. a.	OB
M43_016	Die Länge der Wege bemisst sich nicht nach den Raumstrukturen, sondern die Raumstrukturen sind eine Folge der Verkehrsinfrastrukturen. Die im Verkehr zugebrachte Zeit (Reisezeitbudget) ist konstant. Wenn man dafür sorgt, dass die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einzelhandel und so weiter nahe beieinander sind, so nützt das gar nichts, wenn schnelle Straßen und schneller Öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. Man muss den Verkehr entschleunigen, wenn man kurze Wege haben will. Die Stadt der kurzen Wege ist also die Stadt der langsamen Wege.	n. a.	OB
M43_017	Die Stadt der kurzen Wege ist die Kernvoraussetzung für vermehrte Nutzung des Fahrrads und des zu Fuß gehen. Daneben erlauben kompakte Stadtstrukturen eine netzgebundene Wärmeversorgung. Daher sollte dieses zentrale Planungsziel eine weitaus höhere Bedeutung erhalten. Einfamilienhäuser auf der "Grünen Wiese sollten daher künftig nicht weiter unterstützt werden. Förderung für die Innenentwicklung dagegen gestärkt werden.	n. a.	OB
M43_018	Wenn der Straßenverkehr verlangsamt wird, entsteht die Stadt der kurzen Wege von ganz allein. Gerade bei der Erwärmung sind Grünflächen in den Städten wichtig, es darf nicht alles dicht bebaut werden.	n. a.	OB
M43_019	Die Instrumente sind ok. Es müssen jedoch Anreize und Verbote gesetzt werden, dass Kommunen nicht immer mehr Baugebiete und Industriegebiete, also die Trennung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen vorantreiben. Das Ausweisen von "Neuen" Gebieten ist einfacher als die Verdichtung und Umwidmung. Die Nachverdichtung muss finanziell gefördert werden und die Mittel der Enteignung zu Gunsten des Gemeinwohls leichter umsetzbar sein.	n. a.	OB
M43_020	Fast alle Städte brauchen zurzeit Wohnraum: man sollte prüfen, ob man nicht auf Supermärkten, die eigentlich immer in der Fläche gebaut werden, Wohnbebauung stattfinden kann - dann kann man auch zu Fuß zum einkaufen gehen (und abends das Auto abstellen, wenn man eines hat). So wird weiterem Flächenverbrauch Vorschub geleistet, und mit cleverer Architektur (z.B.: vertikale Gärten und Wälder) kann man solche Flächen auch noch aufwerten.	n. a.	OB
M43_021	Die Stadtplanung sollte dies auch bei der Entwicklung der Bebauungspläne beachten und Neubaugebiete à la "Weber-Haus-Schausiedlung" vermeiden.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M43_022	Bauen auf der grünen Wiese muss erschwert bzw. Verhindert werden. Die bestehende Förderung der Ortskernsanierung u. des LER ausbauen!	n. a.	OB
M43_023	höhere Stadtverdichtung. Nutzung von leerstehenden Häusern	n. a.	OB
M43_024	Bestehende Einkaufsgebiete außerhalb der Innenstädte müssen gute ÖPNV-Anbindungen erhalten. Die Anfahrt dieser Einkaufsgebiete mit PKWs muss im Gegenzug unattraktiver werden. Neubaumaßnahmen mit Flächenverbrauch sind nur nach vorheriger Zustimmung des Umweltministeriums genehmigungsfähig.	n. a.	OB
M43_025	Infrastruktur muss gestärkt werden: Ärzte, Lebensmittelläden, Grundschule und Kindergarten müssen nah zur Wohnung vorhanden sein (fußläufig oder per Rad) - die Ansiedlung von vielen Discountern vor der Stadt am gleichen Fleck, gerade bei der demografischen Entwicklung - ist eine Sackgasse (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M43_026	Schwerpunkt auf autofreie Quartiersplanung mittels FNP	n. a.	OB
M43_027	Bei all dem geht es vor allem um die Prioritäten, die die Politik vorgeben muss, so wie sie einstmals auch die Priorität für die Autostädte vorgegeben bzw. zugelassen hat. Wenn der Mensch und seine Bedürfnisse in den Städten wieder Vorrang hätten, könnten nicht nur ein klimaschonendes Umfeld, sondern auch menschengerechte Städte mit einem guten Mix aus Wohnen und Arbeiten entstehen. Entstanden ist die ganze Pendelei mit den Autos vor allem durch die Trennung von Wohn- und Arbeitsgebieten. Dies müsste zumindest zu einem großen Teil wieder zurückgedreht werden, d.h. durch eine gesunde Mischung würden sich viele Probleme der heutigen Zeit von alleine erledigen.	n. a.	OB
M43_028	Aus meiner Sicht nur bedingt wirksam. Hochqualifizierte mit gutem Job in Großunternehmen und Eigenheim werden den Job und die Wohnung in den seltensten Fällen durch eine neue Siedlungsstruktur zusammenführen.	n. a.	OB
M43_029	Besonders vordringlich ist aus Sicht des BUND auch die Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs und zu Lasten des Autoverkehrs; Parkplätze sind zu reduzieren. Die kostenfreie Nutzung des öffentlichen Raums als Parkraum ist nicht mehr vertretbar, weshalb in allen Kommunen flächendeckend eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden sollte.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M43_030	Funktioniert nur theoretisch, da Anforderungen an den Immissionsschutz einzuhalten sind.	n. a.	OB
M43_031	Keine Wohnklötze a´ la DDR - Kompakte Siedlungen sind auch immer Konfliktherde	n. a.	OB
M43_032	Auch hier scheint der Blickwinkel nur auf den großstädtischen Bereich gerichtet zu sein. Wie soll das denn im ländlichen Raum funktionieren? Es geht vielmehr darum, innerstädtische Brachflächen zu aktivieren und Bebauungen zu optimieren. Zusätzliche Regelungen sind hier nicht förderlich, sondern verhindern vielmehr eine Stadt der kurzen Wege. Sinnvoll	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	wäre, wenn bürokratische Regelungen abgebaut werden, damit intelligente und innovative Lösungen nicht durch lange Verfahrenswege und Widerstände in den Kommunalbehörden verhindert werden.		
M43_033	Es ist heute wichtiger eine Besiedlung "auf der grünen Wiese" zu fördern, als weiter Nachverdichtung zu betreiben. Die nachteiligen psychologischen Effekte der dichten Bebauungsweise können die minimalen Klimaeffekte in keiner Weise kompensieren, zumal die Besiedlung von Agrarflächen zu einem starken Anstieg der Biodiversität in den betroffenen Gebieten führt. Eine Stadt der kurzen Wege kann durch eine "kompakte Siedlungsplanung" hingegen kaum erreicht werden, da aufgrund der niedrigen Mobilitätskosten trotz lokal verfügbarer Arbeit eben in der Nachbarstadt gearbeitet und im Einkaufszentrum am Stadtrand eingekauft wird. Erst eine erhebliche Anhebung der (Individual)Mobilitätskosten, z.B. durch eine Citymaut kann an diesem Umstand etwas ändern. Dann aber ziehen die Bewohner von selbst in die Nähe der Arbeit und der Supermarkt kehrt in die Ortsmitte zurück.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M43_034	Kilometerpauschale für Pendler streichen generell Tempo 30 in Ortschaften - Autos aus Wohngebieten heraushalten -- dann müssen die Menschen auch nicht aufs Land ziehen, um Ruhe und Erholung zu haben Kostenwahrheit für Autoverkehr: Deutliche Erhöhung der Benzin- und Dieselpreise	n. a.	OB
M43_035	Bei der Ausschreibung von Neubaugebieten muss eine Anbindung an ÖPNV im Verhältnis zur erwarteten Anwohnerzahl und an Rad-/Fußinfrastruktur nachgewiesen und gesichert sein.	n. a.	OB
M43_036	Konzepte zur Verkehrsvermeidung (Tele-Arbeit in sehr vielen Berufen) sollten stärker ermöglicht werden. (Warum müssen wir ein 1,5 kg Gehirn in einem 1,5 Tonnen Fahrzeug 15km zur Arbeit fahren? Ich schätze >80% des Verkehrs von heute ließen sich bei konsequenter Tele-Arbeit vermeiden!) Eine Möglichkeit wären auch virtuelle Büroräume zum Mieten in zentraler Wohnlage. Für mein virtuelles 3D online Meeting miete ich ein virtuelles Büro für 2h und geh dann wieder heim. Ähnlich könnte es auch für Sprachunterricht und Schule/Uni genutzt werden.	n. a.	OB
M43_037	Der Autoindividualverkehr sollte durch nicht vorhandene Parkplätze bzw. sehr teure Parkgebühren (auch durch Läden mit zurzeit noch kostenlosen Parkplätzen) verringert werden. Kurze Autostrecken sollen damit auch unattraktiv werden. Es müssen dann aber Möglichkeiten geboten werden, um z.B. seine Einkäufe nach Hause zu befördern (z.B. durch Leihlastenräder)	n. a.	OB
M43_038	Dazu gehört aber auch eine wirkungsvolle Mietenbegrenzung!	n. a.	OB
M43_039	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M43_040	Grün in der Stadt mitdenken (Artenvielfalt, Frischluft/Stadtklima, Attraktivität), siehe der aktuelle Masterplan Stadtnatur des BMU https://www.bmu.de/pressemitteilung/8562/	n. a.	OB
M43_041	Keine Verlängerung von § 13 b BauGB! "Nachhaltigkeits-Check" in der Bauleitplanung. Neue Baugebiete müssen gut an den ÖPNV angeschlossen sein oder werden (Freiburg hat es mit Rieselfeld und Vauban vorgemacht: zuerst kommt die Stadtbahn, dann die Aufsiedlung)	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M43_042	verschiedene Planungsaufgaben sind unkoordiniert in verschiedenen Händen und zu verschiedenen Zeiten ... Synergien nutzen!	n. a.	OB
M43_043	Ich wohne seit 20 Jahren am Rand eines gemischten Gebietes mit einem kleinen Gewerbegebiet "vor der Haustür". In diesem Gewerbegebiet würde weder mein Mann noch ich einen Arbeitsplatz finden. Die Leute sind eher Arbeitgeber- als ortsgebunden. Sowa klappt nur für Bosch Mitarbeiter, die eher innerhalb ihres Arbeitgebers wechseln :-)	n. a.	OB
M43_044	Maßnahme nicht überbewerten. Attraktiver Wohnraum hängt von vielen Faktoren ab. Können die Kommunen selbst entscheiden.	n. a.	OB
M43_045	Leider sind in Wohngebieten in den letzten Jahren nicht nur Einzelhandelsgeschäfte, sondern auch Lokale und zunehmend auch Kirchen geschlossen worden. Wenn der Bürger sein Verhalten nicht ändert, nützen politische Maßnahmen wohl wenig. Allerdings könnte ich mir vorstellen, dass "Schule der kurzen Wege" zu einem Umdenken führt.	n. a.	OB
M43_046	Eine gesunde Durchmischung macht ein Viertel auch erst lebenswert. Tote Viertel möchte niemand.	n. a.	OB

M44	Verkehrsvermeidung und Stärkung des Rad-/Fußverkehrs
	<p>Durch die Transformation des öffentlichen Raums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs wird die Aufenthaltsqualität gesteigert. Eine ruhige und sichere Ortsmitte begünstigt damit die Nahversorgung und reduziert Kfz-Fahrten.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruhige und sichere Ortsmitte durch entsprechende Planungen <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.1. S. 51 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

A In Zahlen				
Gesamtanzahl Kommentare: 81				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	81
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	5	Perfekt!; Sehr gute Idee.; Unterstützung; Ja unbedingt; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

B Kommentarinhalte			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M44_001	Tempo 30 innerorts. Mehr verkehrsberuhigte Zonen. Weniger und teurere Parkplätze. Bike Sharing Angebot ausbauen.	n. a.	OB
M44_002	Begriff "ruhige Ortsmitte" nicht konkret genug. Besser Verkehrsberuhigte Innenstädte durchsetzen. Als Ausgleich für gute Anbindung ÖPNV sorgen.	n. a.	OB
M44_003	Innenstadt für Autos sperren	n. a.	OB
M44_004	Sehr gut, wenn die Menschen aus dem Umland P+R-Parkplätze zum Umstieg erhalten, siehe M39.	n. a.	OB
M44_005	Blockweise Sperrung für Kfz-Fahrten	n. a.	OB
M44_006	Im Winter müssen zuerst die Radwege geräumt werden. (Duplikate: 3)	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M44_007	Mehr verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (shared space) in Innenstädten/Ortsmitte. Alle Verkehrsteilnehmer (Fuß, Rad etc., motorisiert) sind gleichberechtigt und nehmen Rücksicht aufeinander. Parkraum wird auf das Nötigste beschränkt (z.B. Behinderte, Lieferverkehr, Kurzparken für Anwohner)	n. a.	OB
M44_008	Deutliche Vergrößerung der Fußgängerzonen um z.B. 20 % der jeweiligen jetzigen Fläche. Im gesamten Gebiet der Innenstadt wird auf allen Straßen Tempo 30 eingeführt.	n. a.	OB
M44_009	Ortsmitten verkehrsbefreien.	n. a.	OB
M44_010	nicht nur auf Ortsmitte zu beschränken. In Großstädten gibt es viele unterschiedliche Wohngebiete, die der Nahversorgung dienen und kleine lokale Geschäfte beherbergen.	n. a.	OB
M44_011	Von mir aus: Autofreie Innenstädte. Und damit meine ich nicht, dass man ein, zwei Straßen sperrt. Gleichzeitig kostenloser Nahverkehr in der gesperrten Wabe und Überdachte Parkflächen.	n. a.	OB
M44_012	Radverkehrssysteme nach Vorbild von Utrecht oder Kopenhagen.	n. a.	OB
M44_013	Autofreie Innenstädte sind unabdingbar! Parken nur in Parkhäusern am Stadtrand in Kombination mit gutem ÖPNV.	n. a.	OB
M44_014	Im Winter schnelle Räumung der Fuß- und Fahrradwege	n. a.	OB
M44_015	Gemeinsame KFZ Fahrten (Ridepooling außerhalb von Stadtzentren) können (sollen) auch mehrere Personen mit guter Geschwindigkeit an ein gemeinsames Ziel führen. Durch den ruhigen und sicheren (entschleunigten) Stadtkern brauchen/sollen die KFZ nicht fahren - aber sie brauchen eine gute Anbindung für den Umstieg von KFZ auf ÖPNV.	n. a.	OB
M44_016	Ich bin der Meinung man sollte Kfz-Fahrten im Stadttinneren nicht nur reduzieren, sondern gänzlich vermeiden. Hierzu denke ich ein Ausschluss privater Kfz innerhalb des Stadtzentrums wäre am sinnvollsten. Weiterhin sollte der gewonnene Verkehrsraum für Bewohner und Gäste wiedererschlossen werden, um eine lebenswertere und attraktivere Innenstadt zu erreichen.	n. a.	OB
M44_017	Nicht nur die Innenstädte, auch die Stadtzentren von Stadtteilen sollten beruhigt werden	n. a.	OB
M44_018	Dann aber an gewissen Orten an Ortsumgehungen denken.	n. a.	OB
M44_019	Im innerstädtischen Verkehr sollen Fußgänger, Fahrradfahrer und ÖPNV priorisiert werden	n. a.	OB
M44_020	Schön wäre, den Kern einer Gemeinde/Stadt völlig autofrei zu halten. Eine Nahversorgung innerhalb einer Gemeinde verringert nicht nur den Verkehr, sondern fördert die soziale Gemeinschaft. -Grundsätzlich könnte Tempo 30 in allen Städten und Gemeinden eingeführt werden, ohne komplizierte und teure Umbaumaßnahmen. Der Mensch sollte wieder Vorrang haben, wäre auch für die Luftreinhaltung gut.	n. a.	OB
M44_021	Das sollte nicht nur für die Ortsmitte gelten! Wie soll denn der Radverkehr in die Ortsmitte kommen?	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M44_022	der Fußverkehr muss dabei immer Vorrang haben. Wichtig ist, die Rangfolge der Priorisierung gesetzlich vorzugeben, dass also zuerst die Belange der Fußgänger, dann der Radfahrer, dann der E-Kleinstfahrzeuge, dann des ÖPNVs und zuletzt die des bislang an erster Stelle stehenden MIV berücksichtigt werden.	n. a.	OB
M44_023	Reihenfolge der Verkehrsplanung: 1. Fußgänger 2. Radverkehr 3. ÖPNV 4. Carsharing (5., wenn unbedingt nötig: MIV)	n. a.	OB
M44_024	Ruhige, sichere und zudem attraktive Ortsmitte mit Aufenthaltsmöglichkeiten (Bänken, Grünflächen etc.).	n. a.	OB
M44_025	Tempolimits Ermöglichung von Tempo 30 flächendeckend in Städten - ohne Begründungserfordernis mit Sicherheit, Lärm- oder Feinstaub-Emissionen	n. a.	OB
M44_026	'autofreier Sonntag' nach z.B. kolumbianischem Vorbild. Dort gibt es ein Fahrverbot für motorisierte Fahrzeuge am Sonntag von 7:30-14h und in der Zeit fährt das halbe Land Fahrrad auf autofreien Straßen und eine Mehrheit findet es gut In den Sommerferien: samstags und oder sonntags gratis Regionalverkehr in ganz BW. So können Ausflüge ohne Auto unternommen werden. Besonders interessant in Kombination mit dem autofreien Sonntag um trotzdem Ausflüge Unternehmen zu können.	n. a.	OB
M44_027	Auto-freie Innenstädte, gibt sehr gute Modelstädte dazu. Der Alltag soll ohne Auto problemlos möglich werden.	n. a.	OB
M44_028	Autofreie Innenstädte, Ausbau des ÖPNV! Also Bus und Straßenbahn Innerorts. Aber auch Regionalbahnen, Busse etc. vom Land in die Stadt sollten öfter fahren, damit die Autos komplett zuhause bleiben können.	n. a.	OB
M44_029	Es genügt nicht, die Ortsmitte zu beruhigen. Man muss auch die Straßen, die auf die Orte zuführen, entschleunigen.	n. a.	OB
M44_030	nicht nur in der Ortsmitte sollte dem Auto Platz weggenommen werden. Viele Wohn-Straßen sind viel zu breit. In Wohngebieten sollte überall das Spielen auf der Straße erlaubt werden. Das verlangsamt den Verkehr und reduziert ihn dadurch.	n. a.	OB
M44_031	Finanzielle Förderung von Infrastrukturmaßnahmen zur Erreichung verkehrsberuhigter Ortsmitten. Durchforstung/Änderung der LBO. (kein verpflichtender Parkraum, dafür aber Verpflichtungen zur Verkehrsberuhigung)	n. a.	OB
M44_032	In großen Städten: City-Maut einführen, Als Nahverkehrsabgabe nutzen.	n. a.	OB
M44_033	Aufbau einer Best-Practice-Datenbank zur Konzeptentwicklung	n. a.	OB
M44_034	Neben Ruhe und Sicherheit ist Infrastruktur wie Einkaufsmöglichkeiten, Arzt, Friseur etc. erforderlich. Ansonsten sehe ich wenig Einfluss auf das Verkehrsverhalten.	n. a.	OB
M44_035	Richtig, dann aber konsequente Bestrafung von Falschparkern. In meiner Gemeinde ist oft kein Durchkommen für Kinderwagen oder Rollator.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M44_036	Getränkekisten durch Fußgängerzonen schleppen, weil dort der einzige Supermarkt im Ort ist? nein, danke :-)) Hängt stark von der Region ab :-))	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M44_037	Ortsmitten von kleineren Orten und Innenstädte von größeren Städten werden nicht profitieren, wenn das Parken überreguliert wird. Kurzzeitparkplätze sind für die Kunden des Einzelhandels unumgänglich. Ansonsten weichen diese auf die grüne Wiese aus.	n. a.	OB
M44_038	Fußgängerzonen sind fast überall eingerichtet. Planung den Kommunen überlassen, sie wollen attraktiv bleiben.	n. a.	OB
M44_039	Keine weiteren Einschränkungen für Kfz-Fahrten	n. a.	OB
M44_040	Es sieht leider so aus, dass die Menschen - ohne Auto - diese verkehrsberuhigten Plätze gar nicht aufsuchen.	n. a.	OB
M44_041	Ich widerspreche der Aussage, dass ruhige und sichere Ortsmitten die Nahversorgung begünstigt. Zum einen ist der Mensch bequem und möchte am besten bis vor die Eingangstüre fahren, zum anderen sind wir durch den digitalen Einzelhandel in den Ortsmitten einem sehr starken Wandel ausgesetzt. Ruhige Ortsmitten sind bestimmt sicher, aber sie sind auch am Ende tot. Der ländliche Raum braucht keine ruhigen Ortsmitten, sondern durch den Einzelhandel belebte Ortsmitten, die dann auch sicher sind.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M44_042	Dazu muss man jedoch auch sicher das Rad benutzen können, auf Radwegen die ausreichend breit sind und am besten vom Fußgängerverkehr abgetrennt. Auf Radwegen, die nicht ständig die Seite wechseln oder große und vielbefahrene Straßen überqueren (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M44_043	steuerliche Begünstigung von Dienstwagen abschaffen	n. a.	OB
M44_044	Fahrradbeauftragte Jede Kommune muss eine solche Stelle besetzen. Großstädte brauchen natürlich ein ganzes Team. (Duplikate: 2)	n. a.	OB
M44_045	Fahrradinfrastruktur massiv ausbauen & verbessern (Duplikate: 2)	n. a.	OB
M44_046	Spritpreise auf 5€ der Liter anheben!	n. a.	OB
M44_047	Förderung von 25-km/h-Pedelecs zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr auf mittellangen Strecken (10-30 km) und/oder bergigem Gelände.	n. a.	OB
M44_048	CO2-Steuer	n. a.	OB
M44_049	Ausbau von interessanten Strecken für Rad-/Fußverkehr	n. a.	OB
M44_050	Ganze "Fahrradautobahnen"	n. a.	OB
M44_051	Die Gebühren der PBW sind deutlich zu erhöhen. Ziel der Maßnahme ist zum einen, Autofahrer zum Umstieg auf klimafreundliche Mobilität zu motivieren. Andererseits werden dadurch zusätzliche Einnahmen generiert, die zur Förderung klimafreundlicher Mobilität verwendet werden können.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M44_052	Parkplatzgebühren erhöhen und Einnahmen in Rad- und Schieneninfrastruktur investieren: Parkplatzgebühren mindestens so teuer wie Tageskarte 5 Personen im lokalen ÖPNV	n. a.	OB
M44_053	Parkplatzgebühren erhöhen und Einnahmen in 100% Rad- und Schieneninfrastruktur investieren	n. a.	OB
M44_054	Massive Flächenumverteilung - von motorisiertem Individualverkehr hin zu ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr.	n. a.	OB
M44_055	Reduktion der Autofahrs pur zugunsten von Fahrradwegen. Fahrradwege haben Vorfahrt. Reduktion der Parkflächen. Schaffung von Fahrradparkplätzen. Kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV.	n. a.	OB
M44_056	Hier ist Vorsicht geboten, denn solche Pläne können dazu führen, dass die innerörtliche Struktur (vor allem der Handel) nicht unter zu vielen verkehrsberuhigten Zonen leidet. Allerdings: Wenn ein Umdenken in der Bevölkerung erreicht werden kann, dass man zum Einkaufen nicht das Kfz benötigt, dann sind diese Bedenken gegenstandslos!	n. a.	OB
M44_057	Dann aber auch Förderung des Einzelhandels in Stadtzentren. Jetzt muss jeder mit seinem Automobil in die Gewerbegebiete fahren, um einzukaufen. CO2-Steuer so stark auf Internetkäufe und -lieferungen damit nicht noch mehr Buchläden, Spotgeschäfte usw. in den Zentren aufgeben	n. a.	OB
M44_058	weiterer Ausbau des Radwegenetzes. Insbesondere auch zwischen den ländlichen Kommunen.	n. a.	OB
M44_059	Fahradwege müssen breiter als Straße sein. Fahrradwege müssen sicher abgetrennt vom Autoverkehr sein, um die Fahrradfahrer vor Unfällen mit Kraftfahrzeugen zu schützen. An manchen Druckampeln müssen Fußgänger sehr lange warten. Das Gegenteil sollte der Fall sein, die Fußgänger sollten rasch grün bekommen, während der Autoverkehr dann warten sollte.	n. a.	OB
M44_060	Der PKW-Verkehr in den Städten muss drastisch reduziert werden. Hierfür bedarf es a) eines starken ÖPNV-Ausbaus im Ländlichen Raum b) P&R: Gute Parkmöglichkeiten am Stadtrand und ein optimales ÖPNV-Angebot innerhalb der Stadt (hohe Taktrate) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M44_061	Kommunale Verkehrskonzepte mit Tempolimits für Kfz, innerstädtisch Maßnahmen für Radverkehr, Ausbau Fußgängerzonen	n. a.	OB
M44_062	leider enden Radwege zwischendurch einfach oft, wenn es zu schwierig wird, Baustellen sind, an Kreisverkehren oder wenn das Auto Platz braucht ... das macht den restlichen guten Radweg damit leider "unbrauchbar"	n. a.	OB
M44_063	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatriftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M44_064	Radverkehr braucht nicht nur sichere Wege ohne leider viel zu oft riesige Schlaglöcher oder zugewachsene Böschung, sondern auch Abstellplätze für Fahrräder. In Mannheim wurden in der neuen Fußgängerzone leider bei jeder	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Metallumrandung der Bäume "Fahrrad Anschließen Verboten" Symbole aufgeklebt. Das ist kontraproduktiv für die Verkehrswende.		
M44_065	Schrittweiser Abbau des privaten PKW-Parkens im öffentlichen Raum. Dazu jährlich 10% weniger Parkplätze. Stattdessen parkartige Bepflanzung, Sitz- bzw. Spielmöglichkeiten.	n. a.	OB
M44_066	Die Selbstverständlichkeit, dass Autos auf Straßen abgestellt werden können, sollte infrage gestellt werden, nicht nur in Großstädten, sondern überall. Man könnte ein ähnliches Konzept wie in Japan verfolgen, wo Fahrzeuge nur angemeldet werden können, wenn ein Stellplatz vorhanden ist und Parken über Nacht nicht erlaubt ist.	n. a.	OB
M44_067	Passender Geschosswohnungsbau auch in den Baugebieten der 80er Jahre ermöglichen	n. a.	OB
M44_068	kostenloses ÖPNV Ticket für alle. Finanzierung durch CO2 Steuer	n. a.	OB
M44_069	Schüler wieder zu Fuß gehen lassen, zum Starten der Aktion an Sammelpunkte die Kinder durch Schülerlotsen begleiten, bist sich die Sache verselbständigt hat. Ebenso bei Vereinsaktionen	n. a.	OB
M44_070	sehr gut Mehr Grün: Bäume bieten Schatten und kühlen eine Stadt und produzieren gute Luft durch wieder mehr Pflaster statt Teer, damit das Autofahren weniger Spaß macht, dafür geteerte Radwege dazwischen (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M44_071	Nicht die Konzentration des Einkaufs auf große Einkaufszentren, meist vor den Toren der Städte, sondern eine gute Infrastruktur überall dient den Menschen. So würden sich Einkaufswege lohnen und man könnte alles/vieles fußläufig erledigen. Vor allem in einer topografisch schwierigen Stadt wie Stuttgart ist es nötig, dass dem öffentlichen Nahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr die oberste Priorität eingeräumt wird und nicht dem Auto.	n. a.	OB
M44_072	Wichtig ist eine klare Trennung von Fahrrad und Fußwegen, um einen optimalen Verkehrsfluss zu gewährleisten.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M44_073	Radfahrern muss deutlich sicherer werden- Autofahrer müssen Rücksicht auf Radfahrern nehmen- Radfahrern mehr Rechte!!!	n. a.	OB
M44_074	eine ruhige Ortsmitte wird nur durch die Abnahme des MIVs sichergestellt.	n. a.	OB
M44_075	Der Begriff "Verkehrsvermeidung" scheint sich nur auf Kfz zu beziehen. Das Framing, bei "Verkehr" zunächst bzw. nur an Kfz zu denken, sollte vermieden werden.	n. a.	OB
M44_076	Insbesondere das Queren von Straßen ist sehr zeitaufwändig, da man selbst eine einfache Fußgängerampel trotz Drücken lange warten muss.	n. a.	OB
M44_077	Der Verkehrssektor ist der Dreh- und Angelpunkt für den Erfolg des IEKK. Weder Bund noch Land werden die im Vergleich zum „Basisjahr“ 1990 vorgesehenen Treibhausgas (THG)- Emissionsminderungen bis 2020 erreichen (Bund -40 %, Land -25 %; Minderungsziel im Sektor Verkehr im Land 20-25 %). Auch das Erreichen der Ziele für 2030 ist fraglich. Grund: die Treibhausgas (THG)- Emissionen des Verkehrs. Während bei	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	<p>allen anderen Sektoren ein Rückgang zu verzeichnen ist, sind die THGEmissionen des Verkehrs auf Bundesebene praktisch unverändert (plus minus Null).</p> <p>Baden-Württemberg, das für sich gerne Spitzenstellungen und Spitzenleistungen in Anspruch nimmt, hat hier eine negative Spitzenstellung. Die Zunahme gegenüber 1990 wird bei rund 11 % liegen. Hier muss endlich glaubhaft, wirksam und rasch gegengesteuert werden. Mit technischen Maßnahmen allein wie z.B. der E-Mobilität wird das nicht gelingen. Erforderlich ist ein Rückgang des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Pull-Maßnahmen, also solche, die das ÖV-Angebot verbessern und die Nutzung des Umweltverbunds erhöhen, können nur dann ihre Wirkung voll entfalten, wenn sie von Push-Maßnahmen begleitet werden, also solchen, die die systemimmanente hohe Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs begrenzen.</p>		
M44_078	<p>Formulierung klarer Ziele, z.B. im Verkehrsbereich bis 2030 100% Elektrifizierung der Bahn, Reduzierung des MIV um 20%, Erhöhung des Radfahreranteils auf 20% etc.</p> <p>Ähnliche Zielvorgaben für den Ausbau der Erneuerbaren Energien, der Wärme und der Speicherung.</p>	n. a.	OB
M44_079	<p>Zur Erreichung der Klimaziele werden Regierungen um Verbote im Klimabereich nicht herumkommen. So wie es jetzt schon verboten ist, Auto zu fahren und gleichzeitig SMS auf dem Smartphone zu schreiben, muss auch die Möglichkeit von Tempolimits (Verbot der Raserei, die Bevölkerung ist inzwischen weiter als die Regierung) und Verbot vom Bau neuer Kohle- und Ölheizungen möglich sein und die Bevölkerung darauf vorbereitet werden.</p>	n. a.	OB

M45	Beratung der Kommunen		
	<p>Eine Beratungskompetenz für Kommunen soll vorbehaltlich der Zusage der Bundesförderung ab 2019 bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und der Klimaschutz- und Energieagentur BW (KEA) aufgebaut werden (insbes. für Umsetzung Modellprojekte in Kommunen).</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i> Beratungskompetenz für Kommunen aufbauen</p> <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.1. S. 52 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

A		In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 30					
		Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	0	30
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)					
	Anzahl	Auswahl			
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	6	Nichts einzuwenden.; Unbedingt!; wichtig!; Unterstützung; ok.; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.			
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0				
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)					
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung	
		Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll		/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig		/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich		/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar		/	/	/	

B		Kommentarinhalt			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme					
Kennung	Kommentar			Gewichtung	Quelle
M45_001	Vernetzung der Kommunen und Workshops für die besten Lösungen				
M45_002	Mehr Umfragen bei autolosen Haushalten durchführen und nach Vorschlägen fragen			n. a.	OB
M45_003	Auch bei den Landkreisen sehe ich Bedarf zum Kompetenzaufbau und zur Netzwerkbildung für konkrete, gemeinsame Maßnahmen. Beispiel: Ich wohne im Kraichtal und möchte mit dem ÖPNV nach Heidelberg/Mannheim. Da fehlt nur eine Kurve in Ubstadt-Weiher in die nördliche Richtung nach HD/MA und ein Angebot um die ÖPNV' s der KVV und des rnv zu verbinden.			n. a.	OB
M45_004	Viele kleine und mittlere Kommunen sind mit einem zukunftsfähigen nachhaltigen Verkehrsmanagement bei heutiger Ressourcenverteilung			n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	überfordert. Allerdings sind die Herausforderungen (Aufbau einer Smart City Kommune) überall gleich und eine einheitliche föderale Infrastruktur sollte landes- / bundes- / europa-weit angestrebt und umgesetzt werden.		
M45_005	aber dauerhaft, nicht nur kurzzeitig geförderte Stellen	n. a.	OB
M45_006	Beratung von Kommunen kommt eine zentrale Rolle zu, da dies letztlich neue Planungsziele sind. Der KEA kommt dabei aufgrund ihrer langjährigen und intensiven Kontakte zu Kommunen eine zentrale Rolle zu.	n. a.	OB
M45_007	Gut! Aber bitte nicht nur für Modellprojekte!	n. a.	OB
M45_008	Evtl. können Teile der Beratungskompetenz innerhalb bestehender Organisationen (z.B. NABU, ADFC) aufgebaut werden und die Beratung auch von diesen erbracht werden. Damit wird das bürgerschaftliche Engagement gestärkt und bereits vorhandene Expertise nutzbar gemacht.	n. a.	OB
M45_009	Auch bei den regionalen Energieagenturen denkbar!	n. a.	OB
M45_010	Ja unbedingt kurzfristig anfangen, damit es nicht noch mehr solche Schnellschüsse wie in Mannheim, mit dem für 2 Jahre verbilligten ÖPNV gibt	n. a.	OB
M45_011	Gute Maßnahme. Wundert mich, dass es das noch nicht gibt.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M45_012	Keine weiteren Steuergelder für Beratungsleistungen. Wir Bürger sind schon mehr als genug belastet durch Abgaben und Steuern.	n. a.	OB
M45_013	Die Kommunen brauchen keine zusätzliche Beratungskompetenz. Sie sollten auf einen stärkeren Bürgerdialog und eine stärkere Bürgerbeteiligung setzen. Hier wird für viel Geld viel zusätzliches Personal und eine ausufernde Bürokratie aufgebaut - dieses Geld kann man besser direkt vor Ort für intelligente Lösungen einsetzen. Die bisherigen Erfahrungen in diesen Bereichen hat gezeigt, dass viel gut beraten wird, tolle Präsentationen und Konzepte erstellt werden, dabei eine "Beratungsmafia" viel verdient und am Ende kein Geld für die Umsetzung vorhanden ist. Ein Umdenken ist hier notwendig!	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M45_014	der Fußverkehr muss dabei immer Vorrang haben. Wichtig ist, die Rangfolge der Priorisierung gesetzlich vorzugeben, dass also zuerst die Belange der Fußgänger, dann der Radfahrer, dann der E-Kleinstfahrzeuge, dann des ÖPNVs und zuletzt die des bislang an erster Stelle stehenden MIV berücksichtigt werden. Energieeffizienz spielt natürlich zusätzlich eine Rolle, über das viele kommunale Mitarbeiter*innen nicht besonders gut Bescheid wissen. Dies sollte kombiniert gesehen werden.	n. a.	OB
M45_015	Verpflichtung der 100 größten Kommunen zur Einführung einer Nahverkehrsabgabe.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M45_016	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de, basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M45_017	Alle Städte / Kommunen müssen Stellen für Klimaschutzbeauftragte schaffen, die in allen Planungen quer durch die Ressorts als Experten einbezogen werden müssen. Der Bund / die Länder müssen die Kommunen hier finanziell unterstützen.	n. a.	OB
M45_018	verpflichtendes nachhaltiges Verkehrskonzept für Kommunen	n. a.	OB
M45_019	Maßnahmenkatalog mit Hinweis welche Maßnahmen zusammengehören oder sogar nur miteinander funktionieren, welche gut zusammenwirken, welche schnell umsetzbar sind (quick wins), und wie langfristig die Wirkungen sind (nicht allein die Kosten zählen, sondern welches Ergebnis wird je Euro erzielt) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M45_020	Insgesamt mehr Verpflichtende Maßnahmen	n. a.	OB
M45_021	Öffentlicher Nahverkehr darf sich nicht verschlechtern.	n. a.	OB

2. HANDLUNGSFELD: ÖFFENTLICHER PERSONENVERKEHR

M46	Ausbau der Infrastruktur durch Digitalisierung der Schiene
<p>Mit dem ETCS/DSTW-Pilotprojekt in der Region Stuttgart im Rahmen der Digitalisierung der Schiene Deutschland wird der engere Knotenbereich Stuttgart mit ETCS (Trägersystem für teilautomatisiertes Fahren und Traffic-Management-Systeme) und digitaler Stellwerkstechnik (DSTW) ausgerüstet. Alle S-Bahnen, Regional- und Fernzüge werden mit ETCS aus- bzw. nachgerüstet. Perspektivisch wird durch die Digitalisierung mit einer Kapazitätssteigerung von mehr als 20 % gerechnet.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Digitalisierung der Schiene <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 53 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 29</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	29
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	4	Nichts einzuwenden.; Gute Idee.; Absolut überfällig.; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M46_001	sehr gut, wird aber dauern	n. a.	OB
M46_002	Deutliche Beschleunigung dieser Maßnahmen und dies auch landesweit durchführen!	n. a.	OB
M46_003	Klar, sollten auch der Schienenverkehr digitalisiert werden. Dort lässt sich auch am einfachsten ein autonomes Fahren von Schienenfahrzeugen realisieren und damit schnelle, sichere Verbindungen schaffen, die in schnellen Takten fahren. Dazu gehört auch das alle geplanten und aktuellen Schienenverkehre (Richtung, Position, Belegung, Ausstattung) in realtime über Standardschnittstellen als Daten öffentlich (open data) und kostenlos verfügbar gemacht werden.	n. a.	OB
M46_004	Ach, wäre das schön. Leider haben wir 10 Milliarden in einem Tiefbahnhof verbrannt. Ist da jetzt noch Geld für da?	n. a.	OB
M46_005	Dies sollte auch zur Verbesserung von Fahrgastinformationssystemen genutzt werden.	n. a.	OB
M46_006	Solange die bestehenden Zuggarnituren noch nicht durchgängig mit Klauenkupplungen ausgestattet sind, ist das ETCS nur Kosmetik. Moderne Fahrzeuge UND ETCS muss die Devise lauten - und natürlich Ausbau und Modernisierung der Schienenwege. ETCS und alte Weichen stehen ebenfalls im Widerspruch!	n. a.	OB
M46_007	klingt gut aber sollte halt auch funktionieren... die Fehleranfälligkeit macht bisher diese Effekte zu Nichte die Personen kommen trotzdem nicht schneller in die Züge rein und raus, da wären mehr Türen wichtig, nicht digitale Türsteuerungen	n. a.	OB
M46_008	ja, wenn die Züge auch fahren und nicht ausfallen (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M46_009	Prüfen, ob >20% realistisch oder "Verkaufstrick". Wenn ja, dann machen-wenn es kein Tech-Monster wird. Ich vermute gewaltige Kosten und am Ende endlose Terminverschiebungen und eine technische Ruine. Vielleicht können die Chinesen uns helfen.	n. a.	OB
M46_010	ETCS ist gut, bitte aber endlich die unendlich vielen Fahrgastinformationssysteme vereinheitlichen. Es passiert sehr häufig, dass nur ein Freitext irgendwo wo auf einer Website darauf hinweist was wirklich los ist, die angezeigten Zeiten sagen „pünktlich“ obwohl die Strecke gesperrt ist. Die Systeme in den Fahrzeugen sind auch unabhängig voneinander, der Fahrgast wird auf e8nem Display aufgefordert auszusteigen, auf einem anderen Display wird richtigerweise angezeigt, dass das Fahrzeug unter e8ner anderen Liniennummer weiterfährt.	n. a.	OB
M46_011	Gut. Eine noch bessere Auslastung der Schieneninfrastruktur insbesondere zu Stoßzeiten hilft bei der Verkehrswende.	n. a.	OB
M46_012	Unverständlich ist, warum dies nur in Stuttgart erfolgen soll. Wo bleibt der ländliche Raum (auf der Strecke)? Was ist mit den anderen baden-	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	württembergischen Knoten, wie Mannheim, Crailsheim oder Ulm? Einem föderalen Bundesland würde es sehr gut stehen, wenn Pilotprojekte nicht nur einseitig in Stuttgart durchgeführt werden würde. Grundsätzlich ist die Digitalisierung auf der Schiene richtig und notwendig, daher sollte es kein Pilotprojekt, einseitig für Stuttgart geben (das Ergebnis ist doch jetzt schon klar), sondern ein Masterplan für ganz Baden-Württemberg.		
M46_013	Ja, ist eine geeignete Maßnahme die Kapazität zu erhöhen.	n. a.	OB
M46_014	Im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr wird bei den Maßnahmen 46 und 47 das neue Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) erwähnt. Ihm werden im IEKK Kapazitätssteigerungen von mehr als 20 % zugeschrieben. Fachleute wie Lokomotivführer widersprechen dieser optimistischen Einschätzung deutlich, allerdings möchten sie dies aus persönlichen/beruflichen Gründen nicht öffentlich tun. Bitte/Antrag an die Landesregierung: Es ist das Urteil neutraler Stellen einzuholen und zu veröffentlichen, um den Nutzen von ETCS (in den jeweiligen Ausbaulevels Level 1, Level 2) für eine Kapazitätserhöhung zuverlässig quantifizieren zu können, auch in Abhängigkeit von den Streckencharakteristika (gerade Strecken, kurvige/bergige Strecken, Bahnhöfe). Erst dann kann beurteilt werden, ob und inwieweit ETCS zur Leistungssteigerung des ÖV und zum Klimaschutz beitragen kann. Wesentlich ist auch die Frage, wann die Technik voll zum Einsatz kommen kann.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M46_015	Reeller Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur ist notwendig, keine "Digitalisierung" der vorhandenen schwachen Mittel. Automatisiertes Fahren ist nur Alibi für die Industrie, die neue Autos verkaufen will. Notwendig wäre z.B. eine App auf dem Smartphone für eine "Echtzeit"-Routenführung mit Auswahl d. Kombinationen der ÖPNV-Möglichkeiten, Car-/Bike-Sharing etc. als ganzheitliche Lösung.	n. a.	OB
M46_016	Allheilmittel Digitalisierung?? Da habe ich meine Zweifel. Wird der Faktor Mensch komplett überflüssig?	n. a.	OB
M46_017	Davon verspreche ich mir wenig Erfolg.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M46_018	Gut - Nebenstrecken müssen zwingend reaktiviert werden, bzw. auch Neubaustrecken geplant werden	n. a.	OB
M46_019	Bahnverbindungen müssen verlässlich und pünktlich sein, damit man Anschlüsse erreicht. Um die Kapazität des unterdimensionierten S21 zu erhöhen, sollten die vorhandenen Gleise für den Regionalverkehr bestehen bleiben.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M46_020	Aufenthaltsmöglichkeiten an den Haltestellen verbessern (Sitzgelegenheiten, Überdachungen)	n. a.	OB
M46_021	nützt nur Leuten die mit dem Zug/S-Bahn überhaupt fahren können :-)	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M46_022	Die Investitionen in das Schienennetz müssen zukünftig die Investitionen in das Straßennetz bei weitem übertreffen. Denkbar ist auch eine Reduktion der Preise, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern. Beispielsweise kann dies finanziert werden durch eine höhere Besteuerung von stark umweltschädlichen Privatfahrzeugen.	n. a.	OB
M46_023	Mehr Geld für die Schiene	n. a.	OB
M46_024	Das ist nur dann ein Beitrag zum Klimaschutz, wenn dafür PKW-Fahrten unterbleiben. Deshalb muss der Straßenverkehr langsamer gemacht werden. Es nutzt nichts, wenn häufiger und weiter mit dem ÖV gefahren wird. Das verbraucht auch Energie und Rohstoffe	n. a.	OB

M47	Ausbau der Schieneninfrastruktur
	<p>Auf Basis eines neuen Verkehrsmodells mit Prognosehorizont 2035 für die Region Stuttgart sowie Machbarkeitsstudien zu Infrastruktur-Ergänzungen (u.a. Gleiserweiterungen, zusätzliche Haltepunkte) und die Wirkung von ETCS sollen gezielte Kapazitätserweiterungen ermöglicht werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Langfristiger Ausbau der Schieneninfrastruktur im Knoten Stuttgart <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 53 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>

A	In Zahlen			
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 54</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	55
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	5	sehr gut; Sehr sinnvoll; da führt nicht dran vorbei; Das macht Sinn; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0		
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)			
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M47_001	mittelfristiger Ausbau!	n. a.	OB
M47_002	Die Investitionen sollten landesweit intensiviert werden.	n. a.	OB
M47_003	Großer Ausbau der Schiene. Möglichst starke Trennung von Schienen für Fern-, Regional- und Güterverkehr. Deutlich mehr Züge und engere Taktung auch später am Abend.	n. a.	OB
M47_004	Mehr Geld für die Schiene Und nicht nur im Knoten Stuttgart Schieneninfrastruktur ausbauen: S-Bahn Anbindung an das Industriegebiet in Walldorf: von Heidelberg/Karlsruhe -- und eine Querverbindung über Walldorf von Sinsheim nach Speyer	n. a.	OB
M47_005	Kapazitätsanpassungen für den Deutschlandtakt 2030 sind zu berücksichtigen.	n. a.	OB
M47_006	Ausbau landesweit ausweiten.	n. a.	OB
M47_007	Wieso speziell nur in Stuttgart? Wo es sinnvoll ist, sollte die Schieneninfrastruktur ausgebaut und modernisiert (digitalisiert) werden. Schienenverkehr hat das beste Potential für autonome Fahrzeuge und damit sicheren, dichteren Taktzeiten. Alle Schienen-Verkehrsanbieter müssen ihre Plan- und Ist- Fahrten (inkl. genauer Positionsdaten) mit Belegungsdaten als real-time Datenschnittstelle öffentlich zugänglich machen, damit alle Mobilitätsanbieter ihre Dienste fortlaufend mit den aktuellen Fahrplänen integrieren können. Die Schienen-Infrastruktur (insbesondere S-Bahnen) sollten außerhalb der Städte Haltepunkte mit sehr guter Straßenanbindung (kostenlose PKW-Parkplätze und Haltepunkte für PKW/Taxi/Bus) haben.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M47_008	Das Gesetz geht 2020 an den Start. Bis solche Modelle stehen des es wahrscheinlich 2025. Dann fängt der Bau inclusive aller Vorbereitungen an und plötzlich merkt man, ups wir sind schon 2037 und nichts ist fertig. Sollte der Prognosezeitpunkt nicht noch weiter in die Zukunft gelegt werden, damit auch berechnete Hoffnung besteht, dass die Zahlen bei der Fertigstellung stimmen?	n. a.	OB
M47_009	Der Umbau des Bahnknotens Stuttgart (=Stuttgart 21) sollte so (um)geplant werden, dass der Deutschlandtakt damit umsetzbar ist.	n. a.	OB
M47_010	viel zu langsam	n. a.	OB
M47_011	Ja, unbedingt - aber nicht nur für den Fernverkehr! Was wir benötigen, ist ein gut ausgebauter SÖPNV mit guter Vertaktung zu den Fernverbindungen.	n. a.	OB
M47_012	Verlässliche Taktung, so dass ein Verpassen kein Drama ist. Auch nachts sollte langfristig ein durchgehendes Angebot bestehen. Sonst braucht man eben doch ein Auto...	n. a.	OB
M47_013	Aufbau eines Kombibahnhofs S21+K21 zum Erhalt der Kapazität und Einhaltung des Deutschlandtaktes	n. a.	OB
M47_014	nicht nur dort. Finanzierung mit freiwerdenden Mitteln aus den eingesparten 56 Mrd. für umweltschädlichen Subventionen.	n. a.	OB
M47_015	Nicht nur an Kernknotenpunkten, Pendler Verkehr versuchen in Bahn und Straßenbahn zu bekommen.	n. a.	OB
M47_016	Nicht nur in Stuttgart. Stillgelegte stecken und Bahnhöfe wiederaufbauen. Auch in anderen Ballungsgebieten, z.B. Rhein-Neckar, ausbauen und dichtere Taktung, insbesondere zu Stoßzeiten, ermöglichen	n. a.	OB
M47_017	Das ist viel zu langsam. Der ÖPNV im Großraum ist völlig unterentwickelt, auch im Vergleich zu anderen Ballungsgebieten. Aus 2035 sollte 2030 werden, wenn nicht gleich 2025. Vor allem aber müssen bekannte Erweiterungsmöglichkeiten an der S-Bahn und im Nahverkehr SOFORT gestartet werden.	n. a.	OB
M47_018	Ausbau sämtlicher Quell-/Zielverkehrsbeziehungen: Wo die Entfernungen nicht ausreichend von Bussen abgedeckt werden können, sind Schienenverbindungen erforderlich.	n. a.	OB
M47_019	Warum nur im Knoten Stuttgart? Vielleicht könnte die Studie an anderen Standorten effizienter angewendet werden.	n. a.	OB
M47_020	Steigerung der Kapazitäten ist sinnvoll- Stillgelegte Strecken reaktivieren	n. a.	OB
M47_021	Nicht nur für die Region Stuttgart. Gerade auch der ländliche Raum ist derzeit noch auf das Auto angewiesen, weil viele Dinge des täglichen Bedarfs (inkl. Arbeitsplatz) "weit weg" liegen.	n. a.	OB
M47_022	Um die Kapazität des unterdimensionierten S21 zu erhöhen, sollten die vorhandenen Gleise für den Regionalverkehr bestehen bleiben.	n. a.	OB
M47_023	Die städtische Schieneninfrastruktur soll landesweit und nicht ausschließlich in Stuttgart zügig ausgebaut werden. ÖPNV-Nutzung in Städten muss attraktiver werden durch kürzere Wege zu Haltestellen, durch dichteren Taktverkehr, durch schnelle Züge, durch angenehme Aufenthaltsmöglichkeit an Haltestellen, durch ausreichende Sitzplatzkapazitäten auch im Berufsverkehr, durch behagliche Wageninnenräume.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M47_024	Lieber um Stuttgart drumherum S-Bahnen planen. Würde Wege verkürzen und Stuttgart Mitte entlasten	n. a.	OB
M47_025	Nicht nur der Knotenausbau in Stuttgart. Forcierung Schnellstrecke Mannheim-Frankfurt, Ulm-Augsburg; Schnellbahnnetze Ulm, Reutlingen-Tübingen etc. (Wieder)Herstellung Mehrgleisigkeit.	n. a.	OB
M47_026	ggf. statt Oberleitungsbau doch eher Brennstoffzüge, aber Dieselloks sollten verschwinden ggf. Ausbau 2gleisig wo durch mehr Last Engpässe drohen oder Ausbau für den Güterverkehr, mit ausreichend Anschiebeloks :-) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M47_027	Prüfen, ob >20% realistisch oder "Verkaufstrick". Wenn ja, dann machen-wenn es kein Tech-Monster wird. Ich vermute gewaltige Kosten und am Ende endlose Terminverschiebungen und eine technische Ruine. Vielleicht können die Chinesen uns helfen.	n. a.	OB
M47_028	Auf jeden Fall notwendig. Eine Ringbahn wäre erforderlich, damit nicht jede Fahrt in den Außenbezirken über Stuttgart HBF gehen muss.	n. a.	OB
M47_029	Unverständlich ist, warum es auch hier nur um den Knoten Stuttgart geht. Langsam stellt sich mir beim Ausfüllen des Fragebogens die Frage, ob es sich hier um ein baden-württembergisches oder um ein Stuttgart-städtisches Projekt handelt? Kapazitätsausweitungen haben auch andere Knoten und Bahnhöfe notwendig. Vor allem der Rückbau im ländlichen Raum führt an vielen Stellen zu Engpässen (z.B. Bahnhof Lauda, als ein wichtiger Knoten im Norden Baden-Württembergs).	n. a.	OB
M47_030	Schön wäre das langfristige Ziel des Aufbaus einer echten U-Bahn in Stuttgart mit deutlich höherer Geschwindigkeit (wie z.B. in Berlin). Dies könnte für eine deutlich Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr sorgen.	n. a.	OB
M47_031	Im Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr wird bei den Maßnahmen 46 und 47 das neue Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) erwähnt. Ihm werden im IEKK Kapazitätssteigerungen von mehr als 20 % zugeschrieben. Fachleute wie Lokomotivführer widersprechen dieser optimistischen Einschätzung deutlich, allerdings möchten sie dies aus persönlichen/beruflichen Gründen nicht öffentlich tun. Bitte/Antrag an die Landesregierung: Es ist das Urteil neutraler Stellen einzuholen und zu veröffentlichen, um den Nutzen von ETCS (in den jeweiligen Ausbaulevels Level 1, Level 2) für eine Kapazitätserhöhung zuverlässig quantifizieren zu können, auch in Abhängigkeit von den Streckencharakteristika (gerade Strecken, kurvige/bergige Strecken, Bahnhöfe). Erst dann kann beurteilt werden, ob und inwieweit ETCS zur Leistungssteigerung des ÖV und zum Klimaschutz beitragen kann. Wesentlich ist auch die Frage, wann die Technik voll zum Einsatz kommen kann.	n. a.	OB
M47_032	Für den Erfolg des Klimaschutzes ist eine deutliche Steigerung des Verkehrsanteils des öffentlichen Verkehrs unverzichtbar. Der Aufbau von Verkehrsinfrastruktur ist, worauf politische Kräfte immer wieder hinweisen,	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	<p>langwierig und finanziell sowie personell aufwändig. Deshalb darf Schienenverkehrsinfrastruktur nicht beseitigt werden. Der bisher vorgesehene vollständige Abbau der 16 Gleise umfassenden oberirdischen Gleisanlagen des Hauptbahnhofs Stuttgart nach Inbetriebnahme des achtgleisigen Tiefbahnhofs darf keinesfalls geschehen. Wir brauchen Stuttgart 21 <i>plus</i>. Der Hinweis auf die städtebauliche Dimension des Projekts Stuttgart 21 kann einen völligen Verzicht auf oberirdische Gleise nicht rechtfertigen. Der Erhalt eines Teils der bestehenden Schieneninfrastruktur und Pläne zur Bebauung in dem 85 ha großen Plangebiet (das keineswegs nur Gleisflächen umfasst) schließen sich nicht aus. Klimapolitisch und auch hinsichtlich des für die wirtschaftliche Entwicklung gebotenen Wachstums des öffentlichen Verkehrs ist der Erhalt oberirdischer Gleise unverzichtbar. Er bietet in günstigstem Kosten/Nutzenverhältnis und zeitnah eine leistungsfähige stabile und kundenfreundliche Schieneninfrastruktur. Gegenüber der auf die frühen Neunzigerjahre zurückgehenden Planung von Stuttgart 21 haben sich grundlegende Änderungen ergeben (u.a. starkes Wachstum des Schienenverkehrs, Klimaschutz, DeutschlandTakt der Bahn). Ob der Erhalt von sechs oder acht oberirdischen Gleisen erforderlich ist, ist noch fachlich zu klären. Völlig ausgeschlossen ist die Kappung der Gäubahn Zürich-Stuttgart, auch Panoramabahn genannt. (Die Trennung der Gäubahn von der Zuführung in den Hauptbahnhof würde auch den Ergebnissen der Schlichtung unter Heiner Geißler von 2011 widersprechen.) Vergleichbare Bahnhöfe vergleichbarer Städte wie Nürnberg oder Zürich haben über 20 Gleise. Zürich beispielsweise hat 10 unterirdische Durchgangsgleise. Stuttgart hat künftig acht zuzüglich 2 S-Bahngleise unterirdisch, aber oberirdisch nach bisheriger Planung künftig null Gleise. Zürich hingegen hat auch nach Fertigstellung der unterirdischen Durchmesserlinien oberirdisch nur 2 Kopfgleise abgebaut und verfügt heute über 16 oberirdische Kopfbahnhofsgleise.</p>		
M47_033	<p>Die neuen Untersuchungen für anvisierte Infrastruktur-Ergänzungen für gezielte Kapazitätserweiterungen im Knoten Stuttgart müssen auch den eigentlichen Hauptbahnhof / Tiefbahnhof umfassen. Vordringlich ist die auch zukünftige Einführung der Gäubahn über die Panoramastrecke in den Hauptbahnhof als Voraussetzung für Notfallkonzepte für S- und Fernbahn sowie der angestrebten Mobilitätswende in Stuttgart. Deshalb bedarf es eines Teilerhalts des Kopfbahnhofes – mit 4 Bahnsteigen und 8 Bahnsteiggleisen entsprechend dem BUND-Konzept “Stuttgart 21-KombiBahnhof”.</p>	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M47_034	<p>Das bisherige Schienensystem wäre ausreichend - wenn denn die Bahn die Pläne einhalten könnte. Es fehlt also nicht an neuen Strukturen oder Plänen, sondern lediglich an der Notwendigkeit, Pläne einzuhalten (bei jedem Wetter und während der Grippe-Welle)</p>	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M47_035	Bahn muss billiger werden als fliegen- Besteuerung von Kerosin!!!	n. a.	OB
M47_036	Ausbau und Anpassung der Haltestellen für die zusätzlich beförderte Menge an Menschen.	n. a.	OB
M47_037	Lastenfahrten, sollten verpflichtend und soweit es geht, über Schienen transportiert werden.	n. a.	OB
M47_038	Unpünktlichkeit vermeiden	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M47_039	Auf nahezu allen Streckenlängen ist der Schienenverkehr sowohl für Personen als auch Güter der ökologisch sinnvollste Verkehrsträger, dies wurde jüngst durch eine von der EU in Auftrag gegebene Studie eindrucksvoll gezeigt (https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en , Juni 2019) Ausnahmen logischerweise dort, wo Schienen sehr schwer bzw. nur unter massivem Eingriff in die Natur verlegbar sind (Duplikate: 2)	n. a.	OB
M47_040	Stuttgart ist sonstwo, lebe in Karlsruhe! Aber die wenige Male, als ich in Stuttgart war, war alleine die Trennung von S-Bahnen/Bussen/Bahn total unübersichtlich. Bin froh, wenn ich da nicht hinmuss.	n. a.	OB
M47_041	nach einem Bericht von SWR-Aktuell in BW v.a. bei Umstieg in Stuttgart - insbesondere mit S21: nur 8 Gleise! - nicht umsetzbar	n. a.	OB
M47_042	Nur dann ein Beitrag zum Klimaschutz, wenn Straßenfläche reduziert wird und der Straßenverkehr verlangsamt wird. Wenn Fußgänger und Fahrradfahrer den ÖV nutzen, ist dies kontraproduktiv	n. a.	OB
M47_043	S21 soll doch der Heilsbringer für Stuttgart werden? Gibt hier jemand in der Landesregierung zu, dass dies doch nicht so ist? Aus badischer Sicht ist das schon lange klar	n. a.	OB
M47_044	Das Beste für den Klimaschutz ist S21 sofort zu stoppen und den Kopfbahnhof wiederherstellen. S21 trägt maßgeblich zur Klimaverschlechterung bei.	n. a.	OB

M48	Ausbau der Infrastruktur durch Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken
<p>Ein Reaktivierungsprogramm soll, aufbauend auf dem Schienenpersonennahverkehrs-Konzept (SPNV-Zielkonzept 2025) des Landes Baden-Württemberg, mit Einzelfallprüfungen für entsprechend stillgelegte Strecken die Verdopplung der Nutzung des ÖPNV unterstützen.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Reaktivierung stillgelegter Schienenstrecken <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 53 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 46				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	47
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	14	Sehr sinnvoll; Sehr gute Maßnahme und sehr gutes Instrument!; Gut! Da wo es sinnvoll ist!; Gut.; Ja, unbedingt!; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung</i> (n=17)	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M48_001	Die Reaktivierung muss durch Zubau und Sanierungsprogramme unterstützt werden.	n. a.	OB
M48_002	Reaktivierung von kleinen Güterbahnhöfen, damit mehr Waren auch in abgelegene Gebiete mit dem Zug transportiert werden können.	n. a.	OB
M48_003	Sehr zu befürworten! Der Bahn sollte unter die Arme gegriffen werden beim Schienennetzausbau, um die steigende Nachfrage bedienen zu können.	n. a.	OB
M48_004	Sehr gut. Bitte auch die Verbindung von ÖPNV-Netzen durch kleine Ergänzungsneubauten aufnehmen. Konkretes Beispiel: Verbindung des kvv-Netzes mit dem rnv-Netz bei Ubstadt-Weiher durch Neubau einer Kurve für die S31/32 Richtung Norden nach HD/MA.	n. a.	OB
M48_005	Kann man machen, wo der Aufwand sich langfristig lohnt. Also genügend Personen die Bahn nutzen wollen oder müssen, weil sie z.B. zur Arbeitsstelle fahren müssen. Vorher sollte andere Alternativen (Verkehrsvermeidung) bedacht werden.	n. a.	OB
M48_006	Ausbau der überlasteten Strecken	n. a.	OB
M48_007	Ja insbesondere Strecke Richtung Markgröningen oder Stadtbahn Vaihingen/Enz	n. a.	OB
M48_008	Besonders wichtig auch in Grenzregionen (z.B. Deutschland - Frankreich).	n. a.	OB
M48_009	Neue Schienenstrecken bitte gleich elektrifizieren, nicht mit H2-Zügen fahren, soviel Energie haben wir nicht. Wichtig: Barrierefreiheit!	n. a.	OB
M48_010	Parallel verlaufende Straßen zeitgleich zurückbauen, sonst kein Beitrag zum Klimaschutz	n. a.	OB
M48_011	Das ist viel zu langsam. Insbesondere am HBF Stuttgart muss die weitere Verwendung der oberirdischen Gleise evaluiert werden bevor diese stillgelegt werden.	n. a.	OB
M48_012	Der Ausbau der Schieneninfrastruktur ist landesweit notwendig und schon ewig versprochen. Stichwort: Bodenseegürtelbahn, Südbahn, Sigmaringen - Singen. Klarer Zeitplan und Finanzierungszusagen sind notwendig!	n. a.	OB
M48_013	Super Idee, da hier auch nicht neu gebaut, sondern ausgebessert werden muss - das hat Vorbildcharakter!	n. a.	OB
M48_014	Sehr gut z. B. Strohgäubahn bis Weissach, dann Neuplanung über Iptingen bis Mönseim weiterführen!	n. a.	OB
M48_015	Wiederbelebung stillgelegter Bahnstrecken, wie z.B. Rottweil-Balingen. Anschluss Lörrachs an die Strecke Freiburg-Basel	n. a.	OB
M48_016	Bis die Reaktivierung stattfindet, kann ein Busübergangslösung angestrebt werden.	n. a.	OB
M48_017	ja unbedingt wichtig! die Diskussion über die Hermann-Hesse-Bahn zeigt aber wie anscheinend schwierig das Thema ist und daher vermutlich keine kurzfristig lösbare Maßnahme	n. a.	OB
M48_018	ja, mit begleitenden Maßnahmen, damit die Auslastung entsteht	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	(Duplikate: 1)		
M48_019	Jeden Einzelfall prüfen, bewerten und abwägen.	n. a.	OB
M48_020	Hervorragend. Da liegt jede Menge Infrastruktur brach. Insbesondere auch private Gleisanschlüsse sollten reaktiviert und Gütertransporte wieder auf der Schiene stattfinden.	n. a.	OB
M48_021	Ein wichtiger Ansatz, nachdem jahrzehntelang der Rückbau der Schienen-Infrastruktur geduldet wurde. Vorschlag: Prüfung der Strecke Nebenbahn Blaufelden - Gerabronn - Langenburg oder die Panoramabahn Stuttgart. Daneben ist, dass der grundsätzliche Rückbau gestoppt werden muss, u.a. auch Ausweichgleise. Welches Chaos fehlende Ausweichgleise erzeugen, ist auf der Taubertalbahn täglich zu erfahren (z.B. kein Ausweichgleis mehr in Königshofen, Bronnbach). Für andere stillgelegte Strecken sollte eine Freizeit-Nutzung, z.B. durch Draisinen möglich werden.	n. a.	OB
M48_022	Hier sollte man die Wirtschaftlichkeit sehr genau betrachten.	n. a.	OB
M48_023	Zum Glück ist dieser Punkt enthalten. Die Abgeschiedenheit Calws bspw. ist skandalös. Genauso wie die schleichende Stilllegung von Strecken in den letzten Jahrzehnten. Hoffentlich bleibt der Trend bei der Reaktivierung...	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M48_024	Sehr schön! Und gleichzeitiger Anlage von Radschnellwegen entlang der Trassen	n. a.	OB
M48_025	Reaktivierung der Autozugterminals (Z.B. in Kornwestheim) für eine Alternative zu Fernreisen. Nicht nur für PKW, sondern auch LKW (siehe Eurotunnel), damit dann andere Autozugterminals wie München genutzt werden können. So wird der Autozug auch auf kürzeren Strecken attraktiv.	n. a.	OB
M48_026	Und Elektrifizierung noch nicht elektrifizierter Strecken vorsehen.	n. a.	OB
M48_027	Für den Erfolg des Klimaschutzes ist eine deutliche Steigerung des Verkehrsanteils des öffentlichen Verkehrs unverzichtbar. Der Aufbau von Verkehrsinfrastruktur ist, worauf politische Kräfte immer wieder hinweisen, langwierig und finanziell sowie personell aufwändig. Deshalb darf Schienenverkehrsinfrastruktur nicht beseitigt werden. Der bisher vorgesehene vollständige Abbau der 16 Gleise umfassenden oberirdischen Gleisanlagen des Hauptbahnhofs Stuttgart nach Inbetriebnahme des achtgleisigen Tiefbahnhofs darf keinesfalls geschehen. Wir brauchen Stuttgart 21 <i>plus</i> . Der Hinweis auf die städtebauliche Dimension des Projekts Stuttgart 21 kann einen völligen Verzicht auf oberirdische Gleise nicht rechtfertigen. Der Erhalt eines Teils der bestehenden Schieneninfrastruktur und Pläne zur Bebauung in dem 85 ha großen Plangebiet (das keineswegs nur Gleisflächen umfasst) schließen sich nicht aus. Klimapolitisch und auch hinsichtlich des für die wirtschaftliche Entwicklung gebotenen Wachstums des öffentlichen Verkehrs	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	<p>ist der Erhalt oberirdischer Gleise unverzichtbar. Er bietet in günstigstem Kosten/Nutzenverhältnis und zeitnah eine leistungsfähige stabile und kundenfreundliche Schieneninfrastruktur. Gegenüber der auf die frühen Neunzigerjahre zurückgehenden Planung von Stuttgart 21 haben sich grundlegende Änderungen ergeben (u.a. starkes Wachstum des Schienenverkehrs, Klimaschutz, DeutschlandTakt der Bahn). Ob der Erhalt von sechs oder acht oberirdischen Gleisen erforderlich ist, ist noch fachlich zu klären. Völlig ausgeschlossen ist die Kappung der Gäubahn Zürich-Stuttgart, auch Panoramabahn genannt. (Die Trennung der Gäubahn von der Zuführung in den Hauptbahnhof würde auch den Ergebnissen der Schlichtung unter Heiner Geißler von 2011 widersprechen.) Vergleichbare Bahnhöfe vergleichbarer Städte wie Nürnberg oder Zürich haben über 20 Gleise. Zürich beispielsweise hat 10 unterirdische Durchgangsgleise. Stuttgart hat künftig acht zuzüglich 2 S-Bahngleise unterirdisch, aber oberirdisch nach bisheriger Planung künftig null Gleise. Zürich hingegen hat auch nach Fertigstellung der unterirdischen Durchmesserlinien oberirdisch nur 2 Kopfgleise abgebaut und verfügt heute über 16 oberirdische Kopfbahnhofsgleise.</p>		
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M48_028	Mehr Geld für die Schiene	n. a.	OB
M48_029	dazu muss die Nutzung attraktiv gestaltet und geplant sein sowie alles von vorn herein beworben werden - Nutzerbedürfnisse abfragen	n. a.	OB

M49	Ausbau der Infrastruktur für Busse		
	<p>Um die Pünktlichkeit und damit auch die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, sind unterstützende Maßnahmen auf kommunaler Ebene notwendig.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Busfahrspuren und bevorzugte Ampelschaltungen für Busse <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 53 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

A	In Zahlen			
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 55</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	55

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)			
	Anzahl	Auswahl	
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	11	Super!; Sehr gute Maßnahme und sehr gutes Instrument!; Sehr gut; Sehr sinnvoll; ist gut; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.	
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0		
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)			
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M49_001	Busse sollten durchgängig im Halbstundentakt oder besser eingesetzt werden. Es sollte auch Schnellbusse geben, die nicht an jeder Haltestelle halten. Sie sollten nur an einer Haltestelle in einem Ort halten. (ländlicher Raum) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M49_002	Förderung ökologischer Busse	n. a.	OB
M49_003	Gerade in den ländlichen Gegenden sollte die Bus Infrastruktur weiter ausgebaut werden, so dass auch am Wochenende Busse fahren und man eine Verbindung zum Schienenverkehr bekommt. Diese Busse könnten ja eventuell auf Bestellung fahren und mit deutlich kleineren Fahrzeugen. Zudem könnten auch die Busse elektrifiziert werden, vor allem in städtischen Gebieten, wo sie an den Haltestellen laden können.	n. a.	OB
M49_004	Die Pünktlichkeit ist aktuell im ÖPNV ein großes Problem. Realistische Fahrpläne wären sinnvoll. Wenn ein Bus oder Zug regelmäßig verspätet ist, sollten die Fahrpläne angepasst werden. Die Frequenz der Verbindungen ist zu gering. Bedeutet ein verpasster Anschluss wegen Verspätung 1h Wartezeit, wird der ÖPNV nicht genutzt. Verlässlichkeit ist wichtig und derzeit nicht gegeben. Ich bin selbst Pendler Bus-Bahn-Bus und erlebe in bis zu 50% der Fälle, dass die Anschlüsse im Stunden- oder Halbstundentakt nicht erreicht werden.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M49_005	Bevorzugung vor allem von Wasserstoff oder Oberleitungsbussen. Bessere Taktung auf dem Land.	n. a.	OB
M49_006	Busstrecken könnten zusätzlich verbessert werden, indem enge Straßen von parkenden Autos freigehalten werden (bspw. Linie 91 zwischen Botnang und Uni und Botnang und Feuerbach)	n. a.	OB
M49_007	Bevorzugung öffentliche Verkehrsmittel vor motorisierten Individualverkehr (z.B. mehr Busspuren, intensivere Bevorrechtigung, etc.) Bedarfsgerechte Dimensionierung der Busse, d.h. kleinere Busse für Zeiträume geringer Fahrgastzahlen oder Linien mit geringen Fahrgastzahlen	n. a.	OB
M49_008	Anreize für Verkehrsverbünde schaffen die Preise zu senken Verkehrsbetrieben bei Personalkosten subventionieren Investitionen in neue, nachhaltige Busse/Züge/Trassen/Haltestellen etc. subventionieren/übernehmen	n. a.	OB
M49_009	Infrastruktur der Stadt auf ÖPNV auslegen Bevorzugung öffentliche Verkehrsmittel vor motorisierten Individualverkehr (z.B. mehr Busspuren, intensivere Bevorrechtigung, etc.) (Duplikate: 2)	n. a.	OB
M49_010	Nachhaltigkeit des ÖPNV weiter steigern Umstieg auf Batterie- und Brennstoffzellenbusse im ÖPNV Bedarfsgerechte Dimensionierung der Busse, d.h. kleinere Busse für Zeiträume geringer Fahrgastzahlen oder Linien mit geringen Fahrgastzahlen emissionsfreier ÖPNV schnellstmöglich (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M49_011	Einrichtungen neuer Busverbindungen zur Schaffung attraktiver Verbindungen in Randgebieten.	n. a.	OB
M49_012	Busverbindungen auf dem Land ausbauen, Wasserstoffbusse einsetzen	n. a.	OB
M49_013	Sie meinen hoffentlich - Elektrobusse.	n. a.	OB
M49_014	"Busfahrspuren" können sinnvoll sein und sollten bei Bedarf (dynamisch) eingerichtet werden, so dass Bus, Taxi und generell alle Fahrzeuge mit mehr als einer Person diese nutzen können. Wenn wir smart City Infrastrukturen haben, sind natürlich auch Ampelschaltungen dabei - und vieles andere mehr.	n. a.	OB
M49_015	Taktung der Busfahrpläne auch im ländlichen Raum anpassen und erhöhen.	n. a.	OB
M49_016	Wenn der Takt erhöht wird, ist eine mögliche Verspätung nicht mehr so relevant. Wenn weniger Autos fahren, wird es außerdem zu weniger Verspätungen kommen.	n. a.	OB
M49_017	Dies wäre sehr viel schneller und effizienter umzusetzen als die vorigen Punkte bezüglich Schienenverkehrs. Aus meiner Sicht haben Busse Priorität! Insbesondere sollten Fernbusbahnhöfe in den Ortsmitten geplant werden und nicht wie heute üblich außerhalb (Stuttgart, Ulm)	n. a.	OB
M49_018	Wenn Busse Haltestellen präzise anfahren (was bei Niederflurbussen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit erforderlich ist), kommt es schnell zu Spurrinnen. Daher muss im Haltestellenbereich die Asphaltdecke durch einen Betonblock ersetzt werden. Dies muss bei der Planung berücksichtigt werden und sollte ebenfalls gefördert werden. Die Freihaltung von Busfahrspuren sollte konsequent überwacht werden (zum Beispiel durch Kameras). Verstöße	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	sind zu ahnden, nötige Umsetzungen müssen zügig durchgeführt werden. Dazu sind ggf. auch die Prozesse für die Anordnung zu überprüfen und zu straffen. Ebenso sollten die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, dass die Verursacher beispielsweise für nötige Leistungen der Verkehrsunternehmen z.B. im Rahmen einer Mobilitätsgarantie in Regress genommen werden können.		
M49_019	Netz wie in der Schweiz aufbauen. Alle Kommunen mit mehr als 500 Einwohnern müssen jede Stunde von einem Bus angefahren werden mit Verbindung in die nächsten Versorgungszentren	n. a.	OB
M49_020	Ja, eine Maßnahme in Städten, die einen guten und bereits funktionierenden Busverkehr haben. Bussen kommt die Rolle zu, Personen auf der Fläche zu Bahnhöfen zu bringen, die ein hohes Zugaufkommen haben (bes. im Nahverkehr).	n. a.	OB
M49_021	Busse als gut integrierte Ergänzung zur Schiene	n. a.	OB
M49_022	Bevorzugte Ampelschaltungen aber nicht zu Lasten des Fußverkehrs	n. a.	OB
M49_023	Fehlt oft der Platz. Geisse Straßen nur noch für Bus öffnen	n. a.	OB
M49_024	Nicht nur in größeren Städten, sondern auch im Ländlichen Bereich die Taktzeit erhöhen und auch günstiger machen!	n. a.	OB
M49_025	aber dann auch durchgängig	n. a.	OB
M49_026	Vor allem Anbindung der Dörfer an die Stadt. Das Problem, das bei Abendveranstaltungen kein Bus zurückfährt. Individuell an Veranstaltungen angepasste Sonderfahrten ausbauen/ das anfragen z.B. für Vereine vereinfachen	n. a.	OB
M49_027	Dichtere Taktung zu allen Zeiten! Zur Rushhour, damit nicht so überfüllt. Wochenends, damit nicht so überfüllt und auch um Attraktivität zu steigern - wer wartet schon gerne 1 Stunde auf den Bus?	n. a.	OB
M49_028	Nur sinnvoll, wenn Straßenraum zugunsten des Buses umgewidmet wird.	n. a.	OB
M49_029	Mehr Haltestellen, besserer Takt, engeres Netz. Der Busverkehr muss so ausgebaut werden, dass er auch ohne "Planung" durch den Verkehrsteilnehmer nutzbar wird. - Einbindung flexibler Lösungen in den Busverkehr (Rufbus, Ruftaxi, Nachtbus) Gemeindeübergreifende Planung/Umsetzung.	n. a.	OB
M49_030	Wenn diese den Fahrradspuren (die auch noch nachgebessert werden müssen) nicht den Platz wegnehmen, ansonsten zweitrangig, da ja der individuelle Personennahverkehr (Auto) reduziert werden wird, was zu mehr Platz auf den Straßen führt, wo dann der Bus fahren kann. Beispiel Villinger Ring: Zweispurig befahrbar, hier kann man eine Busspur einrichten, PKWs müssen dann mit einer Spur Vorlieb nehmen.	n. a.	OB
M49_031	Unterstützung, ggf. mit flexiblen Routen, die an den "Echtzeit-Bedarf" angepasst werden können.	n. a.	OB
M49_032	Busse mit Wasserstoffantrieb oder Elektroantrieb verpflichtend einführen	n. a.	OB
M49_033	für mich würde es schon genügen, Busse keine unnötigen Fahrten über Verkehrsknotenpunkte fahren zu lassen -> Stadtbus Korntal-Münchingen,	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Linie 612 ist ein Beispiel dafür wie man im Berufsverkehr am Porsche Kreisverkehr abbiegen muss, vor dem Museum wenden muss um sich anschließend über den Kreisverkehr stadtauswärts zu quetschen. Für evtl. 3 Leute, die beim Porsche einsteigen und die mit dem 501 genauso gut fahren könnten *seufz*		
M49_034	Nicht zu Lasten des IV, gerne wenn zusätzliche Flächen bereitstehen.	n. a.	OB
M49_035	Einbahnstraßen mit Busspur statt 2spurigen Straßen wo möglich (Steuerung MIV) verwendbar immer für Krankenwagen, Feuerwehr, Polizei und THW im Einsatz (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M49_036	Busspuren evtl. auch für Fahrräder freigeben.	n. a.	OB
M49_037	Nicht zu Lasten des Kfz-Verkehrs	n. a.	OB
M49_038	Sehr wichtig für den ländlichen Raum!	n. a.	OB
M49_039	Grundsätzlich ist dies zu begrüßen, jedoch sollte dies dann auch überwacht und sanktioniert werden. Wie so etwas nicht erfolgreich umgesetzt wird, zeigt sich in Bad Mergentheim an der Haltestelle Altstadt/ Schloss.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M49_040	Allzu oft sind diese Maßnahmen insgesamt kontraproduktiv für den Verkehrsfluss. Wenn der Bus vor der Busspur im Stau steht, weil die Autos neben der Busspur nicht mehr schnell genug vorbeipassen ist nichts gewonnen. Die Fahrzeit vieler Busse ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Oft durch missratene Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs und der dadurch verursachten Staus. Durch die Aufhebung dieser Maßnahmen kann die Fahrzeit besser beschleunigt werden. (Tempo 30-Zonen ohne Notwendigkeit, Fußgängerampeln, Rote-Wellen usw.)	n. a.	OB
M49_041	Jedweder Eingriff in eine eingespielte und bestenfalls frequenzoptimierte Ampelschaltung führt zu mehr Staus und Verkehrsbehinderungen und damit mehr Schadstoffbelastung. Dasselbe gilt für die Verringerung von für den Autoverkehr zur Verfügung stehenden Fahrspuren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen führen zu mehr Staus und mehr Abgasbelastung. Sie sind deshalb absolut abzulehnen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M49_042	Wir halten eine baldige CO2-Bepreisung für unverzichtbar. Hier muss das Land über den Bundesrat aktiv werden. Die Entscheidungen auf Bundesebene gehen zu langsam voran, sind im Parteienstreit vor allem auf Bundesebene verfangen. Daher ist eine Bundesratsinitiative eines starken Bundeslandes wie Baden-Württemberg gefordert, wenn nicht wirklich sehr bald der Bund einen Konsens zur CO2-Bepreisung schafft. In einer Bundesratsinitiative könnte man als einen denkbaren Weg aufzeigen - wie beim Verbändetisch Verkehr am 24. Juni vom LNV-Vertreter vorgeschlagen - die Mineralölsteuer stufenweise um 3 × 8 Cent zu erhöhen, mit Verwendung des	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	<p>Mehraufkommens für den ÖV und die Bürger/innen (siehe unten). 8 Cent sind weniger als die regionalen Benzinpreisschwankungen und damit zumutbar. Ausgerechnet seit dem Hitzesommer 2003 leisten wir uns eine starre Mineralölsteuer. Da die Mineralölsteuer in einem Festbetrag je Liter Kraftstoff bemessen wird, ist sie seit 2003 durch die allgemeine Teuerung um rund 25% real sogar gesunken. Die oben skizzierte Steueranhebung um insgesamt 24 Cent würde jährlich (Absatzrückgang durch die erhoffte MIV-Dämpfung berücksichtigt) zu rund 15 Milliarden € Mehreinnahmen führen. Davon könnten z. B. 10 Milliarden dafür eingesetzt werden, die Tarife im öffentlichen Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) flächendeckend zu halbieren. Die weiteren rund 5 Milliarden/Jahr wären für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Ein solches Vorgehen wäre auch sozial verträglich, weil den Menschen etwas zurückgegeben wird, in Gestalt niedrigerer ÖV-Tarife und besserer ÖV-Angebote, auch im ländlichen Raum. Günstigere ÖV-Tarife wären auch ein Ausgleich dafür, dass diese über viele Jahre stärker gestiegen sind als im langfristigen Trend die Kraftstoffpreise. Das Land sollte unverzüglich die Einzelheiten einer solchen Bundesratsinitiative klären und Gespräche mit anderen Bundesländern und dem Bund führen. Dabei wären auch die neuen Überlegungen des Umweltbundesamts und des Bundesumweltministeriums zur CO₂-Bepreisung, aber auch Gegenpositionen einzubeziehen. Wenn dann der Bund mit einem eigenen rasch greifenden Konzept und Gesetzesvorhaben der Bundesratsinitiative den Wind aus den Segeln nimmt, umso besser. Viel spricht für den rasch umsetzbaren UBA-Vorschlag, einen CO₂-bezogenen Zuschlag auf Benzin, Diesel, Gas, Heizöl und sonstige fossile Treibstoffe einzuführen. Damit könnten z. B. auch die oben beschriebenen bürgerfreundlichen Attraktivitätssteigerungen des ÖV finanziert werden und es bliebe auch Spielraum für weitere Rückgewährungen.</p>		
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

M50	Ausbau der Infrastruktur im Schienenverkehr		
	<p>Der Bahnverkehr soll als Rückgrat des ÖPNV noch attraktiver und verlässlicher werden. Die vom Land bestellten Angebote und Standards sind im „SPNV-Zielkonzept 2025“ festgehalten.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Landesweit bedarfsangepasstes und verlässliches Grundangebot von frühmorgens bis spätabends im Stundentakt • Angebotsverdichtungen in Abhängigkeit von der Nachfrage und der Finanzierbarkeit • Systematisches stündliches Expresszugnetz zwischen Oberzentren 		
	<p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 54 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

A		In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 46					
		Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	0	46
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)					
	Anzahl	Auswahl			
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	7	Tip Top; Sehr sinnvoll; gut; Das ist sinnvoll.; Aufbau Schienenverkehr finde ich immer gut; Ja sehr gut; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.			
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0				
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)					
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung	
		Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll		/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig		/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich		/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar		/	/	/	

B		Kommentarinhalt		
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme				
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle	
M50_001	Perfekt! Ggf. Ermittlung der Stellen, an denen noch ÖPNV gebraucht würde und gezielter Ausbau.	n. a.	OB	
M50_002	S-Bahn Anbindung an das Industriegebiet in Walldorf: von Heidelberg/Karlsruhe -- und eine Querverbindung über Walldorf von Sinsheim nach Speyer	n. a.	OB	
M50_003	Bevorzugung öffentliche Verkehrsmittel vor motorisierten Individualverkehr (z.B. mehr Busspuren, intensivere Bevorrechtigung, etc.), wenn Schienenverkehr (noch) nicht möglich ist.	n. a.	OB	
M50_004	Ein 20-Minuten-Takt wie in Berlin wäre wichtig. Dann steigen die Menschen zahlreich um. Sonst stellen wir ewig fest, dass die Menschen doch nicht umsteigen. Wir brauchen den Mut, den ÖPNV in ganz BaWü so günstig anzubieten wie in Berlin. Auch die Taktung ist dort ideal und die Bahnen	n. a.	OB	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	selbst sind so geräumig, dass man ohne Probleme überall mit Fahrrad, Kinderwagen oder Gehhilfe einsteigen kann. Außerdem fahren die Modelle der Berliner S-Bahn sehr schnell an/beschleunigen viel schneller wie die Bahnen, die bei uns z.B. in der S-Bahn Stuttgart eingesetzt werden. Wichtig wäre auch den Raum Karlsruhe/Stuttgart/Mannheim als EIN ÖPNV-Raum zu denken. Die ÖPNV-Verbindung zwischen den genannten Städten ist aus meiner Sicht aktuell nicht attraktiv für z.B. Pendler.		
M50_005	Verkehrsbetrieben bei Personalkosten subventionieren Investitionen in neue, nachhaltige Busse/Züge/Trassen/Haltestellen etc. subventionieren/übernehmen	n. a.	OB
M50_006	Mindestens Halbstundentakt auch für ländliche Regionen, überall Angebot verdichten, Nachfrage muss gesteigert werden durch Angebot	n. a.	OB
M50_007	Güterverkehr auf der Schiene fördern	n. a.	OB
M50_008	Subventionierung für Reaktivierung/Neubau von Güterverkehrs Anlagen	n. a.	OB
M50_009	Anreize schaffen für mehr Ferntransport von Waren auf der Schiene	n. a.	OB
M50_010	Intelligenter Schiene- Straße Kombiverkehr (Cargobeamer, rollende Landstraße)	n. a.	OB
M50_011	Kapazitätssteigerung im Güterverkehr z.B. durch Erhöhung der Zuglänge oder Doppelstock Container	n. a.	OB
M50_012	Wiedereinführung von Hochgeschwindigkeits- Güterzügen für Post und Expressgut	n. a.	OB
M50_013	OK, Schienenverkehr kann nicht überall angeboten werden. Busse können eine Alternative (auf dem Lande) sein. Fahrzeugkapazitäten müssen dynamisch dem Bedarf angepasst werden (es macht keinen Sinn abends leere Busse mit Fahrer fixe Linien abfahren zu lassen). On demand Bus, Shuttle, Taxi und private PKW Mitfahrten müssen sinnvoll integriert und optimiert angeboten werden. Das Konzept dazu ist unter Option 21 (https://www.O21.de) als "eMIT" skizziert.	n. a.	OB
M50_014	Ländliche Regionen in das S-Bahnnetz aufnehmen und anbinden	n. a.	OB
M50_015	Der Bahnverkehr muss deutlich günstiger werden, insbesondere günstiger als Flugreisen. Die Flexibilität der Bahn wird dadurch wieder attraktiv werden.	n. a.	OB
M50_016	Priorisierung des Ausbaus der Schiene Reaktivierung stillgelegter Strecken https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2019/05/190520_VDVReaktivierung-von-Eisenbahnstrecken_Brosch%C3%BCre.pdf sowohl komplett stillgelegte Strecken (Bsp. Sigmaringen-Stockach) als auch Strecken wieder mehrgleisig aufrüsten (Bsp. Gäubahn) Ausbau ausgelasteter vorhandener. Trassen (Bsp. Rheintalbahn)	n. a.	OB
M50_017	Dringend notwendig, statt neuer Straßen muss die Schiene priorisiert werden	n. a.	OB
M50_018	Auch zur Nachtzeit sollte ein Grundangebot bestehen.	n. a.	OB
M50_019	was ist mit den Regionen ohne Zusanbindung? Ländliche Räume werden weiter abgehängt	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M50_020	Das ganze Projekt wird durch das zweite Instrument - Finanzierbarkeit - bestimmt. Leere oder fast leere Nahverkehrszüge in den späten Abendstunden sind Geldverschwendung (Punkt 1). Welche Oberzentren kommen in Frage und sind diese bereits an die Schiene angeschlossen?	n. a.	OB
M50_021	Beispiel Karlsruhe mit der Regionalstadtbahn. Wenn man das überall machen könnte, wäre das System vernetzt und flächendeckend eine große Verbesserung - auch von Dorf zu Dorf. Kombiniert mit Bussen.	n. a.	OB
M50_022	Halbstundentakt auf allen Strecken von 4:30 bis 24 Uhr	n. a.	OB
M50_023	Stündlich ist zu selten!	n. a.	OB
M50_024	Parallele Straßen zurückbauen, sonst kein Beitrag zum Klimaschutz	n. a.	OB
M50_025	Vorziehen der Maßnahmen soweit möglich. 2025 ist eigentlich zu spät. Es werden keine Infrastrukturmaßnahmen genannt. Wie wäre es mit einem Landes Investitions- und Bauprogramm für den Schienenverkehr? Der Bund hat nicht die alleinige Zuständigkeit. Auch eine Vorfinanzierung wäre denkbar.	n. a.	OB
M50_026	Finanzierbarkeit ist immer ein Zauberwort, um am Ende zu sagen "es lohnt nicht". Zugverkehr kostet die öffentliche Hand Geld, das ist so und das darf auch so sein. Bei entsprechender Umverteilung und Unterstützung vom Bund und Land kein Problem.	n. a.	OB
M50_027	In den Stoßzeiten ist die Taktung von einer halben Stunde notwendig	n. a.	OB
M50_028	Stundentakt ist bei Anschluss-Verbindungen zu wenig. Mindestens in den Hauptverkehrszeiten sollte ein 20Min.-Takt ermöglicht werden.	n. a.	OB
M50_029	30 Minutentakt! Stündlich reicht nicht aus damit Leute vom Auto auf die Bahn umsteigen	n. a.	OB
M50_030	Ausbau in Tagesrandlagen nur wenn wirtschaftlich vertretbar. Stündliche Verbindungen zwischen Oberzentren ist ein Witz - gerade hier muss eine Taktverdichtung her.	n. a.	OB
M50_031	Eher höhere Frequenz zu Hauptzeiten, Züge morgens und abends sind heute oft schon sehr voll (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M50_032	gut, wenn bezahlbar	n. a.	OB
M50_033	Zuverlässiger Stundentakt ist sinnvoll	n. a.	OB
M50_034	Unerlässlich für die Verkehrswende.	n. a.	OB
M50_035	Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Leider kommt hier nicht vor, wie die Barrierefreiheit des ÖPNV, die ab dem 01.01.2022 gesetzlich vorgeschrieben ist, umgesetzt wird. Hier fehlt es an einem Masterplan und auch an Finanzierungsmittel. Das SPNV-Konzept kann nur ein Konzept für alle Fahrgäste, also auch Fahrgäste mit Rollstuhl und anderen Hilfsmittel sein. Weiter ist bei dem SPNV-Konzept auch auf die Attraktivität zu achten: Wenn jede "Milchkanne" bedient werden soll, ist dies für den SPNV nicht attraktiv. Hier muss es intelligente Zubringerlösungen geben und schnelle Verbindungen zwischen den Hauptverkehrsrouten.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M50_036	Ziel sollte sein, dass der Zug auf der Strecke Stadtzentrum-Stadtzentrum immer das schnellste Verkehrsmittel darstellt.	n. a.	OB
M50_037	Für den Erfolg des Klimaschutzes ist eine deutliche Steigerung des Verkehrsanteils des öffentlichen Verkehrs unverzichtbar. Der Aufbau von Verkehrsinfrastruktur ist, worauf politische Kräfte immer wieder hinweisen, langwierig und finanziell sowie personell aufwändig. Deshalb darf Schienenverkehrsinfrastruktur nicht beseitigt werden. Der bisher vorgesehene vollständige Abbau der 16 Gleise umfassenden oberirdischen Gleisanlagen des Hauptbahnhofs Stuttgart nach Inbetriebnahme des achtgleisigen Tiefbahnhofs darf keinesfalls geschehen. Wir brauchen Stuttgart 21 <i>plus</i> . Der Hinweis auf die städtebauliche Dimension des Projekts Stuttgart 21 kann einen völligen Verzicht auf oberirdische Gleise nicht rechtfertigen. Der Erhalt eines Teils der bestehenden Schieneninfrastruktur und Pläne zur Bebauung in dem 85 ha großen Plangebiet (das keineswegs nur Gleisflächen umfasst) schließen sich nicht aus. Klimapolitisch und auch hinsichtlich des für die wirtschaftliche Entwicklung gebotenen Wachstums des öffentlichen Verkehrs ist der Erhalt oberirdischer Gleise unverzichtbar. Er bietet in günstigstem Kosten/Nutzenverhältnis und zeitnah eine leistungsfähige stabile und kundenfreundliche Schieneninfrastruktur. Gegenüber der auf die frühen Neunzigerjahre zurückgehenden Planung von Stuttgart 21 haben sich grundlegende Änderungen ergeben (u.a. starkes Wachstum des Schienenverkehrs, Klimaschutz, DeutschlandTakt der Bahn). Ob der Erhalt von sechs oder acht oberirdischen Gleisen erforderlich ist, ist noch fachlich zu klären. Völlig ausgeschlossen ist die Kappung der Gäubahn Zürich-Stuttgart, auch Panoramabahn genannt. (Die Trennung der Gäubahn von der Zuführung in den Hauptbahnhof würde auch den Ergebnissen der Schlichtung unter Heiner Geißler von 2011 widersprechen.) Vergleichbare Bahnhöfe vergleichbarer Städte wie Nürnberg oder Zürich haben über 20 Gleise. Zürich beispielsweise hat 10 unterirdische Durchgangsgleise. Stuttgart hat künftig acht zuzüglich 2 S-Bahngleise unterirdisch, aber oberirdisch nach bisheriger Planung künftig null Gleise. Zürich hingegen hat auch nach Fertigstellung der unterirdischen Durchmesserlinien oberirdisch nur 2 Kopfgleise abgebaut und verfügt heute über 16 oberirdische Kopfbahnhofsgleise.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M50_038	Wie oben schon gesagt: Busse sind wichtiger. "Oberzentren" (was immer das genau sein soll) ist nachrangig. Wichtiger ist es Arbeitsstätten und wohnen miteinander zu verbinden. (Ich möchte hier als konkretes Beispiel das Daimlerwerk Sindelfingen ansprechen. Dieses ist so rattenschlecht an Stuttgart angebunden, dass ich da Vorsatz hinter vermute...)	n. a.	OB
M50_039	In den Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Region Stuttgart wurden viele Milliarden Euro investiert. Dies war kein Beitrag zum Umweltschutz und zum Klimaschutz. Im Gegenteil. Bau und Betrieb der Schienenverkehrsmittel sind mit einer Zunahme der THG-Emissionen verbunden. Der Autoverkehr	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	wurde nirgends weniger. Es wurde nur einmal untersucht, nämlich bei der S-Bahn nach Böblingen, die am 28.9.1985 eröffnet wurde. Besorgen Sie sich die Vorher-/nachher-Untersuchung der Stadt Stuttgart. Der Autoverkehr ist parallel zur neuen S-Bahn wesentlich stärker angestiegen als an den anderen Stellen. Die Behauptung, die Förderung des Schienenverkehrs wäre ein Beitrag zum Klimaschutz ist ein typisches Beispiel für die Scheinheiligkeit der Politik.		
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M50_040	Verschiedene Klassen könnte die Attraktivität wieder erhöhen, um insbesondere die einkommensstarke Gruppe wieder an den ÖPNV zu gewöhnen.	n. a.	OB
M50_041	Ein kostengünstiges attraktives Monats- oder Job-Ticket mit dem auch noch Vorteile an anderer Stelle verbunden sind.	n. a.	OB
M50_042	Finanzierung auch durch City-Maut als Nahverkehrsabgabe. Maut auf Landesstraßen.	n. a.	OB
M50_043	Wir halten eine baldige CO2-Bepreisung für unverzichtbar. Hier muss das Land über den Bundesrat aktiv werden. Die Entscheidungen auf Bundesebene gehen zu langsam voran, sind im Parteienstreit vor allem auf Bundesebene verfangen. Daher ist eine Bundesratsinitiative eines starken Bundeslandes wie Baden-Württemberg gefordert, wenn nicht wirklich sehr bald der Bund einen Konsens zur CO2-Bepreisung schafft. In einer Bundesratsinitiative könnte man als einen denkbaren Weg aufzeigen - wie beim Verbändetisch Verkehr am 24. Juni vom LNV-Vertreter vorgeschlagen - die Mineralölsteuer stufenweise um 3 × 8 Cent zu erhöhen, mit Verwendung des Mehraufkommens für den ÖV und die Bürger/innen (siehe unten). 8 Cent sind weniger als die regionalen Benzinpreisschwankungen und damit zumutbar. Ausgerechnet seit dem Hitzesommer 2003 leisten wir uns eine starre Mineralölsteuer. Da die Mineralölsteuer in einem Festbetrag je Liter Kraftstoff bemessen wird, ist sie seit 2003 durch die allgemeine Teuerung um rund 25% real sogar gesunken. Die oben skizzierte Steueranhebung um insgesamt 24 Cent würde jährlich (Absatzrückgang durch die erhoffte MIV-Dämpfung berücksichtigt) zu rund 15 Milliarden € Mehreinnahmen führen. Davon könnten z. B. 10 Milliarden dafür eingesetzt werden, die Tarife im öffentlichen Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) flächendeckend zu halbieren. Die weiteren rund 5 Milliarden/Jahr wären für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Ein solches Vorgehen wäre auch sozial verträglich, weil den Menschen etwas zurückgegeben wird, in Gestalt niedrigerer ÖV-Tarife und besserer ÖV-Angebote, auch im ländlichen Raum. Günstigere ÖV-Tarife wären auch ein Ausgleich dafür, dass diese über viele Jahre stärker gestiegen sind als im langfristigen Trend die Kraftstoffpreise. Das Land sollte unverzüglich die Einzelheiten einer solchen Bundesratsinitiative klären und Gespräche mit anderen Bundesländern und dem Bund führen. Dabei wären auch die neuen Überlegungen des Umweltbundesamts und des Bundesumweltministeriums zur CO2-Bepreisung, aber auch Gegenpositionen einzubeziehen. Wenn dann der Bund mit einem eigenen rasch greifenden Konzept und Gesetzesvorhaben der Bundesratsinitiative den Wind aus den Segeln nimmt,	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	umso besser. Viel spricht für den rasch umsetzbaren UBA-Vorschlag, einen CO2-bezogenen Zuschlag auf Benzin, Diesel, Gas, Heizöl und sonstige fossile Treibstoffe einzuführen. Damit könnten z. B. auch die oben beschriebenen bürgerfreundlichen Attraktivitätssteigerungen des ÖV finanziert werden und es bliebe auch Spielraum für weitere Rückgewährungen.		
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M50_044	Auf nahezu allen Streckenlängen ist der Schienenverkehr sowohl für Personen als auch Güter der ökologisch sinnvollste Verkehrsträger, dies wurde jüngst durch eine von der EU in Auftrag gegebene Studie eindrucksvoll gezeigt (https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en , Juni 2019) Ausnahmen logischerweise dort, wo Schienen sehr schwer bzw. nur unter massivem Eingriff in die Natur verlegbar sind	n. a.	OB
M50_045	Wenn die Pläne so gestrickt erden, dass sie in der Realität nicht eingehalten werden können, soll man es lieber lassen.	n. a.	OB

M51	Bessere Fahrplan-Taktung
<p>Der Deutschlandtakt ist ein abgestimmter Zugfahrplan für ganz Deutschland, der Nah- und Fernverkehr integriert. Er soll den Schienenverkehr pünktlicher, schneller und verlässlicher werden lassen. Der Deutschlandtakt ist allerdings erst deutlich nach 2030 angesetzt. Ein gutachterlicher Entwurf des Zielfahrplans für BW liegt vor.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Integraler Taktfahrplan • Deutschlandtakt • Verknüpfung zwischen Regional- und Fernverkehr <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 54 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 45</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	45
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	6	Perfekt!; Sehr sinnvoll; sehr, sehr wichtig!; ja; Sehr gute Vorschläge.; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/	

B		Kommentarinhalt		
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>				
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle	
M51_001	2030 kommt mir doch sehr spät vor. Dieser Plan sollte so schnell wie möglich eingeführt werden.	n. a.	OB	
M51_002	Nicht bis 2030 warten: Sofort damit anfangen	n. a.	OB	
M51_003	Sehr gute Maßnahme und sehr gute Instrumente! Es wäre gut, wenn es einen Takt von 15 oder 20 Minuten auch auf dem Land gäbe. Grund: Personen, die von dem Land in eine Stadt und von dort mit Bus oder Bahn weiter pendeln oder mehrmals den ÖPNV nutzen, ziehen dann dem PKW den ÖPNV vor. Derzeit ist es leider noch in bestimmten Regionen so, dass Pendeln mit ÖPNV und Bahn bis zu doppelt oder bis zu dreimal viel Zeit benötigt wie Pendeln mit dem Auto. Gerade bei größeren Entfernungen. Außerdem würde die Gefahr verhindern, dass bestimmte Regionen vernachlässigt werden. Es wäre zudem sinnvoll das Nachtangebot auch nach 24:00 Uhr auszubauen. Auch regionalübergreifend. Einfach, weil es eine entsprechende Nachfrage gibt. Wer damit rechnen muss, dass nachts keine Busse mehr fahren oder dass es längere Wartezeiten (bis zu einer Stunde) gibt, der fährt dann mit seinem PKW statt mit dem ÖPNV.	n. a.	OB	
M51_004	Bitte Bus und Bahn aufeinander abstimmen und Verspätungen einplanen. Wenn die S-Bahn bei 5 min Verspätung den stündlich fahrenden Bus verpasst, nehme ich lieber das Auto.	n. a.	OB	
M51_005	Sehr gut, ein 20-Minuten-Takt wie in Berlin wäre wichtig. Dann steigen die Menschen zahlreich um. Sonst stellen wir ewig fest, dass die Menschen doch	n. a.	OB	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	nicht umsteigen. Wir brauchen den Mut, den ÖPNV in ganz BaWü so günstig anzubieten wie in Berlin. Auch die Taktung ist dort ideal und die Bahnen selbst sind so geräumig, dass man ohne Probleme überall mit Fahrrad, Kinderwagen oder Gehhilfe einsteigen kann. Außerdem fahren die Modelle der Berliner S-Bahn sehr schnell an/beschleunigen viel schneller wie die Bahnen, die bei uns z.B. in der S-Bahn Stuttgart eingesetzt werden. Wichtig wäre auch den Raum Karlsruhe/Stuttgart/Mannheim als EIN ÖPNV-Raum zu denken. Die ÖPNV-Verbindung zwischen den genannten Städten ist aus meiner Sicht aktuell nicht attraktiv für z.B. Pendler.		
M51_006	Bei der Vergabe von Trassen an Bahnunternehmen Nachhaltigkeit in den Vordergrund stellen Züge mit der besten Umweltbilanz bevorzugen Ausschreibungen, die einen dichteren Takt auf Trassen, die in starker Konkurrenz zu Individualverkehr fahren, bevorzugen, insbesondere bei Regiostrecken Implementierung des Deutschlandtaktes als Mindestanforderung, KEINE Strecke darf an Unternehmen vergeben werden, die den Deutschlandtakt nicht einhalten können (sofern die Strecke das baulich nicht hergibt ausbauen!!) →Umplanung bei Stuttgart 21, da nur Tiefbahnhof zu klein, um Deutschlandtakt umzusetzen (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M51_007	Busverbindungen an Zugverkehr anpassen	n. a.	OB
M51_008	warum erst 2030?	n. a.	OB
M51_009	Ja, unbedingt, soweit machbar mit der gegenwärtigen Schieneninfrastruktur.	n. a.	OB
M51_010	muss unbedingt früher kommen! Attraktivität von ÖPNV muss deutlich steigen und lohnender sein als Auto zu fahren kurzfristig: starke Vergünstigung bei gleichzeitigem Ausbau der Infrastruktur E-Roller/Fahrrad-Sharing integriert ins Monatsticket mittelfristig: Wiener Modell 365€, also 1€ pro Tag oder auch gedeckelte Tickets (Übersteigt Summe der Einzeltickets Preis des Monatstickets wird rückwirkend Monatsticket gebucht) langfristig: kostenlos, hierfür müssen bereits Kapazitäten und Infrastruktur vorhanden sein	n. a.	OB
M51_011	Zur Hauptverkehrszeit kann die Taktung/ Fahrzeiten nicht die gleichen sein wie mittags und nachts. Wie sollen 200 Leute gleichschnell einsteigen wie 20, da muss die S-Bahn ja wohl länger stillstehen... (auch trotz Digitalisierung) Das sollte im Fahrplan realistisch abgebildet werden (was sicher komplex ist)	n. a.	OB
M51_012	Die Umsetzung für BaWü sollte bereits früher erfolgen. Etwaige Anpassungen an das Gesamtkonzept Deutschland Takt können auch später noch erfolgen.	n. a.	OB
M51_013	Im Sinne der Klimaneutralität für Baden-Württemberg bis 2035 muss der Deutschlandtakt als wirkungsvolle Maßnahme deutlich vor 2030 umgesetzt werden. Umsetzung innerhalb von 3 Jahren sollte doch möglich sein?!	n. a.	OB
M51_014	Die Fahrplantaktung muss viel früher erfolgen und verlässlich sein.	n. a.	OB
M51_015	Zellentaktung Lokal Regional Land Bund	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M51_016	Nicht nur den Takt, sondern auch die Pünktlichkeit der Züge (Anschluss-Zuverlässigkeit für Weiterfahrt) verbessern.	n. a.	OB
M51_017	Vorbild Schweiz. Das wichtigste für Reisende ist, die Anschlüsse zu erreichen. Dafür sollten: 1. Züge sollten nicht bei Höchstgeschwindigkeit fahren, um Verspätungen durch Erhöhung der Geschwindigkeit ausgleichen zu können. 2. Die Anschlusszeiten auf mind. 12 Minuten erhöht werden, so dass bei Verspätung der Puffer zum Erreichen des Anschlusses größer ist. 3. Als Verspätung ist jede Minute zu zählen, nicht nur eine Verspätung ab 4-5 Minuten. Auch ausfallende Züge sind in die Statistik einzugehen. Drohende Verspätungen sind frühestmöglich mitzuteilen, d.h. eine Informationspolitik, die unverzüglich und fortlaufend über worst case statt best case informiert, so dass der Reisende sich darauf einstellen kann.	n. a.	OB
M51_018	schnellere Umsetzung des Deutschlandtakts	n. a.	OB
M51_019	integriert ist zwingend notwendig (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M51_020	Das muss schneller gehen! BW als Musterlande dafür nutzen!	n. a.	OB
M51_021	Unbedingt schnell mitmachen	n. a.	OB
M51_022	Sehr wichtig, um auch umweltbelastenden Flugverkehr zu reduzieren und vom Pkw auf die Schiene umzusteigen.	n. a.	OB
M51_023	Grundsätzlich ist dies zu begrüßen. Wichtig ist dabei, nicht nur den Zugverkehr abzustimmen, sondern auch den Zugverkehr mit dem ÖPNV/ Busverkehr abzustimmen. Ziel sollte sein, dass die Erreichbarkeitsquote deutlich verbessert wird. Wie man gut stranden kann, zeigt sich am Bahnhof Osterburken, wenn die Erreichbarkeit zwischen S-Bahn und RE S-WÜ oder wie die Erreichbarkeit in Würzburg an den Fernverkehr oft nicht gewährleistet werden kann.	n. a.	OB
M51_024	Für den Erfolg des Klimaschutzes ist eine deutliche Steigerung des Verkehrsanteils des öffentlichen Verkehrs unverzichtbar. Der Aufbau von Verkehrsinfrastruktur ist, worauf politische Kräfte immer wieder hinweisen, langwierig und finanziell sowie personell aufwändig. Deshalb darf Schienenverkehrsinfrastruktur nicht beseitigt werden. Der bisher vorgesehene vollständige Abbau der 16 Gleise umfassenden oberirdischen Gleisanlagen des Hauptbahnhofs Stuttgart nach Inbetriebnahme des achtgleisigen Tiefbahnhofs darf keinesfalls geschehen. Wir brauchen Stuttgart 21 <i>plus</i> . Der Hinweis auf die städtebauliche Dimension des Projekts Stuttgart 21 kann einen völligen Verzicht auf oberirdische Gleise nicht rechtfertigen. Der Erhalt eines Teils der bestehenden Schieneninfrastruktur und Pläne zur Bebauung in dem 85 ha großen Plangebiet (das keineswegs nur Gleisflächen umfasst) schließen sich nicht aus. Klimapolitisch und auch hinsichtlich des für die wirtschaftliche Entwicklung gebotenen Wachstums des öffentlichen Verkehrs ist der Erhalt oberirdischer Gleise unverzichtbar. Er bietet in günstigstem Kosten/Nutzenverhältnis und zeitnah eine leistungsfähige stabile und kundenfreundliche Schieneninfrastruktur. Gegenüber der auf die frühen Neunzigerjahre zurückgehenden Planung von Stuttgart 21 haben sich	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	<p>grundlegende Änderungen ergeben (u.a. starkes Wachstum des Schienenverkehrs, Klimaschutz, DeutschlandTakt der Bahn). Ob der Erhalt von sechs oder acht oberirdischen Gleisen erforderlich ist, ist noch fachlich zu klären. Völlig ausgeschlossen ist die Kappung der Gäubahn Zürich-Stuttgart, auch Panoramabahn genannt. (Die Trennung der Gäubahn von der Zuführung in den Hauptbahnhof würde auch den Ergebnissen der Schlichtung unter Heiner Geißler von 2011 widersprechen.) Vergleichbare Bahnhöfe vergleichbarer Städte wie Nürnberg oder Zürich haben über 20 Gleise. Zürich beispielsweise hat 10 unterirdische Durchgangsgleise. Stuttgart hat künftig acht zuzüglich 2 S-Bahngleise unterirdisch, aber oberirdisch nach bisheriger Planung künftig null Gleise. Zürich hingegen hat auch nach Fertigstellung der unterirdischen Durchmesserlinien oberirdisch nur 2 Kopfgleise abgebaut und verfügt heute über 16 oberirdische Kopfbahnhofsgleise.</p>		
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M51_025	Man sollte erst mal die Pendler in den Fokus nehmen. Und denen ist ein Deutschlandtakt völlig Wurst.	n. a.	OB
M51_026	Man benötigt überhaupt mal eine ÖPNV-Anbindung, nicht nur zweimal am Tag, da ist die Taktung dann auch egal	n. a.	OB
M51_027	Wenn die Pläne so gestrickt erden, dass sie in der Realität nicht eingehalten werden können, soll man es lieber lassen.	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M51_028	Erhöhung Zuverlässigkeit Züge - z.B. bessere Wartung der vorhandenen Züge, Stellwerke, Weichen Ausbau der Strecken, um mehr Puffer zu bieten (Ausweichmöglichkeiten für Überholungen...)	n. a.	OB
M51_029	S21 muss so umgesetzt werden, dass der Deutschlandtakt damit umgesetzt werden kann.	n. a.	OB
M51_030	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M51_031	Straßenraum zurückbauen und Straßenverkehr verlangsamen, sowie Flugverkehr drastisch verteuern, sonst kein Beitrag zum Klimaschutz	n. a.	OB
M51_032	dynamische digitale Auskunft ist notwendig (Alternative Verbindung, Info bei Verspätung, etc.) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M51_033	Klar! Warum haben wir sowas nicht schon längst???	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M51_034	Entscheidend ist auch eine Verdichtung des Takts im ländlichen Raum. Busse die seltener als stündlich verkehren sind für den durchschnittlichen Bürgern nicht attraktiv.	n. a.	OB
M51_035	Wir halten eine baldige CO2-Bepreisung für unverzichtbar. Hier muss das Land über den Bundesrat aktiv werden. Die Entscheidungen auf Bundesebene gehen zu langsam voran, sind im Parteienstreit vor allem auf Bundesebene verfangen. Daher ist eine Bundesratsinitiative eines starken Bundeslandes wie Baden-Württemberg gefordert, wenn nicht wirklich sehr bald der Bund einen Konsens zur CO2-Bepreisung schafft. In einer Bundesratsinitiative könnte man als einen denkbaren Weg aufzeigen - wie beim Verbändetisch Verkehr am 24. Juni vom LNV-Vertreter vorgeschlagen - die Mineralölsteuer stufenweise um 3 × 8 Cent zu erhöhen, mit Verwendung des Mehraufkommens für den ÖV und die Bürger/innen (siehe unten). 8 Cent sind weniger als die regionalen Benzinpreisschwankungen und damit zumutbar. Ausgerechnet seit dem Hitzesommer 2003 leisten wir uns eine starre Mineralölsteuer. Da die Mineralölsteuer in einem Festbetrag je Liter Kraftstoff bemessen wird, ist sie seit 2003 durch die allgemeine Teuerung um rund 25% real sogar gesunken. Die oben skizzierte Steueranhebung um insgesamt 24 Cent würde jährlich (Absatzrückgang durch die erhoffte MIV-Dämpfung berücksichtigt) zu rund 15 Milliarden € Mehreinnahmen führen. Davon könnten z. B. 10 Milliarden dafür eingesetzt werden, die Tarife im öffentlichen Personenverkehr (Nah - und Fernverkehr) flächendeckend zu halbieren. Die weiteren rund 5 Milliarden/Jahr wären für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Ein solches Vorgehen wäre auch sozial verträglich, weil den Menschen etwas zurückgegeben wird, in Gestalt niedrigerer ÖV-Tarife und besserer ÖV-Angebote, auch im ländlichen Raum. Günstigere ÖV-Tarife wären auch ein Ausgleich dafür, dass diese über viele Jahre stärker gestiegen sind als im langfristigen Trend die Kraftstoffpreise. Das Land sollte unverzüglich die Einzelheiten einer solchen Bundesratsinitiative klären und Gespräche mit anderen Bundesländern und dem Bund führen. Dabei wären auch die neuen Überlegungen des Umweltbundesamts und des Bundesumweltministeriums zur CO2-Bepreisung, aber auch Gegenpositionen einzubeziehen. Wenn dann der Bund mit einem eigenen rasch greifenden Konzept und Gesetzesvorhaben der Bundesratsinitiative den Wind aus den Segeln nimmt, umso besser. Viel spricht für den rasch umsetzbaren UBA-Vorschlag, einen CO2-bezogenen Zuschlag auf Benzin, Diesel, Gas, Heizöl und sonstige fossile Treibstoffe einzuführen. Damit könnten z. B. auch die oben beschriebenen bürgerfreundlichen Attraktivitätssteigerungen des ÖV finanziert werden und es bliebe auch Spielraum für weitere Rückgewährungen.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M51_036	Die Idee ist super. Mein persönliches Beileid gilt den Menschen, die sich als Fachplaner*innen mit den Details abkämpfen dürfen.	n. a.	OB
M51_037	Geht doch dank Stuttgart 21 nicht...	n. a.	OB
M51_038	Man sollte eigentlich annehmen, dass dies seit Jahrzehnten selbstverständlich ist.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M51_039	sollte selbstverständlich sein.	n. a.	OB
M51_040	Sollte eigentlich jetzt schon so sein!	n. a.	OB

M52	Verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger (Intermodalität)
<p>Zur Stärkung des Gesamtsystems der nachhaltigen Mobilität müssen nicht nur die einzelnen Verkehrsträger, sondern vor allem auch deren Verknüpfungspunkte adäquat ausgebaut werden. Ziel sollte sein, gemeinsam mit kommunalen Partnern ein möglichst flächendeckendes Netzwerk von Mobilitätspunkten an wichtigen Bahnstationen zu etablieren, um den ÖPNV attraktiv zu gestalten und das Umsteigen zwischen einzelnen Mobilitätsangeboten (Carsharing, Leihfahrräder, Taxis, flexible Bedienungsangebote usw.) im Umweltverbund zu erleichtern. Flankierende Maßnahmen hierzu umfassen auch das einfache Informieren, Buchen und Bezahlen aller verfügbaren Mobilitätsdienstleistungen über eine Karte oder per App.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Bessere Verknüpfung im Umweltverbund (Fahrradmitnahme, Abstellmöglichkeiten, ...) <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 54 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 40				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	40
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	5	Sehr gut!; Sehr sinnvoll; sehr wichtig; Sehr wichtig für die Verkehrswende; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>	
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/

B Kommentarinhalt			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M52_001	Integrieren in App der Bahn, welche anderen Mobilitätsmöglichkeiten es gibt	n. a.	OB
M52_002	Zusätzlich: Möglichkeit der kostenlose Fahrradmitnahme.	n. a.	OB
M52_003	Fahrradmitnahme in Fernzügen massiv ausbauen, und zwar ohne, dass man 24 h vorher den Fahrradstellplatz reservieren muss mehr und sicherere Fahrradstellplätze an Bahnhöfen	n. a.	OB
M52_004	Ja mit der Ergänzung, dass auch der Schienen-Verbund an den aktuell noch existierenden "ÖPNV-Grenzen" verbunden werden. Siehe Bemerkung bei M50 und M48. Da besteht die Chance die Regionen Rhein-Neckar, Karlsruhe und Stuttgart z.B. gemeinsam zu vernetzen. Das wäre auch ein enormer Mobilitätsgewinn für die Menschen dort.	n. a.	OB
M52_005	Neuartiges Mobilitätskonzept mit Mietfahrrädern, ÖPNV, Car-Sharing für einen fließenden Übergang zwischen allen Alternativen.	n. a.	OB
M52_006	Integration von Fahrgemeinschaften in intermodale Verkehrskonzepte. Der Blick nach Frankreich zeigt, was möglich ist: * Intermodale Integration von ÖPNV und Fahrgemeinschaften bis hin zur Tarif-Integration und Abrechnung für Fahrer * Incentives für Anbieter von Fahrgemeinschaften, wie reservierte/vergünstigte Stellplätze, weitere Boni	n. a.	OB
M52_007	Kostenlose Fahrradmitnahme in Regionalzügen einführen.	n. a.	OB
M52_008	Richtig und wichtig! Wir brauchen eine Mobilitätskarte für alles und überall (in DE und langfristig in EU) aus öffentlicher Hand, ähnlich wie die Gesundheitskarte. Mit der M-Karte zahle ich alle meine Mobilitätsdienste, die ich beanspruche: Bahn, Bus, Taxi, Mitfahrt im privaten PKW, e-Bike oder e-Scooter, car-sharing, Solar-Tankstelle, etc. Die M-Karte dient als Ausweis (wie der elektronische Personalausweis) und kann mit einer M-App kombiniert für alle Mobilitätsdienste genutzt werden. Abrechnung passiert automatisch im Hintergrund. Mobilitätsguthaben kann der Staat für Kinder, Schüler. Sozialhilfeempfänger persönlich auf das M-Kartenkonto buchen. Fußgänger und Fahrradfahrer erhalten pro km Mobilitätspunkte auf ihrem M-Kartenkonto gutgeschrieben.	n. a.	OB
M52_009	Fahrradmitnahme in allen Zugarten diskriminierungsfrei ermöglichen: Freie Zugwahl und bessere Verbindungen bei Fahrradmitnahme ermöglichen.	n. a.	OB
M52_010	Sichere Ladeboxen für E-Bikes an S-Bahnhöfen	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M52_011	Entwicklung einer landesweit gültigen ÖPNV-App mit lokaler Ausprägung (bedarfsorientierte Steckenerweiterung) mit allen Verkehrsmobilitätsanbietern.	n. a.	OB
M52_012	Fahrradmitnahme ermöglichen	n. a.	OB
M52_013	kurzfristig sind P&R-Parkplätze noch sehr wichtig. Es gibt viel zu wenige. Und die Chance muss dann auch da sein, in die Züge noch reinzupassen, wenn tatsächlich 20% mehr Personen (alle zur Hauptverkehrszeit) S-Bahn und U-Bahn fahren sollen	n. a.	OB
M52_014	Gescheite Fahrradabteile in der Bahn. Mitnahme von Fahrrad im Bus, mindestens wenn dieser leer ist. Leih/Stadtfahrräder sind deutlich sinnvoller als E-Scooter und sollten diesen dringend bevorzugt werden.	n. a.	OB
M52_015	Vor allem Fahrradmitnahme und Stellplätze!	n. a.	OB
M52_016	Letztlich ist jeder Haltepunkt des SPNV als Mobilitätspunkt zu sehen. Hier muss zwingend für ausreichende und attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten gesorgt werden, die näher an den Bahnsteigen liegen als die Autoabstellanlagen. Als Vorbild ist hier die Stadt Karlsruhe zu sehen.	n. a.	OB
M52_017	Emissionsfreie Fortbewegung sollte grundsätzlich gegenüber allen anderen bevorzugt werden. P&R- Plätze an Bahnhöfen sollten entfernt werden. Auch der Bahnhof soll gleich von zu Hause aus klimaschonend erreicht werden können.	n. a.	OB
M52_018	Es sollte auch eine Schnittstelle für private Anbieter geben. Die Infrastruktur sollte ggf. auch für nicht-öffentliche Anbieter nutzbar sein. (Verleihstationen) Es sollten neben zentralen Vernetzungspunkten auch dezentrale Vernetzungspunkte (z.B. Parkflächen / Einrichtungen für Verkehrsmittel Sharing geschaffen werden.	n. a.	OB
M52_019	Fahrradmitnahme in Straßenbahnen sollte immer drin sein (siehe Hannover), auch zu Stoßzeiten, dann müssen eben die Züge so gebaut sein, dass deutlich mehr flexibel nutzbarer Sitz und Stauraum vorhanden ist.	n. a.	OB
M52_020	Unkomplizierte App ist sinnvoll / Homepage	n. a.	OB
M52_021	Insbesondere der Fahrradmitnahme in ÖPNV muss ausgebaut werden.	n. a.	OB
M52_022	Lockerung des Mitnahmeverbots von Fahrrädern	n. a.	OB
M52_023	auch hier digitale dynamische Auskunft, alternative Verbindungen auch mit Car-Sharing, Ride-Sharing, E-Bike etc. im gemeinsamen Netz, d.h. auch Reservierung und Buchung aller dieser Verkehrsmittel im Verbund (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M52_024	einheitliches und Verkehrsträger übergreifendes Tarifsystem. Ein Fahrschein von Start bis Ziel. Preiswerte Dauerkarten für Senioren, auch für Wenigfahrer, um ständigen Fahrkartenkauf zu vermeiden. In München gab günstig es sog. "Streifenkarten" für z.B. 10 Fahrten. Warum nicht 50 Fahrten zum halben Preis, dann hätte das Auto meistens Pause.	n. a.	OB
M52_025	Fahrradmitnahme auch wieder in Fernverkehrszügen, Fahrradabteile in den S- und Straßenbahnen.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M52_026	Stärkung des Gesamtsystems - Solange kein Zwang zur Einführung von Eesel- oder Kuh-Taxis (Vorschlag der Grünenpolitikerin Murer) damit verbunden ist - sicher eine gute Idee	n. a.	OB
M52_027	Im Umweltverbund ÖPNV+ on-demand sowie Ride Sharing einbinden. Systemetablierung einer landesweiten moveBW-App in den Verkehrsverbänden und Kommunen - bundesweit adaptieren mit der Mobilitätsplattform "Jelbi" der BVG, Berlin (Pilotprojekt)	n. a.	OB
M52_028	Einführung einer Chipkarte für alle Verkehrsmittel des ÖPNV bundesweit. Nach dem Vorbild der Niederlande.	n. a.	OB
M52_029	Die Verbesserung der Vernetzung von den verschiedenen Mobilitätsträgern ist zu begrüßen. Dabei sollten auch innovative Maßnahmen gefördert und von Bürokratie befreit werden. Fahrradmitnahme ist wichtig, jedoch sollte eine offene, gesellschaftliche Diskussion über die Mehrzweckflächen erfolgen: Mitnahme von Rollstühlen, Rollatoren, E-Scootern, Fahrrädern, Kinderwagen, Kontrabassen - in wie weit stehen sie in Konkurrenz und wer hat Vorrang?	n. a.	OB
M52_030	Entscheidend für die Verknüpfung der Verkehrsmittel ist eine Reduzierung der Kosten für Personen, die die einzelnen Verkehrsmittel nicht regelmäßig nutzen. Dies betrifft primär den Nahverkehr. Die hohen Kosten für Einzelfahrscheine im Vergleich zu Zeitkarten reduzieren die Attraktivität für Personen, die sonst andere Verkehrsmittel (Fahrrad, Auto, Füße) nutzen deutlich, obwohl durch die seltene Nutzung keine realen Zusatzkosten entstehen. So ist es oft attraktiver das "gewohnte" Verkehrsmittel zu nutzen, obwohl ein anderes besser geeignet wäre.	n. a.	OB
M52_031	Ich fürchte, das wird wenig angenommen.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M52_032	Eine Vernetzung ist sehr wichtig, allerdings sollte der ÖV auch noch deutlich günstiger für den Nutzer werden, damit man eher mit Bus oder Bahn, als mit dem Auto fährt.	n. a.	OB
M52_033	Ja; hinzu kommt eine gute Zugfrequenz in den Kernzeiten!	n. a.	OB
M52_034	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
Allgemeine Hinweise			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

M53	Verbesserte Vernetzung durch Ridepooling
<p>Um von Tür zu Tür zu gelangen, bedarf es neben den vorhandenen ÖPNV-Verbindungen zwischen einzelnen Gemeinden insbesondere im ländlichen Raum oft zusätzlicher Angebote, beispielsweise durch Sammeltaxen bzw. neue „Ridepooling“-Angebote.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ridepooling zur Überbrückung der „letzten Meile“ <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 55 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 34				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändeбeteiligung</i>	<i>Jugendбeteiligung</i>	<i>Onlineбeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	34
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	6	Das klingt nach einer sehr guten Idee.; Sehr gut; Sehr sinnvoll; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerбeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändeбeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendбeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

B			
Kommentarinhalt			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M53_001	Ridepooling Angebote in Zeiten und Räumen geringer Fahrgastzahlen. Keine Zulassung von Ridepooling Angeboten in urbanen Zentren mit attraktivem, getaktetem Verkehr, falls damit nicht nachweislich eine Reduzierung des MIV einhergeht. Zur Untersuchung der Auswirkungen von Angeboten werden Testzeiträume festgelegt, z.B. 3 Jahre.	n. a.	OB
M53_002	In Verbindung mit Mobilitätskonzept	n. a.	OB
M53_003	Neben dem kommerziellen Ridepooling, wie es derzeit von mehr und mehr Verkehrsverbänden (leider vorwiegend im urbanen Raum) erprobt wird, sollten für den ländlichen Raum verstärkte Anreize zur Bildung von Fahrgemeinschaften gesetzt werden. Dies kann insbesondere durch finanzielle Anreize geschehen (sofern nicht eine signifikante CO2-Steuer eingeführt wird). In Ballungsräumen wären Sondernutzungsrechte für Stellplätze oder reservierte Umweltpuren denkbar. Wünschenswert wäre zudem eine (natürlich durch den Bund zu ermöglichende) City-Maut.	n. a.	OB
M53_004	Gestaltung von Apps, die auch Private Fahrten anzeigen/Teilen ermöglichen und so Carsharing verbessern. Mit Bewertungen für die Sicherheit. Könnte mit ÖPNV vernetzt sein: z.B., dass die Personen, die Carsharing nutzen keine Gebühr im Park& Ride zahlen müssen oder ein Rabatt auf ihr ÖPNV-Ticket bekommen.	n. a.	OB
M53_005	GENAU, das ist wohl der wichtigste Punkt! ÖPNV kann nicht fahrplanmäßig bis an jede Haustür zu jederzeit angeboten werden, weil es viel zu hohe Ressourcen verbraucht. Wir brauchen gutes, öffentlich kontrolliertes Ridepooling mit Mobilitätsgarantie. Das Konzept dazu ist unter Option 21 (https://www.O21.de) als "eMIT" skizziert.	n. a.	OB
M53_006	Das sollte Priorität 1 haben. Da würde sich hinsichtlich Klimaschutz am meisten erreichen. Man könnte sogar auf diese schwachsinnigen 3Tonnen-Monster-Elektro-SUVs verzichten.	n. a.	OB
M53_007	Ja, überaus wünschenswert. Aber: Wurde schon eine Erhebung der Nachfrage durchgeführt?	n. a.	OB
M53_008	in Randzeiten ist das Anrufsammeltaxi eine gute Lösung. Wenn das über andere Methoden ebenso verlässlich organisiert werden kann, ist das auch gut.	n. a.	OB
M53_009	Förderung von Ridepooling sollte sich vor allem auf den ländlichen Raum bzw. Räume mit schlecht ausgebautem ÖPNV beschränken, damit keine Konkurrenz zu ÖPNV Angeboten aufgebaut wird	n. a.	OB
M53_010	Möglichkeit für Berufspendler per App freie Plätze im eigenen Fahrzeug anzubieten bzw. Mitfahrgelegenheiten zu finden. Buchung und Lokalisierung von Fahrer und 'Zusteiger' per App.	n. a.	OB
M53_011	Wenn mit Ridepooling E-Scooter gemeint sind bitte nicht. Ich sehe in diesen keinen überzeugenden Nachhaltigen Aspekt!	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M53_012	eine landesweit geförderte oder von Seiten des Landes ausgeschriebene App kann zu einem flächendeckenden Angebot und damit zur nötigen Akzeptanz und Verbreitung führen. Sofern jeder Kreis oder gar jede Kommune eine individuelle Lösung entwickelt, fehlt diese Durchschlagskraft.	n. a.	OB
M53_013	Muss auf Akzeptanz überprüft werden	n. a.	OB
M53_014	oder Rufbusse (vgl. Modell in Günzburg) in Gemeinden, gerade ländlicher Raum dafür eher Expressbusse mit weniger Halten und dafür schneller (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M53_015	Stärkung des Gesamtsystems - Solange kein Zwang zur Einführung von Esel- oder Kuh-Taxis (Vorschlag der Grünenpolitikerin Murer) damit verbunden ist - sicher eine gute Idee	n. a.	OB
M53_016	Dies ist sehr zu begrüßen. Innovative Ansätze, wie Bürgerbusse, sollten gefördert und von Bürokratie befreit werden.	n. a.	OB
M53_017	Ist nicht sehr leicht umsetzbar. Kommt sicherlich auf die jeweilige Situation vor Ort an.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M53_018	Besser: nicht das Auto verteufeln!	n. a.	OB
M53_019	Eine Meile lässt sich auch gut zu Fuß bewältigen.	n. a.	OB
M53_020	Entscheidend ist die Anzahl der Teilnehmer am ÖPNV. Ist diese eines Tages hoch genug, kann auch im ländlichen Raum die letzte Meile abgedeckt werden. Ridepooling wird bei unseren Taxikosten wohl zum Scheitern verurteilt sein.	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M53_021	Mehr kostenlose Park+Ride Parkplätze werden benötigt	n. a.	OB
M53_022	Förderung des Autonomen Fahrens zur Kostenreduzierung im AST-, Sammeltaxi- und Kleinbusverkehr.	n. a.	OB
M53_023	Dringend muss der ÖPNV auf dem Land digitalisiert werden. Ebenso in den Randzeiten/Randgebieten der Städte. 1 großer Dieselbus für 3 Personen ist doch einfach übertrieben. Durch Digitalisierung und ggf. Minibus-Systeme, die nicht klare Strecken fahren, sondern individuell je nach Nachfrage Leute chauffieren kann die Effizienz gesteigert werden. Apps wurden bereits entwickelt.	n. a.	OB
M53_024	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M53_025	Warum müssen Menschen im ländlichen Raum ihren Ort verlassen. Es muss vor Ort wieder Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplätze, Ausbildung (Schulen) und Freizeitgestaltung geben, um Zwangsmobilität zu verringern.	n. a.	OB
M53_026	Fahrradmitnahme in ÖPNV ausbauen.	n. a.	OB
M53_027	Wie funktioniert sowas?	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

M54	Verbesserte Vernetzung durch Regiobusse		
	<p>Regiobusse sollen alle zentralen Orte an das Schienennetz anschließen und Lücken im Schienennetz zwischen Mittelzentren schließen. Ziel ist ein landesweit hochwertiges Grundnetz. Im Jahr 2019 werden 20 Linien in Betrieb sein, im ausgebauten Zustand bis zu 90 Linien.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Regiobus-Linien <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 55 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

A	In Zahlen			
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 28</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	28
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	8	Sehr gut; Sehr sinnvoll; Unterstützung; ja; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>		<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/		/	/

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/

B Kommentarinhalt			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M54_001	Sehr wichtig. Heute in Karlsruhe teilweise noch eine Katastrophe, da sternförmige Anbindung nach KA unterstützt wird, zwischen den Gemeinden aber kaum regelmäßige Verbindungen stattfinden.	n. a.	OB
M54_002	Mobilitätsknoten an Autobahnen Neben einem Ausbau der innerörtlichen Infrastruktur für Busse halte ich den Ausbau eines überörtlichen regionalen/interregionalen Busverkehrs für wichtig. Im Gegensatz zum Ausbau der Schieneninfrastruktur lassen sich hier Maßnahmen vergleichsweise zeitnah umsetzen. Ich schlage die Einrichtung von Express-Buslinien auf hochfrequentierten Pendlerstrecken vor, mit lokalen Zubringerverkehren. Entlang von Autobahnen/wichtigen Bundesstraßen sollten Tank-&Rastanlagen sowie Parken&Mitfahrparkplätze zu Mobilitätsknotenpunkten mit intermodalen Anknüpfungsmöglichkeiten ausgebaut werden. Im Rahmen der Reform des PBefG muss es möglich sein, (ggf. befristete) Ausnahmen vom Konkurrenzverbot zu machen, wo Taktung und Kapazität im Schienenverkehr nicht kurzfristig erhöht werden können. Als Zukunftsvision bietet ein solches Konzept die Chance, Weiterentwicklungen des autonomen Fahrens bestmöglich zu integrieren. Auf Autobahnen dürften autonome Busse aufgrund der an der ehesten beherrschbaren Komplexität früher einsatzfähig sein als im urbanen Raum. Ein dicht getakteter Buslinienverkehr wäre möglich. Als Zubringer sind (e)Fahrrad und Fahrgemeinschaften, als Verteiler Sharing-Lösungen geeignet.	n. a.	OB
M54_003	Sie meinen mit Bussen doch sicher weiterhin - Elektrobusse.	n. a.	OB
M54_004	Ok, zu den Zeiten, zu denen ein großer Bus ausgelastet wird. Der Takt sollte mindestens an den Schienenverkehr angepasst sein. Zu anderen Zeiten und zur Abdeckung der Fläche sollte ein öffentlich kontrolliertes Ridepooling mit Mobilitätsgarantie aufgebaut werden. Partner hierbei sind neben der Politik, die Kommunen, die Mobilitätsanbieter und die Fahrzeughersteller (PKW). Das Konzept dazu ist unter Option 21 (https://www.O21.de) als "eMIT" skizziert.	n. a.	OB
M54_005	Für den Anfang eine Möglichkeit, trotzdem sollte der Schienenausbau nach und nach erfolgen.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M54_006	Wie oben schon mal. Schienenverkehr ist von gestern. Bussen die Zukunft! Warum? was mich als ÖPNV- Nutzer am meisten nervt ist nämlich das umsteigen. Man sollte mehr Buslinien anbieten die ein wildes, chaotisches Netz spannen und so möglichst viele Verbindungen ohne Umsteigen ermöglichen. Zentralismus ist da der völlig falsche Weg. Um von Kaff A nach Kaff B zu kommen sollte ich nicht über ein komisches Mittelzentrum fahren und dort umsteigen müssen	n. a.	OB
M54_007	Sollten diese Busse jedoch irgendwann meist leer fahren, ist das Konzept zu überdenken und ggf. eher auf ein App-basiertes individualisiertes Minibus-System umgestiegen werden!	n. a.	OB
M54_008	Die Beschreibung ist recht vage. Qualitätskriterien für diese Angebote sollten definiert werden.	n. a.	OB
M54_009	Ja, aber auf keinen Fall in Konkurrenz zur Schiene (wie schon so häufig in der Vergangenheit!).	n. a.	OB
M54_010	Die Schweiz als Beispiel. Da klappt es auch irgendwie, dass eigentlich jedes Dorf mit einem Bus an den nächsten Bahnhof angebunden ist.	n. a.	OB
M54_011	das ist wichtig und kostet dann halt... v.a. die Jugend muss von vorn herein daran Gefallen finden	n. a.	OB
M54_012	Sinnvoll ist hierbei auf einen angemessenen Takt zu achten. Die Einführung von Schnellbussen (weniger Haltestellen) ist seit vielen Jahren ein Erfolgsmodell zwischen Friedrichshafen - Konstanz	n. a.	OB
M54_013	Zu begrüßen ist das Ziel, mit bis zu 90 Regiobuslinien im Jahr 2030 die Intermodalität zu stärken und somit eine Alternative zum Individualverkehr zu ermöglichen. Abgesehen davon fehlen Zielvorstellungen, wie der Busverkehr zu einer „Verdopplung der Nutzung des ÖPNV“ beitragen könnte.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M54_015	Statt Regiobus lieber neue Schienenstrecken bauen, Straßenbahnen sind sehr leistungsfähig, schauen sie mal nach Karlsruhe, egal ob mit oder ohne Tunnel	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M54_016	in Randzeiten ist das Anrufsammeltaxi eine gute Lösung. Wenn das über andere Methoden ebenso verlässlich organisiert werden kann, ist das auch gut.	n. a.	OB
M54_017	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M54_018	Haltestellen (auch der Flixbusse) attraktiver machen	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M54_019	Dies ist sehr zu begrüßen. Die Linie 19 Bad Mergentheim - Künzelsau ist ein Erfolgsmodell. An den Endhaltepunkten bzw. an den Umsteigepunkten (z.B. Krautheim) sollte jedoch die Aufenthaltsqualität beim Warten durch Wetterschutz, Fahrgastinformation, Barrierefreiheit und WCs deutlich verbessert werden.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M54_020	Hahaha. 20 Linien in 2019. Wo denn?	n. a.	OB
M54_021	Nahmobilität muss gestärkt werden, erzwungene Fernmobilität muss durch Strukturveränderung verringert werden.	n. a.	OB
M54_022	Ich sehe keine Lücken - wenn denn die Busse fahren.	n. a.	OB

M55	Verbesserte Vernetzung durch Ausbau der ÖV-Datendrehscheibe		
	<p>Die Datendrehscheibe des Landes soll weiter ausgebaut werden. Fahrplandaten sollen als Open Data zur Verfügung gestellt werden, mehr Echtzeit-Fahrplanauskünfte verfügbar werden und intermodales Routing den Übergang zum ÖV vereinfachen.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau ÖV-Datendrehscheibe <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 55 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

A	In Zahlen			
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 24</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	24
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	5	Sehr gut; I.O.; Unterstützung; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M55_001	Es wäre aus Bürgersicht sehr schön, wenn es ein einfach zu bedienendes Portal gäbe, wo man einfach und benutzerfreundlich Informationen erhält zu: "Zu welchen Zeiten fährt wo ein Bus ab und welche Tarife gibt es?" und wenn dieses Portal auch regional übergreifend wäre und ggf. die Bahn miteinbeziehen würde. Es wäre auch sehr schön, alle Fahrpläne /Verbindungen zwischen zwei Orten mit wenigen Klicks herunterladen zu können. Derzeit muss man sich, wenn man regional übergreifend pendeln möchte, mit einer Vielzahl von Portalen auseinandersetzen, was sehr viel Zeit in Anspruch nimmt. Es wäre sehr schön, mehr Informationen über ein derartiges Portal zu finden (Facebook, Flyer, Twitter, Informationsveranstaltungen, Zeitung)	n. a.	OB
M55_002	Insbesondere die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen ist kritisch, damit alternative Fahrplan-Anwendungen in der täglichen Nutzung attraktiv sein können. Sobald diese umgesetzt ist, ist eine offene Ticketing/Billing-Infrastruktur erforderlich, damit auch Gelegenheitsnutzer aus einer Anwendung heraus die gesamte Reisekette buchen können.	n. a.	OB
M55_003	RICHTIG! Dies ist ein MUSS. Die öffentliche Hand (Kommunen) müssen die Datenhoheit über den öffentliche Verkehrsraum haben. Alle Mobilitätsanbieter (Bahn, Bus, Taxi, Ridepooling-Fahrzeug) müssen verpflichtet werden, ihre jeweils aktuellen Mobilitätsleistungen in Echtzeit über öffentliche Schnittstellen (Open Data) bereitzustellen, damit sie weiterhin am öffentlichen Verkehr teilnehmen können. Intermodales Routing können die Kommunen im Verbund anbieten oder private Dienstleister dafür gewinnen, die auch eine Mobilitätsgarantie (innerhalb von X Zeit komme ich von A nach B) leisten müssen.	n. a.	OB
M55_004	Verbesserte Information unbedingt wünschenswert - aber nicht hauptsächlich auf der Basis von Smart-Phone Apps!	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M55_005	Bitte zusätzlich Online Ticketing Systeme (Apps) fördern. Vorbild: Handy Ticket Deutschland	n. a.	OB
M55_006	Eine Verkehrsapp für alles: Car-sharing, Leihfahrräder, Fernbusse, Linienbusse, Regional- und Fernverkehr, inklusive Navigationsapplikation	n. a.	OB
M55_007	auch hier digitale dynamische Auskunft, alternative Verbindungen auch mit Car-Sharing, Ride-Sharing, E-Bike etc. im gemeinsamen Netz, d.h. auch Reservierung und Buchung aller dieser Verkehrsmittel im Verbund (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M55_008	Unbedingt kurzfristig machen und alle Leistungserbringer in den Ausschreibungen verpflichten zeitnah und kompetent einzuspeisen. Dazu gehört auch Training des Fahrpersonals, das nicht erst bei Abfahrt von „Pause“ auf das Ziel umstellen darf.	n. a.	OB
M55_009	Wenn es kostenneutral ist, gerne.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M55_010	Stabile Internetverbindung an allen Bahnhöfen, um eine digitale Fahrplanauskunft abrufen zu können und im Falle ausfallender oder zu spät kommender Verkehrsmittel schnell alternative Verbindungen ermitteln zu können	n. a.	OB
M55_011	Forschungsprojekte für so etwas wie google-maps für intermodale Fortbewegung. Also ein Navi, das einem sagt, wann wo auf welchem Bahnsteig der nächste Zug fährt, wie man das Fahrrad am Ankunftsbahnhof mietet etc...	n. a.	OB
M55_012	die Informationspolitik der Bahn und S-Bahn ist derzeit ein Desaster. Sinnvolle rechtzeitige Ansagen am Bahnsteig und Zug wären ein einfacher erster Schritt	n. a.	OB
M55_013	Bahn App - vrn Ticketkauf funktioniert zu Stoßzeiten und bei schlechtem Handyempfang noch sehr langsam. Hier muss auch die Verbindung verbessert werden!	n. a.	OB
M55_014	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M55_015	Wichtiger ist, dass endlich der Verkehrsverbünde abgeschafft werden. Dann bestände das Problem gar nicht erst.	n. a.	OB
Allgemeine Hinweise			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M55_016	ist in Stuttgart schon prima	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M55_017	Keine Meinung	n. a.	OB
---------	---------------	-------	----

M56	Verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger (Intermodalität)
<p>In dünn besiedelten Gebieten gestaltet sich die Anbindung an den ÖPNV in geeigneten Taktungen oft schwierig. Um diesem Problem zu begegnen, sollen ÖPNV-Pilotprojekte und integrierte Mobilitätskonzepte für dünn besiedelte Gebiete gefördert werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von ÖPNV-Pilotprojekten und integrierten Mobilitätskonzepten in dünn besiedelten Räumen <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 55 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 26				
	Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	26
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	5	Sehr gut!; Sehr sinnvoll; Unterstützung; Ganz wichtig!; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung	
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/	

B			
Kommentarinhalt			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M56_001	Bau von Straßenbahnnetzen auf dem Land müssen besser gefördert werden. S-Bahnen sich attraktiver als Busse. Betrachtung der Rentabilität sollte sekundär sein.	n. a.	OB
M56_002	Vor allem innovative ÖPNV-Projekte sind hier gefragt, damit keine leeren Busse fahren.	n. a.	OB
M56_003	Siehe Bemerkungen bei M48 und M50. Das wird sich häufig als "unrentabel" erweisen. Aber damit kommen wir nicht weiter. Nur wenn man betrachtet, welche Straßenbaumaßnahmen (die Millionen € kosten) dadurch vermieden werden (weil Menschen in einem guten ÖPNV-Netz nicht mehr mit dem Auto fahren), ist es wirtschaftlich darstellbar und argumentierbar.	n. a.	OB
M56_004	Bei den neuen Verkehrskonzepten sollte Elektromobilität eine wichtige Rolle spielen.	n. a.	OB
M56_005	Verknüpfung von privatem Autofahren mit ÖPNV. Anreize schaffen und Vereinfachung von Carsharing. Gestaltung von Apps, die auch Private Fahrten anzeigen/Teilen ermöglichen und so Carsharing verbessern. Mit Bewertungen für die Sicherheit. Könnte mit ÖPNV vernetzt sein: z.B., dass die Personen, die Carsharing nutzen keine Gebühr im Park& Ride zahlen müssen oder ein Rabatt auf ihr ÖPNV-Ticket bekommen.	n. a.	OB
M56_006	Ja, ein Konzept dazu mit Ridepooling ist unter Option 21 (https://www.O21.de) als "eMIT" skizziert. Es eignet sich insbesondere für den ländlichen Raum bis an die Stadtgrenzen. Dort sind heute meist schon genügend (private) PKW Fahrzeuge vorhanden, die bisher meist nur von einer Person genutzt werden. Für die Umsetzung müssen hierbei die Politik, die Kommunen, die Mobilitätsanbieter und die Fahrzeughersteller (PKW) zusammenarbeiten und eine integrierte, föderative Lösung anbieten. Verkehrssimulationen (Lissabon) zeigen, dass konkurrierende Anbieter nicht die volkswirtschaftlich optimale Lösung liefern können und nicht zu den bestmöglichen Verkehrseinsparungen führen.	n. a.	OB
M56_007	Förderung des Autonomen Fahrens zur Kostenreduzierung im AST-, Sammeltaxi- und Kleinbusverkehr.	n. a.	OB
M56_008	Ja, höchst wünschenswert - aber ist das finanzierbar?	n. a.	OB
M56_009	Auch für den dünn besiedelten Raum bieten sich bedarfsgesteuerte Kleinbus Systeme (Ruftaxi) an.	n. a.	OB
M56_010	Als Bewohner des "Ländlichen Raums" ist die gute Vernetzung der Verkehrsträger ein Muss und einen Umstieg vom Auto auf ÖPNV attraktiv zu machen. In der Regel sind einigermaßen vertretbare Busfahrpläne auf dem Land vorhanden. Aber leider nur zu Schulzeiten. In den Schulferien herrscht Flaute. Ganz entscheidend: Überarbeitung der Tarifzonen (siehe Tarifzonen im Schwarzwald-Baar-Kreis). Einführung von Kurztarifen. Festlegung erträglicher Fahrtarife.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M56_011	Seilbahnen zur Überbrückung weiterer Strecken prüfen (z.B. Villingen - Schwenningen) auch hier muss dann Fahrradmitnahme möglich sein!	n. a.	OB
M56_012	Für die Strecke bis zum nächsten Bahnhof bzw. bis zur nächsten Bushaltestelle mit akzeptablem Takt sollen flächendeckend Ruftaxiliniien mit passender zeitlicher Anbindung und zum normalen Nahverkehrstarif eingerichtet werden. Das Ruftaxi muss einfach buchbar sein. (Zentrale Telefonnummer / zentrale App / Buchung beim Fahrkartenkauf am Automaten oder im Internet).	n. a.	OB
M56_013	warum Pilotprojekt, was ist denn in Vilnius anders, dort ist das im Einsatz Voraussetzung: Alle Verkehrsmittel müssen digital (IoT) ins Netz, man muss sehen welcher Bus und welches E-Bike wo ist, frei ist und reserviert oder gebucht werden kann (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M56_014	Siehe "grünes" Esel-Taxi??	n. a.	OB
M56_015	Dies ist sehr zu begrüßen. Innovative Ansätze, wie Bürgerbusse, sollten gefördert und von Bürokratie befreit werden.	n. a.	OB
M56_016	Ja, ist wichtig, um auch die ländliche Bevölkerung "mitzunehmen".	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M56_017	Ich schlage ein Förderprogramm für die Ausstattung von dezentralen Bike&Ride-Parkplätzen mit verschließbaren Aufbewahrungsschränken mit Stromanschluss vor. An eBikes werden heute insbesondere Fahrradakkus gestohlen. Statt aufwendiger, voluminöser Fahrradboxen reduzieren verschließbare Schränke das größte Risiko. Sind die Schließfächer persönlich buchbar, können eBike-Nutzer*innen dort auch dauerhaft ein (für den täglichen Transport zu schweres) Ladegerät deponieren. Ggf. kann zur Erhöhung der Sicherheit vor Diebstahl auch eine Video-Überwachung der Abstellfläche eingerichtet werden. An zentralen Bike&Ride-Parkplätzen sollten ähnlich wie in den Niederlanden Fahrradparkhäuser eingerichtet werden.	n. a.	OB
M56_018	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M56_019	Versorgung im ländlichen Raum verbessern, um Nahmobilität zu ermöglichen	n. a.	OB
Allgemeine Hinweise			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M56_020	Gute Vernetzung schaffen	n. a.	OB
---------	--------------------------	-------	----

M57	Finanzierung und Tarife (Nachfrage)		
	<p>Die Tarif- und Finanzierungsstrukturen sollen modernisiert werden, so dass die Nutzung des ÖPNV attraktiver wird.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung der Tarif- und Finanzierungsstrukturen <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 55 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

A	In Zahlen			
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 65</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	65
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	3	Dringend!; Sehr gute Vorschläge.; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B			
Kommentarinhalt			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M57_001	Wiener Modell 365€, also 1€ pro Tag oder auch gedeckelte Tickets, Rückerstattung bei mehr Einzeltickets, als für ein Monatsticket angefallen wäre	n. a.	OB
M57_002	Verkehrsbetrieben bei Personalkosten subventionieren Investitionen in neue, nachhaltige Busse/Züge/Trassen/Haltestellen etc. subventionieren/übernehmen	n. a.	OB
M57_003	kurzfristig: starke Vergünstigung bei gleichzeitigem Ausbau der Infrastruktur E-Roller/Fahrrad-Sharing integriert ins Monatsticket mittelfristig: Wiener Modell 365€, also 1€ pro Tag oder auch gedeckelte Tickets (Übersteigt Summe der Einzeltickets Preis des Monatstickets wird rückwirkend Monatsticket gebucht) langfristig: kostenlos, hierfür müssen bereits Kapazitäten und Infrastruktur vorhanden sein (Duplikate: 4)	n. a.	OB
M57_004	Ich fände es sehr wichtig, dass der ÖPNV billiger wird. Meine Familie muss trotz Bezuschussung noch 45,90€ für meine Schülermonatskarte für den Bus bezahlen, damit ich zur nächstgelegenen Schule komme. Einige meiner Mitschüler haben da Probleme bei der Finanzierung bzw. es lohnt sich auch einfach nicht, den Bus zu nehmen. Deshalb müssen manche mit dem Roller/Mofa zur Schule fahren, obwohl sie es eigentlich gar nicht wollen. Einfach weil es unterm Strich weniger kostet. Diese Tatsache finde ich absurd vor dem Hintergrund des Klimawandels und auch der sozialen Gerechtigkeit. Darum muss auf diesem Bereich dringend etwas passiert werden.	n. a.	OB
M57_005	Monats- und Jahrestickets müssen rentabler werden.	n. a.	OB
M57_006	Was bedeutet Modernisierung? ÖPNV-Gebühren sollten drastisch gesenkt werden. Im besten Fall wird ein kostenloser ÖPNV mit Beispiel in bereits anderen Städten, die dies praktizieren, angestrebt werden.	n. a.	OB
M57_007	ÖPNV muss deutlich billiger werden. Zusätzlich wäre ich bereit, viel mehr für eine Fahrkarte zu zahlen, wenn ich dafür zuverlässig mein Fahrrad in Fernzügen mitnehmen könnte	n. a.	OB
M57_008	Könnte man Tarife nicht durch eine Abgabe auf PKW finanzieren? Derzeit ist meine Erfahrung: Wenn ich in BW regionübergreifend fahren möchte, dann ist die Fahrt mit dem PKW die günstigste und schnellste Variante, die Bahn und der ÖPNV schon einmal bis zu doppelt bis dreifach teurer. Fliegen ist manchmal billiger als die Bahn.	n. a.	OB
M57_009	Vor allem günstiger. Ich komme vom Umland zu zweit günstiger mit dem Auto nach Stuttgart als mit 5 Zonen ÖPNV.	n. a.	OB
M57_010	Ja, bitte einfach das Berliner Modell übernehmen (ca. halb so teuer) und ein 365 € Jahresticket netzweit anbieten. Mehrere Menschen und ich kaufen dann so ein Ticket sofort. Bisher fahre ich (leider) mit dem Auto.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M57_011	Sehr sinnvoll. Abschaffung dieser dämlichen Tarif-Kreise (wie in Stuttgart). Einführung eines Wabennetzes im ganzen Land. Jede Wabe hat ihren Preis. Fertig. Ganz einfach. Vielfahrer erhalten so und so viel Rabatt.	n. a.	OB
M57_012	deutliche Vergünstigung erforderlich! Billige Jahrestickets für Schüler, Studenten, Azubis, Rentner und sonstig finanziell schlechter gestellten Gruppen. Diese Tickets gelten dann auch Bundeslandweit siehe NRW o.ä.	n. a.	OB
M57_013	Einführung eines gemeinschaftlich finanzierten, fahrscheinlosen ÖPNV.	n. a.	OB
M57_014	Öffentlicher Nahverkehr sollte eigentlich umsonst sein.	n. a.	OB
M57_015	Einführung eines erschwinglichen Jahrestickets für den ÖPNV.	n. a.	OB
M57_016	Mobilitätsfürsorge ist gleichrangig mit Gesundheitsfürsorge zu sehen. (Weg mit dem ganzen Tarif-Gedöns! Als Kunde interessiert mich nicht, ob eine Stadt X schöne Bus-Tarife hat. Ich will von A nach B für einen fairen Preis.) Wir brauchen eine Mobilitätskarte für alles und überall (in DE und langfristig in EU) aus öffentlicher Hand, ähnlich wie die Gesundheitskarte. Mit der M-Karte zahle ich alle meine Mobilitätsdienste, die ich beanspruche: Bahn, Bus, Taxi, Mitfahrt im privaten PKW, e-Bike oder e-Scooter, car-sharing, Solar-Tankstelle, etc. Die M-Karte dient als Ausweis (wie der elektronische Personalausweis) und kann mit einer M-App kombiniert für alle Mobilitätsdienste genutzt werden. Abrechnung passiert im Hintergrund. Mobilitätsguthaben kann der Staat für Kinder, Schüler. Sozialhilfeempfänger persönlich auf das M-Kartenkonto buchen. Fuß-gänger und Fahrrad-fahrer erhalten pro km Mobilitätspunkte auf ihrem M-Kartenkonto gutgeschrieben.	n. a.	OB
M57_017	durch Sprit- & Kerosinsteuern frei verfügbar machen	n. a.	OB
M57_018	Einführung eines 365 Euro Tickets, dies ist für ein Jahr gültig und im gesamten Netz in der jeweiligen Wohnregion gültig.	n. a.	OB
M57_019	Insgesamt sollte der ÖPNV deutlich günstiger werden. Es könnte auch kilometergenau abgerechnet werden, wie weit man gefahren ist.	n. a.	OB
M57_020	ÖPNV muss günstiger und besser werden!	n. a.	OB
M57_021	Aktuell absolut unattraktiv, zu teuer, unübersichtlich und im ländlichen Raum mehrere Anbieter ohne einheitliches Ticket sogar bei kurzen Strecken	n. a.	OB
M57_022	Ja, die Verkehrsverbünde sollten künftig kein Hindernis mehr sein und Fahrscheine sollten vom Start zum Ziel ohne Verbundgrenzen gelöst werden können!	n. a.	OB
M57_023	der bwtarif ist schon mal ganz gut. Eine "Bahncard" für BW- Verkehrsverbünde wäre vielleicht der nächste Schritt. Ärgerlich ist noch, dass man innerhalb eines Verbundes oft deutlich teurer fährt.	n. a.	OB
M57_024	Kostenloser Nahverkehr wird erhebliche Reduzierung der Autonutzung hervorrufen und kosten für Kontrolleure sowie Wartung bzw. Neuinstallation von Fahrautomaten zu 100% eingespart (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M57_025	Alle Kinder und Jugendliche sollten generell in ihrem örtlichen Umfeld (15 km Radius um den Wohnort plus Weg zur Schule) den ÖPNV kostenlos nutzen dürfen. Ebenso sollten Bürger über 70 Jahren den ÖPNV in gleichem	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Umfang nutzen dürfen. Die Finanzierung könnte z.B. über die CO ² -Abgabe erfolgen.		
M57_026	Jobticket und Zuschuss von Firmen für Arbeitnehmer die ein Jahresticket für den ÖPNV haben	n. a.	OB
M57_027	gutes Beispiel ist die Tarifreform VVS im April 2019 Einzelfahrten sind allerdings noch viel zu teuer	n. a.	OB
M57_028	ÖPNV Angebote dürfen in keinem Fall teurer werden. Vor allem Monats und Jahrestickets müssen bezuschusst und so attraktiv wie möglich werden.	n. a.	OB
M57_029	Günstigere Preise! Es darf nicht sein, dass Autofahren billiger ist! Günstigere Monats/Wochen/Jahreskarten, so dass die Leute eher denken, das lohnt sich und auch dabeibleiben.	n. a.	OB
M57_030	Das Pilotprojekt in Mannheim zur Reduzierung der Fahrpreise ist ein interessanter Versuch. Statt die Kosten für Einzelfahrten zu senken, sollten jedoch Zeitkarten (z.B. Wochentickets) so gestaltet werden, dass sie sich bereits nach einem Bruchteil der Zeit rechnen (z.B.: Ein Wochenticket kostet nicht mehr als Einzelfahrten zur Arbeit an 3 Werktagen). Dann werden die Leute verleitet dieses Ticket auch an den übrigen Tagen zu nutzen und nehmen nicht das Auto zum Einkaufen.	n. a.	OB
M57_031	Jeder Autobesitzer muss auch über ein ÖV-Jahresticket verfügen, sonst darf er nicht Autofahren. Dauerzeitkartenbesitz sollte angestrebt werden.	n. a.	OB
M57_032	Das Erheben einer ÖPNV Abgabe muss erlaubt werden. Pilotprojekte zum kostenfreien ÖPNV müssen gefördert werden. (siehe Vorschläge von Boris Palmer).	n. a.	OB
M57_033	Die Tarife sollten massiv vereinfacht werden. Die Finanzierung sollte über eine zweckgebundene Nahverkehrsabgabe erfolgen. Die Nahverkehrsabgabe berechtigt zum stark vergünstigten Erwerb eines Jahrestickets. Die Mittel aus der Nahverkehrsabgabe werden zur Taktverdichtung/stärkeren Vernetzung und zur Qualitätssteigerung des ÖPNV eingesetzt.	n. a.	OB
M57_034	ÖPNV weitestgehend öffentlich finanzieren	n. a.	OB
M57_035	Klimafreundliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus) müssen deutlich günstiger werden. Ziel der Modernisierung der Tarif- und Finanzierungsstrukturen muss z.B. eine Halbierung der Preise sein.	n. a.	OB
M57_036	Eine Steigerung der innerstädtischen ÖPNV-Nutzung kann letztlich nur über eine massive Senkung der Tarife erreicht werden. Ein komplett kostenfreier ÖPNV in Stuttgart und Esslingen/Neckartal und anderen Städten wäre das richtige Signal. Dazu eine Taktung der U- und S-Bahnen wie in London oder Wien würde die Umstellung vom Auto belohnen. Der Verzicht aufs Auto funktioniert nur mit Belohnung oder Verboten. Verbote sind politisch nicht charmant, daher müssen Belohnungen als Steuerungsinstrument eingesetzt werden. Der Umstieg kann durch Belohnung im Sinne des kostenfreien Transportes gefördert werden, damit der ÖPNV kostengünstiger als das Auto wird. Im Sinne einer Citymaut kann eine Gegenfinanzierung aufgebaut werden. Jeder Anrainer hat eine Menge x an mautfreien Fahrten, danach kostet es auch Anwohner. Lieferverkehr kann elektrifiziert stattfinden, entweder gleich ab den Umsetzstandorten der Speditionen oder an	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	stadtrandnahen Umladestationen. Erhöhte Zustellkosten fallen dann bei den belieferten Unternehmen an, die aber bei Nutzung eines solchen Systems steuerentlastet und damit belohnt werden können.		
M57_037	1 Euro Ticket bzw. 365 Ticket fördern	n. a.	OB
M57_038	Unterstützung im Sinne einer "Bürgerticket"-Strategie, wie bereits in anderen Ländern üblich	n. a.	OB
M57_039	So wenig wie möglich Tarife, stattdessen einfache nachvollziehbare Preisgestaltung	n. a.	OB
M57_040	kostenloser ÖPNV, sowie Erstattung sämtlicher Bahnkosten für Berufspendler	n. a.	OB
M57_041	Der ÖPNV muss für alle Strecken spürbar kostengünstiger als der PKW sein.	n. a.	OB
M57_042	einfache Tarifstruktur, wenige Zonen, einfache günstige Langzeit-Karten für Berufspendler oder gerne fürs ganze Jahr (s. Wien) VVS bis Gmünd, nicht nur bis Lorch (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M57_043	einheitliches und Verkehrsträger übergreifendes Tarifsysteem. Ein Fahrschein von Start bis Ziel. Preiswerte Dauerkarten für Senioren, auch für Wenigfahrer, um ständigen Fahrkartenkauf zu vermeiden. In München gab günstig es sog. "Streifenkarten" für z.B. 10 Fahrten. Warum nicht 50 Fahrten zum halben Preis, dann hätte das Auto meistens Pause.	n. a.	OB
M57_044	Es muss eine Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs stattfinden, die den ÖPNV querfinanziert und damit günstiger macht: - Parkraumbewirtschaftung - Mautmodelle	n. a.	OB
M57_045	Jedem Bürger einen Nachlass auf seine Steuerzahlungen von 365,- EUR oder gleich jedem Bürger eine Jahres-Fahrkarte für das gesamte Netz. Wir zahlen eine Unmenge an Steuern!! Da könnte man leicht an anderer Stelle z. B. bei fragwürdigen Kulturprojekten einsparen.	n. a.	OB
M57_046	Bus & Bahn (Nahverkehr) kostenlos. Zumindest für Kinder und Rentner!	n. a.	OB
M57_047	Nicht zwingend Landesaufgabe, darf aber durchaus sein	n. a.	OB
M57_048	Grundsätzlich gut. Jedoch sollten vor allem Pendler/-innen und Vielfahrer davon profitieren und nicht nur Gelegenheitsfahrer/-innen.	n. a.	OB
M57_049	Mehr Gerechtigkeit bezüglich des Preises je km bitte. Die gerade umgesetzte Reform in Stuttgart hat dieses Problem zum Nachteil der ländlichen Bevölkerung erneut verschärft. Günstigere Einzeltickets, damit das Umsteigen vom Auto attraktiv wird.	n. a.	OB
M57_050	Ich kenne mich mit den verschiedenen Verkehrsbetrieben nicht aus, aber eine "Vereinfachung" des Flickenteppichs würde wahrscheinlich die Preise nach unten ziehen. Es ist traurig, dass sich Autofahren auch schon lohnt, wenn man alleine im Karren sitzt, geschweige denn ein vollbesetztes Auto hat. Ein günstigerer ÖPNV und ein "Abholzen des Tarifjungles" wären bestimmt förderlich.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

Verkehr – Bestehende Massnahmenvorschläge (einzeln)

M57_051	Die ÖPNV-Tarife haben keinen Einfluss auf den Autoverkehr. Dies ist spätestens seit Einführung des sogenannten Umweltabos in Basel am 1.3.1984 bekannt. Quelle: Bericht über die Verkehrserhebungen im Jahr 1984 des Amtes für Kantons- und Stadtplanung Basel-Stadt von Juni 1985. Dinge wie die VVS-Tarifreform werden gemacht, um nichts gegen die Förderung des Autoverkehrs tun zu müssen und den Straßenbau ohne Opposition verstärkt voran treiben zu können. Fast alle auf Stuttgart zuführenden Autobahnen und Bundesstraßen sollen verbreitert werden (BVWP) mit der Folge einer massiven Zunahme der THG-Emissionen.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M57_052	Auch wenn dies nicht Ländersache ist: Pendlerpauschale nur für nachgewiesene ÖPNV-Tickets oder gegen Nachweis, dass während der Arbeitszeiten keine ÖPNV Verbindung existiert	n. a.	OB
M57_053	Barrieren, um nur mit Ticket auf den Bahnsteig zu kommen, um Schwarzfahren (und damit zusätzliche Unterfinanzierung) zu vermeiden.	n. a.	OB
M57_054	Vor allem sollte das Tarifsystem an den Fahrscheinautomaten nicht so kompliziert sein, dass man ein Studium braucht, um sich einen Fahrschein lösen zu können.	n. a.	OB
M57_055	Wir halten eine baldige CO2-Bepreisung für unverzichtbar. Hier muss das Land über den Bundesrat aktiv werden. Die Entscheidungen auf Bundesebene gehen zu langsam voran, sind im Parteienstreit vor allem auf Bundesebene verfangen. Daher ist eine Bundesratsinitiative eines starken Bundeslandes wie Baden-Württemberg gefordert, wenn nicht wirklich sehr bald der Bund einen Konsens zur CO2-Bepreisung schafft. In einer Bundesratsinitiative könnte man als einen denkbaren Weg aufzeigen - wie beim Verbändetisch Verkehr am 24. Juni vom LNV-Vertreter vorgeschlagen - die Mineralölsteuer stufenweise um 3 × 8 Cent zu erhöhen, mit Verwendung des Mehraufkommens für den ÖV und die Bürger/innen (siehe unten). 8 Cent sind weniger als die regionalen Benzinpreisschwankungen und damit zumutbar. Ausgerechnet seit dem Hitzesommer 2003 leisten wir uns eine starre Mineralölsteuer. Da die Mineralölsteuer in einem Festbetrag je Liter Kraftstoff bemessen wird, ist sie seit 2003 durch die allgemeine Teuerung um rund 25% real sogar gesunken. Die oben skizzierte Steueranhebung um insgesamt 24 Cent würde jährlich (Absatzrückgang durch die erhoffte MIV-Dämpfung berücksichtigt) zu rund 15 Milliarden € Mehreinnahmen führen. Davon könnten z. B. 10 Milliarden dafür eingesetzt werden, die Tarife im öffentlichen Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) flächendeckend zu halbieren. Die weiteren rund 5 Milliarden/Jahr wären für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Ein solches Vorgehen wäre auch sozial verträglich, weil den Menschen etwas zurückgegeben wird, in Gestalt niedrigerer ÖV-Tarife und besserer ÖV-Angebote, auch im ländlichen Raum. Günstigere ÖV-Tarife wären auch ein Ausgleich dafür, dass diese über viele Jahre stärker gestiegen sind als im langfristigen Trend die Kraftstoffpreise. Das Land sollte unverzüglich die Einzelheiten einer solchen Bundesratsinitiative klären und Gespräche mit anderen Bundesländern und dem Bund führen. Dabei wären auch die neuen Überlegungen des Umweltbundesamts und des	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Bundesumweltministeriums zur CO2-Bepreisung, aber auch Gegenpositionen einzubeziehen. Wenn dann der Bund mit einem eigenen rasch greifenden Konzept und Gesetzesvorhaben der Bundesratsinitiative den Wind aus den Segeln nimmt, umso besser. Viel spricht für den rasch umsetzbaren UBA-Vorschlag, einen CO2-bezogenen Zuschlag auf Benzin, Diesel, Gas, Heizöl und sonstige fossile Treibstoffe einzuführen. Damit könnten z. B. auch die oben beschriebenen bürgerfreundlichen Attraktivitätssteigerungen des ÖV finanziert werden und es bliebe auch Spielraum für weitere Rückgewährungen.		
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M57_056	Gerade Familien haben hier doch ein gewaltiges Problem. Schon zu zweit ist das Auto preislich attraktiver, wenn man noch Kinder mitnimmt wird es richtig teuer. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M57_057	Großraum Stuttgart hat seit der Umstellung ein gutes Tarifsystem.	n. a.	OB
M57_058	Die Subvention ist wichtig, um Menschen zum Umsteigen zu bewegen. Hat ein Haushalt erstmal auf ein Fahrzeug verzichtet, ist der auch im ländlichen Raum gut ausgebaute ÖPNV günstiger als z.B. ein Zweitfahrzeug.	n. a.	OB

M58	Tarifstrategie Landestarif
	<p>Der Landestarif (BW-Tarif) zielt auf ein einheitliches Tarifsystem ab und erleichtert somit die Fahrt über Verbundgrenzen hinweg - mit einem durchgängigen Ticket vom Start bis zum Ziel zu deutlich günstigeren Preisen. Das Land fördert die öffentliche Mobilität mit jährlich rund 13 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln (ab 2020 rund 20 Mio. €). Der BW-Tarif ging Ende 2018 in Betrieb für den Verkauf von Einzelfahrscheinen (durchschnittlich 25% günstiger), bis Ende 2021 wird er auf Zeitkarten ausgeweitet.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarifstrategie Landestarif <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 55 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 38				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändeebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	38
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	11	Sehr sinnvoll; Guter Vorschlag!; Sehr sinnvolle Maßnahme; sehr gut!; super !; ja, so muss das sein; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/	

B		Kommentarinhalt	
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M58_001	Es muss einfacher und günstiger werden über die Bundesgrenzen hinaus mit Bus oder Bahn zu fahren.	n. a.	OB
M58_002	Das ist eine sehr gute Idee. Wäre es möglich, da auch die Bahn mit einzubinden? Wieso muss es unterschiedliche Tarife in BW für ICE, ICE, IRE oder RE geben, welche dieselbe Strecke bedienen? Aus Sicht eines Reisenden kommt es darauf an, dass er schnell und sicher von A nach B kommt und wenn ein Zug da ist, der von A nach B fährt dann möchte er diesen nutzen, ohne eine halbe Stunde oder länger warten zu müssen, nur weil dieser Zug nicht einen Tarif hat, welcher nicht zu der Fahrkarte passt, die man sich vor einigen Stunden gekauft hat. Wäre es außerdem möglich, PKW-Nutzer, die wegen Fahrplanzeiten aus ländlichen Regionen in Städte fahren, um dann den ÖPNV zu nutzen anstatt diese Strecke mit dem PKW zu fahren, durch Möglichkeit der Anrechnung des ÖPNV-Tarifs auf Parkgebühren zu entlasten? Dies macht z.B. Stuttgart: Das Parkticket in deren P&R-System ist zugleich das Ticket für den ÖPNV. Nicht jede Gemeinde in BW macht das aber derzeit. Ein einheitliches Konzept wäre sehr gut.	n. a.	OB
M58_003	Sehr guter Ansatz! Sehr gute Idee. Der BW-Tarif müsste aber attraktiver werden. Konkretes Beispiel: Eine 25 min. Fahrt von Ubstadt-Weiher nach HD HBF kostet ca. 6,50 €. Eine Einzelfahrt im Berliner ABC-Gebiet (damit kann man mindestens die doppelte/dreifache Streckenlänge fahren) kostet	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	3,40 €. Letzteres ist attraktiv. Die 6,50 € noch nicht, weil da das Auto günstiger ist. Ich hoffe sehr, dass BaWü den Mut hat, den ÖPNV mit mind. 20 min.-Takt und einem 365 €-Jahresticket (in Luxemburg kostenfrei) anzubieten und große Verbünde schafft (siehe M48 und M50, z.B. zu Beginn KA/S/HD/MA). Nur mit einem solchen Schritt lösen wir den Mobilitäts-Knoten aus meiner Sicht.		
M58_004	BW-Tarif Höchstgrenze von 15€ ohne Bahncard	n. a.	OB
M58_005	ÖPNV-Gebühren sollten drastisch gesenkt werden. Im besten Fall wird ein kostenloser ÖPNV mit Beispiel in bereits anderen Städten, die dies praktizieren, angestrebt werden.	n. a.	OB
M58_006	Öffentlicher Nahverkehr sollte eigentlich umsonst sein.	n. a.	OB
M58_007	Trotzdem ist es noch zu teuer! Am besten wäre der ÖPNV und Regionalverkehr komplett kostenlos.	n. a.	OB
M58_008	Öffentlicher Verkehr muss günstiger und damit attraktiver werden	n. a.	OB
M58_009	Sehr sinnvoll. Abschaffung dieser dämlichen Tarif-Kreise (wie in Stuttgart). Einführung eines Wabennetzes im ganzen Land. Jede Wabe hat ihren Preis. Fertig. Ganz einfach. Vielfahrer erhalten so und so viel Rabatt.	n. a.	OB
M58_010	Ja, die Verkehrsverbünde sollten künftig kein Hindernis mehr sein und Fahrscheine sollten vom Start zum Ziel ohne Verbundgrenzen gelöst werden können!	n. a.	OB
M58_011	der bwtarif ist schon mal ganz gut. Eine "Bahncard" für BW- Verkehrsverbünde wäre vielleicht der nächste Schritt. Ärgerlich ist noch, dass man innerhalb eines Verbundes oft deutlich teurer fährt.	n. a.	OB
M58_012	Baden-Württemberg Ticket muss sich finanziell und zeitlich lohnen!	n. a.	OB
M58_013	Das ist für Menschen, die an Tarifgrenzen wohnen, sicher sinnvoll. Kein Beitrag zum Klimaschutz, wenn dadurch weite Fahrten attraktiver werden.	n. a.	OB
M58_014	Der BW-Tarif existiert häufig neben den alten Tarifen. Der BW-Tarif ist immer noch weitestgehend unbekannt geblieben.	n. a.	OB
M58_015	Die Förderung der öffentlichen Mobilität sollte deutlich höher sein. 13 Mio. € und auch 20 Mio. € scheinen angesichts der Aufgabe des Klimaschutzes und angesichts sonstiger Ausgabenposten im Haushalt hier nicht verhältnismäßig - sondern deutlich zu gering --> schrittweises Anheben der Landesförderung für ÖPV mit Ziel günstigerer Preise bis 2025 auf 200 Mio. Euro	n. a.	OB
M58_016	Unterstützung im Sinne einer "Bürgerticket"-Strategie, wie bereits in anderen Ländern üblich	n. a.	OB
M58_017	einheitliches und Verkehrsträger übergreifendes Tarifsysteem. Ein Fahrschein von Start bis Ziel. Preiswerte Dauerkarten für Senioren, auch für Wenigfahrer, um ständigen Fahrkartenkauf zu vermeiden. In München gab günstig es sog. "Streifenkarten" für z.B. 10 Fahrten. Warum nicht 50 Fahrten zum halben Preis, dann hätte das Auto meistens Pause.	n. a.	OB
M58_018	Bitte auch am Automaten der Verkehrsverbünde verfügbar machen!	n. a.	OB
M58_019	Jedem Bürger einen Nachlass auf seine Steuerzahlungen von 365,- EUR oder gleich jedem Bürger eine Jahres-Fahrkarte für das gesamte Netz. Wir	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	zahlen eine Unmenge an Steuern!! Da könnte man leicht an anderer Stelle z. B. bei fragwürdigen Kulturprojekten einsparen.		
M58_020	Tarifstrategie konsequent weiterverfolgen.	n. a.	OB
M58_021	Gute Idee, aber im Bus kann das entsprechende Ticket nicht erworben werden?	n. a.	OB
M58_022	Ja und Amen. Und was fantastisch wäre: Ein Semesterticket nach dem Vorbild NRW.	n. a.	OB
M58_023	Relevant zur Weiterentwicklung des BW-Tarifs ist nicht nur die Ausweitung auf Zeitkarten bis 2021, sondern ebenfalls eine zumindest Teil-Integration des Fernverkehrs. Auf bestimmten Relationen wie beispielsweise Karlsruhe – Stuttgart besteht ein integriertes Verkehrsangebot von SPNV und Fernverkehr, dass sich in der Tarifgestaltung nicht abbildet. Hier muss dringend eine Anpassung stattfinden.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M58_024	Mobilitätsfürsorge ist gleichrangig mit Gesundheitsfürsorge zu sehen. (Weg mit den ganzen Verkehrsverbänden und dem ganzen Tarif-Gedöns! Als Kunde interessiert mich nicht, ob eine Stadt X schöne Bus-Tarife hat. Ich will von A nach B für einen fairen Preis. Im Hintergrund können die verschiedenen Anbieter/Verbände ihre Kosten untereinander regeln - aber das interessiert den Kunden nicht.) Wir brauchen eine Mobilitätskarte für alles und überall (in DE und langfristig in EU) aus öffentlicher Hand, ähnlich wie die Gesundheitskarte.	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M58_025	Es ist unklar, was genau hier mit "öffentlicher Mobilität" gemeint ist und was hier mit 13 Mio. € gefördert wird. Das sind ja offensichtlich nicht die kompletten Subventionen für den SPNV.	n. a.	OB
M58_026	Das funktioniert noch nicht: ich kann in Besigheim am Automaten kein Ticket für den HNV lösen.	n. a.	OB
M58_027	Wir halten eine baldige CO2-Bepreisung für unverzichtbar. Hier muss das Land über den Bundesrat aktiv werden. Die Entscheidungen auf Bundesebene gehen zu langsam voran, sind im Parteienstreit vor allem auf Bundesebene verfangen. Daher ist eine Bundesratsinitiative eines starken Bundeslandes wie Baden-Württemberg gefordert, wenn nicht wirklich sehr bald der Bund einen Konsens zur CO2-Bepreisung schafft. In einer Bundesratsinitiative könnte man als einen denkbaren Weg aufzeigen - wie beim Verbändetisch Verkehr am 24. Juni vom LNV-Vertreter vorgeschlagen - die Mineralölsteuer stufenweise um 3 × 8 Cent zu erhöhen, mit Verwendung des Mehraufkommens für den ÖV und die Bürger/innen (siehe unten). 8 Cent sind weniger als die regionalen Benzinpreisschwankungen und damit zumutbar. Ausgerechnet seit dem Hitzesommer 2003 leisten wir uns eine starre Mineralölsteuer. Da die Mineralölsteuer in einem Festbetrag je Liter Kraftstoff bemessen wird, ist sie seit 2003 durch die allgemeine Teuerung um rund 25% real sogar gesunken.	n. a.	OB

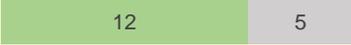
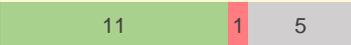
Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	<p>Die oben skizzierte Steueranhebung um insgesamt 24 Cent würde jährlich (Absatzrückgang durch die erhoffte MIV-Dämpfung berücksichtigt) zu rund 15 Milliarden € Mehreinnahmen führen. Davon könnten z. B. 10 Milliarden dafür eingesetzt werden, die Tarife im öffentlichen Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) flächendeckend zu halbieren. Die weiteren rund 5 Milliarden/Jahr wären für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Ein solches Vorgehen wäre auch sozial verträglich, weil den Menschen etwas zurückgegeben wird, in Gestalt niedrigerer ÖV-Tarife und besserer ÖV-Angebote, auch im ländlichen Raum. Günstigere ÖV-Tarife wären auch ein Ausgleich dafür, dass diese über viele Jahre stärker gestiegen sind als im langfristigen Trend die Kraftstoffpreise. Das Land sollte unverzüglich die Einzelheiten einer solchen Bundesratsinitiative klären und Gespräche mit anderen Bundesländern und dem Bund führen. Dabei wären auch die neuen Überlegungen des Umweltbundesamts und des Bundesumweltministeriums zur CO₂-Bepreisung, aber auch Gegenpositionen einzubeziehen. Wenn dann der Bund mit einem eigenen rasch greifenden Konzept und Gesetzesvorhaben der Bundesratsinitiative den Wind aus den Segeln nimmt, umso besser. Viel spricht für den rasch umsetzbaren UBA-Vorschlag, einen CO₂-bezogenen Zuschlag auf Benzin, Diesel, Gas, Heizöl und sonstige fossile Treibstoffe einzuführen. Damit könnten z. B. auch die oben beschriebenen bürgerfreundlichen Attraktivitätssteigerungen des ÖV finanziert werden und es bliebe auch Spielraum für weitere Rückgewährungen.</p>		
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M58_028	Landestarif ist besser als viele Regionalverbunde	n. a.	OB
M58_029	Der neue BW Tarif ist hier und da sehr gut! Deutliches Preisersparnis auf bestimmten strecken	n. a.	OB

M59	Erschließung neuer Finanzierungsmöglichkeiten
<p>Trotz überdurchschnittlich steigender ÖPNV-Preise wird es für die Kommunen zunehmend schwierig, den ÖPNV so zu finanzieren, wie es zur Erreichung der Klimaziele nötig wäre. Vor diesem Hintergrund bedarf es neuer Finanzierungsansätze und -möglichkeiten für Kommunen zur nachhaltigen Finanzierung ihres ÖPNV-Angebots. Zu den denkbaren Finanzierungsinstrumenten gehören Formen der Drittnutzerfinanzierung. Attraktiv erscheint dabei der Gedanke eines Mobilitätspasses, der zur Nutzung von ÖPNV-Angeboten zu einem günstigen Preis berechtigt und über generierte Einnahmen Verbesserungen im ÖPNV-Angebot ermöglicht. Die Abgabepflicht ist so mit einer Gegenleistung verknüpft. Den Kommunen und Verbänden sollte die Freiheit gegeben werden, selbst über den jeweils adäquaten Instrumentenmix bzw. grundsätzlich über den Einstieg in die Drittnutzerfinanzierung zu entscheiden. Hierzu soll die Schaffung des erforderlichen landesrechtlichen Rahmens geprüft und umgesetzt werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Landesrechtliche Grundlagen zur Erschließung neuer Finanzierungsmöglichkeiten für den ÖPNV, z.B. Mobilitätspass <p><i>Diese Frage wird insbesondere innerhalb der Landesverwaltung noch offen diskutiert.</i></p> <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 56 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 50				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	9	0	42
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	3	Sehr gut; wichtig; Ok; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>	
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/		/
Ihre Umsetzung ist notwendig	/		/
Die Umsetzung unterstütze ich	/		/
Die Maßnahme ist unklar	/	0	/

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M59_001	Pflichtbeitrag und Erhöhung der Körperschaftsteuer zur Finanzierung eines Mobilitätspasses.	n. a.	OB
M59_002	Zur Finanzierung des ÖPNV sollten Abgaben im nicht nachhaltigen, motorisierten Individualverkehr herangezogen werden.	n. a.	OB
M59_003	Mit einer CO2-Steuer, deren Gewinn in den ÖPNV gesteckt wird, wäre genug Geld da. Ziel: Autofahren und Fliegen wird deutlich teurer und finanziert den ÖPNV Zusätzlich Spenden ausschließlich für ÖPNV ermöglichen	n. a.	OB
M59_004	Sehr gutes Instrument. Man könnte zudem eine landesweite CO2-Abgabe einführen. Die Einnahmen hieraus werden dann auf die Kommunen verteilt. Oder man könnte die Kommunen zur Einführung einer CO2-Abgabe ermächtigen. Die Gesetzgebungskompetenz des Landes folgt aus Art. 72 Abs. 1, 2 i.V.m. Art. 74 Abs. 1 Nr. 11 Grundgesetz. Das wäre möglich.	n. a.	OB
M59_005	Abschaffung der Pendlerpauschale für Individualverkehr auf Strecken mit ÖPNV bzw. nur für ökologische Fortbewegungsformen ÖPNV, Rad	n. a.	OB
M59_006	Querfinanzierung durch die CO2-Steuer	n. a.	OB
M59_007	Umlage von KFZ-Steuer, CO2-Steuer, Maut für Innenstädte	n. a.	OB
M59_008	Eine erhöhte Besteuerung des Individualverkehrs würde den ÖPNV attraktiver machen und besser finanzieren.	n. a.	OB
M59_009	Die Besteuerung von Kerosin im speziellen und CO2 im Allgemeinen kann kurz- und mittelfristig Steuererlöse generieren, die erheblich über dem Jahresumsatz der DB liegen. Ebenfalls ist fraglich, ob die Kilometerpauschale für CO2 emittierende Fahrzeuge gleich hoch sein darf, wie die für nicht oder weniger CO2 emittierende Fahrzeuge oder	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Transportmittel. Erstere erzeugen zusätzliche Kosten für den Staat, eine Gleichberechtigung ist somit nicht gegeben.		
M59_010	Höhere Parkgebühren im öffentlichen Raum für PKW. Das Geld kann für den ÖPNV genutzt werden. Wer darauf hin auf ÖPNV umsteigt fördert den Ausbau dann auch mit.	n. a.	OB
M59_011	https://www.ifo.de/DocDL/sd-2018-09-knieps-et-al-verkehrspolitik-2018-05-09.pdf Wir brauchen in Deutschland eine intelligente Maut, deren Höhe sich nach Tageszeit, Straßentyp und aktueller Verkehrssituation richtet. Je mehr Stau, desto teurer die Nutzung der betroffenen Straße. Das würde dann dazu führen, dass die Menschen andere Routen einschlagen oder ihr Auto stehen lassen. Außerdem müssten Fahrten in der Nacht teurer sein als am Tag, damit man keine Probleme mit dem Lärmschutz bekommt." Vorschlag: Parkplatzgebühren mindestens so teuer wie Tageskarte 5 Personen im lokalen ÖPNV	n. a.	OB
M59_012	Anreize für Verkehrsverbünde schaffen die Preise zu senken Verkehrsbetrieben bei Personalkosten subventionieren Investitionen in neue, nachhaltige Busse/Züge/Trassen/Haltestellen etc. subventionieren/übernehmen Überarbeitung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) Möglichst 100% der finanziellen Mittel müssen zum Ausbau des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr, ÖV) aufgewendet werden. Während die Finanzierung von Straßenbauprojekten nur bei unumgänglichen Erhaltungsmaßnahmen genehmigt werden darf! Das IEKK strebt bedauerlicherweise nur ein Verteilungsverhältnis von 60/40 an:/ Die aktuelle Fassung de LGVFG ist an Widersprüchlichkeit nicht zu überbieten! §1 Absatz 1 Satz 1 besagt: „Ziel der Zuwendungen ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. In §2 " Förderungsfähige Vorhaben" werden dann an erster Stelle Straßenbauvorhaben aufgeführt.	n. a.	OB
M59_013	Weniger sinnlose Subventionen in die Landwirtschaft, dafür mehr Geld für öffentlichen Nahverkehr.	n. a.	OB
M59_014	Wenn diese von einer attraktiven Frequenz der öffentlichen Verkehrsmittel begleitet werden, ist über neue Finanzierungsmöglichkeiten nachzudenken.	n. a.	OB
M59_015	gut, ähnlich Studitickets. Man muss zwar zahlen, aber kann dann kostenlos fahren. Wäre super. Vergleichbar zum Rundfunkbeitrag, wo ja auch das Gemeinwohl dahintersteckt.	n. a.	OB
M59_016	Die Finanzierung könnte z.B. über die CO ² -Abgabe erfolgen.	n. a.	OB
M59_017	Alles was einen guten ÖPNV zu einem günstigen Preis möglich macht. Vor allem Monats und Job Tickets	n. a.	OB
M59_018	Feste ÖPNV Abgabe in der Stadt ähnlich GEZ, mit danach kostenloser Nutzung des ÖPNV	n. a.	OB
M59_019	Alle die vom ÖV profitieren sollen auch dafür zahlen. Nahverkehrsabgabe für Betriebe und keine Gestattung von Parkplätzen, so dass (fast) alle mit dem ÖV kommen müssen. Alle Autobesitzer müssen auch eine Jahreskarte besitzen.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M59_020	Guter Ansatz! (Habe ich ja auch selbst vorgeschlagen :-)) Im Vordergrund muss aber die Qualitätsverbesserung (Takt/Netz/Ausstattung) stehen und nicht die Finanzierung des ÖPNV! Der ÖPNV braucht deutlich mehr Mittel von Bund und Land	n. a.	OB
M59_021	Auslotung der Möglichkeiten und Sinnhaftigkeit eines Mobilitätspass quasi mit Flatrate für den öffentlichen Verkehr. Umsetzung Pilotprojekt mit z.B. 1000 Haushalten, deren bisheriges und durch die Ticket-Flatrate verändertes Mobilitätsverhalten wissenschaftlich beobachtet und untersucht wird. Fragestellung der wissenschaftlichen Analyse: Sind durch kostenlosen ÖPNV ökologisch und ökonomisch sinnvoll CO2-Vermeidungen zu erreichen? Bei erfolgreichem Modellversuch: Ausweitung auf ganz Baden-Württemberg.	n. a.	OB
M59_022	Finanzierung durch CO2 Steuer!	n. a.	OB
M59_023	Um das Ziel zu erreichen, dass die ÖPNV-Nutzung preislich deutlich attraktiver als die PKW-Nutzung ist, müssen geeignete Tarifstrukturen geschaffen werden. Um den Betreibern des öffentlichen Nahverkehrs die Schaffung dieser Strukturen zu ermöglichen, müssen sie in ausreichender Weise durch öffentliche Mittel subventioniert werden. Hier ist eine Finanzierung durch die EU anzustreben, ersatzweise durch den Bund, ersatzweise durch das Land. Die Finanzierung erfolgt durch Umschichtung von Mitteln aus anderen Haushaltspositionen, die weniger klimawirksam sind als die ÖPNV-Finanzierung.	n. a.	OB
M59_024	Nahverkehrsabgabe die ein ÖPNV-Ticket beinhaltet? Nur wenn ÖPNV nutzbar ist ohne massive Einschränkungen in Kauf nehmen zu müssen. Für meinen Mann keine Option, er könnte genau aus diesem Grund ÖPNV nicht nutzen also nur Autofahrer-Bestrafung, die keine andere Möglichkeit haben	n. a.	OB
M59_025	Bitte keine regionalen Einzellösungen. ÖPNV muss für alle leichter und einfacher werden, daher mehr einheitliche Lösungen!	n. a.	OB
M59_026	Nahverkehrsabgabe sozial einführen	n. a.	OB
M59_027	Dringend erforderlich ist auch aus Sicht des BUND die Einführung einer Nahverkehrsabgabe bzw. eines Mobilitätspasses. Nachhaltigkeit und Klimaschutz erfordern eine landesweite Investitionsoffensive bei Bahnen und Bussen. Dazu ist sehr viel Geld erforderlich – viel mehr, als die derzeitigen Förderprogramme bereitstellen. Ohne neue Finanzmittel läuft der von der Landesregierung angestrebte Ausbau des Umweltverbundes ins Leere und bleibt ein Papiertiger. Es ist Aufgabe der Landesregierung, schnellstmöglich die notwendigen rechtlichen Grundlagen für die Kommunen zur Nutzung neuer Instrumente der Drittnutzerfinanzierung zu schaffen.	n. a.	OB
M59_028	Mineralölsteuer nach 16 Jahren endlich wieder anheben, für ÖV (ist real billiger heute, da Cent je Liter)	0	VB
M59_029	Grundvoraussetzung für künftigen ÖPNV-Ausbau in Größenordnungen zur Erreichung der Klimaziele	3	VB
M59_030	keine Wettbewerbsverzerrung für Standorte der Unternehmen schaffen	2	VB
M59_031	Nahverkehrsabgabe	5	VB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M59_032	Jobtickets attraktiver für Unternehmen ausgestalten	4	VB
M59_033	Finanzierung über City-Maut	2	VB
M59_034	konkrete Maßnahmen entwickeln! Welche Mittel sind überhaupt nötig?	1	VB
M59_035	BR-Initiative 3x8ct Mineralölsteuern für ÖV-Invest und 50% ÖV Tarifsenkung	4	VB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M59_036	Keine weitere Belastung der Bürger mit Abgaben und Steuern!!!! Die Grenze ist längst erreicht.	n. a.	OB
M59_037	Diesen Vorschlag lehne ich ab. Zum einen sollten die Kommunen von der Finanzierung befreit werden, da dies Aufgabe des Landes ist. Zum anderen ist eine Drittnutzerfinanzierung mit zusätzlichen Verwaltungsaufwendungen verbunden, die die grundsätzliche Wirtschaftlichkeit in Frage stellt.	n. a.	OB
M59_038	Statt mehr Geld einzusammeln sollte zunächst über die eigene Kosteneffizienz nachgedacht werden. Gerade Stuttgart glänzt durch die neusten S-Bahnen, luxuriöse U-Bahnen und einer SSB mit einem Verwaltungsapparat, von dem man meinen könnte, dass er für ganz BW verantwortlich wäre. Jetzt wurden erst wieder Unmengen neuer Regionalzüge gekauft. Fakt ist: Städte wie Berlin oder Moskau demonstrieren, wie man auch ohne Unmengen an Geld einen Nahverkehr anbieten kann, von dem wir in Stuttgart nur träumen können.	n. a.	OB
M59_039	Die sogenannte Drittnutzerfinanzierung ist nichts weiter als eine verkappte Steuererhöhung. Diese ist insbesondere im Lichte historischer Höchststände bei den Steuereinnahmen und Deutschlands Steuerquoten im OECD-Vergleich entschieden abzulehnen. Jeder Bürger kann selbst entscheiden, wie er sich fortbewegt. Und jeder Bürger hat die Kosten, die im Zusammenhang der von ihm getroffenen Entscheidung anfallen, selbst zu tragen. Das gilt für alle Formen der Fortbewegung. Die Verschwendung weiterer Steuergelder in diesem Bereich ist abzulehnen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M59_040	Was beinhaltet der Mobilitätspass?	n. a.	OB
M59_041	Wir brauchen eine Mobilitätskarte für alles und überall (in DE und langfristig in EU) aus öffentlicher Hand, ähnlich wie die Gesundheitskarte. (siehe oben) Heutiger ÖPNV (mit Bus und Taxi) kann preislich nicht eine Vollabdeckung des Mobilitätsbedarfs leisten. Daher müssen volkswirtschaftlich sinnvolle Ridepooling Konzepte (insbesondere auf dem Lande) hinzukommen und auch eine Mobilitätsgarantie bieten. (Je nach Angebotsdichte kann der Preis dafür auch leicht unterschiedlich sein; sollte aber auch solidarisch mischfinanziert werden.) Lösungsansätze dazu liefert das Konzept "eMIT", was unter Option 21 (https://www.O21.de) skizziert ist.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M59_042	Was bedeutet Drittnutzerfinanzierung?	n. a.	OB
M59_043	Kleinbusse als Rufbusse können mit Führerschein B und Personenbeförderungsschein gefahren werden, also weniger Aufwand und Kosten, und der Kleinbus kann auch Lieferfahrten machen, etc. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M59_044	Wir halten eine baldige CO ₂ -Bepreisung für unverzichtbar. Hier muss das Land über den Bundesrat aktiv werden. Die Entscheidungen auf Bundesebene gehen zu langsam voran, sind im Parteienstreit vor allem auf Bundesebene verfangen. Daher ist eine Bundesratsinitiative eines starken Bundeslandes wie Baden-Württemberg gefordert, wenn nicht wirklich sehr bald der Bund einen Konsens zur CO ₂ -Bepreisung schafft. In einer Bundesratsinitiative könnte man als einen denkbaren Weg aufzeigen - wie beim Verbändetisch Verkehr am 24. Juni vom LNV-Vertreter vorgeschlagen - die Mineralölsteuer stufenweise um 3 × 8 Cent zu erhöhen, mit Verwendung des Mehraufkommens für den ÖV und die Bürger/innen (siehe unten). 8 Cent sind weniger als die regionalen Benzinpreisschwankungen und damit zumutbar. Ausgerechnet seit dem Hitzesommer 2003 leisten wir uns eine starre Mineralölsteuer. Da die Mineralölsteuer in einem Festbetrag je Liter Kraftstoff bemessen wird, ist sie seit 2003 durch die allgemeine Teuerung um rund 25% real sogar gesunken. Die oben skizzierte Steueranhebung um insgesamt 24 Cent würde jährlich (Absatzrückgang durch die erhoffte MIV-Dämpfung berücksichtigt) zu rund 15 Milliarden € Mehreinnahmen führen. Davon könnten z. B. 10 Milliarden dafür eingesetzt werden, die Tarife im öffentlichen Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) flächendeckend zu halbieren. Die weiteren rund 5 Milliarden/Jahr wären für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Ein solches Vorgehen wäre auch sozial verträglich, weil den Menschen etwas zurückgegeben wird, in Gestalt niedrigerer ÖV-Tarife und besserer ÖV-Angebote, auch im ländlichen Raum. Günstigere ÖV-Tarife wären auch ein Ausgleich dafür, dass diese über viele Jahre stärker gestiegen sind als im langfristigen Trend die Kraftstoffpreise. Das Land sollte unverzüglich die Einzelheiten einer solchen Bundesratsinitiative klären und Gespräche mit anderen Bundesländern und dem Bund führen. Dabei wären auch die neuen Überlegungen des Umweltbundesamts und des Bundesumweltministeriums zur CO ₂ -Bepreisung, aber auch Gegenpositionen einzubeziehen. Wenn dann der Bund mit einem eigenen rasch greifenden Konzept und Gesetzesvorhaben der Bundesratsinitiative den Wind aus den Segeln nimmt, umso besser. Viel spricht für den rasch umsetzbaren UBA-Vorschlag, einen CO ₂ -bezogenen Zuschlag auf Benzin, Diesel, Gas, Heizöl und sonstige fossile Treibstoffe einzuführen. Damit könnten z. B. auch die oben beschriebenen bürgerfreundlichen Attraktivitätssteigerungen des ÖV finanziert werden und es bliebe auch Spielraum für weitere Rückgewährungen.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M59_045	ist eine Frage der Ausgestaltung	n. a.	OB
M59_046	Gute Idee. Wenn ich ohnehin für den ÖPNV bezahlen muss, werde ich ihn auch öfter nutzen.	n. a.	OB

M59_047	Mobilität nicht zu stark verteuern	5	VB
---------	------------------------------------	---	----

M60	Elektrifizierung von Bussen
<p>Die Landesinitiative III „Marktwachstum Elektromobilität BW“ übernimmt 50% der Mehr- oder Umrüstkosten (max. 100.000 € je Elektrobuss / 60.000 € je Hybridfahrzeug), um eine Verringerung der Emissionen des ÖPNV zu erzielen.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung E-Busse (batterieelektrischer und Brennstoffzellenantrieb) <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 56 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 48				
	Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	48
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	9	Perfekt!; Sehr gute Maßnahme, sehr gutes Instrument.; Sehr gut; Sehr sinnvoll; sicherlich sinnvoll.; Top!; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M60_001	Sehr gut allerdings könnten noch mehr Gelder investiert werden.	n. a.	OB
M60_002	Dies sollte je nach Situation angepasst werden. Innerstädtisch ist das sinnvoll und kann zum Beispiel auch durch o-busse realisiert werden. Auf dem Land wäre zum Beispiel alternativ ein betrieb als hybrid oder mit Gas aus erneuerbaren denkbar, wenn die Strecken zu weit werden.	n. a.	OB
M60_003	Eindeutiger Fokus auf Wasserstoff- oder Oberleitungsbusse.	n. a.	OB
M60_004	Konzentrieren auf 100% bei Neuanschaffungen und nicht teure Umrüstungen alter Fahrzeugflotten.	n. a.	OB
M60_005	Auch Brennstoffzellenbusse im ÖPNV mit 50% fördern. Bedarfsgerechte Dimensionierung der Busse, d.h. kleinere Busse für Zeiträume geringer Fahrgastzahlen oder Linien mit geringen Fahrgastzahlen	n. a.	OB
M60_006	Anwenden von Wasserstoffbussen. Know-how vorhanden (siehe KIT-Shuttle), Wasserstoffinfrastruktur ausbauen in den Betriebshöfen einfach	n. a.	OB
M60_007	Warum nur 50%	n. a.	OB
M60_008	Wasserstoffantrieb bevorzugen	n. a.	OB
M60_009	Umstieg auf Batterie- und Brennstoffzellenbusse im ÖPNV Bedarfsgerechte Dimensionierung der Busse, d.h. kleinere Busse für Zeiträume geringer Fahrgastzahlen oder Linien mit geringen Fahrgastzahlen emissionsfreier ÖPNV schnellstmöglich	n. a.	OB
M60_010	Mit Einschränkungen; der Schadstoffausstoß von Bussen mit Dieselantrieb konnte wesentlich reduziert werden. Die Mittel für die teureren E-Busse könnten für die Verbesserung des lokalen und regionalen Angebots genutzt werden.	n. a.	OB
M60_011	Förderung auf den ökologisch sinnvolleren Brennstoffzellenantrieb beschränken	n. a.	OB
M60_012	Dem Brennstoffzellenantrieb sollte hier Priorität eingeräumt werden	n. a.	OB
M60_013	batterieelektrisch, Hybrid Oberleitung/Batterie NICHT: H2!	n. a.	OB
M60_014	Nur wenn die auch mit Ökostrom getankt werden! Sonst wegen Wirkungsgraden zweifelhafter Nutzen.	n. a.	OB
M60_015	Bezug von Ökostrom bzw. kommunaler Grünstrom sollte Voraussetzung einer Förderung sein (oder besteht diese?, z. B. die Seite mit der E-Bus-Förderung des Landes https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/e-bus/ geht auf grünen Strombezug ein, scheint aber keine Pflicht zu sein	n. a.	OB
M60_016	Förderung von Oberleitungsbusen sicher sinnvoller. Batterieherstellung und Entsorgung sehr problematisch Brennstoffzelle sehr ineffektiv (Beitrag zum Klimaschutz???)	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M60_017	Die Förderung sollte auf 200.000€/120.000€ erhöht werden. Neue E-Busse kosten 600.000€, ein Diesel nur 220.000 Euro. Instrument: Gemeinsames Beschaffungsprogramm. Mehr Informationen zur Umrüstungsmöglichkeiten alter Diesel auf Elektro	n. a.	OB
M60_018	Aktivere Förderung, gesetzliche Vorgaben schaffen	n. a.	OB
M60_019	langfristig sollten E-Busse Pflicht werden	n. a.	OB
M60_020	ja, vor allem bei Kleinbussen, die nur 100 km am Tag fahren ggf. aber auch bei längeren Linien und Bündeln, die von einem Unternehmen versorgt werden, auch Brennstoffzellen mit H2-Tank und Tankstelle im zentralen Depot (für all dies ist die Technik vorhanden) Abhängig von Linienparametern (durch das Land vordefiniert) sollte für die Akku-Technik oder eine Brennstoffzellen-Infrastruktur entschieden werden (dann wahr. eine Kombination aus beidem) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M60_021	Solange gut funktionierende Busse mit Verbrennungsmotoren nicht ausrangiert werden - das fände ich nämlich nicht nachhaltig.	n. a.	OB
M60_022	Weniger wichtige Maßnahme.	n. a.	OB
M60_023	Dies ist wieder im großstädtischen Kontext sinnvoll, jedoch ist im ländlichen Raum der Einsatz von E-Bussen z.Zt. nicht sinnvoll. Daher ist die gleichberechtigte Förderung von Hybridfahrzeugen anzustreben, um den ländlichen Raum an dieser Stelle nicht (erneut) zu benachteiligen.	n. a.	OB
M60_024	Entscheidend ist dabei die CO2-Bilanz im Blick zu behalten, insbesondere bei Akku-Bussen. Werden jetzt, wie es die Landesregierung vorsieht, primär Gaskraftwerke zur Ersetzung der Kohlekraftwerke gebaut, stellen Gasgetriebene Busse eine klimafreundlichere Alternative dar. Elektrobusse eignen sich hauptsächlich für dicht getakteten Stadtverkehr. Hier sollte primär auf Oberleitungsbusse gesetzt werden, die keine CO2-Intensive Akkus mit kurzer Lebensdauer brauchen und seit Jahrzehnten erprobt sind. Deshalb: Keine Förderung für akkubasierte Busse, sondern nur für den Aufbau von Oberleitungen.	n. a.	OB
M60_025	Die geplanten Ausgaben stehen in keinem Verhältnis zum erreichbaren Ziel. Selbst wenn sämtliche Busse des ÖÖNV in Baden-Württemberg vollständig auf batterieelektrischen und Brennstoffzellenantrieb umgestellt würden, hätte dies keinerlei messbare Auswirkungen auf die Gesamtmenge der anthropogenen CO2-Emissionen in der Welt bzw. die postulierte Erderwärmung. Das Verschwenden von Steuergeldern ohne jedes messbare Ergebnis ist strikt abzulehnen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M60_026	Hier sollte das Ziel verankert werden, den gesamten ÖPNV und SPNV im Land bis 2030 emissionsfrei zu gestalten.	n. a.	OB
M60_027	Aus unserer Sicht sollten hier auch CNG- (Biomethan-) Busse mitberücksichtigt werden, wie sie u.a. bereits in Augsburg und Oldenburg erfolgreich zum Einsatz kommen.	n. a.	OB

Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M60_028	Die Politik sollte nur die Ziele (wie geringe Emissionen im innerstädtischen Bereich) vorgeben und nicht spezielle Technologien (wie batterieelektrischer und Brennstoffzellenantrieb) vorgeben. Da kommen die Hersteller schon selber drauf, dass sie es im Moment nur so schaffen können.	n. a.	OB
M60_029	Eine Bezuschussung über das Maß für Verbrennerbusse ist nicht gerechtfertigt und dem Steuerzahler nicht vermittelbar. Warum werden nicht emissionsarme CNG oder LNG-Busse eingesetzt, wie z.B. bereits häufig bei Müllfahrzeugen. Stadtwerke haben häufig CNG-Tankstellen, so dass die Infrastruktur meist vorhanden ist. Mehrkosten sind marginal und das Ziel der Kohlendioxid-Einsparung beim Einsatz von Biogas größer als beim Strom, denn dieser wird teilweise auch langfristig nicht regenerativ erzeugt. Die Deklaration Stromfahrzeug gleich Nullemission ist unredlich.	n. a.	OB
M60_030	Ich halte die Verringerung von Emissionen durch die Verringerung des MIV für viel wirksamer als Busse emissionsärmer zu machen: also lieber zuerst mehr Fahrverbote und sonstiges unattraktiver machen des MIV.	n. a.	OB
M60_031	Ich bin kein Fachmann, aber ich denke, Elektrifizierung (also mehr Strom) ist auch nicht besser!	n. a.	OB
M60_032	Und wo bleibt die Förderung anderer alternativen Kraftstoffe, wie zum Beispiel Biomethan? Hier wäre die Infrastruktur auch teilweise schon vorhanden und ist wesentlich günstiger umzusetzen! Technologieoffenheit ist die Lösung für die Energiewende. Förderungen sollten sich nach dem CO2-Fußabdruck richten und nicht nach politischen Festlegungen,	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M60_033	Wo sind eigentlich die "O-Busse" geblieben, die waren doch schon elektrisch unterwegs?	n. a.	OB
M60_034	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M60_035	Wenn jeder Busbetreiber sauf dem Ticket die CO2-Emissionen je km aufdrucken muss, besteht ein intrinsischer Anreiz dazu, den Fuhrpark zügig auf emissionsarme Fahrzeuge umzustellen.	n. a.	OB
M60_036	Ebenso bezogen auf die Punkte M06 und M64, sowie den generellen Themenkomplex E-Mobilität: * Zur öffentlichen Durchdringung, sowie Verständnis wären staatlichen herausgegebene Ökobilanzen (o.ä.), welche einen sinnvollen Vergleich der aktuellen Antriebsmöglichkeiten zeigen. Hierbei ist ein Fokus auf Machbarkeit, Verbesserungsmöglichkeiten sowie den Herausforderungen der einzelnen Optionen (siehe Materialknappheit und Amortisationsrate bei Elektro) wünschenswert, damit ein offener Austausch, ohne Verteufelungen stattfinden kann. *Keine Forcierung einer	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Antriebsmöglichkeit auf alle Bereiche, sondern ein klares Abwägen, was wo sinnvoll und einsetzbar ist *Förderung und Subvention von synthetischen Kraftstoffen u.ä. *Ehrliche Öffentliche Diskussion über die Versäumnisse der letzten Jahre im Punkt alternative Antriebe		
M60_037	Für E-Busse braucht es auch Infrastruktur: Ladestationen, Werkstätten...Für Brennstoffzellen Wasserstofftankstellen, Werkstätten mit spezieller Ausrüstung. In Innenstädten sinnvoll, pro Stadt jedoch nur ein System! Investitionen und know how bündeln.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M60_038	Oberleitungsbusse - auch in Hybrid - gab es schon in den 60er und 70er Jahren ...	n. a.	OB
M60_039	Die Rahmenbedingungen der gegenwärtigen Ausschreibungspraxis im Busverkehr widersprechen aus Sicht der privaten Omnibusbranche diametral dem Ziel einer vollständigen Elektrifizierung des Busverkehrs. Jede Ausschreibung eines Aufgabenträgers müsste ab sofort emissionsfreie Busse vorschreiben, um dieses Ziel zu erreichen. Das ist bei Weitem nicht der Fall, da die Aufgabenträger verständlicherweise den Schwerpunkt auf eine Verbesserung des Angebots ausrichten. Ebenso begünstigt die gegenwärtige Wettbewerbssituation denjenigen Anbieter, der keinen teuren Betriebshof vorhält. Deshalb kann der Wunsch nach Elektrifizierung des Busverkehrs bis 2030 höchstens und hauptsächlich an kommunale Betriebe adressiert werden, deren Verkehre unter Ausschluss des Wettbewerbs vergeben worden sind (per Inhouse-Vergabe) und die im Querverbund mit einem Stadtwerk entsprechende Netzplanungsmöglichkeiten haben. Somit ergibt sich in der Konsequenz, das Ziel zu streichen, abzuschwächen oder mit entsprechenden Maßnahmen zu hinterlegen.	n. a.	OB

M61	Elektrifizierung Schienenverkehr
<p>Aktuell sind rund 61% des Streckennetzes elektrifiziert, auf denen etwa dreiviertel der gesamten SPNV-Leistung erbracht werden. Im Zielzustand sollten über 91% der jährlichen Zug-km Traktionsleistungen im SPNV elektrisch gefahren werden. Für die, bis dahin noch nicht elektrifizierten Streckenabschnitte sind langfristige Elektrifizierungsmaßnahmen oder aber fahrzeugseitige Lösungen vorgesehen. Die Verantwortung zur Elektrifizierung der bundeseigenen Schieneninfrastruktur liegt hauptsächlich beim Bund.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektrifizierung der Schienenstrecken sowie Einsatz von Lokomotiven mit klimafreundlichen Antrieben (z.B. Batterien oder Wasserstoff) auf nicht elektrifizierten Strecken <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 56 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 37				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	37
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	11	Sehr gut; Perfekt!; Sehr gute Maßnahme, sehr gutes Instrument.; wichtig; Unterstützung; Ja, umsetzen!; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M61_001	Jede Strecke muss elektrifiziert werden. Falls dies nicht möglich ist, müssen auf nicht elektrifizierten Strecken Wasserstoffzüge eingesetzt werden.	n. a.	OB
M61_002	Möglichst schnelle Umsetzung der flächendeckenden Elektrifizierung, um damit den Wechsel des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf die Schiene effektiv möglich und attraktiv zu machen.	n. a.	OB
M61_003	Die Verantwortung liegt beim Bund, aber es sollte Druck auf eben jenen ausgeübt werden, diese zu elektrifizieren	n. a.	OB
M61_004	Elektrifizierung langer Strecken (bei bereits teilelektrifizierten Strecken prüfen in wie weit Hybridzüge eingesetzt werden können, um unnötigen Ausbau zu verzögern).	n. a.	OB
M61_005	Batterie-Züge und solche mit Brennstoffzellen-Antrieb sind noch zu optimieren. Es sollte nach Möglichkeit auf den Fahrdrat gesetzt werden - und hier gibt es noch großen Nachholbedarf!	n. a.	OB
M61_006	wichtig, hier bis 2030 vom Diesel und fossilen Energieträgern weg zu kommen. Bahnnetz evtl. mit Schwungradspeichern stabilisieren und alle Loks (und Busse) verpflichtend mit Bremsenergie-Rückspeisung versehen.	n. a.	OB
M61_007	nur wenn der SPNV tatsächlich weitgehend klimaneutral fährt, ist aus Klimaschutzgründen der ÖPNV alternativlos. Daher ist die Elektrifizierung des ÖPNV bei gleichzeitiger Versorgung mit zusätzlich erzeugtem, erneuerbarem Strom von hoher Priorität	n. a.	OB
M61_008	Billiger ist der Ausbau von Oberleitungen bis tief ins Land. Batteriebetriebene Loks sollten die Ausnahme bleiben. B Da sonst ein Umstieg der Fahrgäste erzwungen wird und diese Fahrzeuge deutlich teurer sind. Reichweiten sind auch nicht ausreichend. Meines Wissens nach gibt es derzeit nur Prototypen.	n. a.	OB
M61_009	E muss Standard werden	n. a.	OB
M61_010	100% Elektrifizierung des Schienennetzes sollte das Ziel sein und nicht 91%.	n. a.	OB
M61_011	ja, Brennstoffzellen (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M61_012	Wasserstoff sollte der Batterie vorgezogen werden.	n. a.	OB
M61_013	Einsatz von Wasserstoff-Brennstoffzellen-Zügen als Ersatz für bisherige Dieselloks. Wasserstoff dabei aus 100% erneuerbaren Energien.	n. a.	OB
M61_014	Brennstoffzellen-Triebwagen gibt es schon (Niedersachsen). Bei positiver Erfahrung auch in BW beschaffen. Wahrscheinlich erstmal günstiger als Streckenelektrifizierung.	n. a.	OB
M61_015	Ich frage mich wo all der Strom für die angestrebte maximale Elektrifizierung herkommen soll und ob ein gesunder Mix verschiedener Antriebsarten nicht sinnvoller wäre - Stichwort: Abhängigkeit!	n. a.	OB
M61_016	Das Bundesland Bayern macht es mit seiner Elektrifizierungsstrategie bereits vor, so dass Baden-Württemberg hier nachziehen sollte. Dies ist ein aktiver	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Beitrag, die Emission zu reduzieren, wenn zukünftig der Einsatz von Dieselfahrzeugen nicht mehr notwendig ist. Bereits jetzt könnte man mit Hybridfahrzeugen einen innovativen Schritt gehen, z.B. auf der Strecke Bad Mergentheim - Königshofen (ohne Elektro) - Lauda -Würzburg (mit Strom). Das Ziel 91% zu erreichen ist gut und sollte im Rahmen eines konkreten Masterplanes in einem zeitlich überschaubaren Rahmen, auch für den ländlichen Raum, umgesetzt werden. Wenn z.B. für die Taubertalbahn der Elektrifizierung erst für die Mitte der 2030er Jahre vorgesehen ist, ist dies nicht nachvollziehbar, insbesondere, wenn die mit ihr verbundene Maintalbahn über Miltenberg nach Aschaffenburg diese bereits dann 10 Jahre vorher haben wird.		
M61_017	Elektrifizierung in diesem Bereich muss vorangetrieben werden	n. a.	OB
M61_018	Hier sollte das Ziel verankert werden, den gesamten ÖPNV und SPNV im Land bis 2030 emissionsfrei zu gestalten.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M61_019	Der Einsatz von Akku- bzw. Wasserstoffbasierten Locks erscheint aufgrund der geringen Lebensdauer der Akkus, der niedrigen Effizienz von Wasserstoffantrieben und dem hohen Anteil an fossilen Energieträgern am Strommix der BRD im höchsten Maße fragwürdig. Aufgrund des Verlaufs, der nicht elektrifizierten Strecken in primär schwach besiedelten Gebieten stellt der Einsatz von Diesellokomotiven weder umwelttechnisch noch Klimatechnisch einen relevanten Nachteil dar, der die zu erwartenden Mehrkosten rechtfertigen würde. Es ist eher darüber nachzudenken älter Diesel Loks durch schallgedämmte und effizientere neue Dieselloks zu ersetzen.	n. a.	OB
M61_020	Auch hier: die Politik sollte nur die Ziele (wie geringe/keine Emissionen im innerstädtischen Bereich) vorgeben und nicht spezielle Technologien (wie batterieelektrischer und Brennstoffzellen-Antrieb) vorgeben. Da kommen die Hersteller schon selber drauf, wie sie es im Moment schaffen können.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M61_021	Erst mal 100% Ökostrom, dann reden wir weiter.	n. a.	OB
M61_022	Hier werden Äpfel mit Birnen verglichen. 61% des Streckennetzes sind elektrifiziert, 91% der Zug-km sollen elektrisch gefahren werden. Wieviel % der Zug-km werden jetzt schon elektrisch gefahren? Wieviel Prozent des Streckennetzes müssen elektrifiziert sein, damit die 91% der Zug-km erreicht werden?	n. a.	OB
M61_023	Ich würde das Geld für die Elektrifizierung erstmals in die Gleise stecken. Überholmöglichkeiten, bessere Güterumschlagemöglichkeiten, LKW auf die Bahn... Als Übergang könnten man die vorhandenen Dieselloks auf den neuesten Standard bringen, E6 und dann noch mit Ökotreibstoff befeuern,.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M61_024	Brennstoffzellen-Züge hörten sich in der Presse so viel versprechend an, dass man die S-Bahnen damit betreiben sollte :-) sofern technologisch möglich	n. a.	OB
M61_025	Wie wäre es auch hier mit CNG oder LNG?	n. a.	OB
M61_026	Wir halten eine baldige CO2-Bepreisung für unverzichtbar. Hier muss das Land über den Bundesrat aktiv werden. Die Entscheidungen auf Bundesebene gehen zu langsam voran, sind im Parteienstreit vor allem auf Bundesebene verfangen. Daher ist eine Bundesratsinitiative eines starken Bundeslandes wie Baden-Württemberg gefordert, wenn nicht wirklich sehr bald der Bund einen Konsens zur CO2-Bepreisung schafft. In einer Bundesratsinitiative könnte man als einen denkbaren Weg aufzeigen - wie beim Verbändetisch Verkehr am 24. Juni vom LNV-Vertreter vorgeschlagen - die Mineralölsteuer stufenweise um 3 × 8 Cent zu erhöhen, mit Verwendung des Mehraufkommens für den ÖV und die Bürger/innen (siehe unten). 8 Cent sind weniger als die regionalen Benzinpreisschwankungen und damit zumutbar. Ausgerechnet seit dem Hitzesommer 2003 leisten wir uns eine starre Mineralölsteuer. Da die Mineralölsteuer in einem Festbetrag je Liter Kraftstoff bemessen wird, ist sie seit 2003 durch die allgemeine Teuerung um rund 25% real sogar gesunken. Die oben skizzierte Steueranhebung um insgesamt 24 Cent würde jährlich (Absatzrückgang durch die erhoffte MIV-Dämpfung berücksichtigt) zu rund 15 Milliarden € Mehreinnahmen führen. Davon könnten z. B. 10 Milliarden dafür eingesetzt werden, die Tarife im öffentlichen Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) flächendeckend zu halbieren. Die weiteren rund 5 Milliarden/Jahr wären für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Ein solches Vorgehen wäre auch sozial verträglich, weil den Menschen etwas zurückgegeben wird, in Gestalt niedrigerer ÖV-Tarife und besserer ÖV-Angebote, auch im ländlichen Raum. Günstigere ÖV-Tarife wären auch ein Ausgleich dafür, dass diese über viele Jahre stärker gestiegen sind als im langfristigen Trend die Kraftstoffpreise. Das Land sollte unverzüglich die Einzelheiten einer solchen Bundesratsinitiative klären und Gespräche mit anderen Bundesländern und dem Bund führen. Dabei wären auch die neuen Überlegungen des Umweltbundesamts und des Bundesumweltministeriums zur CO2-Bepreisung, aber auch Gegenpositionen einzubeziehen. Wenn dann der Bund mit einem eigenen rasch greifenden Konzept und Gesetzesvorhaben der Bundesratsinitiative den Wind aus den Segeln nimmt, umso besser. Viel spricht für den rasch umsetzbaren UBA-Vorschlag, einen CO2-bezogenen Zuschlag auf Benzin, Diesel, Gas, Heizöl und sonstige fossile Treibstoffe einzuführen. Damit könnten z. B. auch die oben beschriebenen bürgerfreundlichen Attraktivitätssteigerungen des ÖV finanziert werden und es bliebe auch Spielraum für weitere Rückgewährungen.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M61_027	Es ist eine Schande, dass es in BW immer noch Schienenstrecken gibt, die nicht elektrifiziert sind.	n. a.	OB

M62	Einsatz von Ökostrom
<p>Bei der Beschaffung bzw. Ausschreibung des Ökostromauftrages sollen bestimmte Qualitätsanforderungen an den Ökostrom (Zusatznutzen) gestellt werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschaffung 	
<p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 57 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 36				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	36
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	9	Auf jeden Fall; Sehr gute Maßnahme, sehr gutes Instrument.; Sehr gut; sonst bringt alles nix.; gut; nur zu!; Sehr wichtig.; Dies ist zu begrüßen.; Unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung</i> (n=17)	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

B	Kommentarinhalt		
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M62_001	Vorschlag Qualitätsanforderung: Ökostrom-Siegel Grüner Strom Label oder ok-power. Siehe auch Stiftung Ökotest Dezember 2018	n. a.	OB
M62_002	Ambitionierter wäre: Grundsätzliche und ausschließliche Ausschreibung von Ökostromanträgen.	n. a.	OB
M62_003	Wichtig, nur dann ist e-Mobilität überhaupt irgendwann als ökologisch sinnvoll zu werten.	n. a.	OB
M62_004	Dies ist kurzfristig umzusetzen, überall dort, wo das Land Einflussmöglichkeiten hat, wird ausschließlich Ökostrom verwendet, sobald es die derzeitigen vertraglichen Regelungen zulassen.	n. a.	OB
M62_005	Wenn die "bestimmten" QA nicht bedeuten, dass grüngewaschener Strom verwendet wird, klingt das sehr vernünftig.	n. a.	OB
M62_006	Nur sinnvoll, wenn wirklicher Ökostrom benutzt wird und nicht über Zertifikatehandel schein Ökostrom zu kaufen.	n. a.	OB
M62_007	Qualitätsanforderung: Stammen von einem Betreiber, der kein Kohlestrom vertreibt.	n. a.	OB
M62_008	Wünschenswert - aber steht genügend Strom zur Verfügung, wenn die Elektromobilität auf der Basis des Batterieantriebs umfassend umgesetzt wird/werden soll?	n. a.	OB
M62_009	Alle vom Land beeinflussten Stellen setzen ab sofort nur noch Ökostrom ein. (Alternativ: Alle vom Land beeinflussten Stellen werden innerhalb der nächsten 5 Jahre auf 100% Ökostrom umgestellt, mit einer jährlichen Rate von 20% der noch auf Ökostrom umzustellenden Stromlieferungen.) Das Land unterstützt alle kommunalen Einrichtungen, auf Ökostrom umzustellen. Im ersten Jahr nach einer langfristigen Umstellung übernimmt das Land 50% der eventuell durch die Umstellung entstehenden Mehrkosten.	n. a.	OB
M62_010	Ökostrom hat Vorrang	n. a.	OB
M62_011	Pflicht zur Nutzung von Ökostrom für Regional & Fernverkehr	n. a.	OB
M62_012	Vermehrt Hybrid/Elektro Linienbusse einsetzen	n. a.	OB
M62_013	Kompletter ÖPNV mit Ökostrom, ohne Wenn und Aber!	n. a.	OB
M62_014	nur wenn der SPNV tatsächlich weitgehend klimaneutral fährt, ist aus Klimaschutzgründen der ÖPNV alternativlos. Daher ist die Elektrifizierung des ÖPNV bei gleichzeitiger Versorgung mit zusätzlich erzeugtem, erneuerbarem Strom von hoher Priorität	n. a.	OB
M62_015	Ziel muss sein Ökostrom für alle Maßnahmen zur Verfügung zu haben, d.h. notwendiger Ausbau erneuerbarer Stromversorgung und die Speicherung von Energie (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M62_016	Die Beschaffung von Ökostrom sollte zum Ausbau der EE-Kapazitäten führen. Also: Neuanlagenanteil fordern.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M62_017	Die Politik sollte nur die Ziele (wie X% nachhaltiger Energieeinsatz für den Betrieb) definieren. Da kommen die Anbieter schon selber drauf, wie sie	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	schaffen können. Warum wird keine Nachhaltigkeitsquote für die Anschaffung und die Entsorgung der Verkehrsmittel gefordert, denn nicht nur der Betrieb sollte nachhaltig sein.		
M62_018	Nein. Stromerzeugung soll getrennt von ÖPNV Themen betrachtet werden. Diese sind bereits komplex genug.	n. a.	OB
M62_019	geht es noch umständlicher?	n. a.	OB
M62_020	Ökostrom stellt eine höchst fragwürdige Marketingstrategie dar, bei der der Kunde gegen Zahlung eines kleinen Betrags vermeintlich mit Ökostrom beliefert wird, dessen Mehrkosten bei der Erzeugung nicht durch den Kunden, sondern durch alle Stromkunden Deutschlands im Rahmen der EEG-Umlage bezahlt wird. Unser Strom stammt primär aus Atom u. Kohlekraftwerken, egal welchen Vertrag das Land abschließt. Das Land sollte sich deshalb öffentlich von der "Augenwischerei" Ökostrom distanzieren.	n. a.	OB
M62_021	Den Mehrausgaben bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen stehen keinerlei positive Effekte entgegen. Und hier sind nicht die rechnerischen Effekte zu beurteilen, sondern die tatsächlich. Daher ist die Maßnahme abzulehnen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M62_022	Haltestellen mit Solarmodulen ausstatten	n. a.	OB
M62_023	Wird tatsächlich auch überprüft ob hinter dem Ökostromlabel auch tatsächlich die Menge hinterlegt ist?	n. a.	OB
M62_024	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M62_025	Dafür ist umgekehrt natürlich auch der starke Ausbau erneuerbarer Energien nötig	n. a.	OB

3. HANDLUNGSFELD: GÜTERVERKEHR

M63	Güterverkehrskonzept BW
<p>Dieses hat zum Ziel, die Handlungsmöglichkeiten des Landes aufzuzeigen, um den Güterverkehr effizienter, umweltfreundlicher und nachhaltiger zu gestalten. Verkehrsträgerindividuelle und logistikübergreifende Problemstellungen werden bewertet und Maßnahmen für politische Initiativen gegenüber Bund und EU aufgezeigt.</p> <p>Bereits während der Erstellung sollen erste Initiativen und Maßnahmen gestartet und nach Fertigstellung im Jahr 2020 fortgeführt werden.</p> <p><i>Zur Vermeidung, Verlagerung und Emissionsminderung beim Güterverkehr wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung Güterverkehrskonzept • Planung und Förderung • City-Logistik: Bündelung von Lieferverkehr und regionalen Lieferketten • Optimierung des kombinierten Güterverkehrs • Verlagerung des Güterverkehrs auf Binnenschifffahrt <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.3. S. 58 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 42				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	42
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	5	Sehr gut; Unterstützung; ja; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>	
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M63_001	Der Güterverkehr muss immens gefördert werden, um beispielsweise kommende Gefahren durch steigenden Onlinehandel abzupuffern.	n. a.	OB
M63_002	Abtrennung von Schienennutzung durch Güter und Personen. LKWs dürfen nicht länger als 100km fahren, um vom Güterbahnhof zum Werk zu fahren. Ausbau von Güterhauptverkehrsschienen (4 oder 5 gleisig) Pflicht von Lärmschutzwällen bei Gütergleisen und Pflicht von Flüsterrädern.	n. a.	OB
M63_003	Es sollte eine stärkere Kommunikation und Aufklärung der Verbraucher über Ursachen des Güterverkehrs, Transporterfordernisse von z.B. nicht regionalen Gütern usw. erfolgen, um den Güterverkehr insgesamt zu reduzieren (Bsp.: Transport von Lebensmitteln aus dem Ausland, aus Übersee usw.).	n. a.	OB
M63_004	Massiver Ausbau der Schieneninfrastruktur für Güterverkehr	n. a.	OB
M63_005	Sehr gute Maßnahme, sehr gute Instrumente. Zu: Verlagerung des Güterverkehrs auf Binnenschifffahrt regionale. Ginge noch mehr Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene mit Ausbau der Schienen?	n. a.	OB
M63_006	Subventionierung für Reaktivierung/Neubau von Güterverkehrs Anlagen Anreize schaffen für mehr Ferntransport von Waren auf der Schiene Intelligenter Schiene- Straße Kombiverkehr (Cargobeamer, rollende Landstraße) Kapazitätssteigerung im Güterverkehr z.B. durch Erhöhung der Zuglänge oder Doppelstock Container. Wiedereinführung von Hochgeschwindigkeits- Güterzügen für Post und Expressgut (Duplikate: 3)	n. a.	OB
M63_007	Verstärkte Förderung von Güterverkehr auf der Schiene, um die Straßen zu entlasten.	n. a.	OB
M63_008	Besonders auf den letzten Meilen (Zustellung an Privathaushalte und Firmen) ist großes Einsparpotential vorhanden. Zustellung sollte gebündelt (ein Fahrzeug) für mehrere Anbieter auf der letzten Meile (~10km) sein. Zusätzlich sollte analog zum Car-pooling ein Zustellung-pooling mit privaten Fahrzeugen ermöglicht werden (von der Paketstation zur Haustür). Wenn ein entsprechendes Konzept gewünscht wird, bitte ich um Kontaktaufnahmen unter Option 21 (https://www.O21.de).	n. a.	OB
M63_009	Örtlich gebündelte Lieferstrategie auf „der letzten Meile“ durch einen einzigen städtischen Anbieter.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M63_010	Hier sollte der Schienentransport im Vordergrund stehen. Vom Bahnhof Produktionsort zum Bahnhof Lager ist ein Grundkonzept; die letzten wenigen Kilometer dann mit dem LKW (die Schweiz macht's vor!). Wie groß sind die Transportkapazitäten der Binnenschifffahrt bei Niedrigwasser? Der trockene Sommer von 2018 lässt grüßen!	n. a.	OB
M63_011	Ausschreibung im Lieferverkehr (letzte Meile, wenn nicht per Fahrrad) für zwei Anbieter pro Liefergebiet. Einteilung aller Siedlungsgebiete in Liefergebiete. Schaffung von Umpackstationen pro Liefergebiet, wo auch Pakete abgeholt und aufgegeben werden können.	n. a.	OB
M63_012	ECargo eBikes für die Auslieferung der Pakete für die letzten Meter. Raus mit den Lieferwägen aus der Stadt. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M63_013	Schaffung von Anreizen für Logistiker insbesondere bei weiten Strecken und hohem Gütervolumen über die Schiene zu transportieren. Schaffung von Anreizen für Logistiker Leerfahrten zu vermeiden (z. B. Bei Leerfahrt: Anbieten von Frachtkapazität an die Mitbewerber per App oder Internet-Marktplatz)	n. a.	OB
M63_014	Fixe Quote für Transport mit dem Zug statt LKW	n. a.	OB
M63_015	Nachtfahrverbot für LKW (so wie in der Schweiz! dadurch dann eine Erhöhung des Güterverkehrs auf der Schiene erreichen!	n. a.	OB
M63_016	Reaktivierung der Autozugterminals (z.B. in Kornwestheim) für eine Alternative zu Fernreisen. Nicht nur für PKW, sondern auch LKW (siehe Eurotunnel), damit dann andere Autozugterminals wie München genutzt werden können. So wird der Autozug auch auf kürzeren Strecken attraktiv. Schnellverladungsprinzip bei passendem Wagenmaterial.	n. a.	OB
M63_017	Güterverkehr komplett auf Schiene und Fluss! Nur die letzten Meter vom Bahnhof/Hafen per LKW	n. a.	OB
M63_018	Verlagerung LKW à Schiene, Stärkung Güterumschlagplätze (oder hat das Land hier überhaupt keine Handhabe)?!	n. a.	OB
M63_019	Der trimodale Knoten für kombinierte Güterverkehre in Heilbronn ist noch leistungsfähiger auszubauen, um einen Anreiz zu schaffen für verstärkten Einsatz von 135m langen Binnenschiffen zwischen Rhein und Heilbronn. Darüber hinaus sollte die Bundeswasserstraße nicht weiter ausgebaut werden, um ökologische Schäden zwischen der Enzmündung und der Jagstmündung nicht noch zu verschlimmern. Dieser Bereich muss für die Bedürfnisse der Grünen Flussjungfer <i>Ophiogomphus cecilia</i> soweit wiederhergestellt werden, dass die Teilpopulationen in der Jagst und in der Enz durch Individuentransfer in genetischen Austausch treten können. Anderenfalls müssen wir mit einem Aussterben der französisch-belgisch-rheinischen Teilpopulation rechnen durch genetische Isolation.	n. a.	OB
M63_020	Flankierend: Schrittweise Erhöhung der LKW-Maut Vereinfachung der Bahnverladung Eventuell Abschaffung des Trassenpreises für den Schienengüterverkehr Planziel für den Güterverkehr sollte 25% bis 2025 sein.	n. a.	OB
M63_021	Einhaltung der Verkehrspriorität scheint zentral: - Vermeidung von Verkehr (taucht hier nicht auf?!) - Wasser - Schiene - Straße, dort effizient	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M63_022	Der Güterverkehr darf nicht länger ein Ersatz für die Einsparung industrieller Lagerkapazitäten sein. Das Land muss seine politischen und juristischen Möglichkeiten beim Bund einsetzen, den LKW-Transitverkehr kurzfristig signifikant zu reduzieren! Erforderliche Maßnahmen müssen sein: Limitierung des LKW Verkehrs auf Bundesstraßen (z.B. B31 am Bodensee) durch Blockabfertigung von begrenzten LKW - Zahlen pro Stunde an den Autobahnabfahrten (siehe Österreich), signifikante Einschränkung von LKW-Parkplätzen an Bundesstraßen und konsequente Überwachung der Fahrzeiten der LKW-Fahrer, Überwachung und Entfernung illegal geparkter LKW auf Ein- und Ausfahrten von Autobahnen und Bundesstraßen durch die Verkehrspolizei, keine zukünftige Planung von 4-spurigen Ortsumfahrungen, die den LKW-Verkehr nur noch anziehen (z.B. Meersburg bis Immenstaad). Dem Lobbyismus für das Transportgewerbe muss entgegengetreten werden.	n. a.	OB
M63_023	Paketdienste verteuern (höhere Löhne), Rücksendungen verteuern	n. a.	OB
M63_024	Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene	n. a.	OB
M63_025	Stärkung regionaler Beschaffungsketten, z. B. indem bei der Schulverpflegung und in Kitas und Kantinen auf regionale Produkte gesetzt wird. Letzte Meile mit E-Fahrrädern.	n. a.	OB
M63_026	Mautgebühren für ausländische LKW erhöhen. Endlich Mautgebühren für alle PKW - dabei Inländer über Kfz Steuer entlasten!!	n. a.	OB
M63_027	Absolut notwendig. Die A8 ist voll.	n. a.	OB
M63_028	Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist zu begrüßen und zu fördern. Unklar bleibt, warum auf der wichtigen Ost-West Strecke Crailsheim-Aschaffenburg gerade mal ein Güterzug pro Woche unterwegs ist. Die Elektrifizierung der Strecke könnte hier eine Stärkung und eine alternative Route eröffnen.	n. a.	OB
M63_029	Wie früher mehr Güter auf Schiff und Schiene. Konsequente Beteiligung der LKWs an Fahrbahnschäden. Noch mehr Güterverkehr vertragen unsere Bundesstraßen und Autobahnen nicht. Nicht mehr Straßen bauen oder verbreitern, sondern Güter aufs Schiff und die Schiene.	n. a.	OB
M63_030	Weitere Erhöhung der LKW-Maut und Ausweitung derselben auf alle Lieferfahrzeuge und alle gefahrenen km. Förderung von Konzepten zur Verladung der LKW für Transitfahrten auf die Eisenbahn. (siehe Österreich)	n. a.	OB
M63_031	City-Logistik darf jedoch nicht den Prozessablauf von Betrieben und des Einzelhandels verschlechtern.	n. a.	OB
M63_032	Bei Planung und Bau von Infrastruktur sind mit Blick auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 deutliche Veränderungen notwendig, um die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen. Auf Kapazitätserweiterungen bei den Bundesfernstraßen ist zu verzichten, dagegen ist dem Ausbau von Schienennetzkapazitäten Vorrang zu gewähren. Mittelfristig ist der BVWP durch einen Bundesmobilitätsplan zu ersetzen, welcher viel stärker als bisher soziale und ökologische Kriterien berücksichtigt.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M63_033	Die aktuellen Investitionen in das Schienennetz reichen nicht aus. Den Anforderungen der klimapolitisch notwendigen Verkehrsverlagerung auf die Bahn genügt das Schienennetz derzeit nicht. Die Schiene braucht deshalb eine Investitionsoffensive. Das Land muss beim Bund darauf hinwirken, dass mindestens eineinhalb Mal mehr Investitionsmittel als bisher bereitgestellt werden, um das Schienennetz bedarfsgerecht auszubauen und den Bestand dauerhaft zu sichern. Maßstab muss der Deutschland-Takt sein, der vom Land aktiv unterstützt werden muss. Relevant sind in diesem Zusammenhang nicht nur die Investitionsmittel nach dem BVWP, sondern ebenfalls das Bundes-GVFG und die Regionalisierungsmittel.	n. a.	OB
M63_034	Hier ist aus unserer Sicht auch der Aufbau von (Bio-)LNG-Infrastruktur sowie der Ausbau von CNG -NFZ-Tankstellen erforderlich.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M63_035	Auch hier schlage ich vor: Reduzierung statt Verlagerung! Alle Menschen, die in Hörweite einer Bahnlinie wohnen, wollen nicht noch mehr Lärm durch Güterzüge (vor allem nachts!). Und Schifftransport ist mit Blick auf das Niedrigwasser im vergangenen Sommer auch nicht die Lösung.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M63_036	Außerdem: Ausbau der Fernstraßen. Dies führt zu weniger Staus und weniger CO2-Emissionen durch Stau.	n. a.	OB
M63_037	Fahrzeuge des Güterverkehrs, die ordnungswidrig parken können einfach und unbürokratisch gemeldet werden. Die Bußgelder bei Behinderung von Rad- und Fußverkehr werden drastisch erhöht. Das Bußgeld für Falschparken muss mindestens so hoch wie für Schwarzfahren im ÖPNV sein.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

M64	Batterieelektrische LKW im kommunalen und regionalen Güterverkehr		
	<p>Batterieelektrische Lkw im kommunalen und regionalen Güterverkehr fahren lokal emissionsfrei und tragen aufgrund ihrer höheren Energieeffizienz zum Klimaschutz bei.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Infrastruktur <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.3. S. 58 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

A		In Zahlen		
Gesamtanzahl Kommentare: 39				
	Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	39
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	3	Gut; Sehr gut; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/	

B		Kommentarinhalt	
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M64_001	"Stromtankstellen" aufbauen	n. a.	OB
M64_002	Ob ein elektrischer LKW das erste Mittel der Wahl darstellt hängt von der technischen Realisierbarkeit ab. Eventuell wäre ein wasserstoffbetrieb hier sinnvoller, mit Sicherheit aber ein Ausweichen auf den Schienentransport.	n. a.	OB
M64_003	Aufbau eines LKW-Oberleitungsnetzes auf Autobahnen und Bundesstraßen.	n. a.	OB
M64_004	Förderung von Lasten-Pedelecs für den Innenstadtbereich.	n. a.	OB
M64_005	Im kommunalen Bereich ja - die letzten wenigen Kilometer; der regionale Güterverkehr in Kombination Schiene-Straße.	n. a.	OB
M64_006	sinnvoll für Kurzstrecken, sonst in Kombination mit Brennstoffzellen.	n. a.	OB
M64_007	Ausbau Lademöglichkeiten /Oberleitungen für E-LKW	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M64_008	das Problem ist die Menge an LKWs aber in der Stadt gute Idee	n. a.	OB
M64_009	Ergänzend: Innenstadtfahrverbote für nicht-emissionsfreie LKWs ermöglichen.	n. a.	OB
M64_010	ja, Mittelstecken, Semis bis 16 t, last mile, ländlicher Raum, als Elektrofahrzeuge bei Langstrecken scheinen Brennstoffzellen im Antrieb auch wie bei den Bussen sinnvoller zu sein (weniger Gewicht bei der hohen benötigten Reichweite und dann geringere Kosten), benötigen eine Lade-Infrastruktur, die auch von Bussen genutzt werden kann, aber deutlich weniger dicht sein muss als das Netz von E-Ladesäulen (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M64_011	Nur mit Verpflichtung der Logistik-Betreiber. Sonst geht der Schuss ins Leere	n. a.	OB
M64_012	Für Großstädte sinnvoll.	n. a.	OB
M64_013	Fahren leider nur lokal emissionsfrei! Alternative Kraftstoffe aufbauen. Infrastruktur teilweise schon vorhanden!	n. a.	OB
M64_014	Hier sollten aus unserer Sicht auch Brennstoffzellen LKW nicht vergessen werden.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M64_015	Wasserstoff LKWs sind die bessere Alternative.	n. a.	OB
M64_016	LKW sind gefährlich für nicht-motorisierte Straßenverkehrsteilnehmer. Daher sind sie weitestgehend zu reduzieren und durch Zugverkehr zu ersetzen	n. a.	OB
M64_017	Mehr Güterverkehr auf die Schiene	n. a.	OB
M64_018	Batterie-getriebene E-Mobilität macht derzeit nur auf Kurzstrecke mit leichten Fahrzeugen Sinn.	n. a.	OB
M64_019	Die Politik sollte nur die Ziele (wie X% nachhaltiger Energieeinsatz und keine Emissionen im Betrieb) definieren. Da kommen die Anbieter schon selber drauf, wie sie es schaffen können. Warum wird keine Nachhaltigkeitsquote für die Anschaffung und die Entsorgung der Verkehrsmittel und Infrastrukturen gefordert, denn nicht nur der Betrieb sollte nachhaltig sein.	n. a.	OB
M64_020	Und was sollen diese Batterien wiegen. Zwei Tonnen, drei Tonnen? Beim gegenwärtigen technischen Stand ist das völliger Quatsch. Brennstoffzellen wären da technisch sinnvoller.	n. a.	OB
M64_021	Batterien selbst sind aber alles andere als umweltfreundlich. Eher: Brennstoffzelle fördern	n. a.	OB
M64_022	Das macht nur für die Kurzstrecke Sinn. Strom wird nicht klimaneutral produziert, und Lithium für die Batterien wächst nicht auf Bäumen.	n. a.	OB
M64_023	Hier gilt dasselbe wie für die PKW-Batterie. Es gibt doch die Rechnung, ich habe es nicht nachgeprüft, ist aber interessant, dass ein Batterieelektrofahrzeug von Herstellung bis zur Verschrottung einen CO2-Fußabdruck hat, um den zu füllen, müsste ein herkömmlicher Diesel in	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	demselden Zyklus erst 200000 km fahren. Klimaschutz?? Dann füttern wir doch den Diesel mit klimaneutralem Treibstoff.		
M64_024	Um große Batterien zu vermeiden ist der Brennstoffzellenantrieb zu favorisieren. Förderung von Wasserstofftankstellen im 'Ländle' wäre sinnvoll	n. a.	OB
M64_025	Batterieelektrische LKW machen keinen Sinn. Vielmehr sind Brennstoffzellen-LKW vorzuziehen	n. a.	OB
M64_026	Wie wäre es auch hier mit CNG/LNG zu einem Bruchteil der Kosten und mit sehr viel geringeren Gewichtseinschränkungen bei der Zuladung?	n. a.	OB
M64_027	Batterieelektrische LKW benötigen keine Infrastruktur. Das Aufladen muss offensichtlich außerhalb der Arbeitszeit beim Besitzer erfolgen.	n. a.	OB
M64_028	Solche LKW sind nur "lokal" emissionsfrei. An der Gesamtbilanz der Schadstoffemissionen ändert dies nichts. Außerdem ist der Wirkungsgrad des E-Antriebs (von der Erzeugung des Stroms ausgerechnet) deutlich schlechter als der eines Dieselmotors Die Maßnahme sind deshalb als kontraproduktiv zum angestrebten Zweck abzulehnen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M64_029	Post, Paketdienste, Pflegedienste, Polizei müssen gesetzlich vorgeschrieben auf alternative Antriebsarten umgestellt werden	n. a.	OB
M64_030	Ausbau der Schiene, getrennte Schienen für Güter- und Personenbeförderung wo möglich. CO2-Bepreisung von LKW-Güterverkehr.	n. a.	OB
M64_031	auch Brennstoffzellen Güterverkehr sollte nicht vergessen werden	n. a.	OB
M64_032	StreetScooter: Möglichkeiten aufzeigen	n. a.	OB
M64_033	Hier wird sich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit stellen. Eine staatliche Förderung lehne ich dafür ab.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M64_034	keine Meinung	n. a.	OB
M64_035	Batterieelektrische Fahrzeuge brauchen Strom, deshalb können sie wohl kaum Klimaneutral sei. Außer wir benutzen nur noch Öko-Strom	n. a.	OB
M64_036	Es gibt keine emissionsfreie Elektromobilität allenfalls eine emissionsarme Elektromobilität; auch bei 100% erneuerbaren Energien werden für die Herstellung von Fahrzeugen und Batterien THG anfallen.	n. a.	OB

M65	Oberleitungs-LKW
<p>Oberleitungs-Lkw fahren lokal emissionsfrei und tragen aufgrund ihrer höheren Energieeffizienz zum Klimaschutz bei.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur: Demo- und Pilotprojekte an Fernstraßen (bei Erfolg Ausbau Infrastruktur durch Bund angestrebt) • Fuhrpark: Förderprogramm <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.3. S. 59 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 45				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeiteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	45
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	4	Interessante, gute Idee; Sehr gute Maßnahme, sehr gutes Instrument.; sinnvoll; genau!		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeiteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B Kommentarinhalt			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M65_001	Besser, da Batterie wegfällt	n. a.	OB
M65_002	Hier möchten wir aus unserer Sicht anmerken, dass in diesem Zusammenhang auch an CNG-/LNG-LKW (Betrieb mit Biomethan) gedacht werden sollte. Diese stärken die lokale Wertschöpfung in der Fläche, tragen zur Vermeidung von Methan- und CO ₂ -Emissionen bei (i.W. durch Verwendung biogener Abfälle inkl. Mist/Gülle anstatt unkontrollierter Ausbringung/Lagerung) und sind zudem CO ₂ -neutral. Die CO ₂ -Bilanz von Reststoff-Biomethan (aus Gülle) ist daher sogar negativ (etwa 100g/MJ gemäß RED II).	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M65_003	zu teuer, zu lange Dauer der Erstellung, lieber neue Antriebe verstärkt fördern	n. a.	OB
M65_004	Keine Oberleitungs-LKWs. Ersetzt man die Straße durch Schienen und die Gummireifen durch Eisenräder hat man einen Zug, der viel klimafreundlicher ist.	n. a.	OB
M65_005	LKW sind gefährlich für nicht-motorisierte Straßenverkehrsteilnehmer. Daher sind sie weitestgehend zu reduzieren und durch Zugverkehr zu ersetzen	n. a.	OB
M65_006	Aus meiner Sicht eher ein falscher Ansatz.	n. a.	OB
M65_007	Die Politik sollte nur die Ziele (wie X% nachhaltiger Energieeinsatz und keine Emissionen im Betrieb) definieren. Da kommen die Anbieter schon selber drauf, wie sie es schaffen können. Warum wird keine Nachhaltigkeitsquote für die Anschaffung und die Entsorgung der Verkehrsmittel und Infrastrukturen gefordert, denn nicht nur der Betrieb sollte nachhaltig sein.	n. a.	OB
M65_008	Gelder sollten eher zum Ausbau der Gleisinfrastruktur und Elektrifizierung genutzt werden, um Fernstraßen zu entlasten.	n. a.	OB
M65_009	Brennstoffzelle viel sinnvoller!	n. a.	OB
M65_010	Die Eisenbahn wurde schon erfunden.	n. a.	OB
M65_011	Keine Förderung von LKW-Verkehr auf Fernstraßen, sondern Verlagerung auf die Schiene.	n. a.	OB
M65_012	Das finde ich jetzt den Witz des Jahres. Elektrifizierte Eisenbahn und daneben LKW mit Oberleitung, siehe den Akt der Bahnlinie Berlin - München. Nicht für den Gütertransport geeignet, Kosten gespart, aber daneben dann Erprobung einer LKW-Oberleitung auf Autobahnen. Kosten?? Es gab mal eine Studie über rollbare Plattformen, auf denen LKW quer auf die Waggons und auch wieder herunter gerollt werden konnten. Ich meine, da war sogar Daimler beteiligt an der Studie. Dazu Ladestationen aufbauen und	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	den Langstrecken-LKW-Verkehr durch BW einfach verbieten. Die Schweiz macht's doch auch so, halt nur mit den Achslasten.		
M65_013	unsinnige Entwicklung! Der Brennstoffzellenantrieb sollte gefördert werden: Größere Reichweite, schnellere Betankung, geringeres Gewicht. Daimler könnte hier Technologieführer werden!	n. a.	OB
M65_014	Oberleitungs-LKW gibt es schon - heißt Güterzug :) es sind einfach viel zu viele LKW auf der Autobahn	n. a.	OB
M65_015	gibt es schon, man nennt es Eisenbahn Gütertransport auf dem Stadtbahnnetz ermöglichen	n. a.	OB
M65_016	Nicht sinnvoll, dies trägt minimal zum Klimaschutz bei.	n. a.	OB
M65_017	Ich bin mir nicht sicher, wie groß ein Markt für Oberleitungs-LKWs bei einem konkurrenzfähigen Schienengüterverkehr ist. Ich bin gegen den Aufbau einer solchen Infrastruktur. Besser: Kapazitäten des Güterschienenverkehrs ausbauen. Güterverkehr generell zu reduzieren ist aus meiner Sicht eine wichtige Maßnahme.	n. a.	OB
M65_018	Schienenverkehr ist elektrisch sinnvoller	n. a.	OB
M65_019	Was für ein Unsinn, die Straßen mit Oberleitungen zu versehen. Das ist extrem unflexibel, aufwändig und nutzt nur den LKW-Herstellern. Das Geld sollte lieber in Schienen-Infrastruktur investiert werden. Es gibt schon genug LKWs auf Deutschlands Straßen. Grundsätzlich gehört der Güterverkehr auf die Schiene und wo LKWs unbedingt notwendig sind, müssen sie mit H2/Brennstoffzelle angetrieben werden.	n. a.	OB
M65_020	Lieber E- und Brennstoffzellen LKW, statt Oberleitungs-LKW	n. a.	OB
M65_021	mag in Stuttgart ja noch irgendwie funktionieren aber auf dem Land?	n. a.	OB
M65_022	Warum denn immer neue Infrastruktur aufbauen? Elektro ist per Bahn gut. Auf der Straße nimmt man das Gefäß mit Treibstoff mit - idealerweise regenerativ und mit möglichst wenig Gewicht. Kosten von 1 Mio. pro Kilometer sind doch völlig unverhältnismäßig.	n. a.	OB
M65_023	halte diese Technologie für nicht zukunftsfähig: teuer in der Infrastruktur bei Straßen, dort auch nur begrenzt, nicht abgestimmt mit anderen Staaten, hoher netzausbau notwendig um große Akkus bei LKWs zu vermeiden ... die ja dann eh mit H2 betrieben werden und keine Oberleitung benötigen, dazu sind die Fahrstrecken nur auf einigen Autobahnstrecken so gebündelt, dass ich das lohnen würde, dann also ggf. nur zum Laden während der Fahrt, aber dann laden auf ner Strecke von 10 km hunderte LKWs .. und das Netz gibt das her? (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M65_024	Auf Versuchsergebnisse in Hessen aufbauen. Keinen Zuschuss in den Fuhrpark! Die CO2-Abgabe/Steuer muss Strom attraktiv machen und Diesel teurer. das sollte Anreiz genug sein.	n. a.	OB
M65_025	Zu viel neue Infrastruktur! Lieber regionale Lieferketten stärken, um Verkehr zu vermeiden!	n. a.	OB
M65_026	Diese Oberleitungen habe ich auf der Autobahn bei Frankfurt gesehen - eine echte Verschandelung der Landschaft. Schreckliche Vorstellung.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M65_027	Sehe ich sehr skeptisch!! (Gefahr nicht nur für den Fahrer!)	n. a.	OB
M65_028	Bitte nicht mehr Geld zum Fenster rauswerfen	n. a.	OB
M65_029	Dies ist nicht wirtschaftlich und zu unterlassen.	n. a.	OB
M65_030	Es sollte effizienter sein LKWs nur für kurze Fahrten zu nutzen und den Rest des Transports über die Schiene abzuwickeln.	n. a.	OB
M65_031	Solche LKW sind nur "lokal" emissionsfrei. An der Gesamtbilanz der Schadstoffemissionen ändert dies nichts. Außerdem ist der Wirkungsgrad des E-Antriebs (von der Erzeugung des Stroms ausgerechnet) deutlich schlechter als der eines Dieselmotors Die Maßnahme sind deshalb als kontraproduktiv zum angestrebten Zweck abzulehnen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M65_032	Für die Energiewende nur ein sehr kleiner Baustein und nicht Zielführend. Hohe Infrastrukturkosten. Alternative Kraftstoffe fördern!	n. a.	OB
M65_033	Vorrang sollte im Güterfernverkehr die schon heute vollständig elektrifizierte Güterbahn haben, die über entsprechende Rahmenbedingungen (Infrastrukturförderung, Preispolitik, Ordnungsrecht) weiter ertüchtigt werden kann. Die Chancen von Elektro-Lkw liegen aus Sicht des BUND vor allem in der Feinverteilung.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M65_034	Bin ich noch skeptisch, ob da nicht Wasserstoff/Brennstoffzelle die bessere Alternative ist (?)	n. a.	OB
M65_035	Umstieg fördern, Verbrenner mit höherer Maut belasten.	n. a.	OB
M65_036	Ergänzung: Verbot oder hohe Strafen bei LKW-Leerfahrten. Durch Angebote großer Firmen direkt am nächsten Tag oder innerhalb weniger Stunden die Bestellung zu liefern ist die Berechnung der kürzesten Wege und der optimalen Beladung der LKWs kaum möglich. So kommt es zu immer mehr LKWs auf den Straßen, die wenig Fracht haben oder (auf Rückwegen) leer fahren. Es darf sich finanziell nicht mehr für Betriebe lohnen LKWs leer fahren zu lassen.	n. a.	OB
M65_037	Gibt es genügend Strom für eine umfassende E-Mobilität? Ich habe da meine Zweifel.	n. a.	OB
M65_038	Ist da nicht Schienenverkehr günstiger, sowohl ökologisch als auch vom Preis her?	n. a.	OB
M65_039	Wird nur punktuell möglich sein.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M65_040	Der Infrastrukturausbau und damit verbundene Ressourcenverbrauch muss kritisch mit der Einsparung abgewägt werden.	n. a.	OB
M65_041	Sind die Mittel hier tatsächlich gut investiert?	n. a.	OB

M66	Brennstoffzellen-LKW
<p>Brennstoffzellen-Lkw kommen dort zum Einsatz, wo sich Batterieelektrische Lkw nicht eignen.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau Betankungsinfrastruktur • Demo- und Pilotprojekte Fuhrpark: Förderprogramm <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.3. S. 59 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 34				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	34
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	11	Gut; Sehr gute Maßnahme, sehr gute Instrumente.; Sehr gut!; sehr sinnvoll.; Ja, sinnvolle Instrumente!; gut - einfach machen!; scheint sinnvoll.; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

B	Kommentarinhalt		
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M66_001	Eventuell ein sinnvoller Ansatz. Aber so viel wie möglich auf die Schiene!	n. a.	OB
M66_002	Kann man ausprobieren, aber Infrastrukturausbau etc. sollte von Evaluierungsergebnissen abhängen.	n. a.	OB
M66_003	Kombinationen werden meist sinnvoll sein: Leistungsspitzen und Bremsenergieerückspeicherung in Batterie, ansonsten Brennstoffzellen.	n. a.	OB
M66_004	Die Brennstoffzellen Technologie sollte grundsätzlich weiterentwickelt werden, nicht nur beim LKW. Hier werden zu wenig Fördermittel eingesetzt. Es muss eine Lösung entwickelt werden, welche den Energieaufwand der Wasserstoffherstellung reduziert. Vielleicht Photovoltaik Anlagen in sonnenintensiven Regionen, deren Überkapazität in die Wasserstoffherzeugung fließt oder ähnliches.	n. a.	OB
M66_005	Muss in Serie gebracht werden	n. a.	OB
M66_006	Brennstoffzellen LKWs machen mehr Sinn als Batterie-elektrische LKWs, da ab einer bestimmten Fahrstrecke die Brennstoffzelle klare Vorteile bietet (Gewicht, Skalierbarkeit, etc.). Darüber sind sich die Experten einig. Insofern ist Ausbau der H2-Infrastruktur klar den anderen Lösungen (Oberleitung, etc.) vorzuziehen.	n. a.	OB
M66_007	würde ich besser als Oberleitungs-LKW finden :-)	n. a.	OB
M66_008	ja, s. oben, definitiv soll es nenn break even geben aber welcher Größe, damit Einsatzzweck und Strecke/Reichweite man auf H2 setzt statt auf Akkutechnik (Duplikate: 1)	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M66_009	LKW sind gefährlich für nicht-motorisierte Straßenverkehrsteilnehmer. Daher sind sie weitestgehend zu reduzieren und durch Zugverkehr zu ersetzen	n. a.	OB
M66_010	Auch hier: Die Politik sollte nur die Ziele (wie X% nachhaltiger Energieeinsatz und keine Emissionen im Betrieb) definieren. Da kommen die Anbieter schon selber drauf, wie sie es schaffen können. Warum wird keine Nachhaltigkeitsquote für die Anschaffung und die Entsorgung der Verkehrsmittel und Infrastrukturen gefordert, denn nicht nur der Betrieb sollte nachhaltig sein.	n. a.	OB
M66_011	NEIN! Nein! Nein! das können wir uns einfach nicht leisten, die Effizienz von H2/Brennstoffzelle ist zu gering!	n. a.	OB
M66_012	Gütertransport auf weiten Strecken (dafür braucht man Brennstoffzellen) gehört auf die Bahn und nicht in den LKW.	n. a.	OB
M66_013	Nicht sinnvoll, dies trägt minimal zum Klimaschutz bei.	n. a.	OB
M66_014	Wie wäre es mit CNG/LNG. Das benötigt keine so anspruchsvolle Speicherung und die Infrastruktur ist auch schon eher in der Fläche da.	n. a.	OB
M66_015	Lieber zuerst in Elektroladeinfrastruktur investieren.	n. a.	OB
M66_016	Bei unserem gegenwärtigen Energiemix ist der Einsatz dieser LKW Klimatechnisch nicht plausibel.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M66_017	Man kann ja mittlerweile auch "Erdgas" aus Stroh herstellen. Das würde auch für rund 5 Mio. PKW reichen... aus meiner Sicht jedoch eher sinnvoller für Busse und LKW einzusetzen. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M66_018	Siehe oben. Ich halte Batterien in LKW für Unfug. Lassen sie sich von der Industrie keinen Bären aufbinden.	n. a.	OB
M66_019	Bei der Brennstoffzelle sollte bedacht werden, dass sie Wasserdampf ausstößt. Bei entsprechender PKW- und LKW-Konzentration in einem Ballungsraum darf man sich dann nicht über die Wölkchen über den Städten wundern. Im Winter dann schlägt sich der Dampf überall nieder, was eine Temperatur unter dem Taupunkt hat, d.h. Feuchtigkeit allerorten. Wenn's dann kalt ist auf der Straßendecke, Blitzeis!!	n. a.	OB
M66_020	Allerdings sind 75 % des Gütertransportes intraproduktverkehr (Bier von Nord nach Süd und umgekehrt). Dies muss in erster Linie verteuert und unterbunden werden.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M66_021	H2 Tankstellennetz (außerhalb von Stuttgart) in BW mehr als dürftig	n. a.	OB

4. HANDLUNGSFELD: RADVERKEHR

M67	Bewusstseinswandel
<p>Die Initiative RadKULTUR fördert die Freude am alltäglichen Fahren mit dem Rad. Das Ziel des vielfältigen RadKULTUR-Programms ist, das Mobilitätsverhalten in Baden-Württemberg dauerhaft zu verändern und dadurch den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern. Zu dem bestehenden Programm sind weitere Informationskampagnen geplant.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Informationskampagne zur Förderung der RadKULTUR <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.4. S. 60 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A		In Zahlen		
Gesamtanzahl Kommentare: 51				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	51
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	6	Sehr gut; Thumbs up!; sehr sinnvoll; Unterstützung; Ja gut.; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M67_001	Kooperation mit Critical Mass?	n. a.	OB
M67_002	Stadt Informationskampagnen sollten Fahrradtouren und Fest, die Menschen in der Kommune wirklich begeistern, angestrebt werden.	n. a.	OB
M67_003	'autofreier Sonntag' nach z.B. kolumbianischem Vorbild. Dort gibt es ein Fahrverbot für motorisierte Fahrzeuge am Sonntag von 7:30-14h und in der Zeit fährt das halbe Land Fahrrad auf autofreien Straßen und eine Mehrheit findet es gut (Duplikate: 2)	n. a.	OB
M67_004	Mehr autofreie Tage einführen. In Bogota ist jeden Sonntag die Innenstadt autofrei - das treibt die Leute ins Freie und animiert sie zum Radfahren oder anderen Sportarten (doppelter Effekt)	n. a.	OB
M67_005	Hierbei muss der Gesamtverkehr angesprochen werden. Also KFZ, ÖPNV und RAD.	n. a.	OB
M67_006	Informationsveranstaltungen für Eltern von Schulkindern (Stichwort: Elterntaxi). Einhergehend mit einem besseren Sicherheitskonzept für Kinder im Radverkehr.	n. a.	OB
M67_007	Ja, das ist ein sinnvolles Instrument! Die Fahrradhelme sind dabei wichtig!	n. a.	OB
M67_008	wenn das in die Köpfe der Verantwortlichen kommt! Wichtiger sind gute Routen, wenig warten an Ampeln, wenig lästige Kreuzungen, an denen der Autoverkehr Vorfahrt hat, etc.	n. a.	OB
M67_009	Als Vielfahrradfahrer finde ich das sich die Vorgeschlagenen Maßnahmen alle sehr sinnvoll anhören. Ein großes Lob	n. a.	OB
M67_010	Höhere Akzeptanz der Radkultur sollte das Ziel sein	n. a.	OB
M67_011	Gut - z.B. autofreie Samstage / Wochenenden in den Innenstädten, gerne auch mit einer Fahrradschau, an der Anbieter ökologischer Fortbewegungsmittel sich präsentieren können.	n. a.	OB
M67_012	Bonussystem in Betrieben und in Verwaltungen einführen	n. a.	OB
M67_013	Radfahren für Schüler wieder anregen	n. a.	OB
M67_014	Solange die Grünen nicht wieder mit Zwangsbeglückung kommen - gerne	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M67_015	Wenn die Rad Infrastrukturen attraktiv sind, braucht man keine große Informationskampagne.	n. a.	OB
M67_016	Unnötig. Das Geld ist besser bei der Verbesserung der Infrastruktur aufgehoben. Wenn die da ist steigen die Leute auch so um.	n. a.	OB
M67_017	Nicht sinnvoll. Wichtiger als Marketing-Kampagnen ist der Ausbau. Dann kommen die Nutzer von selbst.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M67_018	Fahrradfahren ist sicher kein Verkehrsmittel zum Standardgebrauch -> Wetter, Klamotten im Job, Gesundheitszustand etc. Für mich gefühlt ein Stuttgarter Luxusproblem bzw. Luxusproblem junger, gesunder Menschen :-)	n. a.	OB
M67_019	Lieber das Geld in hervorragende Radwegeinfrastruktur stecken.	n. a.	OB
M67_020	Informationskampagnen kosten Geld und ihre Wirkung lässt sich oft nicht beweisen. Evaluationen dazu kosten zusätzlich Geld. Daher sollte keine zusätzlichen Mittel hierfür zur Verfügung gestellt werden.	n. a.	OB
M67_021	Aufgrund der katastrophalen Rad-Infrastruktur in BW, besonders auch in Stuttgart, besteht die Gefahr sich mit einer solchen Kampagne zum Gespött der Leute zu machen.	n. a.	OB
M67_022	Der Nutzen für diese Kampagne ist eher gering!	n. a.	OB
M67_023	Informationskampagnen nützen nur bedingt, solange die Infrastruktur noch nicht gegeben ist für ein sicheres Fahrradfahren. Radfahren muss als GEWINN gesehen werden, als Trumpf gegenüber allen anderen Transportmitteln. Pumpstationen und Werkelstationen in Städten an wichtigen Radweg-Kreuzungen stellen bereits einen kleinen Anreiz dar. Viel mehr Fahrradampeln. Und Radwege, die durch einen Bordstein vor den Autos geschützt sind.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M67_024	Bitte auch die Möglichkeit des Spazierens oder Laufens miteinbeziehen.	n. a.	OB
M67_025	Sorgen Sie für größere Sicherheit beim Radfahren. Verpflichtende Schulungen für Autofahrer: Mir wird so oft von Autos die Vorfahrt genommen, beim Abbiegen werde ich übersehen, bei einem parkenden Auto auf Seite des Autofahrers fährt der trotzdem und ich kann mich nur durch einen Sprung auf den Gehweg retten. Das Bewusstsein der Autofahrer muss geändert werden.	n. a.	OB
M67_026	Fahrradinfrastruktur massiv ausbauen & verbessern und im Winter müssen zuerst die Radwege geräumt werden	n. a.	OB
M67_027	In den Sommerferien: samstags und oder sonntags gratis Regionalverkehr in ganz BW. So können Ausflüge ohne Auto unternommen werden. Besonders interessant in Kombination mit dem autofreien Sonntag um trotzdem Ausflüge Unternehmen zu können. (Duplikate: 2)	n. a.	OB
M67_028	Radfahren Vorrang im Straßenverkehr einräumen, Fahrradschnellwege, einfacher Umstieg auf ÖPNV mit Fahrrad.	n. a.	OB
M67_029	Wichtig ist ein durchgängiges!! Radverkehrsnetz. Einzelne Fahrradstraßen und gute Radwege bringen nichts, wenn sie an der nächsten Kreuzung enden und erst später wieder aufgenommen werden. Zusätzlich unbedingt Ampelschaltungen an Radfahrer orientieren, dann kommen die Radfahrer von ganz alleine!	n. a.	OB
M67_030	Fahrradfahren in den Städten muss sicherer werden und das Wegenetz ausgebessert werden	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M67_031	Egomanische Fahrradfahrer bestrafen	n. a.	OB
M67_032	Ich würde eine Haftpflichtversicherung einführen (siehe Schweiz). Die Versicherung soll aber nur erlangen, der eine Ausbildung nachweisen kann. Das kann ja schon der Kurs durch die Polizei in der Schule sein. Wer das nicht gemacht hat, muss eine Ausbildung nachweisen. Ich höre von Freunden aus radfreudigen Ländern (NL), dass Dreistigkeit und Unachtsamkeit durch die Radler ein großes Problem für die Fußgänger und die Autofahrer sind. Beim Autoführerschein sollten Radstunden dabei sein, damit sich der Fahrer ein Bild davon machen kann, wie es ihm als Radfahrer ergehen könnte. Also nur die Aggression vom Auto- in den Radverkehr zu verlagern ist nicht die Lösung, hier muss erzogen werden, dann kann man auch mit beengtem Radplatz auskommen.	n. a.	OB
M67_033	deutlich mehr Stellplätze in der Innenstadt! bzw. an Bahn oder Bushaltestellen	n. a.	OB
M67_034	So viel wie möglich. Arbeitswege sollen mit ÖPNV und Rad möglich und attraktiv sein. Schulwege mit dem Rad statt dem Auto der Eltern fördern.	n. a.	OB
M67_035	Dafür bräuchte vor allem mehr und breitere Radwege, auch gerne nicht direkt an der Straße. Oder Straßen nur für Radfahrer und Fußgänger	n. a.	OB
M67_036	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M67_037	Alle Fahrradbesitzer bekommen Zuschüsse zu einer Fahrradgarage, die auf öffentlichen Straßenraum abgestellt werden darf.	n. a.	OB
M67_038	Bewusstseinswandel auch in der Verwaltung: Z.B. neben einer Baustelle nicht das Radfahren verbieten, sondern durch Tempolimit die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn ermöglich. An Kreuzungen mit getrenntem Radweg muss der motorisierte Verkehr abgebremst werden, indem die Abbiegespur nicht rund verläuft.	n. a.	OB
M67_039	Mehr Fahrradstraßen, MIV raus aus den Zentren steuern durch Busstraßen, Radwege, Grünanlagen, damit Radfahren auch deshalb interessanter wird (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M67_040	Warum fahren in manchen Städten so viele Leute Fahrrad? ganz ohne Förderung.	n. a.	OB
M67_041	In Frankreich werden Schilder zum Schutz des Sicherheitsabstandes 1,5 m beim Überholvorgang Radfahrer-Automobil aufgestellt. Wäre das auch in Baden-Württemberg möglich?	n. a.	OB
M67_042	Es gibt im Sommer schon den Rad-Bus von Besigheim nach Marbach - aber ich sehe ihn immer nur leer fahren offensichtlich möchten die meisten Menschen unabhängig (d.h. mit dem eigenen Auto + Radständer) fahren.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M67_043	Im ländlichen Raum sind Radfahrer die bösen Eindringlinge in die Freiheit der Autofahrer, denn sie behindern oder stören beim Rasen. Seitenabstand zum Radfahrer wird auf der Landstraße auch bei 100km/h nicht eingehalten, besonders bei Gegenverkehr. Aber wird auch als Provokation eingesetzt	n. a.	OB
---------	--	-------	----

M68	Konzeption RadSTRATEGIE		
	<p>Die RadSTRATEGIE des Landes soll weiterentwickelt und umgesetzt werden. Mit ihr sollen die Chancen einer erfolgreichen Radverkehrsförderung konsequent und systematisch genutzt werden, die den Weg zu einer neuen Radkultur in Baden-Württemberg aufzeigen soll.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung der RadSTRATEGIE <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.4. S. 60 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 29				
	Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	29
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	7	Sehr gut; Wichtig!; Und nochmal "Daumen hoch"; Sehr sinnvoll.; Unterstützung; ja, sinnvolle Maßnahme!; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	1	Ablehnen.		
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung	
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Die Maßnahme ist unklar	/	/	/
-------------------------	---	---	---

B			
Kommentarinhalt			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M68_001	Baden-Württemberg mit seiner mitunter für Radfahrer sehr schwierigen und höchst anspruchsvollen Topographie lässt sich nicht mit den Niederlanden oder Dänemark vergleichen. Das ist bei der Entwicklung der Rad-Strategie an erster Stelle zu bedenken.	n. a.	OB
M68_002	Solange die Grünen nicht wieder mit Zwangsbeglückung kommen - gerne	n. a.	OB
<i>Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M68_003	Auch hier sollen finanzielle Mittel für eine Strategie genutzt werden, deren Wirkung fraglich ist. Darauf sollte zugunsten konkreter Infrastrukturmaßnahmen verzichtet werden.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M68_004	Im Allgemeinen habe ich als Radfahrer viel längere Wartezeiten an Ampeln als Autofahrer. Das sollte anders herum sein. Der ADFC macht vernünftige Vorschläge, die Sie berücksichtigen sollten.	n. a.	OB
M68_005	Lastenverkehr per Rad beachten!	n. a.	OB
M68_006	Die Rad Infrastruktur ist meist stark verbesserungswürdig. Die Radwege sind meist nicht so eben wie die Straßen. Radwege haben häufig größere Steigungen als die Autostraßen, Radwege sind meist nicht breit genug für Gegenverkehr (Lastenräder) und gemischte Nutzung mit Fußgänger. In den Gemeinden sollten zusätzlich Flächen (getrennt vom PKW Verkehr) für Rad/Fußwege gewonnen werden: Parkflächen zu Radwegen oder langfristig Hausbau nicht mehr so dicht an der Straße bei Neubau: mit Entschädigung an die Grundbesitzer.	n. a.	OB
M68_007	Interessant sind eventuell auch Informationen über die gesundheitlichen Vorteile des Radfahrens oder z.B. Unterstützung von Radfahrern, die zur Arbeit mit dem Rad fahren durch Krankenkassenvergünstigungen.	n. a.	OB
M68_008	In Wohnungen bessere Fahrradstellplätze fördern!	n. a.	OB
M68_009	Fahrradbeschilderung auf dem Boden! Die Beschilderung ist oft über Kopfnähe angebracht, durch den Helm sind diese dann schlecht wahrnehmbar. Die Beschilderung ist in der Regel für die Ortsunkundigen wichtig, nicht für die Einheimischen. An wichtigen Knotenpunkten eine Karte anbringen, ähnlich wie bei den Wanderparkplätzen. Auch	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Gewerbegebiete ausschildern. Beispiel: Ikea Walldorf war echt schwierig mit dem Rad zu finden. Vorbild: Knotenidee der Niederländer		
M68_010	- wenn das in die Köpfe der Verantwortlichen kommt! Wichtiger sind gute Routen, wenig warten an Ampeln, wenig lästige Kreuzungen, an denen der Autoverkehr Vorfahrt hat, etc.	n. a.	OB
M68_011	Firmen ermuntern, beraten, unterstützen bei der Einrichtung von Dusch- und Spindanlagen in den Betrieben, sodass mindestens 80 % der Belegschaft, die bis zu 20 km Umkreis wohnt, auf das Fahrrad umsteigt.	n. a.	OB
M68_012	Eine einheitliche Beschilderung/Kennzeichnung der Radwege wäre wünschenswert	n. a.	OB
M68_013	Sehr gut! Scherbentelefon/Meldeapp mit schneller Reaktion. Radreparatur Stationen an Schulen, öffentlichen strategischen Punkten (imfra6 zum selber reparieren)	n. a.	OB
M68_014	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M68_015	Radwegenetz ausbauen, für Sicherheit sorgen	n. a.	OB
M68_016	Radfahren für Schüler wieder anregen, Raderziehung im Kindergarten/Grundschule	n. a.	OB
M68_017	Mehr Fahrradstraßen, MIV raus aus den Zentren steuern durch Busstraßen, Radwege, Grünanlagen, damit Radfahren auch deshalb interessanter wird. Mehr Parkmöglichkeiten wie es Freiburg etc. anbieten, Einfache sichere Parkhäuser auch fürs teure E-Fully (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M68_018	In der Schweiz ist es nicht ungewöhnlich, dass Akademiker mit dem "Velo" zur Arbeit fahren. Vielleicht muss man dort mal nachfragen, wie das akzeptiert wird.	n. a.	OB
M68_019	Fahrräder müssen im Straßenverkehr alltäglich werden und Radfahrer müssen sich an Verkehrsregeln halten.	n. a.	OB
M68_020	Es gibt eine Rad-Strategie?	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

M69	Konzeption und Infrastrukturplanung durch RadNETZ Baden-Württemberg
<p>Für den Radverkehr soll ein flächendeckendes System aufeinander abgestimmter Netze verschiedener Hierarchieebenen (Land, Kreise, Städte und Gemeinden) entstehen, die sukzessive umgesetzt werden. Das RadNETZ soll bis 2030 Zielstandard haben.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 1. RadNETZ Baden-Württemberg; • 2. Radverkehrsnetze der Kreise und Kommunen <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.4. S. 60 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 32				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändeebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	32
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	8	Sehr gut!; Tolle Idee; Beides sinnvolle Instrumente!; gut; Unterstützung; Dran bleiben; passt		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändeebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B Kommentarinhalt			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M69_001	Gerade das Queren von großen und viel befahrenen Straßen sollte asap angegangen werden. Des Weiteren sollten bis dahin solche Querungen bis dahin optisch angegangen werden. z.B. durch gestrichelte Linien oder rote Farbe, die zeigt, dass hier ein Radweg kreuzt. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M69_002	Sehr wichtig. Ein Beispiel, dass für andere Oberzentren übertragbar sein dürfte: Ich fahre manchmal vom Kraichtal nach Karlsruhe mit dem Fahrrad. Teilweise ist der Weg dorthin ideal ausgebaut. Es gibt aber noch Streckenabschnitte, die deutlich für den Fahrradverkehr optimiert werden können und damit die Fahrtdauer deutlich verkürzt werden kann. Ich brauche ohne Elektro-Unterstützung 1:45 h für die einfache Strecke. Mit Pedelec und einem optimierten Ausbau eines Fahrrad-Schnellweges nehme ich an, dass man in 45-60 min. vom Kraichtal in Karlsruhe sein kann. Das ist im Vergleich zum Auto dann lukrativ.	n. a.	OB
M69_003	Mehr Geld!	n. a.	OB
M69_004	Lastenverkehr per Rad beachten!	n. a.	OB
M69_005	Bessere Beschilderung, auch über den nächsten Ort hinaus; insbesondere bei Umleitungen.	n. a.	OB
M69_006	Überregionale vernetzte Planung muss natürlich sein. Ebene, breite, gradlinige, übersichtliche Radwege mit möglichst geringen Steigungen. Ladestationen für e-bikes in Gemeinden, bei öffentlichen Einrichtungen, Geschäften, Firmen und Kirchen. Anbindung an Ausleihstationen und Umsteigestationen an ÖPNV Haltestellen.	n. a.	OB
M69_007	Schön wär's. Momentan hat das Auto aber leider immer noch Vorrang Wenn's konkret wird.	n. a.	OB
M69_008	Die Beschilderung muss erheblich verbessert werden. Zunächst einmal sind die Anforderungen an die Beschilderung (wie oft? wo angebracht?) zu definieren und auch zu veröffentlichen. Die tatsächliche Beschilderung sollte in ein (online verfügbares) Kataster eingetragen werden.	n. a.	OB
M69_009	Ein _durchgängiges_ Netz wäre gut, Stückwerk bringt nicht so viel. Wichtig ist ein kreisübergreifendes Gesamtkonzept!	n. a.	OB
M69_010	sehr sinnvoll, da derzeit wegen den verschiedenen Zuständigkeiten wohl häufig keine Abstimmung von Kreis und Kommunen stattfindet (z.B., wenn ein Radweg plötzlich endet...)	n. a.	OB
M69_011	Radwegenetz darf nicht an Kreisgrenzen enden	n. a.	OB
M69_012	Radverkehr ist Lokal bis regional, und vor allem in Ballungsräumen wichtig. Auf dem Land brauche ich keine Flächendeckung, da wäre das nur für Ausflügler interessant. Wichtig ist aber die Förderung für den täglichen Radler.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M69_013	Fahrradwegweiser größer gestalten. Die Ortsnamen/Fahrtrichtungen müssen von weitem erkennbar sein, sonst muss man erst anhalten, um die Schilder zu lesen. Aufhebung der "2-Meter-Regel" für Radfahrer auf Waldwegen. Diese Regel gibt es nur in Baden-Württemberg - die anderen Bundesländer lachen darüber.	n. a.	OB
M69_014	Gut, aber bei weiteren Strecken nur relevant für den Freizeitverkehr. Fahrten bis zu 5km müssen verstärkt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.	n. a.	OB
M69_015	Dies sollte unterstützt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass bestehende Radwege genutzt werden und kein zusätzlicher Flächenverbrauch erfolgt.	n. a.	OB
M69_016	Sehr gut. Auch auf die Qualität der Wege entsprechend der gängigen Bewertungssysteme achten.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M69_017	eine App entwickeln, die eine digitale Fahrradwegkarte hat und ein Navigationssystem, welches Fahrradfahrer per Radweg an ihr Ziel bringt	n. a.	OB
M69_018	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M69_019	Räder sind für Kurzstrecken, oder in Verbindung mit Bus oder Bahn: jede Buslinie und jede Bahn müssen Fahrräder mitnehmen (auch ICE benötigt Platz dafür) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M69_020	Bevor das Radkonzept umgesetzt werden kann und auch wirksam wird, müssen die Radfahrer zuerst mal über ihre Rechte und Pflichten aufgeklärt werden. Es kann nicht sein, dass Radwege auf der Straße eingezeichnet werden und die Radfahrer dann die Straße (nicht den Radweg) nutzen ohne Rücksicht auf den KFZ-Verkehr. Ebenso sollte darüber informiert werden, ob eine Einbahnstraße auch für Radfahrer Gültigkeit hat oder ob die Radfahrer diese auch entgegen der Fahrtrichtung nutzen dürfen. Deshalb sollte auch der Bußgeld Katalog auf Radfahrer weiter verschärft werden. Viele Unfälle mit Radfahrer lassen sich vermeiden, wenn sich diese auch an die Verkehrsregeln halten müssen.	n. a.	OB
Allgemeine Hinweise			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M69_021	Ausgeschilderte Radwege haben oft Lücken: Dann steht man in der Wildnis an einer Kreuzung und weiß nicht, wie es weitergeht.	n. a.	OB
M69_022	Wie soll man bei diesen Hügeln vernünftig Radfahren?	n. a.	OB

M70	Verbesserung der überörtlichen Fahrradweg-Infrastruktur
<p>An Bundes- und Landesstraßen soll auf Grundlage eines Bedarfsplans das Radwegenetz ergänzt werden. In der Baulast des Landes sind Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen integriert. Radschnellverbindungen in der Baulast der Kreise und Kommunen sollen zudem gefördert werden. In allen Stadt- und Landkreisen sind zudem Kreiskoordinatoren für das RadNETZ Baden-Württemberg eingerichtet. Sie koordinieren und unterstützen die kreisangehörigen Kommunen bei der Umsetzung des RadNETZ.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Investitionen in Radwegenetz entlang von Bundes-/Landesstraßen • Radschnellwege in Kreisen und Kommunen fördern • Kreiskoordinatoren <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.4. S. 60 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 41				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbände-beteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	41
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	7	Perfekt!; Sehr gut!; Sehr sinnvoll; sinnvoll; Gut; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>	
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbände-beteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M70_001	Konkrete Zahlen nötig (wie überall als Zielgrößen für das Konzept), z.B. 100km Radschnellweg im ersten Jahr, 1000 zusätzliche km in jedem weiteren Jahr (Duplikate: 2)	n. a.	OB
M70_002	Das sollten hohe Investitionen sein und Fachleute vom ADFC sollten bei der Planung beteiligt sein.	n. a.	OB
M70_003	Sehr gut! Auch z.B. innerhalb der Kommune Kraichtal gibt es zwar Radwege und es wurde auch schon etwas gemacht. Allerdings kann man das noch deutlich ausbauen und weiterentwickeln. Gute Radwegnetze sind auch ein Tourismus-Magnet.	n. a.	OB
M70_004	Insbesondere an vielbefahrenen Landstraßen im Schwarzwald (z.B. Simonswälder Tal, Glottertal, Münstertal; s.a. Motorräder) fehlen sichere Radwege	n. a.	OB
M70_005	Bereitstellung der Plan- und Ist Daten als OpenData um Beteiligung zu fördern. Teilweise verfügt heute die Community auf Basis von offenen Daten wie OpenStreetMap eine zutreffendere Sicht auf die Radinfrastruktur als Kommunen. Über Public-Civic-Partnerschaften ließen sich auch für die Verwaltung höchst relevante Daten, wie z.B. Überholabstände, Geschwindigkeiten, Wartezeiten an Ampeln, Rückmeldungen zum Zustand etc. erheben.	n. a.	OB
M70_006	Das Radnetz entlang von Bundesstraßen ist eher unsexy, da sehr laut. Wo möglich können direktere, naturnahe Wege bevorzugt errichtet werden.	n. a.	OB
M70_007	Vernetzte Planung muss natürlich sein.	n. a.	OB
M70_008	Vernetzung der Kreiskoordinatoren mit der übergeordneten Ebenen zur regelmäßigen Optimierung vorhandener und Findung neuer und innovativer Lösungsansätze.	n. a.	OB
M70_009	Ich als Radfahrer und ÖPNVler muss nicht entlang von Bundesstraßen fahren und den Dreck von LKWs und PKWs einatmen. Ein paar geteerte und vernetzte und gut ausgeschilderte Waldwege würden mir schon reichen. Diese sollten aber hinsichtlich der zu überwindenden Höhenmetern und "Direktheit" Bundesstraßenniveau haben.	n. a.	OB
M70_010	Ein _durchgängiges_ Netz wäre gut, Stückwerk bringt nicht so viel. Wichtig ist ein kreisübergreifendes Gesamtkonzept!	n. a.	OB
M70_011	Bis es an Landesstraßen Radwege gibt sollten auch außerorts Fahrradstreifen eingezeichnet werden. Da die Radwege in den Landkreisen sehr unterschiedlich ist sollten Möglichkeiten gefunden werden um unwillige/langsame/rückständige Landkreise zum Handeln zu zwingen.	n. a.	OB
M70_012	Wenn's geht, würde ich die Radwege von Bundes- und Kraftfahrstraßen entkoppeln. Einen kleinen Vorteil brauchen die Radler schon und wenn's nur ein kürzerer und ruhigerer Weg ist.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M70_013	Sehr gut. Es sollte dabei aber darauf geachtet werden, dass die Radwege möglichst von großen Straßen entfernt sind, um die Attraktivität des Radfahrens zu steigern	n. a.	OB
M70_014	sehr wichtige Maßnahme, um überörtlich ein sicheres Fahrradfahren zu ermöglichen.	n. a.	OB
M70_015	Das muss massiv ausgebaut werden!	n. a.	OB
M70_016	Fahrradwege entlang Bundes/Landstraßen sicherer und attraktiver machen durch mehr räumliche Trennung vom Autoverkehr.	n. a.	OB
M70_017	Bei der Planung des Radschnellwegenetzes ist darauf zu achten, dass dieses die Bahnhöfe möglichst gut verbindet und damit die Intermodalität fördert	n. a.	OB
M70_018	Bitte nicht immer entlang von Land- und Bundesstraßen! Dort ist es laut! Wege auch abseits ermöglichen	n. a.	OB
M70_019	Die Maßnahmen müssen terminiert und überprüfbar sein. Z.B. pro Jahr 500 km neue Radschnellwege.	n. a.	OB
M70_020	Ausschilderung verbessern und der Beschilderung an Autobahnen orientieren: Fernziel - Mittelziel - Nahziel, dann bracht man (fast) keine Karten mehr. Wenn ich in Villingen losfahre, müssen Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart und Konstanz ausgeschildert sein.	n. a.	OB
M70_021	Umsetzung ist steigerungsfähig	n. a.	OB
M70_022	Insbesondere im ländlichen Raum gibt es oftmals keine Radwege entlang der Fernstraßen. Allerdings gibt es oft auch alternative Streckenführungen für Fernradwege, die nicht unbedingt entlang der Fernstraßen verlaufen müssen. Hier können ggf. alte Fernwege/Hohlwege/Wanderwege "reanimiert" werden und nach deren Ausbau interessante Fernradwege bilden.	n. a.	OB
M70_023	Unbedingt schnellstmöglich machen, auch gegen Widerstände vermeintlich Betroffener	n. a.	OB
M70_024	Radschnellwege sind überörtliche Aufgaben und somit Aufgaben des Landes. Kommunen sollten hier von der Mit-Finanzierung freigestellt werden. Außerdem ist auch hier der ländliche Raum besser zu berücksichtigen.	n. a.	OB
M70_025	Kreiskoordinatoren bringen wenig. Die Kommunen wissen was zu tun ist, auch die Bürger vor Ort. eine Förderung hierzu ist eine geeignete Maßnahme!	n. a.	OB
M70_026	Das wäre fantastisch!! Endlich Augenhöhe mit Dänemark und den Niederlanden anstreben!	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M70_027	Lieber Nord-Ost-Ring fördern.	n. a.	OB
M70_028	Würde ich nicht nutzen, ich will halbwegs ordentlich im Büro erscheinen ohne Zweitklamotten mitnehmen zu müssen^^	n. a.	OB
M70_029	ich kenne nur wenige Menschen, die längere Strecken (außer in der Freizeit) mit dem Rad zurücklegen. Verschwitzt ins Büro? bei Regen? Muss für eine kleine laute Minderheit so viel Geld ausgegeben werden?	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M70_030	<p>Um die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf alternative Fortbewegungsarten voranzutreiben, ist die Verknappung von Parkraum ein erprobtes Mittel. Zu diesem Zweck geht das Land wie folgt vor: Anheben der Strafe/Gebühr für Falschparken, so dass sich kommunal die Einführung hoher Parkgebühren lohnt. Sonst ist zu beobachten, dass Autofahrer gezielt falsch-parken, und die im Vergleich zur hohen Parkgebühr niedrige Falschpark-Gebühr zahlen.</p> <p>Änderung der Stellplatzverordnung, so dass die Einrichtung von Parkplätzen bei Neubauten kein Zwang mehr ist, bzw. sogar gar nicht mehr erlaubt ist.</p> <p>Vorschrift des Landes, dass alle Parkplätze in Baden-Württemberg bewirtschaftet werden, dass also kein kostenloses Parken mehr möglich ist. Ausgenommen sind Car-Sharing-Stellplätze, diese sind kostenlos. Für klimaneutrale Fahrzeuge gilt ein verringerter Gebührensatz (also mit erneuerbarem Strom betriebene E-Autos). Einstieg mit niedrigem Gebührensatz (von z.B. 50 Cent am Tag), schrittweise Erhöhung (2. Jahr 1 Euro am Tag, 3. Jahr 2 Euro am Tag).</p>	n. a.	OB
M70_031	Radmitnahme im ÖPNV ermöglichen	n. a.	OB
M70_032	Bei Punkt 1: Wie groß ist die Belastung der Radfahrer durch die ausgestoßenen Abgase? Radschnellwege können sinnvoll sein, wenn es um den Weg zur Arbeit geht. Ansonsten ist eine genaue Bedarfsplanung erforderlich.	n. a.	OB
M70_033	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle

M71	Harmonisierte und bevorzugte Einbindung des Fahrradverkehrs in den Straßenverkehr		
	<p>Sichere und attraktive Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur soll finanziert und gefördert werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der innerstädtischen Radinfrastruktur (Erhöhung Sicherheit und Komfort) <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.4. S. 61 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

A		In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 47					
		Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	0	47
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)					
	Anzahl	Auswahl			
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	7	Dringend notwendig; Unterstützung; ja; Ja, da gibt es noch viel zu tun.; Absolut notwendig!			
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0				
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)					
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung	
		Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll		/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig		/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich		/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar		/	/	/	

B		Kommentarinhalt		
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme				
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle	
M71_001	Es wäre auch sinnvoll die letzten Lücken zu schließen, gerade innerorts auf dem Land fehlen Radwege. Es sollte eine Pflicht bestehen diese bei Ortsdurchgangsstraßen auszuweisen oder einzuzeichnen (Duplikate: 1)	n. a.	OB	
M71_002	gut, und im Winter müssen zuerst die Radwege geräumt werden	n. a.	OB	
M71_003	Abgetrennte Radwege sind zu bevorzugen. Mehr Straßen die nur für Fahrräder und Fußgänger zugänglich sind.	n. a.	OB	
M71_004	Auch hier: konsequentes Freihalten der Radwege wichtig	n. a.	OB	
M71_005	Bei diesem Punkt fehlen mir noch die konkreten Maßnahmen, z.B. - Fahrradstraßen komplett ohne Autoverkehr - vermehrte Geschwindigkeitskontrollen für Autos auf Fahrradstraßen. Hier mache ich	n. a.	OB	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	häufig sehr schlechte Erfahrungen. Da die Fahrstrecke frei ist, fahren Autos in einer 30-Zone 70kmh, was mir als Fahrradfahrerin Angst bereitet - Fahrradstreifen, die auf einer Seite begrünt sind, um der Unsicherheit bei Umrandung von Straße und Parkplatz zu umgehen. - Sichtbare Markierungen - ...		
M71_006	Umwidmung von Flächen, die heute für den motorisierten Verkehr genutzt werden, in Flächen für den Fahrradverkehr	n. a.	OB
M71_007	Auf jeder mehrspurigen Straße pro Richtung eine Spur für Radfahrer einrichten. Parken an Straßen prinzipiell verbieten, da das * Kinder gefährdet, die nicht gesehen werden * Raum für Radfahrer/Fußgänger nimmt	n. a.	OB
M71_008	Sehr gut. Da wurde (z.B. in KA oder HD) auch schon einiges gemacht. Weiter so! In Stuttgart z.B. ist Fahrradfahren noch kein Vergnügen.	n. a.	OB
M71_009	Fahrrad vor Auto auch rechtlich	n. a.	OB
M71_010	Lastenverkehr per Rad beachten!	n. a.	OB
M71_011	Hier ist auch eine Überarbeitung der vorhandenen Infrastruktur nötig. Z.B. Anpassung Ampelschaltung, vorhandene Radwege sicherer gestalten, ...	n. a.	OB
M71_012	In den Gemeinden sollten zusätzlich Flächen (getrennt vom PKW Verkehr) für Rad/Fußwege gewonnen werden: Parkflächen zu Radwegen oder langfristig Hausbau nicht mehr so dicht an der Straße bei Neubau: mit Entschädigung an die Grundbesitzer.	n. a.	OB
M71_013	Sinnvoll wäre hier eine Entkoppelung des Radweges vom Kfz Verkehr durch beispielsweise Pfosten oder Kantsteine, um Sicherheit und Komfort zu erhöhen und Behinderung durch parkende Autos zu reduzieren. Alternativ wäre auch eine "shared space" Lösung denkbar in denen Auto und Radverkehr aufeinander angepasst werden und den gleichen Raum nutzen können.	n. a.	OB
M71_014	Der für mich bisher wichtigste Punkt. Außerdem sind Kampagnen zu machen, welche den motorisierten Verkehr über die Pflichten beim Überholen und abbiegen informieren. Entsprechend sind die Bußgelder zu erhöhen.	n. a.	OB
M71_015	Ja, wenn die Maßnahmen so umfassend sind wie z. B. in Kopenhagen.	n. a.	OB
M71_016	der Fußverkehr muss dabei immer Vorrang haben. Wichtig ist, die Rangfolge der Priorisierung gesetzlich vorzugeben, dass also zuerst die Belange der Fußgänger, dann der Radfahrer, dann der E-Kleinstfahrzeuge, dann des ÖPNVs und zuletzt die des bislang an erster Stelle stehenden MIV berücksichtigt werden.	n. a.	OB
M71_017	In 30er -Zonen Rad- und PKW-Verkehr mischen.	n. a.	OB
M71_018	Radfahrer sollen IMMER Vorrang bekommen gegenüber MIV in Innenstädten	n. a.	OB
M71_019	Finanzierung ist ein wichtiger Punkt. Aber die Kommunen sollten auch zur Umsetzung gezwungen werden. Hier sollten Möglichkeiten entwickelt werden.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M71_020	entscheidend ist die Durchgängigkeit der Radwege ... auch kurze unangenehme Unterbrechungen gefährden die Nutzung des gesamten guten Angebots	n. a.	OB
M71_021	Fahrradfahren ist sicher, wenn der Autoverkehr verlangsamt wird. Fahrradwege sind im Kreuzungsbereich Todesfallen	n. a.	OB
M71_022	Schaffung von ausschließlich von Radfahrern und Fußgängern nutzbarer Innenstadtbereiche. Verbot der Nutzung von PKWs (auch elektrischer)	n. a.	OB
M71_023	Mehr Verkehrsfläche für Radfahrer.	n. a.	OB
M71_024	Beachtung der gefühlten Sicherheit der Radfahrer, Umwidmung von Flächen vom MIV zu Radverkehr	n. a.	OB
M71_025	Markierungen, Abstellmöglichkeiten, Ladeeinrichtungen für EBikes planen	n. a.	OB
M71_026	Ein großer Komfortgewinn ist das Erlauben von zwei Rädern nebeneinander auf Radwegen und Straßen. Innerstädtische Radwege sind meistens nicht breiter als ein Meter, was zu hoher Unfallgefahr bei Überholmanövern führt. Eine Verbreiterung der Radwege zu Lasten des motorisierten Verkehrs würde andersrum auch den motorisierten Verkehr reduzieren.	n. a.	OB
M71_027	Es gibt lokale Gefährdungsstellen. Die sollten vorrangig beseitigt werden.	n. a.	OB
M71_028	Fahrradstraßen Kombinierte Bus/Fahrrad-Spuren Radverkehr von kombinierten Rad-/Fußwegen auf die Straße An Ampeln muss das Überqueren einer Kreuzung in einem Zug möglich sein, heute braucht man als Radfahrer oft 2 oder sogar 3 Grünphasen (Abbiegerspuren oder Insel in der Mitte)	n. a.	OB
M71_029	Bitte die Breite des Radfahrstreifen auf Fahrbahnen den anderen Bundesländern anpassen (ich glaube 1,5 m?). Durchgehende Fahrradwege planen, kein Flickwerk. Keine linksseitigen Fahrradwege, da die Auf/Abfahrt eine gefährliche Unfallstelle darstellt.	n. a.	OB
M71_030	Sehr gut, auf Knickarmut achten.	n. a.	OB
M71_031	Ja, notwendige Maßnahme. Neu errichtete Fahrwege sind teilweise eine Zumutung aus Sicht der Sicherheit!	n. a.	OB
M71_032	Informationskampagnen nützen nur bedingt, solange die Infrastruktur noch nicht gegeben ist für ein sicheres Fahrradfahren. Radfahren muss als GEWINN gesehen werden, als Trumpf gegenüber allen anderen Transportmitteln. Pumpstationen und Werkelstationen in Städten an wichtigen Radweg-Kreuzungen stellen bereits einen kleinen Anreiz dar. Viel mehr Fahrradampeln. Und Radwege, die durch einen Bordstein vor den Autos geschützt sind.	n. a.	OB
M71_033	Besonders vordringlich ist aus Sicht des BUND eine Umverteilung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs und zu Lasten des Autoverkehrs. Eine deutlich großzügigere Bemessung der Radverkehrsinfrastruktur gegenüber heute ist notwendig, um einerseits den stetig wachsenden Radverkehr (u.a. mit Lastenrädern) bewältigen zu können und andererseits für die neuen Formen der Elektro-Kleinstfahrzeuge (z.B. Elektro-Tretroller) gerüstet zu sein.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M71_034	Ich sehe jeden Tag genügend Fahrradfahrer, die sich lieber im dicksten Verkehr auf die Straße begeben, statt den sicheren Fahrradweg zu nutzen. Warum? Bei der Streckenführung müssen halt auch Fußgängerbedürfnisse bedacht werden, aber das juckt auch keine Fahrradfahrer^^ Die BEREITSCHAFT Fahrradwege zu nutzen ist eher nicht vorhanden So lange das so ist, kommen mir Fahrradwege wie Geldverschwendung vor	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M71_035	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de, basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M71_036	Fahrradfahrer*innen sollten bei Änderungen wie Umleitung u.ä. berücksichtigt werden, da sie andere Anforderungen haben, z.B. eine geringere Reichweite.	n. a.	OB
Allgemeine Hinweise			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M71_037	Ja der Autoverkehr verhindert sicheren und flüssigen Radverkehr	n. a.	OB
M71_038	Autoverkehr und Radverkehr trennen. Fahrradfahrer nerven!	n. a.	OB
M71_039	Keine Bevorzugung des Radverkehrs!	n. a.	OB

M72	Förderung der Verbreitung technischer Hilfsmittel zur Ausweitung der Nutzungsmöglichkeiten des Radverkehrs		
	<p>Pedelecs, E-Bikes oder E-Roller für öffentliche Verleihsysteme an ÖPNV-Haltepunkten sowie E-Lastenräder sollen im Rahmen der Landesinitiative III „Marktwachstum Elektromobilität BW“ gefördert werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Maßnahmen für die Nutzung von Pedelecs, E-Bikes, E-Rollern und Lastenrädern 		
	<p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.4. S. 61 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

A		In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 34					
		Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	0	34
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)					
	Anzahl	Auswahl			
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	6	Tolle Idee.; Unterstützung; ja; ja, sinnvolle Maßnahme!; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.			
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0				
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)					
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung	
		Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll		/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig		/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich		/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar		/	/	/	

B		Kommentarinhalt	
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M72_001	Reduktion vor Effizienz: hier sollte auch die (finanzielle) Unterstützung beim Kauf von gewöhnlichen Fahrrädern sowie von Fahrradreparatur-Werkstätten bedacht werden!	n. a.	OB
M72_002	Das funktioniert nur, wenn insgesamt weniger Platz für Autos und mehr für alle anderen da ist -- wenn sich alle den geringen Platz, den die Autos lassen, teilen müssen, führt das nur zu Unfällen.	n. a.	OB
M72_003	Sehr, sehr wichtig, da sie kaum Parkraum brauchen und flexibel sind. Kann man überlegen Zweitakter in Innenstädten zu verbieten? Sie haben hohe Emissionen und dort gibt es mit E-Rollern gute Alternativen.	n. a.	OB
M72_004	Das ist gut, lässt sich durch Bürgermeister und andere Funktionäre gut und publikumswirksam verkaufen, darf aber nicht höchste Priorität sein. Die	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Nutzung der genannten Zweiräder ist abhängig von der Attraktivität der Verkehrsstrukturen und erhöht sich, wenn diese attraktiver werden.		
M72_005	Ich schlage ein Förderprogramm für die Ausstattung von dezentralen Bike&Ride-Parkplätzen mit verschließbaren Aufbewahrungsschränken mit Stromanschluss vor. An eBikes werden heute insbesondere Fahrradakkus gestohlen. Statt aufwendiger, voluminöser Fahrradboxen reduzieren verschließbare Schränke das größte Risiko. Sind die Schließfächer persönlich buchbar, können eBike-Nutzer*innen dort auch dauerhaft ein (für den täglichen Transport zu schweres) Ladegerät deponieren. Ggf. kann zur Erhöhung der Sicherheit vor Diebstahl auch eine Video-Überwachung der Abstellfläche eingerichtet werden. An zentralen Bike&Ride-Parkplätzen sollten ähnlich wie in den Niederlanden Fahrradparkhäuser eingerichtet werden.	n. a.	OB
M72_006	Anbindung an Ausleihstationen und Umsteigestationen an ÖPNV Haltestellen.	n. a.	OB
M72_007	Hier sind meiner Meinung nach insbesondere die Lastenräder interessant, da diese im Alltag nur punktuell benötigt werden und eine eigene Anschaffung somit wenig Sinn macht.	n. a.	OB
M72_008	Verleihung von Lastenrädern finde ich gut. Förderung von Rikschas als Taxiersatz fände ich auch nett.	n. a.	OB
M72_009	Aus meiner Sicht haben Lastenfahräder für die letzten 100 Metern hohe Priorität, auch beim Einkaufen sinnvoll. In Hinblick auf Pedelec und Co. - gibt es genügend Strom?	n. a.	OB
M72_010	ok. nur sollte dadurch kein Fahrrad ohne "E" durch eines mit "E" ersetzt werden! Fürs Training und den Sport ist immer ein Fahrrad ohne E vorzuziehen.	n. a.	OB
M72_011	Förderung auf Lastenräder beschränken.	n. a.	OB
M72_012	Nur, wenn die Kommunen auch bereit sind die Radwege sicher und breit genug auszubauen.	n. a.	OB
M72_013	Lastenräder dringend fördern, z.B. für Lebensmitteleinkauf und Besorgungen im Alltag. Last den Scheiß mit E-Scootern. Das ist ein weiteres Produkt der bequemen Wegwerfgesellschaft und nicht nachhaltig.	n. a.	OB
M72_014	Nur im Geschwindigkeitsbereich bis 25 km/h, sonst gibt es den Reboundeffekt	n. a.	OB
M72_015	die Förderung von 2018 war innerhalb von einem Tag überzeichnet, es müssen deutlich mehr Mittel eingestellt werden	n. a.	OB
M72_016	In Heidelberg ist das System VRNnextbike kostenlos für alle eingeschriebenen Studenten, was zu einer breiten Akzeptanz unter Studenten geführt hat. Man kann versuchen, ähnliche Anreize in nicht-Unistädten zu schaffen, in dem z.B. Auszubildende eine Mietradjahreskarte vom Land finanziert bekommen.	n. a.	OB
M72_017	Unklar ist, warum hier keine Hilfsmittel von Menschen mit Behinderung Berücksichtigung finden, sprich E-Rollstühle und E-Scooter. Diese sollten gleichberechtigt gefördert werden, um die Teilhabe von Menschen mit Behinderung auch sicher zu stellen.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M72_018	Einen Standard für Akkus und Ladegeräte entwickeln, so dass man ein Austauschsystem etablieren kann und eine vernünftige Ersatzteilversorgung hat. Die Hersteller zu einer reparaturfreundlichen Konstruktion der Motoren und Displays verpflichten (Bosch Technik ist da absolut reparaturunfreundlich!!!)	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M72_019	Ich empfinde als einigermaßen irre und auch diskriminierend, dass nur Elektrolastenträder gefördert werden. Karlsruhe ist eine derart ebene Stadt, dass ich kein E-Antrieb brauche. Das E-Bike erzeugt in Produktion und Nutzung zusätzliche Emissionen, die eingespart werden können. Momentan kaufen ca. 70% der Nutzenden eine E-Variante, was auch an der Förderung liegt. In Ländern wie Berlin gibt es eine Förderung auch für nicht e-Varianten. Hier werden auch Teil-Lastenträder angeboten (gibt es in Freiburg glaube ich auch). Heidelberg fördert auch Lastenanhänger (man muss ja nicht immer gleich ein neues Rad kaufen!)	n. a.	OB
M72_020	Nein, jedes E Rad hat seltene Erden!!!! Wir können nicht weiter auf Kosten Dritter leben Lithium... Außerdem viel zu gefährlich da schnell und gefährliche Überholmanöver!!	n. a.	OB
M72_021	Sollte sich jeder kaufen oder leihen (gegen Gebühr). Dazu braucht es keine öffentliche Förderung	n. a.	OB
M72_022	Allheilmittel Elektromobilität??	n. a.	OB
M72_023	Weniger wichtig. Wird nicht viel Verkehrsverlagerung bringen.	n. a.	OB
M72_024	Da solche Programme nur winzige Bruchteile der Bevölkerung erreichen sind sie abzulehnen	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M72_025	Ich würde auch für die E-Roller eine Schulung und eine Haftpflichtversicherung fordern.	n. a.	OB
M72_026	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
Allgemeine Hinweise			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M72_027	im Weilimdorf S-Bahn sind die Leih-Räder ganz schön lang umgekippt rumgelegen. Scheint niemand wirklich zu interessieren. Auch in Leonberg am Bahnhof habe ich noch nie gesehen, dass die jemand nutzt	n. a.	OB
M72_028	Da müssen alle Teilnehmer lernen, aufeinander Rücksicht zu nehmen!	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M73	Bequemere Fahrradnutzung
<p>Sichere, einfach zugängliche und ausreichende Abstellanlagen an allen Quellen und Zielen des Radverkehrs sollen eingerichtet werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Abstellmöglichkeiten 	
<p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.4. S. 61 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A		In Zahlen		
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 48</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändeбeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlineбeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	48
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	6	Sehr gut; Sehr sinnvoll.; Ja, eine sinnvolle Maßnahme.; Unbedingt!!!; Gut.; Ja!; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>	
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändeбeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendбeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/		/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/		/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/		/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	0	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M73_001	Fahrradparkplätze haben Vorrang Fahrradparkhäuser erstellen	n. a.	OB
M73_002	+ Ladeplätze für E-Räder	n. a.	OB
M73_003	Sichere Abstellmöglichkeiten	n. a.	OB
M73_004	Ja, wichtig! Vernünftige Rad-Anschleiß-Bügel.	n. a.	OB
M73_005	Möglichkeit der Sicherung des Fahrrads an Abstellmöglichkeiten ohne eigenes Schloss, Wetterschutz an Abstellmöglichkeiten.	n. a.	OB
M73_006	Ich schlage ein Förderprogramm für die Ausstattung von dezentralen Bike&Ride-Parkplätzen mit verschließbaren Aufbewahrungsschränken mit Stromanschluss vor. An eBikes werden heute insbesondere Fahrradakkus gestohlen. Statt aufwendiger, voluminöser Fahrradboxen reduzieren verschließbare Schränke das größte Risiko. Sind die Schließfächer persönlich buchbar, können eBike-Nutzer*innen dort auch dauerhaft ein (für den täglichen Transport zu schweres) Ladegerät deponieren. Ggf. kann zur Erhöhung der Sicherheit vor Diebstahl auch eine Video-Überwachung der Abstellfläche eingerichtet werden. An zentralen Bike&Ride-Parkplätzen sollten ähnlich wie in den Niederlanden Fahrradparkhäuser eingerichtet werden.	n. a.	OB
M73_007	wettergeschützte Anlagen (überdacht oder als Fahrradboxen) sind bei hochwertigen Fahrrädern ebenfalls angebracht.	n. a.	OB
M73_008	hierfür können gerne Autoparkflächen umgewidmet werden.	n. a.	OB
M73_009	Vermehrte Abstellmöglichkeiten insbesondere in den Innenstädten.	n. a.	OB
M73_010	Es fehlen überall Abstellmöglichkeiten! Dies muss massiv gefördert werden. Vor jedem Bahnhof stehen Fahrräder im Kreuz und Quer und oft auch im Weg, einfach weil es deutlich zu wenig Abstellmöglichkeiten gibt. Selbst auf Universitätsgeländen gibt es viel zu wenige. Jeder Fahrradständer in Städten ist überlastet!	n. a.	OB
M73_011	Anbindung an Ausleihstationen und Umsteigestationen an ÖPNV Haltestellen. Paketstationen können hier auch sinnvoll sein.	n. a.	OB
M73_012	Auf jeden Fall auch in Wohnungen von Baugesellschaften	n. a.	OB
M73_013	Zentral! Wichtig! Ich hätte schon längst ein E-Bike, wenn ich es nicht immer vom Keller hochtragen müsste sondern vor dem Haus abstellen könnte.	n. a.	OB
M73_014	Abstellmöglichkeiten sollten auch im Baurecht verankert sein (für Wohnnutzung, Geschäfte und Arbeitsstätten). Dabei müssen hohe Qualitätsanforderungen gelten.	n. a.	OB
M73_015	Ersatz von Autoparkplätzen zu Fahrradstellplätzen... Gerne auch in Parkhäusern Fahrrad-Bereiche einführen.	n. a.	OB
M73_016	v.a. an Bahnhöfen/Haltestellen	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M73_017	Um Anreize für Schüler zu schaffen das Rad zu benutzen, sollten genügend Abstellmöglichkeiten an den SCHULEN bereitgestellt werden.	n. a.	OB
M73_018	Deutlich mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, am besten dadurch, dass Parkplätze umgewandelt werden.	n. a.	OB
M73_019	wichtig und eigentlich einfach zu machen sollte Pflicht für Kommunen sein z.B. an allen Bahnhöfen	n. a.	OB
M73_020	Gerade an Bahnhöfen kommt sicheren und attraktiven Radabstellanlagen eine hohe Bedeutung zu. Dieser Ausbau sollte daher erheblich forciert werden. Beispielsweise kann das EG aller Parkhäuser an Bahnhöfen zu Fahrradabstellanlagen umgebaut werden. Diese Forderung könnte auch für die Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft des Landes gelten	n. a.	OB
M73_021	Fahrrad-Abstellanlagen sollten auf öffentlichen Straßenraum errichtet werden, dort wo bisher Autos standen.	n. a.	OB
M73_022	Integration von Reparaturstationen in größere Abstellanlagen, z.B. an Bahnhöfen. Förderung auch von privaten Abstellanlagen, z.B. für Firmen.	n. a.	OB
M73_023	Abschließbar, mit Lademöglichkeit	n. a.	OB
M73_024	Das ist ein wichtiger Punkt. Öfters als gedacht fehlt es an guten Abstellmöglichkeiten. Man könnte Unternehmen mit Kundenparkplätzen dazu animieren, auch Radstellplätze anzubieten, oder mehr innenstadtnahe Parkplätze in Radstellplätze verwandeln. Man glaubt gar nicht, wie oft ich mein Rad mangels Alternativen zwischen Hauswand und parkenden Autos auf dem Bürgersteig abstellen muss.	n. a.	OB
M73_025	die müssten Vandalismus-sicher sein. Sieht man ja an vielen Fahrradabstellplätzen wie demoliert dort die Fahrräder sind	n. a.	OB
M73_026	Mehr Abstellplätze für Lastenräder und Räder mit Anhänger vorsehen	n. a.	OB
M73_027	Kein Zwang zum Vorhalten von Fahrradabstellplätzen beim Wohnungsbau - die Abwälzung auf die Entscheidungsebene der Kommunen, wie jetzt bei der Novellierung der LBO BW geplant, schafft keine Rechtssicherheit für potentielle Bauherren.	n. a.	OB
M73_028	Ja gut, die Kommunen dabei unterstützen das zu machen, nicht nur die prestigeträchtigen RSV	n. a.	OB
M73_029	Dies ist zu begrüßen, sollte jedoch mit einem kostengünstigen, niederschweligen Ansatz verfolgt werden. Es sollte nicht dazu führen, dass die Kommunen um die besten Abstellmöglichkeiten wie Fahrradparkhäuser konkurrieren müssen oder wollen!	n. a.	OB
M73_030	Dach nicht vergessen	n. a.	OB
M73_031	Das wäre fantastisch. Und ein "Fahrradabschleppdienst" für illegal und gefährdend geparkte Fahrräder.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M73_032	Keine Öffentliche Aufgabe.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M73_033	Fahrräder kostenlos in ÖPNV mitnehmen (Last-Mile-Konzept)	n. a.	OB
M73_034	Fahrradtransport in öffentlichen Verkehrsmitteln	n. a.	OB
M73_035	Reparatur Stationen mit Luftpumpe und einfachem Standard Werkzeug.	n. a.	OB
M73_036	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de, basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M73_037	Schaffung von Sharing Angeboten, Förderung des Sharings durch Bereitstellung von öffentlichem Raum. (z.B. Nähe von Bahnhöfen)	n. a.	OB
M73_038	Ausbau der Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in ÖPNV notwendig	n. a.	OB
M73_039	Wie wäre es mit einer verbesserten Mitnahme von Rädern bei Bussen in Gegenden mit viel Topographie? Durch einen Anhänger könnten so die Bergfahrten im Bus erledigt werden. In der Ebene kann das Fahrrad ja funktionieren. Pedelec taugt auf Bergstrecken im Berufsverkehr übrigens auch nichts, da man i.d.R. nicht verschwitzt ankommen möchte.	n. a.	OB
M73_040	ja, bis zu sicheren und einfachen Parkhäusern wie in Freiburg etc. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M73_041	Da muss man schauen, ob es angenommen wird - bin eher skeptisch.	n. a.	OB

M74	Verbesserung des Übergangs Fahrrad / Bahn
<p>Sichere, einfach zugängliche und ausreichende Abstellanlagen an allen Quellen und Zielen des Radverkehrs sollen eingerichtet werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung von Abstellmöglichkeiten Haltestellen des ÖPNV und Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV) sollen mit Bike+Ride-Anlagen gemäß dem Bike+Ride-Konzept ausgestattet werden. • Anforderungsgerechte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV (B+R) • Fahrradmitnahme im ÖPNV <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.4. S. 61 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

A In Zahlen				
Gesamtanzahl Kommentare: 42				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	42
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	10	Sehr gute Maßnahme, sehr gute Instrumente.; Sehr sinnvoll.; ok; unbedingt!!!; I.O.; Notwendig!		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

B Kommentarinhalte			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M74_001	Mehr überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an ÖPNV Haltestellen. Mehr Nahverkehrshubs.	n. a.	OB
M74_002	Zuverlässige Fahrradmitnahme in allen Zügen und S-Bahnen ohne Reservierung (außer für Gruppen)	n. a.	OB
M74_003	leichtere Möglichkeiten das Fahrrad mitzunehmen schaffen; dazu mehr Fahrradplätze in Fernzügen, Regionalzügen und S-Bahnen schaffen/fordern. Außerdem auch in Straßen-/U-Bahnen und auch in Bussen fordern/fördern.	n. a.	OB
M74_004	Ideal sind die Waggons der Berliner S-Bahn für die Fahrrad-Mitnahme. Viel besser als die Waggons des rnv, der Stuttgarter S-Bahn oder der kvv.	n. a.	OB
M74_005	Ja, aber es müssen entsprechende Züge zur Verfügung stehen. Aktuell wird die Bahn und der ÖPVN schnell überlastet sein, da keine ausreichenden Kapazitäten vorgesehen sind.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M74_006	Ich schlage ein Förderprogramm für die Ausstattung von dezentralen Bike&Ride-Parkplätzen mit verschließbaren Aufbewahrungsschränken mit Stromanschluss vor. An eBikes werden heute insbesondere Fahrradakkus gestohlen. Statt aufwendiger, voluminöser Fahrradboxen reduzieren verschließbare Schränke das größte Risiko. Sind die Schließfächer persönlich buchbar, können eBike-Nutzer*innen dort auch dauerhaft ein (für den täglichen Transport zu schweres) Ladegerät deponieren. Ggf. kann zur Erhöhung der Sicherheit vor Diebstahl auch eine Video-Überwachung der Abstellfläche eingerichtet werden. An zentralen Bike&Ride-Parkplätzen sollten ähnlich wie in den Niederlanden Fahrradparkhäuser eingerichtet werden.	n. a.	OB
M74_007	hierfür können gerne Autoparkflächen umgewidmet werden.	n. a.	OB
M74_008	Fahrradmitnahme im ÖNPV muss kostenlos sein, mehr Plätze in den Bahnen und Bussen für das Abstellen der Fahrräder. Und Befestigungen in Bussen und Bahnen für Fahrräder, sodass diese sicher stehen können.	n. a.	OB
M74_009	Gut, dort an den Haltestellen sollten auch Ausleihstationen, abschließbare Mietstellplätze (mit Akku-Lademöglichkeit) vorhanden sein.	n. a.	OB
M74_010	Abstell- und Sicherungsmöglichkeiten für Fahrräder in Zügen und Bussen	n. a.	OB
M74_011	Ladegeräte für E-Bikes an Bahnhöfen & abstellboxen	n. a.	OB
M74_012	Mehr Platz für Fahrräder in Regionalzügen (ganze Waggonteile für Fahrräder). Auf Bahnhöfen markieren, wo der Fahrradwaggon hält / wo der Einstieg mit Fahrrad möglich ist, da man sonst - unter Zeitdruck - den Waggon nicht mehr erreicht (insbes. mit Kindern / viel Gepäck).	n. a.	OB
M74_013	Breite Schieberrampen an den Auf- und Abgängen der Gleiszugängen. Super finde ich den Bahnhof Achern, der hat richtige "befahrbare" Rampen! Aufzüge sind zwar nett, aber sobald diese ausfallen, bin ich auf die Treppen angewiesen, da wären mir dann Rampen im Zweifelsfall lieber, die sind weniger anfällig. Kurzzeitabstellmöglichkeiten direkt an den Gleisen, um bei Wartezeiten sich noch was beim Bäcker oder in der Bahnhofsbuchhandlung aufzuhalten, oder auch um sich einfach hinzusetzen. Mehr Platz in den Bahnen für Rädern. Kein Geländer in der Mitte der Aus/Eingänge bei den Straßenbahnen.	n. a.	OB
M74_014	Abstellmöglichkeiten müssen verbessert werden. Wenn es neue Zuggarnituren gibt, dann wird sich die Mitnahme von Rädern in der Bahn verbessern.	n. a.	OB
M74_015	Videoüberwachung der Fahrradstellplätze zur Vermeidung von Vandalismus.	n. a.	OB
M74_016	Nicht Radabteile, auf manchen Strecken bräuchte es ganze Radwaggons.	n. a.	OB
M74_017	Barrierefreies Erreichen von Bahnsteigen. Aufzüge, die lang genug sind, dass ein Lastenrad/ Tandem/ Fahrrad mit Anhänger darin Platz hat ZWEI (!) Aufzüge pro Bahnsteig (auch bei der S-Bahn Stuttgart!!!)	n. a.	OB
M74_018	Angebot ist viel zu gering Radparkplätze müssen an jedem Bahnhof Pflicht sein	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M74_019	Bahnhöfe sind Fahrraddiebstahl Platz nr.1 Konzept entwickeln dies zu unterbinden	n. a.	OB
M74_020	„Fahrradmitnahme ÖPNV“: Erläuterung fehlt hier; kann deutlich verbessert werden (Tarif verbessern! – kostenfreie Verbindungen erweitern, derzeit bei kostenpflichtiger Uhrzeit/Strecke stets 5 € unabhängig von Distanz!) und sollte auch im Fernverkehr deutlich ausgebaut werden	n. a.	OB
M74_021	Der Einstieg sollte immer so gestaltet werden, dass ein Fahrrad nicht getragen werden muss. Ebenso sollten die Gleise ohne Treppe erreichbar sein.	n. a.	OB
M74_022	Wichtig ist hierbei, auf Sicherheit zu achten und die Radstellplätze zum Beispiel gut zu beleuchten, um Sabotage zu vermeiden. Abschließbare Radboxen sind erfahrungsgemäß unpraktikabel.	n. a.	OB
M74_023	die müssten Vandalismus-sicher sein. Sieht man ja an vielen Fahrradabstellplätzen wie demoliert dort die Fahrräder sind	n. a.	OB
M74_024	Wie wäre es mit einer verbesserten Mitnahme von Rädern bei Bussen in Gegenden mit viel Topographie? Durch einen Anhänger könnten so die Bergfahrten im Bus erledigt werden. In der Ebene kann das Fahrrad ja funktionieren. Pedelec taugt auf Bergstrecken im Berufsverkehr übrigens auch nichts, da man i.d.R. nicht verschwitz ankommen möchte.	n. a.	OB
M74_025	ja, bis zu sicheren und einfachen Parkhäusern wie in Freiburg etc. Räder sind für Kurzstrecken, oder in Verbindung mit Bus oder Bahn: jede Buslinie und jede Bahn müssen Fahrräder mitnehmen (auch ICE benötigt Platz dafür) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M74_026	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wären gut. für PKW ebenfalls (nennt man Park & Ride) - fehlen auch, so dass man gleich mit dem Auto fährt.	n. a.	OB
M74_027	Zur Fahrradmitnahme mehr geräumige Mehrzweckabteile!	n. a.	OB
M74_028	Die Räder am Bahnhof müssten irgendwie gesichert /beaufsichtigt werden.	n. a.	OB
M74_029	Ja gut, die Kommunen dabei unterstützen das zu machen, nicht nur die prestigeträchtigen RSV	n. a.	OB
M74_030	Fahrradmitnahme ist wichtig, jedoch sollte eine offene, gesellschaftliche Diskussion über die Mehrzweckflächen erfolgen: Mitnahme von Rollstühlen, Rollatoren, E-Scootern, Fahrrädern, Kinderwagen, Kontrabassen - in wie weit stehen sie in Konkurrenz und wer hat Vorrang?	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M74_031	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M74_032	<p>Wir halten eine baldige CO₂-Bepreisung für unverzichtbar. Hier muss das Land über den Bundesrat aktiv werden. Die Entscheidungen auf Bundesebene gehen zu langsam voran, sind im Parteienstreit vor allem auf Bundesebene verfangen. Daher ist eine Bundesratsinitiative eines starken Bundeslandes wie Baden-Württemberg gefordert, wenn nicht wirklich sehr bald der Bund einen Konsens zur CO₂-Bepreisung schafft. In einer Bundesratsinitiative könnte man als einen denkbaren Weg aufzeigen - wie beim Verbändetisch Verkehr am 24. Juni vom LNV-Vertreter vorgeschlagen - die Mineralölsteuer stufenweise um 3 × 8 Cent zu erhöhen, mit Verwendung des Mehraufkommens für den ÖV und die Bürger/innen (siehe unten). 8 Cent sind weniger als die regionalen Benzinpreisschwankungen und damit zumutbar. Ausgerechnet seit dem Hitzesommer 2003 leisten wir uns eine starre Mineralölsteuer. Da die Mineralölsteuer in einem Festbetrag je Liter Kraftstoff bemessen wird, ist sie seit 2003 durch die allgemeine Teuerung um rund 25% real sogar gesunken. Die oben skizzierte Steueranhebung um insgesamt 24 Cent würde jährlich (Absatzrückgang durch die erhoffte MIV-Dämpfung berücksichtigt) zu rund 15 Milliarden € Mehreinnahmen führen. Davon könnten z. B. 10 Milliarden dafür eingesetzt werden, die Tarife im öffentlichen Personenverkehr (Nah- und Fernverkehr) flächendeckend zu halbieren. Die weiteren rund 5 Milliarden/Jahr wären für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen. Ein solches Vorgehen wäre auch sozial verträglich, weil den Menschen etwas zurückgegeben wird, in Gestalt niedrigerer ÖV-Tarife und besserer ÖV-Angebote, auch im ländlichen Raum. Günstigere ÖV-Tarife wären auch ein Ausgleich dafür, dass diese über viele Jahre stärker gestiegen sind als im langfristigen Trend die Kraftstoffpreise. Das Land sollte unverzüglich die Einzelheiten einer solchen Bundesratsinitiative klären und Gespräche mit anderen Bundesländern und dem Bund führen. Dabei wären auch die neuen Überlegungen des Umweltbundesamts und des Bundesumweltministeriums zur CO₂-Bepreisung, aber auch Gegenpositionen einzubeziehen. Wenn dann der Bund mit einem eigenen rasch greifenden Konzept und Gesetzesvorhaben der Bundesratsinitiative den Wind aus den Segeln nimmt, umso besser. Viel spricht für den rasch umsetzbaren UBA-Vorschlag, einen CO₂-bezogenen Zuschlag auf Benzin, Diesel, Gas, Heizöl und sonstige fossile Treibstoffe einzuführen. Damit könnten z. B. auch die oben beschriebenen bürgerfreundlichen Attraktivitätssteigerungen des ÖV finanziert werden und es bliebe auch Spielraum für weitere Rückgewährungen.</p>	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

5. HANDLUNGSFELD: MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

M75	Ressourcenschonende Planung von Straßenbaumaßnahmen unter Betrachtung des gesamten Lebenszyklus der Infrastrukturanlagen (inkl. Nutzung)
<p>Beim Straßenbau sollen Recyclingmaßnahmen zum Einsatz kommen. Außerdem soll für eine nachhaltige Planung und Beschaffung im Straßenverkehr ein Fußabdruck für CO₂ pro m² entwickelt werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Erprobung klimarelevanter Wertungskriterien im Vergabewesen (z. B. THG-Abdruck der eingesetzten Werkstoffe, Minimierung der Transportfahrten) • Bewertung der induzierten Verkehre und Betrachtung von alternativem Ausbau anderer Verkehrsinfrastruktur <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 62 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 36				
	Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	36
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	7	Gut; Sehr gute Instrumente.; Beide Instrumente halte ich für sehr sinnvoll!; ja; Sehr gut!		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung	
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Die Maßnahme ist unklar	/	/	/
-------------------------	---	---	---

B			
Kommentarinhalt			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M75_001	Neue Materialien, Langlebigkeit	n. a.	OB
M75_002	Bitte unbedingt andere ökologische Parameter wie Biodiversität mit einbeziehen. Bitte kein Ausbau ohne Abbau anderer Infrastrukturen.	n. a.	OB
M75_003	Sehr gut! Wenn man den ÖPNV mutig ausbaut, bin ich überzeugt, dass wir keinen nennenswerten Ausbau (ausgenommen 3-streifiger Ausbau bestehender Autobahnen, der bald ohnehin in BaWü realisiert ist) der Straßeninfrastruktur mehr brauchen.	n. a.	OB
M75_004	Beim Straßenbau sollten unbedingt auch neuartige Ideen mit berücksichtigt werden: Weißer Asphalt/ Fahrbeschichtung, zur Temperaturreduzierung: http://www.strasse-und-autobahn.de/aktuelles/artikel/heller-asphalt-zur-senkung-der-temperaturen.html (In diesem Zusammenhang: Verpflichtende Begrünung von Flachdächern, da auch dies die Temperatur in den Gebäuden und der Stadt senkt und so Bedarf nach Klimaanlage u.ä. reduziert) http://www.vulkatec.de/Begruenung/Dachbegruenung/Lexikon/Vorteile-einer-Dachbegruenung/?&d=1 Fahrradwege mit Solarzellen: https://www.spiegel.de/reise/aktuell/solarradweg-in-den-niederlanden-solarzellen-unter-den-reifen-a-998080.html	n. a.	OB
M75_005	Klimarelevante Wertungskriterien (zum Beispiel Treibhausgas-Abdruck) sollten in allen Bereichen genutzt werden; nicht nur hier für den motorisierten Individualverkehr.	n. a.	OB
M75_006	keine neuen Straßen! Dies sollte für Instandhaltung etc. gelten.	n. a.	OB
M75_007	Schon heute haben öffentliche Auftraggeber die Möglichkeit, Recycling-Baustoffe zum Einsatz zu bringen. Faktisch ist es aber so, dass viele öffentliche Auftraggeber nicht mit gutem Beispiel vorangehen, und den Einsatz von Recycling-Baustoffen ablehnen. Gering belasteter Boden und Bauschutt (Qualität Z1.1, Z1.2 und Z2 nach VwV Bodenverwertung bzw. Recycling-Erlass) können dazu verwertet werden, sogenannte technische Bauwerke herzustellen. Bauschutt lässt sich recyceln und unter Straßen als Frostschutz- oder Tragschicht einbauen oder zur Verfüllung von Leitungsgräben und Baugruben verwenden. Gering belasteter Bodenaushub kann zum Bau von Lärmschutzwällen oder zum Bau von Straßen- und Eisenbahndämmen dienen. Von diesen Möglichkeiten wird in der Praxis viel zu wenig Gebrauch gemacht. § 2 Landesabfallgesetz BW (LAbfG) regelt schon heute: „Bei der Errichtung und beim Abbruch baulicher Anlagen ist sicherzustellen, dass die dabei anfallenden Abfälle verwertet werden können, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist.“ In § 1 Abs. 2 LAbfG heißt es: „Bei Bauvorhaben soll, ohne damit Rechtsansprüche Dritter	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	zu begründen, Erzeugnissen der Vorzug gegeben werden, die aus Abfällen hergestellt sind.“ Das Problem ist, dass diese gesetzlichen Vorgaben vielfach ignoriert werden und – da kein Rechtsanspruch auf ihre Einhaltung besteht – ein zahnlöser Tiger sind. Insbesondere öffentliche Auftraggeber müssen wirksam verpflichtet werden, produktneutral auszuschreiben und gütegeprüfte Recycling-Baustoffe zuzulassen.		
M75_008	Planung von Brücken und Unterführungen nach dem 'BAUKASTENPRINZIP': Entwicklung eines landesweiten Standardkatalogs für Brückenbauwerke in verschiedenen Größen (z. B s. m. l, xl..). mit Datengrundlage bestehender Bauwerke. Sämtlichen Bauwerke sollen mit allen Konstruktionsdetails in den Katalog aufgenommen und kategorisiert werden. Bei neuen Bauvorhaben kann dann mit ressourcenreduziertem Aufwand auf den Katalog zurückgegriffen und eine mögliche Wiederverwendung bewertet werden. Es reduziert sich dadurch die Planungsdauer. Die erforderlichen Instandhaltungen können bei baugleichen Bauwerken ressourcenschonender durchgeführt werden.	n. a.	OB
M75_009	Guter Ansatz -! Aber grundsätzlich sollten KEINE Straßen mehr neu gebaut werden (bis auf wenige unvermeidliche Ausnahmen). Die PKW-Dichte muss in Zukunft sinken - also brauchen wir auch keine neuen Straßen mehr.	n. a.	OB
M75_010	Heller Asphalt, damit Wärmestrahlung reflektiert und nicht gespeichert	n. a.	OB
M75_011	Straßenbaumaßnahmen und Erhaltungsniveau müssen zukünftig auf die vermehrte Anzahl an Nicht-PKW Verkehrsteilnehmern ausgelegt werden. Die Nutzung der Straße zur Stromerzeugung (eingebettete PV) sollte als Modellvorhaben geprüft werden. Auch der Rückbau von nicht mehr benötigten Straßen / Entsiegelung von Verkehrsflächen sollte gefördert werden.	n. a.	OB
M75_012	Überprüfung der derzeit geltenden Kriterien für die Priorisierung von Straßenneubauten: Klima muss stärker gewichtet werden als bequeme Erreichbarkeit per PKW.	n. a.	OB
M75_013	Mehr Straßen erzeugen mehr Verkehr. Deshalb kein Straßenneubau, sondern nur Sanierung. Bei Sanierung Beachtung der genannten Kriterien der Maßnahme.	n. a.	OB
M75_014	Treibhausgasabdruck: schön. Bitte aber auch bei allen Baustoffen vom Anfang bis zum Ende denken.	n. a.	OB
M75_015	klings mir erstmal zu theoretisch.	n. a.	OB
M75_016	Entscheidend ist die Lebensdauer. Es sollte in Zukunft eine längere Lebensdauer für zivile Bauten gefordert werden (Minimum 100 Jahre)	n. a.	OB
M75_017	Eine ressourcenschonende Planung von Straßenbaumaßnahmen unter Betrachtung des gesamten Lebenszyklus wird begrüßt. In diesem Zusammenhang sind alle Aspekte des Lebenszyklus inklusive der Nutzungsphase und das Ende des Lebenszyklus zu berücksichtigen. Ferner sollte bei der Instandsetzung bestehender Infrastrukturen die Material- und Kosteneffizienz berücksichtigt werden. Die Einführung eines Indikators CO ₂ /m ² sollte nur erfolgen, wenn der gesamte Lebenszyklus inklusive der	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	<p>Berücksichtigung von CO₂-Einparpotentials bei Verkehrsteilnehmern umfassend erhoben und methodisch sauber erfasst werden kann.</p> <p>Grundsätzlich ist der Ansatz, klimarelevante Wertungskriterien im Vergabewesen zu erproben, zu begrüßen, so auch mit Blick auf den Einsatz von Recyclingmaterial im Straßenbau. De facto haben öffentliche Auftraggeber aber schon heute die Möglichkeit, Recycling-Baustoffe zum Einsatz zu bringen. In § 1 Abs. 2 LAbfG heißt es: „Bei Bauvorhaben soll, ohne damit Rechtsansprüche Dritter zu begründen, Erzeugnissen der Vorzug gegeben werden, die aus Abfällen hergestellt sind.“ Leider werden diese gesetzlichen Vorgaben vielfach ignoriert. Dabei könnte beispielsweise gering belasteter Bodenaushub zum Bau von Lärmschutzwällen oder zum Bau von Straßen- und Eisenbahndämmen dienen. Bauschutt lässt sich recyceln und unter Straßen als Frostschutz- oder Tragschicht einbauen oder zur Verfüllung von Leitungsgräben und Baugruben verwenden.</p> <p>Faktisch ist es aber so, dass viele öffentliche Auftraggeber nicht mit gutem Beispiel vorangehen und den Einsatz von Recycling-Baustoffen ablehnen.“</p>		
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M75_018	Keine weitere Versiegelung der Böden durch Straßen!	n. a.	OB
M75_019	Wer das Wort Klimaschutz in den Mund nimmt, muss als erstes fordern, dass keine Straßen mehr gebaut werden.	n. a.	OB
M75_020	Der quantitative Ausbau des Straßennetzes sollte beendet werden und verbliebenen Sonderfällen vorbehalten bleiben.	n. a.	OB
M75_021	Jeder Quadratmeter neue Straße ist ein weiterer Schritt in Richtung Klimakatastrophe! Sämtlicher Straßenneu- und Ausbau muss sofort gestoppt werden.	n. a.	OB
M75_022	Kein weiterer Ausbau des Straßennetzes, da dies nur zusätzlichen PKW- und LKW-Verkehr verursachen würde. Stattdessen (Fern-)Radwege statt Autostraßen ausbauen	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M75_023	Dramatische Verteuerung des MIV, Reduzierung des für Autos zur Verfügung gestellten Raums	n. a.	OB
M75_024	Möglichst 100% der finanziellen Mittel müssen zum Ausbau des Umweltverbundes (Rad- und Fußverkehr, ÖV) aufgewendet werden. Während die Finanzierung von Straßenbauprojekten nur bei unumgänglichen Erhaltungsmaßnahmen genehmigt werden darf! Die aktuelle Fassung de LGVFG ist an Widersprüchlichkeit nicht zu überbieten! §1 Absatz 1 Satz 1 besagt: "Ziel der Zuwendungen ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. In §2 " Förderungsfähige Vorhaben" werden dann an erster Stelle Straßenbauvorhaben aufgeführt. http://www.landesrecht-	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	bw.de/jportal/?quelle=jlink&query=GVFG+BW&psml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true		
M75_025	Landesbedienstete legen alle innerdeutschen Dienstreisen ohne Flüge zurück Landesbedienstete bekommen eine Bonuszahlung, wenn sie innereuropäisch auf Flugreisen verzichten und mit Bahn unterwegs sind Kerosinsteuer für die Betankung von Flugzeugen an Flughäfen in Baden-Württemberg Ausbaustopp für alle Flughäfen in Baden-Württemberg Keine Ausweitung der Tageszeiten, zu denen z.B. am Stuttgarter Flughafen gestartet und gelandet werden darf keine Förderung von Regionalflughäfen durch öffentliche Gelder Anhebung der Gebühren am Stuttgarter Flughafen Schiffsverkehr Gebühren für Nutzung von Staustufen am Rhein verbrauchsabhängig erhöhen. Bodensee Schifffahrt einschränken für Ausflugschiffe	n. a.	OB
M75_026	Straßenausbau beschränken, KFZ Steuer nach Gewicht und Verbrauch festlegen	n. a.	OB
M75_027	Keine CO2-Abgabe!!	n. a.	OB
M75_028	Jeder Bürger sollte eine bestimmte Energiemenge (ebenso eine bestimmte Menge Abgase) bekommen und kann individuell damit umgehen (wenn jemand einen voll technisierten Haushalt hat, aber keine eigenes Auto fährt; oder wenn jemand im Haushalt sehr energiesparend lebt, aber einen Faible für schnelle Autos hat; oder wenn jemand ein altes Haus bewohnt, das viel Energie kostet, muss er eben beim Verkehr mehr Energie sparen - mit der Möglichkeit, mit anderen Personen zu tauschen)	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M75_029	Keine Inselbetrachtung anderer Verkehrsträger. Autoverkehr ist nötig und darf nicht unnötig behindert oder verlangsamt werden	n. a.	OB
M75_030	Sie reden von Betrachtung des gesamten Produktlebenszyklus aber fördern Elektroautos. Passt nicht zusammen.	n. a.	OB

M76	Energiesparende Fahrweise und Fahrzeugnutzung
<p>Über Anreizprogramme und fortlaufende Information sollen alle Fahrzeugnutzer zu einer energiesparenden Fahrweise und Fahrzeugnutzung motiviert werden, um einen geringeren Treibstoffverbrauch pro Kilometer zu erzielen.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Information • Beratung • Förderung <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 62 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 54				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	54
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	4	Sehr wichtig; Sehr gute Instrumente.; Gut; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung</i> (n=17)	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

B			
Kommentarinhalt			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M76_001	Es sollte auch über Sanktionen für das fahren nachgedacht werden. Eine CO2 Bepreisung ist hier sinnvoll, muss aber eventuell auf die Möglichkeit des ausweichend auf öffentliche Verkehrsmittel angepasst werden.	n. a.	OB
M76_002	Geschwindigkeitskontrollen werden deutlich erhöht (Anzahl). Auf Antrag von Bürgerinnen und Bürgern wird die Einrichtung einer Geschwindigkeitskontrolle an bestimmten Stellen geprüft und bei Ablehnung schriftlich begründet.	n. a.	OB
M76_003	Grüne Wellen einrichten	n. a.	OB
M76_004	In Verbindung mit einer Erhöhung der Spritpreise eine sehr sinnvolle Idee.	n. a.	OB
M76_005	Tempolimit von 30km/h Innerorts. Sorgt für mehr Sicherheit und einen geringeren Verbrauch.	n. a.	OB
M76_006	Ein Anreiz für einen geringeren Treibstoffverbrauch pro Kilometer kann recht einfach über den Preis des Treibstoffs erzielt werden. Sind hier und Fahrzeuge mit Treibstoff-Antrieben (Verbrenner) gemeint? Was ist mit Elektrofahrzeugen (Batterie oder Wasserstoff-getrieben), die doch auch energiesparsam betrieben werden sollen, damit der Primärenergieverbrauch möglichst gering ist.	n. a.	OB
M76_007	Könnte neben der reinen Fahrweise auch die Situation "Mitfahrer pro Auto" durch Anreize für Mitfahrerbörsen/Fahrgemeinschaften verbessert werden?	n. a.	OB
M76_008	Tempolimit auf Autobahnen.	n. a.	OB
M76_009	Die CO2 "Kosten", sollten auf den Treibstoffpreis umgerechnet werden. Der Verkauf und die Neuzulassung von "Spritschleudern" soll verboten werden. Alleiniges Informieren und Anreizen wird wenig Veränderungen im Fahrverhalten mit sich bringen.	n. a.	OB
M76_010	Auf jeden Fall gut, reicht aber nicht. sogenannte CO2 Schleudern sind nicht wirklich kompatibel mit einem BaWü, das den Anforderungen, die aus dem Pariser Vertrag resultieren, gerecht wird	n. a.	OB
M76_011	Gefährliche, aggressive Fahrweise und große Autos sollten bestraft werden	n. a.	OB
M76_012	Einbindung in Fahrschulunterricht sollte selbstverständlich sein.	n. a.	OB
M76_013	Wir benötigen dringend ein Tempolimit auf Autobahnen (130), Bundesstraßen (80) und innerorts (30). Das verhindert Stau, hilft dem Klima, vermeidet Lärm. ,	n. a.	OB
M76_014	Infokampagnen sind gut, wenn der Treibstoff teuer ist, werden dies auch angenommen. Und wenn Bremsenergie wieder gespeichert werden kann, wäre auch viel gewonnen.	n. a.	OB
M76_015	'Sprintsparer-Wettbewerbe' auf regionaler Ebene wären hier sicherlich werbewirksam.	n. a.	OB
M76_016	Tempo 30 in Innenstädten! (mit scharfen Kontrollen!)	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M76_017	Kohlenstoffdioxid-Ausstoß von Neuwagen limitieren z.B. auf max. 130 Gramm CO ₂ / km (RDE) begrenzen 110g CO ₂ /km wäre nach wltip auch realisierbar mit Fahrzeugen die vmax über 160km/h haben. Alternativ 100% Strafsteuer für Neufahrzeuge, die diesen Wert nicht einhalten (SUVs würden doppelt so teuer werden)	n. a.	OB
M76_018	Das muss über eine entsprechend hohe CO ₂ -Steuer für fossile Kraftstoffe geregelt werden. Freiwilligkeit bringt wenig.	n. a.	OB
M76_019	Tempolimit auf der Autobahn reduziert den Energieverbrauch! Gegen immer größer Motoren in Autos vorgehen. Leere Autos auf den Autobahnen reduzieren, Mitfahrgelegenheit oder andere Angebote fördern. Dazu P&R Parkplätze entlang der Autobahn, die man auch zu Fuß oder dem Rad erreichen kann (bei uns leider nur mit dem Auto möglich)	n. a.	OB
M76_020	Am einfachsten durch teureres Benzin. Geringer Treibstoffverbrauch pro km ist wichtig ohne Berücksichtigung der Fahrzeugklasse. Also keine "energiesparenden" Elektro-SUVs, sondern besser Kleinwagen mit so wenig PS wie früher. Energieverbrauch bei der Herstellung der Autos in die Bilanz mit einbeziehen. Ein selten gefahrener 30 Jahre alter Golf Diesel ist dann vielleicht doch energetisch wesentlich günstiger als ein nagelneues Auto (erst recht SUV) mit geringerem Verbrauch.	n. a.	OB
M76_021	Sowohl bei der Fahrlehrerausbildung als auch im Rahmen der Fahrschule sollte das Thema energiesparendes fahren einen höheren Stellenwert erhalten. Denkbar wäre beispielsweise ein Landeswettbewerb energiesparendes fahren für Führerscheinneulinge	n. a.	OB
M76_022	je langsamer, desto energiesparsamer Deshalb 30-80-100	n. a.	OB
M76_023	Kraftstoffverbrauch muss deutlich teurer werden. Wenn der Liter Benzin z.B. 10 Euro kosten würde, würde energiesparender gefahren werden.	n. a.	OB
M76_024	Geringer Verbrauch auch elektrisch muss honoriert werden	n. a.	OB
M76_025	ja, wobei durch ÖPNV mehr passieren kann, und E-Autos das Fahrverhalten auch verändern (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M76_026	Beratung ist sinnvoll, CO ₂ -Steuer auf Treibstoffe noch wirkungsvoller. Dazu noch ein Tempolimit (z.B. 130km/h) auf Autobahnen.	n. a.	OB
M76_027	Anreizprogramme? Solange kein Zwang - o. k.	n. a.	OB
M76_028	Auf europäischer Ebene: zusätzlich zum Flottenverbrauch der Autokonzerne einen maximalen CO ₂ -Ausstoß für Automobile einführen (max. 200 g CO ₂ /km).	n. a.	OB
M76_029	Jeder Bürger sollte eine bestimmte Energiemenge (ebenso eine bestimmte Menge Abgase) bekommen und kann individuell damit umgehen (wenn jemand einen voll technisierten Haushalt hat, aber keine eigenes Auto fährt; oder wenn jemand im Haushalt sehr energiesparend lebt, aber einen Faible für schnelle Autos hat; oder wenn jemand ein altes Haus bewohnt, das viel Energie kostet, muss er eben beim Verkehr mehr Energie sparen - mit der Möglichkeit, mit anderen Personen zu tauschen)	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M76_030	Leider glaube ich, dass dies eher mäßigen Erfolg haben wird. Fortlaufende Informationen werden ihren Weg schwer zum erfahrenen Fahrer finden. Eher ansetzen bei den Fahrschulen?	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M76_031	Viele Leute fahren emotional/impulsiv/wie es Spaß macht, da bringt Aufklärung wenig. Wichtiger wären meiner Meinung nach gute Ampelschaltungskonzepte, dass wenig gebremst und angefahren werden muss: automatisch weniger Feinstaub durch Abrieb und geringerer Verbrauch	n. a.	OB
M76_032	Da dieser Punkt CO2-technisch sehr wenig ins Gewicht fällt, würde ich ihn weglassen. Im besten Fall würde man einen Block hierzu bei der Ausbildung zum Führerschein einfügen.	n. a.	OB
M76_033	Das bringt nichts.	n. a.	OB
M76_034	wer klimaschonend Auto fährt tut das jetzt bestimmt auch ohne besondere Erinnerungen. Und es gibt eine Menge Leute, die das wissentlich ignorieren und die sind eher lernresistent. Fühlt sich eher nach Klug***** an (sorry)	n. a.	OB
M76_035	Anreizprogramme sind abzulehnen. Dies benachteiligt Menschen, die in bewegter Topographie oder im dichten Stop-and-Go-Gebiet leben.	n. a.	OB
M76_036	Bringt nichts, so lange immer mehr SUV gefahren werden. Geld lieber in andere Maßnahmen investieren.	n. a.	OB
M76_037	Dies ist nicht notwendig - solche Kurse werden bereits über die Verkehrswachten, durch Fahrschulen oder durch Berufsgenossenschaften angeboten. Ein zusätzliches Angebot ist überflüssig und verursacht nur Kosten.	n. a.	OB
M76_038	Eine CO2-Steuer erspart uns diesen Quatsch	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M76_039	Abschaffung der Pendlerpauschale für Individualverkehr auf Strecken mit ÖPNV Anbindung zu Arbeitszeiten Maßnahmen zur Schaffung eines ökologischen Bewusstseins in der Mobilität 'autofreier Sonntag' nach z.B. kolumbianischem Vorbild. Dort gibt es ein Fahrverbot für motorisierte Fahrzeuge am Sonntag von 7:30-14h und in der Zeit fährt das halbe Land Fahrrad auf autofreien Straßen und eine Mehrheit findet es gut In den Sommerferien: samstags und oder sonntags gratis Regionalverkehr in ganz BW. So können Ausflüge ohne Auto unternommen werden. Besonders interessant in Kombination mit dem autofreien Sonntag um trotzdem Ausflüge Unternehmen zu können.	n. a.	OB
M76_040	https://www.ifo.de/DocDL/sd-2018-09-knieps-et-al-verkehrspolitik-2018-05-09.pdf Wir brauchen in Deutschland eine intelligente Maut, deren Höhe sich nach Tageszeit, Straßentyp und aktueller Verkehrssituation richtet. Je mehr Stau, desto teurer die Nutzung der betroffenen Straße. Das würde dann dazu führen, dass die Menschen andere Routen einschlagen oder ihr Auto stehen	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	lassen. Außerdem müssten Fahrten in der Nacht teurer sein als am Tag, damit man keine Probleme mit dem Lärmschutz bekommt."		
M76_041	Die durch Berufspendler gefahrenen km müssen reduziert werden. PKW-Pendler sollen motiviert werden, umzuziehen, ihren Arbeitsplatz zu wechseln oder auf den ÖPNV umzusteigen. Hierzu soll durch eine Werbekampagne, beispielsweise durch Plakate an Pendlerautobahnen (A8) gegen das Pendeln geworben werden („Pendelt Du noch oder lebst Du schon?“). Ferner soll sich das Land BW auf Bundesebene für die Abschaffung der verkehrsmittelunabhängigen Pendlerpauschale einsetzen. Die so erzielten Mehreinnahmen können dazu genutzt werden, den Betroffenen starke Vergünstigungen bei den ÖPNV-Zeitkarten zu gewähren.	n. a.	OB
M76_042	autofreie (Sonn)Tage, wie beispielsweise in Kolumbien. Mehr Fußgängerzonen und Radfahrerzonen bzw. mehr autofreie Zonen	n. a.	OB
M76_043	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M76_044	Es braucht Anreizsysteme zur GEMEINSAMEN Nutzung von Fahrzeugen. Mehrpersonen-Fahrt vs. Einzelpersonen-Fahrt	n. a.	OB
M76_045	Die energiesparendste Fahrweise ist es, Personen mitzunehmen, also mit einem vollen Auto zu fahren. Unterstützung von Mitfahrgelegenheiten & Trampen, Mitfahrbänkle, etc. Bevorzugung von "vollen Autos" bei z.B. City-Maut-Systemen	n. a.	OB
M76_046	Durch die Maßnahmen müssen Bürger animiert werden ÖPNV zu nutzen und wo nötig nur kleine (Elektro-)PKWs zu fahren. Es werden grundsätzlich immer noch zu viele Wege mit dem PKW zurückgelegt.	n. a.	OB
M76_047	Das liegt auch am Fahrzeug und nicht nur an der Fahrweise!!! Kleinere Autos fördern, SUV-Nutzung unattraktiver machen: z. B. durch KLEINERE Parkplätze. Die könnten bei der Parkraumbewirtschaftung an attraktiveren Stellen eingerichtet werden und billiger sein als die großen Parkplätze, auf die SUV drauf passen.	n. a.	OB
M76_048	Ich schlage vor, die Nutzung privateigener Kfz mit Verbrennungsmotoren von Beschäftigten im Außendienst z.B. der Steuerverwaltung komplett einzustellen und durch die Zurverfügungstellung dienstlicher Elektro-Fahrzeuge zu ersetzen.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M76_049	Wenn die Verbrauchsangaben der Hersteller zuverlässig sind, greifen die Maßnahmen mit Sicherheit!	n. a.	OB

M77	Verstärkter Anreiz zum Kauf von klimafreundlichen Pkw
<p>Die Elektromobilitätsförderung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie die Lade- und Wasserstofftankstellen-Infrastruktur sollen im Rahmen der Förderrichtlinie Landesinitiative III für z. B. Taxibetriebe, Gewerbetreibende, Kommunen u.a. weitergeführt und ausgebaut werden</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Weiterführung und Ausbau der Förderung <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 62 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 66				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	66
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	3	Sehr gut!; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>		<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/			/
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/			/
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/			/

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Die Maßnahme ist unklar	/	0	/
-------------------------	---	---	---

B			
Kommentarinhalt			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M77_001	Langfristig wird sich diese Förderung nur durch die Besteuerung von Verkehr mit Verbrennungsmotor finanzieren lassen. Das schafft auch für die Hersteller entsprechende finanzielle Anreize.	n. a.	OB
M77_002	Gute Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität. Anreize bei Neuwagenwunsch Elektrofahrzeug zu kaufen.	n. a.	OB
M77_003	Hier wird unterstellt, dass Elektromobile besonders klimafreundliche PKW sind. Diese Unterstellung müsste durch entsprechende Kennzahlen für die Herstellung, den Betrieb und die Wiederverwertung belegt werden. Je nach Güte dieser Kennzahlen könnte ein Anreiz geschaffen werden. Der Anreiz zur Nachhaltigkeit kann auch die Verteuerung der nicht nachhaltigen Anschaffung, Nutzung und Entsorgung gegeben werden.	n. a.	OB
M77_004	Umfangreiche Informationsveranstaltungen und Beratung, sowie Anregung zur Diskussion mit Unternehmen und Kommunen z. B. in Form von runden Tischen	n. a.	OB
M77_005	Auf jeden Fall. Diesel und Benzin sind die Vergangenheit und sollten dort auch hingeschickt werden	n. a.	OB
M77_006	Es sollte auch gefördert werden, wenn ein Auto abgeschafft wird.	n. a.	OB
M77_007	Ja, sinnvoll. Aber geht es nicht primär um eine Beschränkung des Pkw-Verkehrs durch Umstieg auf Busse und Bahnen?	n. a.	OB
M77_008	Ein Elektrofahrzeug ist nicht per se klimafreundlich. Hier muss klar unterschieden werden und auf die Effizienz der Fahrzeuge geachtet. Für die meisten Fahrten sind kleine, effiziente Fahrzeuge ausreichend	n. a.	OB
M77_009	Förderung ist hier nicht so wichtig. eher die Ladeinfrastruktur. Aber statt Anreize für das Eine kann auch das andere über Belastungen unattraktiv gemacht werden. Auch hier muss die CO2-Steuer greifen. ein SUV muss sehr teuer sein..... dann wird er für die Masse unattraktiv....	n. a.	OB
M77_010	Bei der Elektromobilität sollen auch die ökologischen und sozialen Aspekte der Ressourcennutzung stärker berücksichtigt werden (z.B. Arbeitsbedingungen und ökologische Folgen in den Abbauländern). BW sollte sich für eine nachhaltige Gestaltung entlang der Lieferkette einsetzen (z.B. Zertifizierungen), Elektromotoren fördern, die ohne Seltene Erden auskommen, das Recycling der Ressourcen fördern und Anreize für eine Sekundärnutzung setzen sowie die Nutzung von Recyclingmaterialien fördern.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M77_011	Die Elektroautos sind für den "Otto Normalverbraucher" immer noch zu teuer. Außerdem - wie verhält es sich mit den Kosten für neuen Batterien, wenn die Ersten ihren Lebenszyklus hinter sich haben? Das schreckt ab!	n. a.	OB
M77_012	Am einfachsten durch teureres Benzin. Geringer Treibstoffverbrauch pro km ist wichtig ohne Berücksichtigung der Fahrzeugklasse. Also keine "energiesparenden" Elektro-SUVs, sondern besser Kleinwagen mit so wenig PS wie früher. Energieverbrauch bei der Herstellung der Autos in die Bilanz mit einbeziehen. Ein selten gefahrener 30 Jahre alter Diesel ist dann vielleicht doch energetisch wesentlich günstiger als ein nagelneues Auto mit geringerem Verbrauch.	n. a.	OB
M77_013	Es wird e- und H2-Technologie gefördert. Wo bleibt aber der Ausbau/Förderung der regenerativen Erdgas-Technologie (Biogas, Power2Gas)? CNG-Fahrzeuge fahren mit bewährter und preiswerter Technik. Zudem federt eine verstärkte Produktion von CNG-Autos den Strukturwandel bei den Zulieferern beim Übergang zur zukünftigen e-Mobilität ab, da normale Verbrennungsmotoren verwendet werden. Bitte mehr Biogas-Tankstellen, mehr P2G-Anlagen (idealerweise in Kombination mit Biogas-Anlagen, die das nötige CO2 liefern) und Förderung des Kaufs von CNG-Autos	n. a.	OB
M77_014	Es braucht ein besseres Anreizsystem für die Förderung von e-Mobilen. Zuschuss beim E-mobil Kauf in Höhe von 5000 Euro in 2020, abschmelzen je Jahr um 800 Euro bis 2025. Verbot der Neuzulassung von PKWs mit Verbrennungsmotoren nach 2025. Abschaffung der Kfz-Steuer zugunsten einer allgemeinen Kohlenstoffsteuer auf Erdöl, Kohle und Erdgas.	n. a.	OB
M77_015	Nur wenn E-Fahrzeuge auch klimaneutral gefertigt werden, sollen Anreize zum Kauf geschaffen werden.	n. a.	OB
M77_016	Es sollten kleine E-PKWs unterstützt werden, keine großen Nobel-SUV-PKW mit großen Batterien.	n. a.	OB
M77_017	Leider wird immer wieder unterschlagen, dass Elektroautos nicht viel klimafreundlicher als Verbrenner sind. Trotzdem sind sie natürlich das geringere Übel. Man könnte ganz simpel ein Verkaufsverbot für Verbrenner in naher Zukunft ankündigen oder zumindest ein Werbeverbot.	n. a.	OB
M77_018	Verbot von Verbrennern ab 2030 sowie höhere Förderung von E-Mobilität (inklusive Brennstoffzellenfahrzeuge)	n. a.	OB
M77_019	dazu müssten auch Anreize geschaffen werden, um die zugehörige Infrastruktur auszubauen. Für mein Empfinden ist dazu aber die Diskussion WELCHE Technologie ausgebaut werden sollte, bei weitem nicht abgeschlossen. Wenn das gelingt, dann gerne Anreize andere PKWs zu kaufen.	n. a.	OB
M77_020	Die einseitige Fixierung der Landesregierung auf batteriebetriebene E-Mobilität wird sich rächen. Die Nutzung von CNG, LNG (beide ggf. regenerativ erzeugt) und Wasserstoff sollte eher genutzt werden. Die Speicherung ist mit wesentlich geringerem Umweltimpact als Batterien verbunden. Warum werden keine PKW mit Elektromotor und Mini-Akku entwickelt, der unter Ideallast mit CNG-Motor gespeist wird? Die	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Infrastruktur wäre vorhanden und die CO2-Emission bei Biogas sind geringer bzw. Feinstaub und NOx-Emissionen kaum vorhanden.		
M77_021	E-Autos müssen deutlicher an die Preise von Verbrenner herankommen, zumal sich VW z.B. als größter Volumenhersteller eindeutig positioniert hat und er Bund "schaut zu" (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M77_022	Ich sehe die Elektromobilität nicht als Allheilmittel. Ein gesunder Mix von Verbrennungsmotor, Hybrid, Elektro fände ich sinnvoller	n. a.	OB
M77_023	Umwandlung des Umweltbonus (BafA) in Effizienzförderung für E-Auto. < 15 kWh 10.000 Euro. 15-20 kWh 5.000 Euro. > 20 kWh keine staatliche Förderung.	n. a.	OB
M77_024	Förderung der Power to X Technologien durch das Angebot von CNG und Flüssigkraftstoff aus Ökostrom, Wasser und Kohlendioxid. Da die Kraftstoffe nicht von den fossilen Quellen getrennt werden können, werden die erzeugten Kraftstoffe virtuell verkauft.	n. a.	OB
M77_025	Wichtig für den ländlichen Raum. In der Stadt sollte auf ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr gesetzt werden.	n. a.	OB
M77_026	Dies ist zu begrüßen. Vor allem sollten aber auch innovative Ansätze unterstützt werden, wie Bürgerbusse. Bei der Förderung sollte auch als Bedingungen aufgenommen werden, dass diese Mobilitätsangebote auch von mobilitätseingeschränkten Menschen, wie Rollstuhlnutzer/-innen genutzt werden können, sprich eine Umrüstung vorhanden ist, damit Barrierefreiheit vorhanden ist.	n. a.	OB
M77_027	Aufgrund der enorm hohen Stromkosten ist schon heute das Auftanken von E-Autos an öffentlichen Ladesäulen nicht wirtschaftlich möglich. Entscheidend ist eine Senkung des Preises des dort abgegebenen Stroms.	n. a.	OB
M77_028	Es sollten nicht nur E-Fahrzeuge gefördert werden. Die Hebelwirkung zu einer globalen CO2-Einsparung ist zu gering!	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M77_029	Es sollte kein Anreiz zum Kauf vom PKW geschaffen werden. Produktiver ist ein Anreiz zur Nutzung öffentliche Verkehrsmittel. Wenn überhaupt sollte der Kauf Klimaunfreundlicher Fahrzeuge bestraft werden.	n. a.	OB
M77_030	Verstärkter Anreiz zum Verzicht auf Autos!	n. a.	OB
M77_031	Es sollte meiner Meinung nach weniger auch Elektroautos gesetzt werden. Die sind in der Produktion nicht gerade umweltfreundlich und der zusätzlich wachsende Stromverbrauch ist in Zeiten der Energiewende eine zusätzliche Belastung. Vielmehr sollte die Bevölkerung über andere Technologien, wie z.B. über die auch hier erwähnte Wasserstoff-Technologie informiert werden. Auf diesem Bereich benötigt es mehr Forschung und Förderung. Elektroautos sind (noch) keine Lösung.	n. a.	OB
M77_032	Nein keine Förderung zum Kauf privater PKWs.	n. a.	OB
M77_033	Verstärkte Anreize schaffen, um auf ein lediglich eigengenutztes, privates Kfz zu verzichten.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M77_034	Auch E - Autos sind NICHT Klimafreundlich!!! Minen zerstören Lebensräume!!! Lithium!!!!	n. a.	OB
M77_035	Das Besitzen eines privaten PKWs sollte verboten werden. Stattdessen sollte das Carsharing-Netz flächendeckend eingeführt werden. Für Rushhour-Zeiten müssen dann Fahrgemeinschaften gebildet werden.	n. a.	OB
M77_036	LPG weiter fördern. Ebenfalls E-Fuels. Diese können die vorhandene Infrastruktur weiter nutzen	n. a.	OB
M77_037	Förderung Brennstoffzelle ja. Akkuautos klares nein!	n. a.	OB
M77_038	nein, Anreiz über Energiekosten	n. a.	OB
M77_039	Ziel sollte es sein in charging-Modelle zu investieren und weg von privatem Besitz von Autos. Ausbau einen landesweiten car-sharing-Modells. Eine App egal in welcher Stadt. Über 90% der Zeit steht das Auto und wartet gefahren zu werden. Parkende Autos brauchen viel Stellplätze die eine Stadt nicht gar. Die Nachfrage nach privaten Autos frisst Ressourcen und ist schädlich für die Umwelt. Die Autoindustrie muss neue Wege finden, um den Umsatz zu generieren. Das darf nicht der Grund sein, Förderprogramme weg von privaten Autokonsum zu verlangsamen (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M77_040	Siehe meine Äußerungen zu Ladesäulen und Elektro-LKW. Die ganze Batteriegeschichte ist nicht das Ei des Kolumbus. Jetzt auf der Autobahn in der Hitze im Stau, man kann zuschauen wie wegen des Betriebs der Klimaanlage die Reichweite dahinschmilzt. Um die Reichweiten zu erhöhen gehen Autohersteller jetzt dazu über, die PKW Strukturen aus CFK und die Hüllen aus Kunstspinnenseide -Schalen zu fertigen. Ist das wiederverwertbar? Ist das reparierbar? Ich meine, nein. Wir werden dann Halden von unverrottbaren Carbonfaserkunststoffen und stabilsten Gehäuseteilen vorfinden. Das gute alte Blechauto, lässt sich gut formen und auch wieder gut wiederverwenden. Bei den Batterien erhebt sich dann die Diskussion wie bei den KIK T-Shirts und Sneakers, die aus Bangladesch kommen. In Chile werden Tonnen kostbarsten Wassers zur Lithiumgewinnung verdunstet, die Umwelt für die Natur und die Bewohner wird zerstört und das noch alles unter chinesischer Aufsicht. Schauen Sie mal, wo überall schon die Chinesen die Hand drauf haben auf der Gewinnung dieser Rohstoffe. Sollen dann die alten Batterien wieder nach Nigeria, um dort von ungeschützten Barfußarbeitern unter widrigsten Bedingungen zerlegt zu werden? Die Warnungen gibt's schon lange, die Menschen sollten es begriffen haben, dass wir jetzt die wirklich am wenigsten schädliche Lösung brauchen für den Gesamtzyklus eines Produktes. Der emissionsfreie Betrieb eines Elektromotors ist eben nur die eine Seite der Medaille.	n. a.	OB
M77_041	Nein! gar keine Förderung zur Anschaffung von Autos! Wenn, dann Förderung für Carsharing	n. a.	OB
M77_042	es muss chic und Trend sein - dann spielt der Preis "keine" Rolle	n. a.	OB
M77_043	Das Ziel, das darüberstehen sollte, ist eine Reduzierung der Gesamtzahl. Keine 2 und 3 Wagen -> unattraktiv machen.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M77_044	Es gibt keine klimafreundliche PKWs!	n. a.	OB
M77_045	Der PKW-Verkehr sollte grundsätzlich nicht weiter gefördert werden. Er ist energetisch völlig ineffizient. Es stehen in Europa nicht genug potentielle regenerative Energiequellen zur Verfügung.	n. a.	OB
M77_046	Auch weiter Lastenräder für Gewerbetreibende fördern, bitte noch besser/attractiver fördern als die Autos!	n. a.	OB
M77_047	Förderung von CNG-Fahrzeugen, wegen ihrer deutlich saubereren Emissionen und annähernd klimaneutral, wenn mit Biogas aus Abfall-Biomasse oder über Power-to-Gas-Technik versorgt wird. Diese Technik federt zudem den Strukturwandel in der Automotive-Zuliefer-Industrie ab, da herkömmliche Motorentechnik Anwendung findet.	n. a.	OB
M77_048	Die Klimafreundlichkeit der Elektrofahrzeuge ist nicht unumstritten. Ich denke, dass Informationen an dieser Stelle das wichtigste sind. Vielleicht auch eher weniger zum Kauf animieren, bzw. nur die ganz ganz schlimmen PKW. Vielmehr sollte der Fokus auf langer Nutzung, Reparatur und Aufwertung liegen.	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M77_049	Was bedeutet diese Maßnahme?	n. a.	OB
M77_050	Sehr gute Instrumente. Einführung einer CO ₂ -Abgabe auch für Fahrzeuge. Die Abgabe könnte und sollte sich nach Gewicht, Hubraum, Emissionen (Feinstaub, CO ₂) bemessen. Gesetzgebungskompetenz des Landes ergibt sich aus Art. 74 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 11 Grundgesetz. Die Abgabe könnte dazu genutzt werden, umweltfreundlichere Fahrzeuge fördern.	n. a.	OB
M77_051	Vergleichbar den Regelungen in China wird die Anzahl der Anmeldungen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in Großstädten beschränkt und jährlich ab 2021 um 10 % reduziert.	n. a.	OB
M77_052	Verbot von SUVs in Innenstädten, um deren Attraktivität zu mindern.	n. a.	OB
M77_053	Nicht nur Anreiz für Klimafreundlich, auch deutlich höhere Steuern und Preise für große Autos. Viel zu viele SUVs sind auf den Straßen, die die Straßen viel mehr abnutzen und viel mehr Rohstoffe verbrauchen und Schadstoffe produzieren. Es muss deutlich teuer sein ein unnötig großes Auto zu fahren.	n. a.	OB
M77_054	Zulassungsgebühr z.B. 5€ je Gramm Co ₂ / km; für einen Wagen der das Limit von 130gr. CO ₂ je km ausreizt wären dann einmalig 650€ (5x130) zu entrichten Klimaanlagen für Fahrzeuge ausschließlich auf Basis von CO ₂ als Kältemittel; konsequenter Ausschluss von Kältemitteln mit GWP > 1 (Global warming potential) Wärmepumpen als Heizsysteme in elektrischen Fahrzeugen; auch auf Basis von CO ₂ als Kältemittel (Duplikate: 3)	n. a.	OB
M77_055	Begrenzung der Neuwagenzulassungen auf dem gegenwärtigen Niveau Gesetzliche Maßnahme für Neuwagen: Kohlenstoffdioxid-Ausstoß von Neuwagen limitieren z.B. auf max. 130 Gramm CO ₂ / km (RDE) begrenzen	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	110g CO2/km wäre nach wltp auch realisierbar mit Fahrzeugen die vmax über 160km/h haben. Alternativ 100% Strafsteuer für Neufahrzeuge, die diesen Wert nicht einhalten (SUVs würden doppelt so teuer werden) bzw. diese Fahrzeuge werden nicht zugelassen		
M77_056	Förderung von Familienfahrzeugen, das sind u.U. die teuersten Fahrzeuge (7-Sitzer oder mehr), Förderung z.B. über Landesfamilienpass, via Gutschein bei deutschen Herstellern von solchen Fahrzeugen.	n. a.	OB
M77_057	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de, basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M77_058	Alle Neuanschaffungen von Autos in Landeseinrichtungen: nur noch E-Mobilität ab sofort. Land als Vorbild.	n. a.	OB
M77_059	Weniger Gewicht wenig Verbrauch	n. a.	OB
M77_060	gleichzeitig immer mehrere Personen im Auto	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M77_061	Motorräder könnten jetzt schon auf Elektro umgestellt werden	n. a.	OB

M78	Ausbau Ladestationen und Wasserstoff-Tankstellen an öffentlichen Straßen, an privaten Tiefgaragen, und Stellplätzen in Betrieben		
	<p>Eine ausreichende Lade- und Betankungs-Infrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für den Betrieb einer wachsenden Flotte von E-Kfz. Insbesondere am Arbeitsplatz sowie an stark frequentierten Parkplätzen sollen ausreichend Lademöglichkeiten gebaut werden. Auch die Wasserstoff-Infrastruktur soll ausgebaut werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung • Prüfung rechtlicher Vorgaben <p><i>Diese Frage wird insbesondere innerhalb der Landesverwaltung noch offen diskutiert.</i></p> <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 63 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 42				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Anzahl Kommentare	0	0	0	42
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	9	Richtig; Sehr gut und sehr wichtig!; sinnvoll; Instrument sind sinnvoll.; gut; einfach machen; I.O.; Ja!		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/	

B Kommentarinhalt			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M78_001	Wie in Norwegen, große Ladetankstellen, nicht dezentral verstreut einzeln	n. a.	OB
M78_002	Hierfür können gerne Autoparkflächen umgewidmet werden.	n. a.	OB
M78_003	Besonders bei Park and Ride Anschlüsse ausbauen und zum Beispiel Verpflichtung für Supermärkte und Kaufhäuser auf ihren Parkplätzen und Parkhäusern Aufladestationen anzubieten.	n. a.	OB
M78_004	Der Aufbau und der Betrieb von (Solar/Wasserstoff) Tankstellen durch Kommunen, Privatleute und Firmen sollte (auch rechtlich) erleichtert werden: z.B. private Anlieger an öffentlichen Parkplätze sollten die Möglichkeit und Förderung erhalten, auf Ihrem Grundstück für den öffentlichen Parkplatz erreichbare Tankstellen anzulegen. Ggfs. sollte die Kommune, die Parkvorschriften für solche Parkplätze so regeln, dass diese nur kostenlos während des Tankvorgangs zu nutzen sind. Ansonsten darf der (private) Tankstellenbetreiber ein geringe Parkgebühr pro Stunde erheben.	n. a.	OB
M78_005	Abbau der Bürokratie	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M78_006	Für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sollte man sich im ersten Schritt auf die Bahnhöfe konzentrieren. Ladeinfrastruktur an Arbeitsplätzen und in Einkaufszentren ist teilweise kontraproduktiv, weil sie nicht zur erforderlichen Verminderung des MIV beiträgt.	n. a.	OB
M78_007	Auch Tankstellen für Gasautos	n. a.	OB
M78_008	Hier geht's dann nicht nur um rechtliche Vorgaben. Welche Vorgaben machen Sie bezüglich der Ladekapazitäten? Wie viele Autos pro km ² pro Stadt sollen gleichzeitig mit Ökostrom geladen werden können? Haben wir den Strom dann in 10 Jahren, haben wir dann die Leitungen von Norden nach Süden? Schon jetzt haben fünf gleichzeitig an der Autobahn zuladende PKW das Nachsehen, jedenfalls die letzten vier. Das leistet die aktuelle Infrastruktur nicht. Wollen Sie alles aufbuddeln und armdicke Kupferkabel verlegen oder nur den Garagen mit Photovoltaik eine Ladestation genehmigen?? Die paar Postautos, Liefer-LKW und Stadtwägelchen, das wird noch gehen aber vergessen Sie eine Massenmotorisierung mit 50 000000 oder auch nur mit 25 000000 Fahrzeugen.	n. a.	OB
M78_009	Keine Wasserstofftankstellen! Das ist eine Förderung für Superreiche! H2 hat eine Effizienz von 30% im Vergleich zu Batterieelektrisch	n. a.	OB
M78_010	Bezug von Ökostrom bzw. kommunaler Grünstrom sollte Voraussetzung einer Förderung sein (oder besteht diese?). In wie fern wird im Projekt SAFE https://safe-bw.net/ Ökostrom eingesetzt? Ziel 30 % Autos klimaneutral im Jahr 2030 (unabhängig von der Erreichbarkeit) sonst nicht transparent (da Stromautos THG-frei bilanziert)	n. a.	OB
M78_011	Im Hinblick auf die hohen Kosten und die Erreichung der Klimaziele ist der verbreitete Einsatz von wasserstoffbetankten Fahrzeugen keine sinnvolle Alternative mehr. Es sollte deshalb nur die Ladestellen-Infrastruktur für batteriebetriebene Fahrzeuge gefördert werden. Einführung von angebotsorientierten Stromtarifen und Last-orientierten Beladungszeiten Förderung von Wechsel-Batterie Systemen zur Beladung von E-Fahrzeugen	n. a.	OB
M78_012	ja, das empfinde ich als Schritt 1 oder zumindest zeitgleich zur Förderung von E-PKWs	n. a.	OB
M78_013	ja, ausreichend Schnelllader mit 150 kw, denn die Autos werden in diese Richtung bald vorstoßen, dann ist die RW kein Thema mehr, wenn in 30 Minuten 300 km nachgetankt sind dort auch gerne in Verbindung mit Raststätte, Autohof, Café, etc. und WLAN (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M78_014	Ausbau der Infrastruktur absolut notwendig für Akzeptanz. Wasserstoff in Tiefgaragen kritisch/ nicht zulässig. Keine öffentl. Förderung von Wasserstofftankstellen. Dies müssen die Mineralölkonzerne leisten, sie wollen in der Zukunft auch noch etwas verkaufen!	n. a.	OB
M78_015	Bitte Abrechnungssystem an öffentlichen E-Ladesäulen vereinheitlichen! 1 Karte für alle Säulen! Säulen müssen zuverlässig funktionieren und ein Nachladen des E-Autos ermöglichen. Wenn die Säulen beim Laden nicht funktionieren, muss das kassierte Fördergeld wieder zurückbezahlt werden!	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M78_016	Ausbau des bisherigen Tankstellennetzes zu Strom-Wasserstoff-Speicher Hubs durch die Betreiber	n. a.	OB
M78_017	Wichtig für den ländlichen Raum. In der Stadt sollte auf ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr gesetzt werden.	n. a.	OB
M78_018	Hierzu ist eine ausreichende Lade- und Betankungsinfrastruktur eine wichtige Voraussetzung für den Betrieb einer wachsenden Flotte von E-KFZ. Insbesondere am Arbeitsplatz sowie an stark frequentierten Parkplätzen sollen ausreichend Lademöglichkeiten gebaut werden und auch die Wasserstoff-Infrastruktur soll ausgebaut werden. Aus unserer Sicht sollte hier auch noch mit erwähnt werden, dass DC-Ladehubs im innerstädtischen Bereich – neben denen an Verkehrsknotenpunkten und an Autobahnen - an Bedeutung gewinnen werden, wenn zunehmend E-Fahrzeuge von Nutzern ohne eigenen Stellplatz gekauft werden.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M78_019	Wie oben gesagt: Elektroautos sind ökologisch betrachtet Quatsch.	n. a.	OB
M78_020	Der PKW-Verkehr sollte grundsätzlich nicht weiter gefördert werden. Er ist energetisch völlig ineffizient. Es stehen in Europa nicht genug potentielle regenerative Energiequellen zur Verfügung.	n. a.	OB
M78_021	Bitte erst mehr Biogas-Tankstellen für die ökonomisch und dann auch ökologisch im Vgl. zu Benzin/Diesel noch günstigeren CNG-Autos im Land bevor man die gute aber noch sehr teure und nicht verbreitete H2-Technologie fördert!	n. a.	OB
M78_022	Für einen umfangreicheren Umstieg auf Erdgasfahrzeuge ist der Ausbau der Erdgastankstellen-Infrastruktur erforderlich. Städte mit 100.000 Einwohnern sollten zumindest über 3 Erdgastankstellen verfügen. Erdgasfahrzeuge sind am Markt in großer Modellvielfalt verfügbar, haben eine ausreichende Reichweite (min. 300 km/Tankfüllung) und haben kurze Betankungszeiten. Jeder mit einem Erdgasfahrzeug gefahrene Kilometer reduziert den CO ₂ -Ausstoß gegenüber einem benzin- oder dieselbetriebenen Fahrzeug um ca. 20 %.	n. a.	OB
M78_023	Wasserstofftankstellen sind energieaufwendig. Außerdem ist die Bereitstellung von Tankstellen Aufgabe von Unternehmen und nicht der öffentlichen Hand. Siehe oben könnte auch der CNG/LNG-Infrastruktur Aufmerksamkeit geschenkt werden.	n. a.	OB
M78_024	Und wieder neue Auflagen und Zwangsmaßnahmen das Wohnen und Betriebskosten für Firmen erhöhen - denn die Fördergelder zieht man uns ja an anderer Stelle wieder aus der Tasche	n. a.	OB
M78_025	Eine Förderung im privaten und betrieblichen Bereich lehne ich ab. Förderungen sollte zuerst der Allgemeinheit zu Gute kommen und nicht nur ein eingeschränkter Personenkreis davon profitieren.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M78_026	Bitte bauen Sie die Anzahl an Biogas-Tankstellen aus. Diese Technik ist die notwendige Basis für die nachhaltige Nutzung von CNG-Fahrzeugen (von den knapp 900 CNG-Tankstellen, sind noch zu wenig auf Biogas umgestellt).	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M78_027	Schaffung einer einheitlichen Batterienorm, um Batterien tauschen zu können. Dann kann man an normalen Tankstellen Batterien wechseln, wobei die "leeren" dann netzfreundlich wieder geladen werden können	n. a.	OB
M78_028	Die Durchsetzung von fairen Preisen für die Ladevorgänge ist sehr wichtig. Derzeit hört man sehr häufig bei einzelnen Ladestation-Betreibern von Abzocke. Durch Förderung von Wasserstofftankstellen könnten sinnvolle Kaufimpulse für Brennstoffzellen-Fahrzeuge erzeugt werden.	n. a.	OB
M78_029	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatriftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M78_030	Wenn Elektroauto, dann langsame, leichte, kleine Fahrzeuge. Wir brauchen keine Landestationen für den 600 PS-E-Porschesportwagen!!!	n. a.	OB
M78_031	Anpassungen der Bauordnungen	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M78_032	Das sind Voraussetzungen für den Anreiz, klimafreundliche Autos zu kaufen.	n. a.	OB

M79	Bevorrechtigung Elektromobilität / klimafreundliche Antriebe		
	<p>Kommunen können für klimafreundliche Kfz besondere Stellplätze ausweisen bzw. auf Parkgebühren verzichten; emissionsfreie Kfz sind zudem nicht von Fahrverboten zur Luftreinhaltung betroffen.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsrechtliche Anordnungen <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 63 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>		

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 37				
	Bürgerbeteiligung	Verbändebeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Anzahl Kommentare	0	0	0	37
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	4	Richtig; Sehr gut; Dringend Umsetzen; I.O.; Unterstützung		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	1	Nein		
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung		Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändefeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/	
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/	
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/	
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/	

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M79_001	Hier ist wichtig, grundsätzlich den Individualverkehr einzuschränken bzw. unattraktiv zu gestalten, ähnlich einer Maut wie bspw. in Singapur oder London. Wichtig ist die Betrachtung des CO2-Footprints nicht nur der Ausstoß CO2 pro gefahrenem KM, sondern auch das für die Herstellung des Fahrzeugs und seiner Komponenten verursachten CO2-Menge!	n. a.	OB
M79_002	Sehr gute Maßnahme und sehr gutes Instrument. Vor allem Kommunen sollten Bevorzugung umweltfreundlicher Fahrzeuge schaffen: Neben der Bereitstellung von kostengünstigen Parkangeboten auch mehr kleinere Parkplätze bereitstellen/reservieren, mögliche Bevorrechtigung der Straßennutzung (Spuren für Fahrzeuge, die mehrere Personen transportieren, klein oder emissionsarm sind, so u.a. in den USA pooling-Spur). Dies schafft Anreize in der Bevölkerung, emissionsärmere Fahrzeuge zu nutzen und zu erwerben.	n. a.	OB
M79_003	Sehr gute Ansätze. Darüber hinaus: Umfahrungen/Bundesstraßen mit Tempo 100 erlauben, andere Kfz Tempo 80 (s. Österreich)	n. a.	OB
M79_004	Die Kommune kann die Parkvorschriften für Parkplätze mit (Solar/Wasserstoff) Tankstellen so regeln, dass diese nur kostenlos während	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	des Tankvorgangs zu nutzen sind. Ansonsten darf der (private) Tankstellenbetreiber ein geringe Parkgebühr pro Stunde erheben; insbesondere, weil diese Ressource Tankstelle dann für andere Fahrzeuge nicht nutzbar ist.		
M79_005	deutlich erkennbare Ausschilderung von z. B. speziellen Parkplätzen für emissionsfreie Kfz	n. a.	OB
M79_006	Ein sinnvolles Instrument, wenn die Elektromobilität ein bedeutender Faktor ist.	n. a.	OB
M79_007	Ja! Extraspuren auf Autobahnen, Bundesstraßen für E-Autos, evtl. auch "car pool lanes" nach Vorbild Kalifornien Parkplätze nur für E-Autos	n. a.	OB
M79_008	siehe Norwegen - das funktioniert auch in D	n. a.	OB
M79_009	Nein, auch E-Autos brauchen viel Platz, den sie anderen wegnehmen, auch E-Autos fahren Menschen tot und verletzen sie. Das Kohlekraftwerk ist der Auspuff des E-Autos. Auch regenerativ erzeugter Strom belastet die Natur.	n. a.	OB
M79_010	Der PKW-Verkehr sollte grundsätzlich nicht weiter gefördert werden. Er ist energetisch völlig ineffizient. Es stehen in Europa nicht genug potentielle regenerative Energiequellen zur Verfügung.	n. a.	OB
M79_011	Bevorrechtigung/Vorrang im laufenden Straßenverkehr nach der Größe, Verletzlichkeit und der Art des Antriebes. Fußgänger vor Radfahrern > e-bikes > e-PKW > PKW > LKW Eventuelle E-Lanes für Elektrofahrzeuge analog Bus-Spur	n. a.	OB
M79_012	Die nicht-Einhaltung der Parkplatzbelegung müsste dann sanktioniert werden sonst sind die E-Autofahrer vermutlich oft gekniffen	n. a.	OB
M79_013	Parken vor Ladesäule nur als E-Auto, nur zum Laden + Schonzeit E-Autos auf Bussen nur temporär, bis die Anzahl diese E-Autos einen höhere Quote angenommen hat (und die Verbrennerspuren fast leer sind) Keine Parkgebühren, oder noch besser Ladesäulen in Parkhäusern, dann keine Parkgebühr, dafür "normale" Kosten zum Aufladen (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M79_014	Wichtig für den ländlichen Raum. In der Stadt sollte auf ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr gesetzt werden.	n. a.	OB
M79_015	Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Was ist aber mit Anliegern, Anwohnern, Behindertenfahrdienste? Wie viele Ausnahmen muss man zulassen und wie wirksam ist dann diese Maßnahme?	n. a.	OB
M79_016	Bitte berücksichtigen Sie auch CNG-Fahrzeuge, da sie, wenn mit Biogas betrieben sind, auch klimaneutral sind.	n. a.	OB
M79_017	Abbau von umweltschädlichen Subventionen: Das Land muss sich beim Bund für den Abbau umweltschädlicher Subventionen einsetzen. Hierzu gehören beispielsweise die Abschaffung der Subventionierung des Dieselkraftstoffs sowie der Abbau des Dienstwagenprivilegs.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M79_018	Ziel ist nicht mehr Elektroautos in die Städte zu bekommen, sondern die Anzahl der PKWs in den Städten allgemein zu reduzieren.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M79_019	Emissionsfreie Kfz sind auch derzeit nicht von Fahrverboten zur Luftreinhaltung betroffen, daher würde es keine Verbesserung darstellen, dies auch in Zukunft so zu halten.	n. a.	OB
M79_020	Der Individualverkehr ist nie eine klimafreundliche Antriebsversion. E-Antrieb hin oder her. Aus meiner Sicht ergibt sich kein Sinn in einer langfristig besseren Stellung von E-Antrieben, da dies auch zu Problemen führt (siehe Norwegen). Eine kurzfristige Besserstellung mit klarer Endständigkeit (z.B. bis 2030 dürfen E-Autos noch in die Stadt fahren, danach ist Schluss.). Wir brauchen eine Verkehrswende, nicht eine Antriebswende.	n. a.	OB
M79_021	Keine Dieselfahrverbote die auf fragwürdigen Grundlagen basieren. Messstellen richtig platzieren!	n. a.	OB
M79_022	nein, so viel Platz haben wir nicht. siehe M40: der Fußverkehr muss dabei immer Vorrang haben. Wichtig ist, die Rangfolge der Priorisierung gesetzlich vorzugeben, dass also zuerst die Belange der Fußgänger, dann der Radfahrer, dann der E-Kleinstfahrzeuge, dann des ÖPNVs und zuletzt die des bislang an erster Stelle stehenden MIV berücksichtigt werden.	n. a.	OB
M79_023	Auch klimafreundliche bzw. emissionsfreie Fahrzeuge beanspruchen Verkehrsflächen, somit lenkt jede Förderung des Individualverkehrs vom Ziel der Reduktion der Fahrzeugdichte ab. Elektrische Busse auf Hauptverkehrs- und Nebenachsen in hoher Taktung für den Zubringerverkehr zu Bahnhöfen/U-Bahnen erfüllen die Anforderung der Erhöhung der Personendichte in Verkehrsmitteln mit Reduktion der Anzahl der Fahrzeuge. Die Regulierung kann mit elektronischen Erhebungen des Transportbedarfs oder mit einem Anforderungssystem (Smartphone-App) dynamisch und tageszeitlich angepasst erfüllt werden.	n. a.	OB
M79_024	Eine Bevorzugung von Elektroautos sehe ich kritisch, da diese falsche Anreize schafft: statt ganz weg zum Auto hin zu einer Alternative, die eigentlich keine ist. Elektromobilität sollte in erster Linie im öffentlichen Sektor eingesetzt werden.	n. a.	OB
M79_025	Erneut eine Fixierung auf E-Fahrzeuge. Diese sind nicht CO2-neutral und schon gar nicht emissionsarm, wenn alle Komponenten betrachtet werden. Ebenso hat die Nutzung eines Stellplatzes nichts mit der Betriebsart des dort parkenden Fahrzeugs zu tun.	n. a.	OB
M79_026	Mit einer CO2-Steuer regelt sich das von selbst. Wenn der Strom finanzielle Vorteile bietet, bedarf es keines weiteren Anschubs.	n. a.	OB
M79_027	Keine Bevorzugung von Elektromobilität	n. a.	OB
M79_028	Nein, da sich nicht jeder ein E-Fahrzeug leisten kann, Der Unmut bzw. die Verdrossenheit etwas zur Energiewende beizutragen wird steigen.	n. a.	OB
M79_029	Allerdings lehnt der BUND eine Bevorrechtigung der Elektromobilität durch kostenlose Parkplätze in den Kommunen ab. Eine solche Maßnahme fördert den Autoverkehr, konkurrenziert den Umweltverbund und führt zu zusätzlichem	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

	Flächenverbrauch. Vorrangig ist die Verringerung des Autoverkehrs durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung		
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M79_030	Auch mit Elektromotor ist das Auto ein wenig stadtverträgliches Verkehrsmittel. Das ist bei entsprechenden Privilegierungen zu berücksichtigen.	n. a.	OB
M79_031	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M79_032	Regulierung des Flugverkehrs darf nicht außer Acht gelassen werden!	n. a.	OB
M79_033	Für den BUND ist nicht akzeptabel, dass Handlungsfelder wie z.B. der Flugverkehr nicht weiter betrachtet wurden. Weder wird klar, für welche anderen Handlungsfelder der Flugverkehr beispielhaft steht, noch ist es so, dass das Land in diesem Bereich keine Handlungsmöglichkeiten besitzt. Handlungsmöglichkeiten mögen eventuell nicht über das Ordnungsrecht bestehen, sehr wohl aber über das Handels- und Gesellschaftsrecht (z.B. GmbH-Gesetz). Im Sinne einer umfassenden Dekarbonisierung darf der Flugverkehr nicht ausgeschlossen werden. Hierfür muss die Landesregierung ihren Einfluss auf die Betreibergesellschaften nutzen. Sollte es zu keiner Einigung kommen, müssen die Geschäftsanteile im Sinne des Divestments abgestoßen werden. Zur Vermeidung des Kurzstreckenflugverkehrs und mit Blick auf die regionalen Flugplätze ist im IEKK als erster Schritt zu verankern, dass dauerhaft keine direkte oder indirekte Förderung oder Subventionierung der regionalen Flughäfen oder des Flugbetriebs von Seiten des Landes erfolgen wird. Zu prüfen ist auch, ob und in wie fern über die Festsetzung von Start-/Landeentgelten der Flugverkehr gesteuert werden kann. Ebenfalls regen wir an, dass sich das Land in den zuständigen Gremien der EU, des Bundes und des Bundesrats für die Einführung einer Kerosinsteuer sowie für die steuerliche Gleichbehandlung der Verkehrsträger im grenzüberschreitenden Verkehr (z.B. Mehrwertsteuersätze) einsetzt.	n. a.	OB

M80	Klima- und umweltsensitives Verkehrsmanagement
<p>Maßnahmen des Verkehrsmanagements können dazu beitragen, die Verkehrsnachfrage und das Mobilitätsverhalten in Richtung weniger bzw. klimafreundlicherer Kfz-Verkehr zu beeinflussen. Echtzeit-Verkehrsinformationen sollen (idealerweise verkehrsträgerübergreifend) verfügbar gemacht werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bau und Betrieb von Verkehrsbeeinflussungs-Anlagen • Tempoanpassung innerstädtisch • Direkte Beeinflussung von On-Board-Geräten <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 63 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 37				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	37
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	6	Sehr gute Maßnahme und sehr gute Instrumente.; Sehr gut; Ja, alles sinnvolle Instrumente.; ja		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

B	Kommentarinhalt
----------	------------------------

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M80_001	Ein Tempolimit von 130km/h auf Autobahnen sollte geschaffen werden. Dies ist unter anderem aus Umweltschutztechnischen Gründen sinnvoll.	n. a.	OB
M80_002	Tempolimits Ermöglichung von Tempo 30 flächendeckend in Städten - ohne Begründungserfordernis mit Sicherheit, Lärm- oder Feinstaub-Emissionen	n. a.	OB
M80_003	Tempo 30 in Innenstädten City Maut	n. a.	OB
M80_004	Innenstädte autofrei, Tempolimit auf Autobahnen, Auto und LKW werden unter Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV gestellt werden müssen	n. a.	OB
M80_005	Da E-Autos und auch viele moderne Autos durch Start-Stop-Betrieb nahezu emissionsfrei sind, wenn sie stehen, ist die Einführung einer "Roten Welle" in der Stadt sinnvoll. Das erzeugt eine klare Ansage: Du darfst zwar in die Stadt fahren, aber Du wirst schrecklich dafür leiden. Göttingen hat das nach meiner Kenntnis auf den Zubringerstraßen mit Erfolg umgesetzt.	n. a.	OB
M80_006	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30kmh im innerstädtischen Bereich.	n. a.	OB
M80_007	Nicht nur Tempoanpassung. Deutlich mehr Geschwindigkeitskontrollen. Generiertes Geld kann auch in ÖPNV fließen.	n. a.	OB
M80_008	Aufbau und Integration von smart City Infrastrukturen mit allen Mobilitätsanbietern und allen Verkehrsteilnehmern/Fahrzeugen unter der Kontrolle der öffentlichen Hand. Geeignete Kommunikation-Infrastrukturen sind dazu aufzubauen und zu betreiben: z.B.,: sichere Car2X und X2Car Kommunikation. Ein dazu passendes Konzept ist unter Option 21 (https://www.O21.de) als "eMIT" skizziert.	n. a.	OB
M80_009	Eine faire, soziale und intelligente Straßennutzungsgebühr für ALLE Straßen https://www.ifo.de/DocDL/sd-2018-09-knieps-et-al-verkehrspolitik-2018-05-09.pdf Wir brauchen in Deutschland eine intelligente Maut, deren Höhe sich nach Tageszeit, Straßentyp und aktueller Verkehrssituation richtet. Je mehr Stau, desto teurer die Nutzung der betroffenen Straße. Das würde dann dazu führen, dass die Menschen andere Routen einschlagen oder ihr Auto stehen lassen. Außerdem müssten Fahrten in der Nacht teurer sein als am Tag, damit man keine Probleme mit dem Lärmschutz bekommt.	n. a.	OB
M80_010	ok, aber Tempo 30 innerorts allgemein wäre eh besser, ausnahmsweise dann auch mehr. Auch mehr unerwartete Kontrollen sind wichtig.	n. a.	OB
M80_011	Stauvermeidung durch intelligente Verkehrssteuerung. Mehr Kreisverkehre, weniger Ampelsteuerungen (= weniger Strom- und Wartungskosten)	n. a.	OB
M80_012	Auf jeder Relation muss der Straßenverkehr soweit verlangsamt werden, dass man mit dem ÖV schneller ist.	n. a.	OB
M80_013	Noch viel mehr Kreisverkehre und Ampelabschaltungen zu verkehrssarmen Zeiten. Endlich ein Tempolimit von 120 auf Autobahnen in BW, wenn Berlin schon blockt.	n. a.	OB
M80_014	Tempolimits nicht nur innerstädtisch. Tempolimits innerstädtisch (30km/h) Tempolimit auf Landstraßen (80km/h) Tempolimit auf Autobahnen (120 km/h) (Nebeneffekte: erhöhte Sicherheit und Lebensqualität, geringere Lärm- und Feinstaubemissionen)	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M80_015	Ökologisches Verkehrsleitsystem	n. a.	OB
M80_016	Anpassung der Ampelschaltung hinsichtlich grüner Welle; Abschaltung der weniger wichtigen Ampeln in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr; Ausbau der Kreisverkehre	n. a.	OB
M80_017	Tempolimit auf Bundesautobahnen fordern Bevorzugung von Fahrzeugen mit mehr als einem Insassen	n. a.	OB
M80_018	mancherorts evtl. sinnvoll, aber mit Augenmaß.	n. a.	OB
M80_019	Für Großstädte denkbar, auf dem BW Land unnötig	n. a.	OB
M80_020	Wichtig für den ländlichen Raum. In der Stadt sollte auf ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr gesetzt werden.	n. a.	OB
M80_021	Deutlich effizienter wäre eine City-Maut. Dann könnten die verbleibenden Autos zumindest möglichst bei Idealgeschwindigkeit und schnell die Innenstadt passieren.	n. a.	OB
M80_022	Noch mehr Kreisverkehre, da diese der Kapazität von ampelgesteuerten Kreuzungen überlegen ist.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M80_023	Keine weitere Gängelung mit Tempolimits.	n. a.	OB
M80_024	in der Theorie hilft das, die Praxis zeigt bisher wenig Benefits, finde ich	n. a.	OB
M80_025	direkte Beeinflussung von On-Board-Geräten? Durch wen? und in welcher Form? Sowas ist Quatsch wie autonomes-Fahren-Gedöns	n. a.	OB
M80_026	Direkte Beeinflussung von On-Board-Geräten - auf keinen Fall	n. a.	OB
M80_027	Am Beispiel Bad Mergentheim können Sie sehen, wie die innerstädtische Tempoanpassung nicht funktioniert bzw. sogar eher hinderlich für den Verkehrsfluss ist. Wenn in Bad Mergentheim einmal die Ampeln ausfallen, dann fließt der Verkehr ungehindert und ohne große Störungen. Daher sollte man nicht nur der Technik vertrauen, sondern auch innovative Ansätze verfolgen und z.B. mal Ampeln abbauen, Verkehrsflüsse neu regeln etc. Holland ist dort ein Vorbild für technikfreie Verkehrsführung.	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M80_028	Verkehrsbeschränkungen für laute Motorräder	n. a.	OB
M80_029	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M80_030	Vorbild Niederlande, wo das Fahrrad Vorfahrt vor dem Autoverkehr hat.	n. a.	OB
M80_031	Und durch Kosten beeinflussen	n. a.	OB

Allgemeine Hinweise			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle

M81	Geschwindigkeitskonzepte
<p>Geschwindigkeitskonzepte sind ein wirksames Mittel für den Klimaschutz. Innerorts müssen sie die örtlichen Rahmenbedingungen und die Wirkungen auf den ÖPNV berücksichtigen.</p> <p>Geschwindigkeitskonzepte zur Verflüssigung des Verkehrs reduzieren die Unfallgefahr und den Lärm, erhöhen die Kapazitäten der Straßenräume, die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer. Gleichzeitig sollen Möglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsablaufs, wie die Optimierung von Lichtsignalanlagen, der Einrichtung von Kreisverkehren und Parkleitsysteme genutzt werden.</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, bauliche Veränderungen, Verkehrsmanagement • Anpassung der innerstädtischen Straßennetzgestaltung über die Straßenverkehrsordnung auf Bundesebene • Das VM unterstützt die Kommunen dabei, innerörtliche Hauptverkehrsstraßen und Zufahrtsstraßen in den Zentren der Kommunen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen zu versehen, ohne ihre Funktion zu beeinträchtigen <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 64 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 53				
	Bürgerbeteiligung	Verbändefeteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	0	0	53
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	3	Gut; Sehr gut; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung	
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändefeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	/	/	/
Ihre Umsetzung ist notwendig	/	/	/
Die Umsetzung unterstütze ich	/	/	/
Die Maßnahme ist unklar	/	/	/

B Kommentarinhalt			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M81_001	Generelles Tempolimit auf Autobahnen 130km/h	n. a.	OB
M81_002	Auch hier muss angefügt werden das auch außerorts ein Tempolimit sinnvoll ist. Dies gilt insbesondere für Autobahnen. Hier ist ein Tempolimit von 130km/h einzuführen.	n. a.	OB
M81_003	Tempo 30 in Städten, auch auf Bundesstraßen	n. a.	OB
M81_004	Tempo 30 innerorts und Straßenbahnen sowie Busse haben immer Vorfahrt. Fahrradwege mehr in die Ampelplanung einbeziehen.	n. a.	OB
M81_005	Intensivere Verkehrskontrollen auf Fahrradstraßen, auf denen auch Autos fahren dürfen (da häufige Geschwindigkeitsübertritte zu bemerken sind).	n. a.	OB
M81_006	Tempo 30 in allen Ortschaften, Tempo 50 auf allen Straßen, auf denen auch Radfahrer und Fußgänger zu erwarten sind -- nur auf Autobahnen hohes Tempo erlauben	n. a.	OB
M81_007	Es bedarf auch zur CO2-Einsparung eines durchgehenden allgemeinen Tempolimits auf den Fernstraßen und regelmäßiger Kontrollen dessen Einhaltung. Die Sanktionen müssen verschärft werden. Das Land sollte nach Möglichkeiten diese selbst einführen oder aber beim Bund auf dessen Einführung hinwirken.	n. a.	OB
M81_008	Ermöglichung von Tempo 30 flächendeckend in Städten - ohne Begründungserfordernis mit Sicherheit, Lärm- oder Feinstaub-Emissionen	n. a.	OB
M81_009	Tempo 30 innerorts, Ampelschaltung Tempo 20 (Radverkehr) v. a. stadteinwärts	n. a.	OB
M81_010	Tempolimits von max. 70 km/h auf allen außerörtlichen Straßen, die keine Radwege haben	n. a.	OB
M81_011	Ermöglichung von Tempo 30 flächendeckend in Städten - ohne Begründungserfordernis mit Sicherheit, Lärm- oder Feinstaub-Emissionen. Tempolimits nicht nur innerstädtisch. Tempolimit auf Landstraßen (80km/h) Tempolimit auf Autobahnen (120 km/h) (Duplikate: 2)	n. a.	OB
M81_012	Innerorts 30km/h, außerorts 70km/h, Bundesstraße 90km/h, Autobahn/2spurige Bundesstraße 120km/h	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M81_026	Kommunen ist derzeit durch die StVO §45 untersagt Geschwindigkeitsbegrenzungen ohne ausreichende Gefährdung einzuführen. Das muss geändert werden.	n. a.	OB
M81_027	Tempolimits nicht nur innerstädtisch. Der Verkehrsfluss auf Straßen ist wichtiges Ziel, die Klimaneutralität dieses Verkehrsflusses bis 2035 ist allerdings eine notwendige Randbedingung. Tempolimits innerstädtisch (30km/h) Tempolimit auf Landstraßen (80km/h) Tempolimit auf Autobahnen (120 km/h) (Nebeneffekte: erhöhte Sicherheit und Lebensqualität, geringere Lärm- und Feinstaubemissionen)	n. a.	OB
M81_028	Autobahn Max'. 120 km/h Land 80 km/h Stadt 40 km/h Dorf 30 km/h	n. a.	OB
M81_029	Generell sollte Tempo 30 im innerstädtischen Verkehr die Regel sein	n. a.	OB
M81_030	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit innerorts würde auch mehr Sicherheit für Radfahrer bedeuten. Man könnte in Straßen mit viel Radverkehr das Tempolimit auf 20 setzen.	n. a.	OB
M81_031	und mehr Rechte und Möglichkeiten den Kommunen geben (s. Beispiel vorne, Z. B 30erZone einrichten ohne dass eine Schule oder anderes vorhanden ist, sondern einfach zu Lärmreduktion und Verkehrslenkung) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M81_032	Tempo 40 statt 30 könnte CO2 sparen.	n. a.	OB
M81_033	Tempo 120 auf Autobahnen ist ein Beitrag zum Klimaschutz und mindert Unfälle/Todesfälle.	n. a.	OB
M81_034	Wichtig für den ländlichen Raum. In der Stadt sollte auf ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr gesetzt werden.	n. a.	OB
M81_035	Tempo 30 innerorts durchgängig, 130 auf Autobahnen zur Energieeinsparung und zur Verkehrssicherheit.	n. a.	OB
M81_036	Rechtliche Rahmenbedingungen wie die Straßenverkehrsordnung (StVO) müssen zur Erleichterung einer umweltfreundlichen und sozial gerechten Mobilität angepasst werden. Die historisch gewachsene Privilegierung des Pkw ist nicht mehr zeitgemäß. Dies gilt insbesondere für das Geschwindigkeitsreglement: Die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit sollte im Regelfall 30 km/h betragen; auf den Autobahnen sollte ein Tempolimit von 120 km/h gelten.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M81_037	Geschwindigkeit kann im Großen und Ganzen so gelassen werden	n. a.	OB
M81_038	Die Leute sollen doch auf Fahrräder/ÖPNV umsteigen. Deswegen sollten die Straßen am besten für KFZ gesperrt werden, sonst fahren doch alle weiter mit dem Auto.	n. a.	OB
M81_039	Nein. Autos sind bei 50km/h am effizientesten.	n. a.	OB
M81_040	30er Zonen sind nicht klimafreundlicher es sollten viel weniger Autos durchfahren (dürfen)	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M81_041	teilweise sogar kontraproduktiv! Verflüssigung des Straßenverkehrs nur bei gleichzeitiger drastischer Reduzierung der Geschwindigkeit, sonst wird das Autofahren attraktiver und der Umweltverbund hat das Nachsehen. Grün für den Autofahrer heißt rot für den Fußgänger! Besser keine Parkplätze als Parkleitsysteme.	n. a.	OB
M81_042	Bei Tempo 30 - erhöhte Abgaswerte! Keine generellen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen. Schon jetzt ist alles übermäßig reguliert. Keine weitere Verengung von Straßenräumen! Keine weiteren teuren Inseln und sonstiger Schnickschnack	n. a.	OB
M81_043	Ich widerspreche der Aussage, dass Geschwindigkeitskonzepte ein wirksames Mittel für den Klimaschutz sind. Intelligente, technikfreie Lösungen ohne zusätzliche Regelungen und unter Einbeziehung der Bürgerschaft können besser zum Ziel führen. Eine lediglich "Unterstützung" der Kommunen durch das Verkehrsministerium ist zu schwach, was am Beispiel Bad Mergentheim zu sehen ist. Nachdem vor 4 Jahren eine teure, mitten durch den Wald gebaute Umgehungsstraße (B19/ B290) realisiert wurde, läuft der innerstädtische Verkehr weiterhin ungebremst bzw. steht ungebremst. Die schlechte Verkehrssituation für die Anwohner/-innen und Besucher/-innen der Stadt kann man täglich am Schlossplatz erleben - die Stadt bleibt weiterhin untätig. Hier muss das Verkehrsministerium die Möglichkeit haben, aktiv sich einzumischen.	n. a.	OB
M81_044	Hauptverkehrsstraßen sind so oder so tot- für Fahrradfahrer nicht geeignet. Es sollte nur zwei Ziele bezüglich des Konflikts zwischen Auto und Stadt geben: Entweder darf das Auto die Stadt nicht befahren (z.B. durch eine Maut erreichbar) oder aber es sollte die Stadt so schnell wie möglich wieder verlassen. Das geht nur, wenn nicht alle mit 30 oder 40 dahinkriechen. Primäres Ziel muss die Elimination des Autos bleiben -nicht seine Blockade	n. a.	OB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M81_045	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M81_046	Priorisierung für bauliche Maßnahmen muss Klimaauswirkungen an die erste Stelle setzen.	n. a.	OB
M81_047	Auflage eines Aufklebers "Generationenpakt: Freiwillig 130 km/h auf Autobahnen"; Verteilung an Tankstellen	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M81_048	An erster Stelle müssten hier Autobahnen und Bundesstraßen stehen - aber da ist das Land ja leider nicht zuständig...	n. a.	OB

M82	Stationäres Car-Sharing
<p>Ziel ist es, Kfz-Fahrten zu reduzieren und die Car-Sharing-Fahrten zu Verzehnfachen. Nutzer von stationärem Car-Sharing (niedrige Fixkosten, hohe Betriebskosten) wägen vor jeder Fahrt stärker ab, ob andere Verkehrsmittel alternativ in Frage kommen als Pkw-Eigentümer (hohe Fixkosten, niedrigere Betriebskosten).</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Stationäre Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 64 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 36				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	36
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	10	Sehr sinnvoll!; Sehr gute Maßnahme und sehr gutes Instrument.; Sehr gut; Richtige Annahme!; Sinnvolle Maßnahme.; angehen, fördern, überprüfen		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung</i> (n=17)	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/	/	/	
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/	/	/	
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>	/	/	/	
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	/	/	/	

B	Kommentarinhalte
----------	--------------------------------

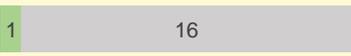
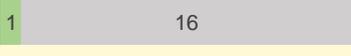
Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M82_001	Sehr sinnvoll. Außerdem sollte auch das private Carsharing gefördert oder belohnt werden.	n. a.	OB
M82_002	Forschungsergebnisse zeigen, dass Car-Sharing nur dann zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens beitragen, wenn Start- und Endpunkt identisch ist. Sobald das Auto innerstädtisch an einem beliebigen Ort abgestellt werden können, erhöht sich das Fahraufkommen wieder merklich.	n. a.	OB
M82_003	Carsharing Autos sollten auch in Zonen des Anwohnerparkens abgestellt werden können!	n. a.	OB
M82_004	car-Sharing ist super. Grundgebühren für Leute, die nur 1-2-mal im Jahr Auto nutzen sollten niedriger ausfallen. Oder führ Abonnenten von ÖPNV-Tickets ganz entfallen.	n. a.	OB
M82_005	Warum müssen Car-Sharing-Fahrten verzehnfacht werden, wenn das Ziel ist, Kfz-Fahrten zu reduzieren? Das klingt unlogisch. Es wird nicht klar, warum es das generelle Ziel ist, KFZ-Fahrten zu reduzieren. Eine hohe Nutzungszeit und ein hoher Belegungsgrad von Fahrzeugen erscheint ein besseres Ziel zu sein, egal ob da ein KFZ oder ein Bus oder eine Bahn gemeint ist. Wenn mehr Personen ein Fahrzeug gemeinsam nutzen, desto weniger Fahrten sind nötig und das ist volkswirtschaftlich besser. Car-Sharing kann auch gut mit dem Ridepooling kombiniert werden; insbesondere, wenn kein passender ÖPNV verfügbar ist. Dies ist auch Teil des "eMIT" Konzeptes (siehe unter Option 21 https://www.O21.de).	n. a.	OB
M82_006	Und keine Neuzulassungen von privaten Pkw.	n. a.	OB
M82_007	Ist in Ballungsgebieten schön nützt auf dem Land aber nix.	n. a.	OB
M82_008	Sehr wichtig. Andere Länder/Städte haben das schon längst kapiert.	n. a.	OB
M82_009	Das mag ja alles gut sein für die Städte aber ist nicht geeignet für den ländlichen Raum. Da helfen nur klimaneutrale Fahrzeuge.	n. a.	OB
M82_010	1. Kooperation mit Discounter-Parkplätzen, dort eine jew. Car-Sharing Flotte zu platzieren. 2. Förderung von Car-Sharing Anbietern, welche nicht nur in der Großstadt aktiv sind, sondern auch "Sprung-Inseln" in den Städten und Gemeinden im Umkreis einer Region anbieten, damit könnte, ohne die Angebotsfläche zu verwässern ein Zugriff auch in vielen Orten ermöglicht werden.	n. a.	OB
M82_011	Mehr Carsharing Plätze auch in Wohngebieten verteilt.	n. a.	OB
M82_012	Städte haben bei Bauvorhaben die Möglichkeit, auf die Schaffung von Stellplätzen zu verzichten, sofern entsprechend Carsharing- Plätze vorgehalten werden. Diese Möglichkeit sollte aktiv beworben werden.	n. a.	OB
M82_013	sehr gut! Reduktion der allgemeinen Parkplätze zugunsten der Car-Sharing Plätze	n. a.	OB
M82_014	Verzehnfachung der Car-Sharing-Fahrten scheint nicht ausreichend. Größere Zielgröße prüfen (Verhundertfachung?!).	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M82_015	Mehr Werbung, vielen ist gar nicht klar, dass Carsharing niedrigere Fixkosten als ein Auto hat. Viel mehr Carsharing Angebote auch in ländlicheren Gebieten	n. a.	OB
M82_016	ja, mind., oder auch eine hybride Lösung z.B. Free-Floating im Mittelzentrum private car sharing integrieren (also Privat-PKW steht tags z.B. zur Verfügung, Reinigung und Versicherung aber übernimmt der Car-Sharer) (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M82_017	in Ballungsgebieten testen. Geht nicht im Ländlichen Raum	n. a.	OB
M82_018	Sichere Fahrradstellplätze bei den Carsharing-Stellplätzen vorsehen, viele kommen mit dem Rad zum Auto!	n. a.	OB
M82_019	Wichtig für den ländlichen Raum. In der Stadt sollte auf ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr gesetzt werden.	n. a.	OB
M82_020	Dies ist zu begrüßen. Für den ländlichen Raum sind auch innovative Konzepte und Modelle zu fördern.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M82_021	Die Menschen sollten lieber zu Fuß gehen oder Fahrradfahren (oder ÖV benutzen) Car-sharing nur sinnvoll, wenn große, schwere Sachen zu transportieren sind.	n. a.	OB
M82_022	Car-sharing ist auch Autofahren :-)) weiß nicht ob das so wirklich Kfz-Fahren REDUZIERT :-))	n. a.	OB
M82_023	Die Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Raum für private Geschäftsmodelle ("Autovermietung" ist fragwürdig hinsichtlich der Kosten. Flächen die dauerhaft genutzt werden, sollten der öffentlichen Hand entsprechende kostendeckende Einnahmen beschere.	n. a.	OB
M82_024	Bei dem Umgang, den die meisten Mitmenschen mit fremdem Eigentum "pflegen" - nach mir die Sintflut? Ich halte dieses Konzept für träumerisch utopisch; zumindest, wenn man geschäftlich pünktlich irgendwo vor Ort sein muss. Und will ich den Dreck und Mief von fremden Menschen in einem Auto haben, in dem ich z. B. mit meinem Neugeborenen zum Kinderarzt fahren muss? Ich nicht.	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M82_025	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrittschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
Allgemeine Hinweise			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

M83	Bessere Übergänge Pkw/Bahn
<p>Insbesondere für Mobilität in ländlichen Gebieten sollten die unterschiedlichen Verkehrsträger optimal vernetzt werden. Hierzu gehören insbesondere Übergangspunkte zur Bahn mit Parkmöglichkeiten (P+Mitfahren- und P+R-Anlagen).</p> <p><i>Für diese Maßnahme wird die Anwendung folgender Instrumente vorgeschlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Parkmöglichkeiten an Bahnhöfen (P+R) <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 64 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 36				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	0	36
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	5	Richtig; gut; Ja, das ist vernünftig; Unterstützung; Passt; unverzichtbar, um die THG-Emissionen des Verkehrs im notwendigen Umfang zu senken.		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>		<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	/			/
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>	/			/

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

Die Umsetzung unterstütze ich	/	1 16	/
Die Maßnahme ist unklar	/	0	/

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
M83_001	Mehr Park and Ride an den Stadtgrenzen.	n. a.	OB
M83_002	Sehr gute Maßnahme, sehr gute Instrumente. Sehr gut wäre auch eine vollständige Möglichkeit Anrechnung der Ticketgebühren auf (möglicherweise hohe) Parkgebühren. So wird sichergestellt, dass die Parkplätze auch für Bahn/ÖPNV genutzt werden. Zugleich werden Pendler aus Vororten, die mit Bus oder Bahn weiterreisen wollen, nicht zusätzlich belastet. Diese zusätzliche finanzielle Belastung schreckt vor allem im ländlichen Raum davon ab, Bahn oder Bus zumindest teilweise zu nutzen. Vor allem im ländlichen Raum sind die Konzepte des ÖPNV nicht so gut wie in Städten. Dies erklärt wieso manchmal Personen dort noch zu Bahnhöfen fahren. Sie wollen den motorisierten Individualverkehr insgesamt zurückdrängen und setzen deswegen auf einen Mix.	n. a.	OB
M83_003	Mehr KOSTENLOSE Parkmöglichkeiten an Bahnhöfen (P+R).	n. a.	OB
M83_004	Wirklich sehr wichtig, damit sich der ländliche Raum gerade in der Übergangszeit nicht abgehängt fühlt. Bitte dann den P+R Parkplatz nicht noch mit Gebühren versehen. Dann steigt wieder kaum jemand um!	n. a.	OB
M83_005	Bei P+R-Parkplätzen grundsätzlich: Falls Parkschein = ÖPNV-Ticket (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M83_006	Explizite Reservierung von Stellplätzen für Fahrgemeinschaften, um Anreize zu schaffen und Parkmöglichkeiten gerade außerhalb der Hauptverkehrszeiten zu ermöglichen, wo der Takt der Zubringer ausgedünnt ist. Verstärktes Augenmerk auf Fehlbelegungen durch Dauerparker, die hohe Parkgebühren z.B. am Flughafen STR vermeiden möchten und hierdurch die bereits knappen Kapazitäten für Pendler reduzieren	n. a.	OB
M83_007	Klar, an Bahnhöfen und Haltestellen (insbesondere außerhalb der Städte) sollten gute Übergangsmöglichkeiten (mobility hops) geschaffen werden. Aber auch entlang von frequentierten Straßen (Autobahnen, Bundesstraßen) sollten gute Übergangspunkte / Haltepunkte vorhanden sein, um auf ÖPNV oder Ridepooling umzusteigen. Hier können zusätzlich Paketstationen sein, damit der Logistik-Verkehr gleich mit optimiert werden kann. Lösungsansätze dazu liefert das Konzept "eMIT", was unter Option 21 (https://www.O21.de) skizziert ist.	n. a.	OB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

M83_008	Im ländlichen Raum benötigt der öffentliche Personenverkehr eine Ergänzung durch Elektroautos. Die zentralen Hubs sind dabei die Bahnhöfe. Ziel ist, dass an allen Bahnhöfen ausreichend Park- und Ladeinfrastruktur bereitsteht, um das entsprechende Einzugsgebiet abzudecken. Eine Bedarfsplanung für den Flächenbedarf in unmittelbarer Bahnhofsnähe ist zu erstellen.	n. a.	OB
M83_009	Ja, höchst wünschenswert! Aber auch Nähe Bahnhof und Busbahnhof ist sehr wichtig!	n. a.	OB
M83_010	gut, evtl. auch Übergang PKW-Bus und Einsatz von Schnellbussen.	n. a.	OB
M83_011	Vernetzung von Bahn Bus und Rädern fördern. Wenn PKW dann Carsharing Angebote. Wir sprechen hier von der Zukunft und da sollte das private Auto nicht mehr beinhaltet sein. (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M83_012	absolut essentiell derzeit noch aber wenn mehr Parkplätze da sind, fahren mehr Leute, was sehr gut wäre, aber eben alle zur Hauptverkehrszeit, d.h. dann müssen auch die Züge länger sein	n. a.	OB
M83_013	kostenlose PKW Stellplätze für den Übergang zur Bahn	n. a.	OB
M83_014	ja! Im Fall von Leinfeldern Bahnhof wurde P+R eingeschränkt (?)	n. a.	OB
M83_015	ja, oder an Bushaltestellen, Fahrradhalter an Car-Sharing-Stationen, etc. also immer vom "kleinen kürzeren" Mittel hin zum größeren mit der längeren Strecke (Duplikate: 1)	n. a.	OB
M83_016	Hier fehlt es wirklich. Teilweise sind gar keine Abstellmöglichkeiten vorhanden. Dann lasse ich mich zum Bahnhof bringen und wieder abholen. Arme Umwelt.	n. a.	OB
M83_017	Wichtig für den ländlichen Raum und städtische Randgebiete. In der Stadt sollte auf ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr gesetzt werden.	n. a.	OB
M83_018	Dies ist zu begrüßen. Dabei sollten diese Angebote kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig müssen Lösungen gefunden werden, um Dauerparken zu verhindern.	n. a.	OB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M83_019	Nein, an Bahnhöfen soll gewohnt werden, die Flächen sind für PKW-Stellplätze viel zu wertvoll. Die Menschen sollen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder ÖV zum Bahnhof kommen, nicht mit dem PKW. Und außerdem: Nahmobilität fördern! Weite Zwangsmobilität unnötig machen!	n. a.	OB
M83_020	Der PKW-Verkehr sollte grundsätzlich nicht weiter gefördert werden. Er ist energetisch völlig ineffizient. Es stehen in Europa nicht genug potentielle regenerative Energiequellen zur Verfügung.	n. a.	OB
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)

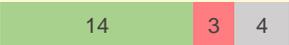
M83_021	Hier ist der Preis essentiell! Die Bahn braucht finanzielle Unterstützung, um Tickets kostengünstiger anzubieten.	n. a.	OB
M83_022	Es sollten an Nebenstrecken wieder alte oder auch neue Haltepunkte reaktiviert und gebaut werden, Halt dann nach Bedarf. Dann könnte man auch im ländlichen Raum mit der Bahn näher an die Ziele herankommen.	n. a.	OB
M83_023	Weiterer Punkt: * Einbeziehung der Thematik in den regulären Unterricht aller künftig Betroffenen("Lernort Schule", Beutelsbacher Konsens) gemäß dem vorliegenden Vorschlag "Schule fürs Leben" bzw. www.klimatrifftschule.de , basierend auf der Empfehlung des ersten deutschen Klimarates 1990 "Schutz der Erdatmosphäre - eine Herausforderung an die Bildung"	n. a.	OB
M83_024	Bessere Mitnahme- und Depositmöglichkeiten für Kleinstfahrzeuge und Gepäck in Bahnen/Bussen/Bahnhöfen. Häufiger Grund für PKW Fahrten ist die Belastung mit Gepäck, Einkaufsgütern, etc.	n. a.	OB
M83_025	Plus PM	n. a.	OB
M83_026	Bitte keine Lufttaxis, die sind ineffizient und benötigen zusätzlichen Landeplatz in den Städten. Emissionsfreier Luft- und Schiffsverkehr.	n. a.	OB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
M83_27	Es lassen sich wohl auch Mitfahrgelegenheiten zum Bahnhof organisieren.	n. a.	OB

III. Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

VM1 (M39, M40, M45, M75)	Klimamobilitätsplan
<p>Klimafreundlicher Verkehr 2030</p> <p>Das Erreichen der Klimaschutzziele im Verkehrssektor ist für jede Kommune, Kreis oder Regionalverband eine komplexe Aufgabe der Integrierten (Klima-)Verkehrsplanung, die eine langfristig orientierte Konzeption voraussetzt, mit der die verkehrliche Infrastrukturentwicklung gesteuert wird.</p> <p><u>1. Klimamobilitätspläne:</u></p> <p>Alle 44 Land- und Stadtkreise haben einen Klimamobilitätsplan, der sich an den Eckpunkten einer Verkehrswende zu klimafreundlicher Mobilität 2030 orientiert.</p> <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.1. S. 50 & 52 (M 39, M40, M45), Kapitel 5.5 S. 62 (M75) im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 14				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
Anzahl Kommentare	0	14	0	/
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	0			
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>	
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100px;"> <div style="background-color: #c8e6c9; width: 20px; height: 10px;"></div> <div style="background-color: #e0e0e0; width: 10px; height: 10px;"></div> </div> <p style="font-size: small; text-align: center;">20 1</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100px;"> <div style="background-color: #c8e6c9; width: 20px; height: 10px;"></div> <div style="background-color: #ffcdd2; width: 10px; height: 10px;"></div> </div> <p style="font-size: small; text-align: center;">14 3</p>	/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

Ihre Umsetzung ist notwendig			/
Die Umsetzung unterstütze ich			/
Die Maßnahme ist unklar	2	1	/

B Kommentarinhalte			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM1_001	SUMP's (sustainable urbain mobility plan)	6	VB
VM1_002	verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen	5	VB
VM1_003	Recycling im Straßenbau in Ausschreibungen berücksichtigen.	1	VB
VM1_004	Bei Planung von Verkehrswegen/Straßen Ladeinfrastruktur berücksichtigen.	1	VB
VM1_005	Stadt der kurzen Wege, Nahversorgung für Jung und Alt	6	VB
VM1_006	Kommunale Planungshoheit steht dem entgegen: Gesetzesänderung	0	VB
VM1_007	Ladeinfrastruktur baurechtlich als privilegierte Maßnahme: Beschleunigung Genehmigung Zulassung	0	VB
<i>Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM1_008	Einheit groß genug wegen Verkehrsverflechtungen (Stadt?)	1	VB
VM1_009	Konzept und Maßnahmen vom Ziel her für Kommuner erarbeiten (Ziele festlegen)	2	VB
VM1_010	Erreichbarkeit von Handwerk und Handel sicherstellen: keine Parkraumverknappung	3	VB
VM1_011	bedarfsgerecht, kreisübergreifend	4	VB
VM1_012	Bedenken, dass Straßenbau nicht nur von Kommunen/Land, sondern auch Versorgung (...) stattfindet: nachhaltiger Straßenbau kostet auch da.	0	VB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM1_013	Auswirkungen auf die Wirtschaft immer mitbedenken.	0	VB

VM1_014	Kompetenzen der Mobilität - KEA (kommunale Selbstverwaltung)	0	VB
---------	--	---	----

VM2 (M49, M54, M57 - M60)	Busverkehr
<p>Öffentlichen Verkehr (ÖV) verdoppeln Für das Ziel Verdopplung der Fahrgastzahlen bzw. Personenkilometer bis 2030 in Baden-Württemberg setzt das Land konsequent auf Angebotsausbau.</p> <p><u>2. Busverkehre als Baustein des Öffentlichen Verkehrs aus-bauen und flexibilisieren:</u> Im Busverkehr soll bis 2030 eine Verdopplung der Fahrgastzahlen (bzw. Pkm) erreicht werden. Hier sind schnell mehr Kapazitäten möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 500 km staufreie Schnellbuslinien (incl. Regiobusse) – Ausbau Straßenbahnnetz – Stündliche 5-24 Uhr Mindestbedienung aller Orte auch durch flexible Bedienformen – Attraktive und verständliche Tarife – 1000 Mobilitätshubs (100 attraktive Bahnhöfe, 900 kleinere Umsteigsorte, die auch Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehr attraktiv vernetzen) <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 53, 55 & 56 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 17				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	17	0	0	/
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	0			
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>	
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

Maßnahme ist grundlegend sinnvoll			
Ihre Umsetzung ist notwendig			/
Die Umsetzung unterstütze ich			/
Die Maßnahme ist unklar	0	0	0

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
VM2_001	Vorschlag geht nicht weit genug. Besser ÖPNV kostenfrei nutzbar machen (wird teuer, aber genutzt). Außerdem zumindest Einzelkarten deutlich billiger machen (1€)	2	BB
VM2_002	nahezu kostenlos für alle unter 18, zur Gewöhnung der nächsten Generation und Vermeidung des Eltern-Taxis	4	BB
VM2_003	Die Preisgestaltung muss familienfreundlich sein. Familien im nichtstädtischen Raum kommen (heute) ohne Privat-PKW kaum aus. Vor dem Hintergrund dieser Fixkosten ist der ÖPNV zu teuer.	1	BB
VM2_004	Anregungen für ÖPNV schaffen, wie 365 Ticket (365€/Jahr) oder kostenlosen Samstag. Um ÖPNV mehr ins Positive Bewusstsein zu holen.	7	BB
VM2_005	abgestimmte Fahrpläne mit Anschlussverbindungen	0	BB
VM2_006	Um wirkliche Akzeptanz zu erreichen muss die Taktung so sein, dass es egal sein kann, ob eine Verbindung/ein Anschluss verpasst wird. Für mich idealerweise 10, maximal 15 Minuten.	1	BB
VM2_007	Busverkehr im ländlichen Raum an Arbeitszeiten (Schichtarbeit) anpassen.	1	BB
VM2_008	Straßenbahnnetz ausbauen, Bus und Schnellbus kein Platz vorhanden. Die Straßenbahn hat freie Fahrt.	4	BB
VM2_009	Fahrradmitnahme im/auf Bussen, Straßenbahn...	6	BB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

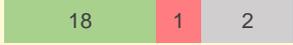
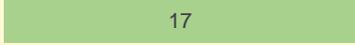
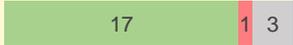
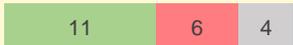
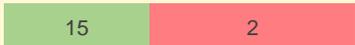
VM2_010	Durch den Ausbau überregionaler Strecken dürfen Kurzstreckenangebote nicht entfallen (so geschehen z.B. beim S-Bahn-Bau S60). Wenn eine Strecke, die mit dem Bus zurückgelegt wurde, plötzlich mit Bahn und zwei Zubringern gefahren werden muss, sinkt die Akzeptanz.	1	BB
VM2_011	"Mitfahren" ersetzt Lücken im Bustakt (trampen, Mitfahrerbänke, WhatsApp-Gruppen im Stadtteil)	2	BB
VM2_012	Gemeinsam zur Arbeit fahren, vom Arbeitgeber gefördert (besserer Parkplatz, Kostenvergütung, ...)	1	BB
VM2_013	Haltestellen mit Wind- und Sonnenschutz	0	BB
VM2_014	Transparente Verkehrs-App	0	BB
VM2_015	Rufbus, App, KI	2	BB
VM2_016	selbstregulierendes, skalierbares Kleinbussystem, statt Taktung großer Busse (ähnliche wie Uber) mit App	4	BB
VM2_017	Die Busse selbst sollten attraktiv sein: sauber, freundlich, und kompetente Fahrer, Klimaanlage. (In Esslingen a.N. fand diesbezüglich im vergangenen Jahr aus Kostengründen eine heftige Verschlechterung statt, seitdem fahren dort weniger Leute Bus.)	1	BB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

VM3 (M46 – 48, M50, M61 – M63)	Schieneinfrastruktur
<p>Öffentlichen Verkehr (ÖV) verdoppeln</p> <p>Für das Ziel Verdopplung der Fahrgastzahlen bzw. Personenkilometer bis 2030 in Baden-Württemberg setzt das Land konsequent auf Angebotsausbau.</p> <p><u>3. Schieneninfrastruktur erweitern, modernisieren, elektrifizieren:</u></p> <p>Die Schieneninfrastruktur soll bis 2030 eine Verdopplung der Fahrgastzahlen (bzw. Pkm) im Schienenverkehr mit entsprechend anwachsenden Zugzahlen und besseren Takten abwickeln können:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Baden-Württemberg unterstützt das Programm „Digitale Schiene Deutschland“ mit der Realisierung des ETCS/DSTW-Pilotprojekts in der Region Stuttgart bis 2025. Mit der Digitalisierung ist eine Kapazitätssteigerung von über 20% möglich. – Baden-Württemberg unterstützt die Bundesregierung, um die drei Fernverkehrsstrecken Frankfurt-Basel, Karlsruhe-Ulm und Stuttgart-Zürich bis ca. 2030 fertigzustellen. – Auch die regionalen Schienenverkehrsstrecken sind auszubauen. Dazu hat das Land eine Elektrifizierungskonzeption vorgelegt, zahlreiche regionale Ausbauprojekte sind zusammen mit den Regionen in Vorbereitung. 	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

- Es ist ein größeres Zugangebot notwendig, als mit den heutigen Bahnverträgen bislang bestellt wurde.
- Der Knoten Stuttgart darf in diesem Netz keinen Engpass darstellen. Über das in Umsetzung befindliche Projekt Stuttgart 21 hinaus sind die infrastrukturellen Voraussetzungen für die doppelte Zahl an Fahrgästen bis 2030 oder wenige Jahre danach zu schaffen.

Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.2. S. 53, 54, 56, 57, Kapitel 5.3 S. 58 (M63) im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.

A In Zahlen				
Gesamtanzahl Kommentare: 20				
	Bürgerbeteiligung	Verbände e beteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	15	1	4	/
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	1	Schnellstmöglich umsetzen		
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung		Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)		Verbände e beteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll				
Ihre Umsetzung ist notwendig				/
Die Umsetzung unterstütze ich				/
Die Maßnahme ist unklar	0		0	0

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

B			
Kommentarinhalt			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM3_001	alle Strecken zweigleisig; evtl. Fern- und Regionalverkehr trennen (Gleise). (nach japanischem Vorbild, Skandinavien, Frankreich (TGV))	5	BB
VM3_002	Schnellstmöglich umsetzen, da nur die Schiene echte Vorfahrt hat.	3	BB
<i>Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM3_003	Bei Reaktivierung alter Strecken auch direkt Ausbau und Erneuerung des Schienennetzes fördern (Mittel bereitstellen)	0	BB
VM3_004	Fahrt von Dorf zu Dorf mit vielen Umstiegen ist extrem umständlich.	0	BB
VM3_005	kostenlose Fahrradmitnahme immer und überall (Situation im Moment sehr unübersichtlich). Verkehrsverbünde ausweiten mit günstigen Netz-Tageskarten.	4	BB
VM3_006	Doppelstock auch bei S-Bahn und Stadtbahn	1	BB
VM3_007	Bahnverkehr fördern durch keine/geringere Besteuerung: günstigere Bahnpreise.	1	BB
VM3_008	mehr Güterverkehr auf die Schiene	15	BB
VM3_009	Geld in die Schiene und Ausbau der Güterzüge. Keine weniger LKWs dadurch.	2	BB
VM3_010	neue Logistikzentren nur mit Gleisanschluss	4	BB
VM3_011	Last-mile-Problem für Güterverkehr auf Schiene größer als bei LKW - hierfür bessere Lösungen schaffen	1	BB
VM3_012	S21 wegen negativer CO2-Bilanz absagen und Geld in Ausbau des Gleisnetzes stecken.	1	BB
VM3_013	günstige Tagestickets, Familien/Gruppentickets, bessere Abstimmung der Züge aufeinander	1	BB
VM3_014	Fertigstellung der Fernverkehrsstrecken erst bis 2030?	0	VB
VM3_015	Gewerbegebiete an Schienennetz anbinden (neue Gewerbegebiete nur mit Gleisanschlüssen)	0	JB
VM3_016	Verbesserung des Schienenersatzverkehrs (kundenfreundliches Baustellenmanagement)	0	JB
VM3_017	Schnellere Einführung des Deutschlandtaktes bis 2025	0	JB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM3_018	Macht die Bahn pünktlicher	11	BB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

VM3_019	Beim Bund mehr Mittel fordern	0	BB
VM3_020	Züge pünktlicher	0	JB

VM4 (M41, M43, M44, M80, M81)	Ortsmitten
<p>Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten unterwegs</p> <p>Ein Drittel weniger städtischer Autoverkehr bezieht sich auf Verkehr, der in die Innenstädte hineinfährt. Bereits heute gibt es in vielen Städten Bestrebungen, die zentralen Innenstädte vom Autoverkehr frei zu halten und somit zu mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität beizutragen sowie mehr Flächen für umweltfreundlichere Verkehrsmittel bereitzustellen:</p> <p><u>4. Lebendige, verkehrsberuhigte sichere und begrünte Ortsmitten</u></p> <p>Durch die Transformation des öffentlichen Raums zugunsten Rad- und Fußverkehr wird die Aufenthaltsqualität gesteigert. Eine verkehrsberuhigte Ortsmitte begünstigt damit die Nahversorgung und reduziert Kfz-Fahrten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 500 lebendige, verkehrsberuhigte, sichere und begrünte Ortsmitten (auch Stadtteilzentren, Teilort-) bis 2030 ermöglichen – Tempo 30 flächendecken in vielen Städten – Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.1. S. 51, Kapitel 5.5 S. 63 & 64 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 25				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	20	2	3	/
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	0			
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll			
Ihre Umsetzung ist notwendig			/
Die Umsetzung unterstütze ich			/
Die Maßnahme ist unklar	0	0	4

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
VM4_001	autofreie Innenstädte mit viel Grün (Bäume!) für mehr Lebensqualität und Leben (Geschäfte, Erholung)	7	BB
VM4_002	Parkplätze vor der Stadt, Bus/Bahn/Pendelverkehr in die Innenstadt	3	BB
VM4_003	Geschäfte, Kneipen vor Ort oder im Dorf	4	BB
VM4_004	Viele Grünflächen, Kurzzeitparkplätze, Tiefgaragen statt Parkplätze an der Straßenseite.	0	BB
VM4_005	Mindestgrünvorgabe bei Neubauten, Entgrünung der Städte durch Nachverdichtung entgegenwirken, z.B. Parkplätze mit Baumpflanzungen unterbrechen.	0	BB
VM4_006	Mehr Biergärten und Möglichkeiten der Außenbestuhlung für Cafés (Lebendigkeit)	0	BB
VM4_007	Gestaltung Multifunktional (Erholung, Einkaufen, Wohnen)	4	VB
VM4_008	Tempo 30 in allen Städten (verpflichtend)	0	JB
VM4_009	Mindestens 500 lebendige, verkehrsberuhigte, sichere und begrünte Ortsmitten	0	JB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
VM4_010	Mehr grüne Welle auf den Straßen zur Vermeidung von Stau. Tempo 40 statt 30 (weniger Emissionen)	1	BB

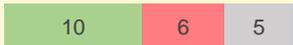
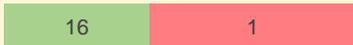
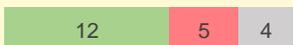
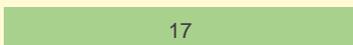
Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

VM4_011	Wird die Innenstädte ausbluten lassen, zugunsten vom Freizeit- und Outlezzentren, Malls außerhalb (leider)	0	BB
VM4_012	Tempo 30 in der ganzen Stadt erhöht die Schadstoffwerte in der Luft und frustriert die Autofahrer massiv, wenn sie sich auf einer großen geraden Straße befinden (siehe Nürtingen)	2	BB
VM4_013	Problematisch: in kleineren Gemeinden bleiben PKW im Privatbereich Realität. Das Problem wird durch starke Nachverdichtung verschärft. Als Anwohner sollte Parken möglich bleiben, solange ÖPNV-Angebot nicht entsprechend.	3	BB
VM4_014	Verkehrsfluss und Funktion der Straßen erhalten, Auswirkungen auf Wirtschaft berücksichtigen (Wirtschaftsbezug)	0	VB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM4_015	Kostenlose Parkplätze außerhalb der Ortsmitten. Gütertransport in die Ortsmitten.	7	BB
VM4_016	Einkaufszentren mit kostenlosem Parken in Fußgängerzonen sind out (leider), da viele fußfaul sind oder fußkrank - ruhige Ortsmitte nicht zu groß oder zumindest nur inselartig	2	BB
VM4_017	Leihroller in der autofreien Ortsmitte	0	BB
VM4_018	keine kostenlosen Parkplätze, die Belohnen die Autofahrt gegenüber Öffis	3	BB
VM4_019	Pförtnerampeln zur Reduzierung von Schleichverkehr und Sicherung von Anliegerstraßen (Auch Poller)	1	BB
VM4_020	Steingarten (bei Eigenheim) per Bebauungsplan verbieten	7	BB
VM4_021	in kleineren Gemeinden kostenlosen Ortsbus, um innerörtlichen Verkehr (PKW) unattraktiver zu machen	1	BB
VM4_022	Mähroboter verbieten (reduzieren die Artenvielfalt)	4	BB
VM4_023	rechtliche Grundlage für Citymaut schaffen	1	BB
VM4_024	viel mehr Fahrradabstellplätze, Mitfahrbänke aufstellen	0	BB
VM4_025	City-Maut in Großstädten (zweckgebunden für Umweltverbund)	0	JB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

<p>VM5 (M42, M51 – M53, M55, M56, M82, M83)</p>	<p>Mobilität als Gesamtangebot</p>
<p>Ein Drittel weniger Kfz-Verkehr in den Städten unterwegs</p> <p>Ein Drittel weniger städtischer Autoverkehr bezieht sich auf Verkehr, der in die Innenstädte hineinfährt. Bereits heute gibt es in vielen Städten Bestrebungen, die zentralen Innenstädte vom Autoverkehr frei zu halten und somit zu mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität beizutragen sowie mehr Flächen für umweltfreundlichere Verkehrsmittel bereitzustellen:</p> <p><u>5. Mobilität als Gesamtangebot, neue Nutzungsformen fördern</u></p> <p>Der Ansatz „Mobilität als Gesamtangebot“ soll die Nutzung des Umweltverbunds insgesamt attraktiver machen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Massiver Ausbau der Carsharing- und Ridesharing-Angebote in allen Ober- und Mittelzentren, schrittweise wachsend in Unterzentren u.a. durch Benutzervorteile beim Parken und Förderung privilegierter Stellplätze – 50.000 Car-Sharing-Fahrzeuge – Ausbau von Echtzeit-Informationen sowie Auskünften zu barrierefreien Reiseketten, Verknüpfung von Dateninseln und Offenlegung von Datenbeständen als „Open Data“ – Multimodale Auskunft- und Buchungsmöglichkeiten fördern, um Eintrittsbarrieren in den ÖV zu verringern (insbesondere landesweites E-Ticketing im ÖPNV) – „Nutzung Umweltverbund aus einer Hand“ (1 Ticket / 1 App für Alles) – Integrierte Verkehrsplanung <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.1. S. 51 (M42), Kapitel 5.2 S. 54 & 55 (51.M53), Kapitel 5.5 S. 64 (M82, M83) im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A In Zahlen				
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 31</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	13	18	0	/
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	0			
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)			
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung	Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)	Verbändebeteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll			
Ihre Umsetzung ist notwendig			/
Die Umsetzung unterstütze ich			/
Die Maßnahme ist unklar	0	0	2

B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
VM5_001	Kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn!	4	BB
VM5_002	öffentliche Verkehrsmittel attraktiver machen	1	BB
VM5_003	Region Stuttgart sollte ähnlich Region Karlsruhe ein ausgedehntes U-Bahn/Straßenbahnnetz erhalten, das umliegende Gemeinden in den VVS mit einbindet (zusätzlich zu S-Bahn)	3	BB
VM5_004	VVS erweitern nach Reutlingen und Tübingen	6	BB
VM5_005	Sharing Hubs mit entsprechender Infrastruktur planerisch vorsehen	0	VB
VM5_006	Mobilitätsflatrate	4	VB
VM5_007	Stellplätze für Sharing, E-Scooter etc.	0	VB
VM5_008	Vernetzung von Sharing-Angeboten in BW	3	VB
VM5_009	zentrale Buchungsmöglichkeit von P+R Plätzen, Fahrradboxen, ...	4	VB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle

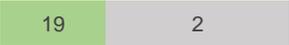
Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

VM5_010	verstärkt Parkplätze für kleine PKW näher am Bahnhof	3	BB
VM5_011	Ziel wünschenswert, aber Gefahr von zu viel Staat, zu starke gesetzliche Vorgaben, Strafen, Bürokratie. Wer betreibt die 50.000 geteilten Wagen - die Kommunen, das Land?	0	BB
VM5_012	Große Autos (SUV u.a.) nicht in Innenstädte, da schmale Straßen verstopft werden	2	BB
VM5_013	Auch hier bei Gesamtkonzept bitte an Familienfreundlichkeit denken (hohe Kosten für Gruppe vs. Häufig knappes Familienbudget; Transport von Kleinkindern; Bedarf an Transportraum wie Großeinkauf)	1	BB
VM5_014	Erhöhung der Attraktivität von Busfahrten durch Wegfall der Fahrkartenkontrolle beim Busfahrer: lieber Stichprobenkontrollen von externen Kontrolleuren	1	BB
VM5_015	sichere Park-/Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am Bahnhof/öffentliche Einrichtungen	10	BB
VM5_016	W-LAN an Bahnhof frei	2	BB
VM5_017	Langsame Reduktion der Parkplätze, dafür Ausbau ÖPNV in Kernstadt	1	BB
VM5_018	Freiwillige Angebote statt Verbote, Einbezug privatwirtschaftlicher Anbieter bei Carsharing	0	VB
VM5_019	City-Maut zur Unterstützung (Duplikate: 2)	1	VB
VM5_020	keine City-Maut	2	VB
VM5_021	Information und Schulung zu diesem Multimedia-Konzept notwendig	1	VB
VM5_022	kommunikative Begleitung	1	VB
VM5_023	landesweiter Standard	6	VB
VM5_024	Flächenverteilung vor Ort entwickeln lassen	0	VB
VM5_025	rein privatwirtschaftliche Angebote erfüllen Daseinsvorsorge nicht -> Integrator erforscht	1	VB
VM5_026	Free Floating als ÖPNV Konkurrenz?	0	VB
VM5_027	Definition Innenstadt	0	VB
VM5_028	Infoaustausch bei Störungen/Ausfällen zwischen Bahn, S-Bahn und Bussen	4	VB
VM5_029	Gemeinsame Nutzung von Bussen zwischen Landkreis und Kirchengemeinde (z.B. für Pendler zum Gottesdienst)	0	VB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM5_030	Image/Bewusstsein ändern: Weg von Statussymbol hin zum Rad/Umwelt/wenig Verbrauch	9	BB

VM6 (M69 – M74)	Radinfrastruktur
<p>Jeder zweite Weg selbstaktiv mit dem Rad oder zu Fuß</p> <p>Die Landesregierung hat in der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg das Ziel verankert, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 20 Prozent zu steigern. Hierfür wird das RadNETZ systematisch ausgebaut, um Radschnellwege ergänzt und für eine neue RadKULTUR geworben. Der Fußverkehrsanteil soll bis 2030 auf 30 Prozent der Wege gesteigert werden:</p> <p><u>6. Radinfrastruktur ausbauen</u></p> <p>Zur Erhöhung des Anteils der Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind neben den genannten „Ortmitten“ Infrastrukturverbesserungen notwendig:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verwirklichung von 10 Radschnellwegen durch das Land und Unterstützung von 10 Kommunen – 7000 km RadNETZ mit 700 angebundenen Kommunen – Verdopplung Bike&Ride-Stellplätze durch 100.000 zusätzliche Bike+Ride-Stellplätze – Kommunale Ausgaben pro Einwohner für Radverkehr 20 Euro <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.4. S. 60 & 61 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 26</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändeebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	24	0	2	/
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	0			
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>		<i>Verbändeebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> 20 1 </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> 17 </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; width: 100%;"> 13 13 </div>	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

Ihre Umsetzung ist notwendig			/
Die Umsetzung unterstütze ich			/
Die Maßnahme ist unklar	0	0	0

B Kommentarinhalte			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM6_001	Radschnellwege ja, aber nicht entlang von Bundesstraßen, sondern in der Natur oder kleineren Straßen. Aber: Flächenverbrauch.	0	BB
VM6_002	durchgehende Routen	6	BB
VM6_003	Netz von Routen	1	BB
VM6_004	durchgehende Radwege (v.a. in Städten) und kein Stückwerk: Qualitätskontrolle dieses Kriteriums bei Planung/Bau	5	BB
VM6_005	Radstrategie für alle Kommunen verpflichtend	0	JB
<i>Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM6_006	Problem, geeignete Streckenführung für Fahrräder zu finden - gängige Navigationsapps scheitern oft auch im Rad-Modus -> Entwicklung einer BW-Rad-Navi App	0	BB
VM6_007	viel mehr Infotafelkarten vor Ort oder elektronische Apps	1	BB
VM6_008	ortsübergreifende Betrachtung typischer Strecken (realer Verkehrsfluss), die mit dem Rad zurückgelegt werden könnten und klare Ausweisung und Beschilderung dieser Strecken, als auch gezielte Sicherung/Verbesserung dieser Strecken	1	BB
VM6_009	Radwege werden oft zugeparkt: stärker bestrafen und überwachen	6	BB
VM6_010	mehr Platz für Radwege als für Autos in der Innenstadt - abgetrennt und gesichert	7	BB
VM6_011	Parkplätze in der Stadt mit Diebstahlsicherung	2	BB
VM6_012	Anspruch auf Radweg einklagbar wie Anspruch auf Autostraße = Gleichberechtigung!	1	BB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

VM6_013	Parkhäuser für Räder, Stellplatzordnung ändern, Räder statt Autos	1	BB
VM6_014	Trennung vom Autoverkehr	4	BB
VM6_015	Radkultur bei MigrantInnen fördern z.B. Frauenfahrradkurse. Auto somit nicht als Statussymbol.	1	BB
VM6_016	Vorrang (Rechte und Priorität) Radverkehr vor Autos in Städten: Fahrradstädte	2	BB
VM6_017	Bei Einrichten von Fahrradstreifen die Straße verbreitern, nicht einfach eingrenzen	0	BB
VM6_018	Radfahrfreundliche Arbeitgeberinnen auszeichnen	0	BB
VM6_019	Anreize/Werbung fürs Radfahren z.B. Stadtradeln ausbauen	0	BB
VM6_020	Werbung machen für Radeln ist cool, tut gut, macht Spaß!	0	BB
VM6_021	bewachte Fahrradparkplätze (Radparkhäuser a la Freiburg)	1	BB
VM6_022	Radmitnahme im ÖPNV fördern (z.B. Träger am Bus; Fahrradwaggon) und kostenlos (Duplikate: 2)	6	BB
VM6_023	Dienstrad statt Dienstauto	0	BB
VM6_024	Sicherheitsvalidierung von Radwegen	1	BB
VM6_025	Ampelschaltung für Radfahrer getaktet	0	JB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

VM7 (M67, M68, M76)	RadKULTUR
<p>Jeder zweite Weg selbstaktiv mit dem Rad oder zu Fuß</p> <p>Die Landesregierung hat in der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg das Ziel verankert, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 20 Prozent zu steigern. Hierfür wird das RadNETZ systematisch ausgebaut, um Radschnellwege ergänzt und für eine neue RadKULTUR geworben. Der Fußverkehrsanteil soll bis 2030 auf 30 Prozent der Wege gesteigert werden:</p> <p><u>7. RadKULTUR stärken</u></p> <p>Ausbau der erfolgreichen RadKULTUR-Kommunikation „Pendler“ für weitere Zielgruppen u.a. Schüler und Senioren</p> <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.4. S. 60 (M67, M68) & Kapitel 5.5 S. 62 (M76) im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

A		In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 1					
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>	
Anzahl Kommentare	0	0	1	/	
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)					
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>			
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	0				
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0				
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)					
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>		<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>	
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>		
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>					
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>			/		
<i>Die Umsetzung unterstütze ich</i>			/		
<i>Die Maßnahme ist unklar</i>	2	2	8		

B		Kommentarinhalt			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme					
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>			<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme					
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>			<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM7_001	relativ unnötig (Senioren + Jugend sowieso hauptsächliche Nutzer des Fahrrads)			0	JB
Keine wertende Einordnung vorgenommen					

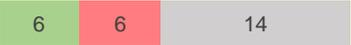
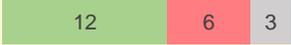
Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

VM8 (M77, M79)	Pkws elektrisch oder klimaneutral
<p>Jedes dritte Fahrzeug klimaneutral angetrieben</p> <p>Im Jahr 2030 sollen ein Drittel klimaneutrale Autos in Baden-Württemberg fahren. Das ist technologieneutral gesehen und meint sowohl Elektrofahrzeuge als auch Fahrzeuge mit anderen Antrieben auf Basis regenerativer Energien. Hierfür sind ein schneller Hochlauf der Verkaufszahlen und ein Ausbau der notwendigen Infrastrukturen erforderlich:</p> <p><u>8. Pkw elektrisch oder klimaneutral</u></p> <p>Das Auto wird auch weiterhin eine bedeutende Rolle spielen. Der Anteil des Personenverkehrs, der elektrisch bzw. klimaneutral fährt, soll erhöht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 2.000.000 klimaneutrale Pkw – Förderung und Benutzervorteile <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 62 & 63 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
Gesamtanzahl Kommentare: 30				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	19	11	0	/
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>	0			
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>	0			
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>	<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>	
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>	<i>Verbändebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

Maßnahme ist grundlegend sinnvoll			
Ihre Umsetzung ist notwendig			/
Die Umsetzung unterstütze ich			/
Die Maßnahme ist unklar	0	1	0

B Kommentarinhalte			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
VM8_001	Autoakkus: Chancen des Speichervolumens nutzen (lokale, kleiner Speicher: Stabilisierung Stromnetzte!?). Trotz derzeitigem Strommix starten	1	BB
VM8_002	Förderung kleiner PKW (Bevorzugung!)	8	BB
VM8_003	Förderung kostengünstiger, kleiner Elektrotransporter z.B. als Kaufanreiz für z.B. Handwerker, Firmen	1	BB
VM8_004	Ausbau Ladestationen	1	BB
VM8_005	Bio CNG	4	BB
VM8_006	Wünschenswert, aber technisch noch nicht zu Ende gedacht: allein Strom ist kein Klimakriterium, sondern Ursprung müsste klimaneutral sein, was aktuell nicht der Fall ist und nicht in Aussicht steht	1	BB
VM8_007	Förderung generell klimafreundliche Antriebe, nicht nur E-Antriebe, z.B. Wasserstoff. Alternativen zu KSZ (E-Fahrrad, Scooter,...), weil klimafreundlicher Strom nicht ausreichend verfügbar auf absehbare Zeit. Dies muss dringend gesamtenergetisch betrachtet werden.	5	BB
VM8_008	paralleler Ausbau der Lade-/Tankinfrastrukturen	1	VB
<i>Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme</i>			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
VM8_009	Fördergelder sollten eher in Forschung (z.B. verbesserter Speicher) oder die Produktion von Ökostrom fließen als heutige Produkte zu subventionieren	1	BB
VM8_010	Erhöhung der >E-Fahrzeuge sollte erst stattfinden, wenn du Spitzenzeiten genug CO2-neutraler Strom zur Verfügung steht (sonst Zuschaltung Kohlekraftwerke)	2	BB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

VM8_011	Vor einer massiven Förderung von E-Mobilität im PKW Bereich sollte unbedingt überprüft werden, ob die ökologische Gesamtbilanz stimmt (Einbeziehung Energieinvestition für Batterieproduktion)	3	BB
VM8_012	Elektromobilität ist nur klimawirksam, wenn mit Ökostrom betrieben. Eine Umschichtung im Verkehrssektor führt zu einem massiven Mehrverbrauch an Strom. Der Ausbau regenerativen Energien muss viel schneller vorangehen, sonst bleibt das reine Augenwischerei.	5	BB
VM8_013	absoluter Energiebedarf säckeln, statt Antriebstechnik vorschreiben	7	BB
VM8_014	kein Fokus auf E-Autos! Einsatz von H2, Methan prüfen	4	BB
VM8_015	Förderung der Weiterentwicklung und Verbesserung von Benzin- und Dieselmotoren, da diese in der Gesamt-CO2-Bilanz oft besser abschneiden als Elektroautos	2	BB
VM8_016	E-Mobilität mit Kohlestrom und Kinderarbeit? Nur Übergangslösung	3	VB
VM8_017	der erneuerbare Strom muss da sein, sonst doof!	5	VB
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM8_018	Kommunale LKW/Nutzfahrzeuge elektrifizieren	1	BB
VM8_019	Besteuerung des Spritpreises: deutlich teurer!!	0	BB
VM8_020	Möglichst viele Solarzellen auf Parkhäuser, als Überdachung von Parkplätzen, öffentlichen Gebäuden, ...	1	BB
VM8_021	Woher kommt die regenerative Energie?	0	BB
VM8_022	Autos nach Größe/Gewicht und Verbrauch besteuern (SUV), um unnötige Dreckschleudern zu vermeiden.	7	BB
VM8_023	Technologieneutralität	4	VB
VM8_024	Strom für E-Mobilität ist mit EE-Ausbauzielen darstellbar	0	VB
VM8_025	Ausbau der IS -> Tankstellen aller Art, wichtig z.B. auch für ÖPNV- (Bus) - Ausbau	3	VB
VM8_026	Anreize, Benefit, Nudging, Abwrackprämie	0	VB
VM8_027	Autogröße nach Bedarf, "Transpool"	0	VB
VM8_028	Finanzieller Ausgleich für Kommunen für Verzicht der Parkgebühreinnahmen? Vgl. Oslo.	0	VB
VM8_029	Bevorrechtigung kostenfreies Parken darf nicht zu Dauerparken an (...) führen	0	VB
VM8_030	E-Mobilität muss leichter (weniger Gewicht) werden	0	VB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>

VM9 (M78)	Privates Laden von Fahrzeugen
<p>Jedes dritte Fahrzeug klimaneutral angetrieben</p> <p>Im Jahr 2030 sollen ein Drittel klimaneutrale Autos in Baden-Württemberg fahren. Das ist technologieneutral gesehen und meint sowohl Elektrofahrzeuge als auch Fahrzeuge mit anderen Antrieben auf Basis regenerativer Energien.</p> <p>Hierfür sind ein schneller Hochlauf der Verkaufszahlen und ein Ausbau der notwendigen Infrastrukturen erforderlich:</p> <p><u>9. Privates Laden flächendeckend</u></p> <p>Jeder Fahrzeugnutzer hat Zugang zu privater Lademöglichkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 1.000.000 Ladepunkte (privat und ca. 10.% öffentlich) <p><i>Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.5. S. 63 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.</i></p>	

A	In Zahlen			
<i>Gesamtanzahl Kommentare: 1</i>				
	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>Verbändeebeteiligung</i>	<i>Jugendbeteiligung</i>	<i>Onlinebeteiligung</i>
<i>Anzahl Kommentare</i>	0	0	1	/
<i>Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)</i>				
	<i>Anzahl</i>	<i>Auswahl</i>		
<i>Konkrete Zustimmung zur Maßnahme</i>		<i>s. M78, Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)</i>		
<i>Konkrete Ablehnung der Maßnahme</i>		<i>s. M78, Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)</i>		
<i>Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)</i>				
<i>Angaben = Häufigkeit der Nennung</i>	<i>Zustimmung</i>		<i>Ablehnung</i>	<i>Enthaltung</i>
	<i>Bürgerbeteiligung (n=21)</i>		<i>Verbändeebeteiligung (n=17)</i>	<i>Jugendbeteiligung (n=26)</i>
<i>Maßnahme ist grundlegend sinnvoll</i>				
<i>Ihre Umsetzung ist notwendig</i>			/	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

Die Umsetzung unterstütze ich			/
Die Maßnahme ist unklar	0	0	2

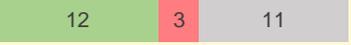
B Kommentarinhalte			
Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
	s. M78, Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)		
VM9_001	Für jeden neuen Parkplatz 800V-Ladestationen (verpflichtend)	0	JB
Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
	s. M78, Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)		
Keine wertende Einordnung vorgenommen			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
	s. M78, Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)		
Allgemeine Hinweise			
Kennung	Kommentar	Gewichtung	Quelle
	s. M78, Bestehende Maßnahmenvorschläge (einzeln)		

VM10 (M64 – M66)	Klimaneutrale Lkw, Busse, Bahnen
<p>Jede dritte Tonne im Güterverkehr klimaneutral transportiert</p> <p>Um den Zuwachs der Fahrleistungen im Güterverkehr zumindest zu kompensieren wird die Erhöhung des Anteils klimaneutraler Lkw und Busse angestrebt: Jede dritte Tonne soll klimaverträglich mit Bahn oder Binnenschiff bzw. mit E-Lkw oder regenerativen Kraftstoffen transportiert werden.</p> <p><u>10. Klimafreundliche Lkw, Busse und Bahnen</u></p> <p>Welche Technologien sich beim Lkw durchsetzen ist heute noch offen, die Zielsetzungen müssen aber ambitioniert sein.</p> <ul style="list-style-type: none"> – 50.000 klimaneutrale Lkw bis 2030 – 90 % der Busse klimaneutral 	

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

- Klimaneutrale Logistikgebiete und Innenstädte
- Quoten für regenerativ erzeugtes Kerosin an Flughäfen in BW

Wenn Sie an der Einordnung in den Gesamtkontext interessiert sind, kann dies unter Kapitel 5.3. S. 58 & 59 im Maßnahmenkatalog nachgelesen werden.

A		In Zahlen		
Gesamtanzahl Kommentare: 23				
	Bürgerbeteiligung	Verbände e beteiligung	Jugendbeteiligung	Onlinebeteiligung
Anzahl Kommentare	0	22	1	/
Ausschließlich wertende Kommentare (Quellen: OB, BB, VB, JB)				
	Anzahl	Auswahl		
Konkrete Zustimmung zur Maßnahme	0			
Konkrete Ablehnung der Maßnahme	0			
Maßnahmenbewertung aus Plakat-Bepunktung vor Ort (Quellen: BB, VB, JB)				
Angaben = Häufigkeit der Nennung	Zustimmung		Ablehnung	Enthaltung
	Bürgerbeteiligung (n=21)		Verbände e beteiligung (n=17)	Jugendbeteiligung (n=26)
Maßnahme ist grundlegend sinnvoll				
Ihre Umsetzung ist notwendig				/
Die Umsetzung unterstütze ich				/
Die Maßnahme ist unklar	0		2	0

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

B			
Kommentarinhalt			
<i>Grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM10_001	Vorrang Bahn und Bus (siehe Schweiz und Österreich)	4	VB
VM10_002	Gesetzliche Vorgabe vorhanden. Clean Vehicles RL (EU): Beschaffungsquoten für Busse, LKW, LDV	2	VB
VM10_003	Nicht nur Ziele sondern auch Lösungen aufzeigen	0	VB
VM10_004	Oberleitungsinfrastruktur	0	VB
VM10_005	Flugverkehr muss durch weitere Maßnahme teurer werden	1	VB
VM10_006	Start- und Landegebühr erhöhen	0	VB
VM10_007	mehr Geld für leisere Güterzüge, Beispiel auch Schweiz 3ct Mineralölsteuer	2	VB
VM10_008	Gasantrieb, PTG, Biogas: technikoffen	2	VB
VM10_009	Umrüstung Binnenschifffahrt auf LNG und Aufbau Infrastruktur	1	VB
VM10_010	mehr Güterverkehr auf Bestandsstrecken erzeugt Widerstand: Lärmschutz mitdenken	1	VB
VM10_011	Technologieoffenheit; Förderung von E-Fuels, synthetische Fuels	1	VB
VM10_012	H2 Busse/LKW/Züge; Einigkeit bei verwendeter Speichertechnik (flüssig, 700bar, 350bar)	5	VB
VM10_013	Ausbau der Lade/Tankinfrastruktur als Grundvoraussetzung	2	VB
VM10_014	Abbau der Steuervorteile fürs Fliegen	1	VB
VM10_015	Bei Personenförderung: Vorrang für Bus und Bahn mit Umsetzung alternativer Antriebe (weg von Diesel). LKW auf Schiene. Flugproblematik ist eigener Punkt und hat hier nichts zu suchen.	0	VB
VM10_016	50.000 LKW kaum realisierbar	1	VB
VM10_017	90% der Busse sind für private Unternehmer nicht finanzierbar	1	VB
VM10_018	Energieverbrauch im GV senken	1	VB
VM10_019	Aufklärung über Verkehrsketten. Notwendigkeit Transport?	1	VB
VM10_020	Klimafreundliche Busse (Oberleitungsbusse, Elektrobusse) fördern	0	JB
<i>Grundsätzliche Ablehnung der Maßnahme</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
<i>Keine wertende Einordnung vorgenommen</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>
VM10_021	klimaneutral vs. Energiemix	1	VB
VM10_022	Welche Maßnahmen und Fördermittel zu Umrüstung Binnenschifffahrt?	0	VB

Verkehr – Bestehende Maßnahmenvorschläge (zusammengefasst)

VM10_023	Untersuchen, wer kleine neutrale LKW und Busse in dieser Menge produzieren kann	0	VB
<i>Allgemeine Hinweise</i>			
<i>Kennung</i>	<i>Kommentar</i>	<i>Gewichtung</i>	<i>Quelle</i>