

Bürgerat Klima Stuttgart

Arbeitsmaterial für Sitzung #6

Rückmeldungen zu den Empfehlungsentwürfen für Mobilität

Inhalt

Empfehlung 1: Radschnellwegverbindungen	2
Empfehlung 2: Ampelphasen Fuß- und Radverkehr	4
Empfehlung 3: Park- und Ride Parkplätze ausbauen und Anschlussticket ÖPNV	5
Empfehlung 4: Verkehrsberuhigte Bereiche: „Superblocks“ einrichten	7
Empfehlung 5: Parkgebühren und -kontrolle	9
Empfehlung 6: Parkplatzumgestaltung und Bau von Quartiersgaragen	10
Empfehlung 7: Parkraummanagement und Gebührenordnung	12
Empfehlung 8: Flächenbezogene Parkgebühren	18
Empfehlung 9: Öffentliche Stellplätze von der Stadt bewirtschaften	20
Empfehlung 10: Anordnungen nach Emission/Antriebsarten der Fahrzeuge ermöglichen	21
Empfehlung 11: Stadt der kurzen Wege durch den Ausbau von „City Hubs“	22
Empfehlung 12: Polygo – App einführen	23
Empfehlung 13: Frequenz/Taktung der Busse erhöhen	24
Empfehlung 14: Um-/Einstieg zum ÖPNV durch „Mikrohubs“ erleichtern	25
Empfehlung 15: Bürgerbusse in den Außenbezirken	26
Empfehlung 16: Attraktivere Bahnhöfe	27
Empfehlung 17: City Maut prüfen und/oder einführen	28
Empfehlung 18: Dialog mit Bürger*innen	30

Gruppe 1: Ausbau Fuß- und Radwegenetz:

Wie sollte das Fuß- und Radwegenetz Stuttgarts zukünftig ausgebaut werden?

1	Wir empfehlen, dass die Stadt Stuttgart bis zum Jahr 2028 oder schnellstmöglich die Machbarkeitsstudien für 12 Radialverbindungen und den City-Ring umsetzen. Dabei soll die Durchgängigkeit der Radwege gewährleistet sein. Das ist uns wichtig, weil die Attraktivität und Sicherheit für Rad- und Fußverkehr erhöht wird.	
Argumente des Bürgerrats:		
	pro	contra
	<ul style="list-style-type: none"> - Schnellere Anbindung für Radverkehr - Sicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplätze, Fußwege könnten weggenommen werden - Raumkonflikte entstehen - Unfallrisiko steigt - Radwege enden im Nichts - Sicherheitszonen notwendig
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
<ul style="list-style-type: none"> - Für die Finanzierung ist die Stadt Stuttgart verantwortlich - Planungsprozesse beschleunigen 		
Feedback vom Faktencheck		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:		mittel
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		positiv
<ul style="list-style-type: none"> - Wie Radverkehrsinfrastruktur umgesetzt wird, ist bekannt. 		
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		positiv/mittel
<ul style="list-style-type: none"> - Kommune ist für die Umsetzung verantwortlich (nach aktueller Gesetzesgrundlage, die politisch entschieden wurde). - Tendenz ist schwer zu definieren. - Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erfordert mehr Personal in der Verwaltung. 		
Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:		positiv/mittel
<ul style="list-style-type: none"> - <u>Kosten für Bürger:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ wirksam, wenn Bürger*innen verstärkt Fahrrad fahren ○ Erhöhung des Fahrradbesitzes notwendig ○ Anschaffung eines Fahrrades/Pedelec liegt im Trend und stellt somit keine Zusatzkosten dar - <u>Kosten für öffentliche Hand:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ Niedrige Investitionskosten für Maßnahmen im Radverkehr ○ Ggf. Anpassungen am Autoverkehr trotzdem notwendig ○ Mehr (kostenintensives) Personal bei der Stadt erforderlich - <u>Kosten für Dritte:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ keine Effekte erkennbar - <u>Effekte auf den Arbeitsmarkt:</u> <ul style="list-style-type: none"> ○ geringe Wirkung auf Hersteller und Händler von Fahrrädern 		

Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:				positiv			
<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrssicherheit - Luftreinhaltung - Lärm - Vermeidung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr (allerdings können durchaus auch Fahrten im öffentlichen Verkehr vermieden werden. Öffentlicher Verkehr als Schlechtwetteralternative!) - Förderung der Nahmobilität - Generelle Förderung des Gesundheitsniveaus der Bevölkerung 							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Praktikable und kostenunkritische Maßnahme - Zustimmung: 8x - Ambitionierter: Machbarkeitsstudie bis Ende 2024, Umsetzung deren Empfehlungen bis Ende 2026 - Bitte zur Prüfung an den Gemeinderat mit aufnehmen - Nachteile für Autoverkehr beachten - Bauliche Radwege (getrennt von der Straßenbahn) motiviert ängstliche Bürger*innen 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
Klarer herausstellen, dass es sich bei den Radialverbindungen um Fahrradwege handelt.							

Gruppe 1: Ausbau Fuß- und Radwegenetz:

Wie sollte das Fuß- und Radwegenetz Stuttgarts zukünftig ausgebaut werden?

2	Wir empfehlen, dass die Stadt bis zum Jahr 2025 die Fuß- und Radampelphasen erhöht und Timer einbaut, aus denen die Wartezeit an der Ampel hervorgeht (siehe Beispiele aus Vancouver und London). Dies erhöht die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie die Attraktivität für Fuß- und Radverkehr. Die Nachrüstung soll durch das Tiefbauamt erfolgen.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
-			-				
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
- Gleichzeitige Grünphase für alle Fußgängerampeln							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:			keine				
<ul style="list-style-type: none"> - Geringfügige Erhöhung des Fuß- und Radverkehrs - Könnte Wartezeiten und Emissionen von motorisiertem Verkehr erhöhen 							
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			niedrig				
<ul style="list-style-type: none"> - Klingt einfach, bedeutet aber, dass alle Lichtsignalanlagen in Stuttgart überarbeitet werden müssen. Dies ist in 2,5 Jahren nicht leistbar. - Vorhandene Ampelschaltung priorisiert öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) - Wegen bestehender ÖV-Priorisierungen und/oder grünen Wellen schwer umsetzbar - Restdaueranzeige: steuert der ÖV- Priorisierung entgegen und hoher Aufwand 							
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:			niedrig				
<ul style="list-style-type: none"> - Berechnung der Lichtsignalanlagen wird von Dienstleister getätigt – großes Vergabevolumen wäre notwendig - Verschärft die bestehende Personalknappheit in ausführenden Ingenieurbüros 							
Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:			hoch				
<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für die Umbau / technische Aufrüstung liegen bei öffentlicher Hand - Hohe Kosten in Relation zur begrenzten Wirkung der Maßnahme - Potenziell positiver Beschäftigungseffekt in Ingenieurbüros, falls entsprechende Arbeitskräfte verfügbar 							
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:			negativ				
<ul style="list-style-type: none"> - Schränkt motorisierten Individual- und öffentlichen Verkehr ein - Längere Wartezeiten / häufigere Anfahrvorgängen erhöhen Schadstoff- und Lärmemissionen 							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 6x - Prüfen, inwieweit Autoverkehr behindert wird und Emissionswerte beeinflusst werden. - Negative Auswirkungen der Empfehlung beachten. - Rotphasen werden vom Radverkehr häufig durch Abbiegen auf Gehwege umgangen. - Keine Timer notwendig, da Kontrolle, ob Rotphasen eingehalten werden, nicht möglich. - Laut Experten wegen ÖPNV nicht umsetzbar. 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
Aufgrund der geringen Wirkung der Maßnahme bitte überlegen, ob diese Empfehlung wirklich zur Abstimmung gebracht werden soll. Oder in der Begründung und/oder Argumenten deutlicher machen, warum die Maßnahme TROTZ geringer Klimaschutzwirkung umgesetzt werden soll.							

Gruppe 3: Reduzierung von Verkehrs- und Parkflächen für Autos:

Die Verkehrsfläche für Autos in der Stadt sollen zukünftig verringert werden. Wie kann man diese Verringerung möglichst verträglich für Autofahrerinnen und Autofahrer gestalten?

3	<p>Wir empfehlen, dass die Stadt Stuttgart am Stadtrand zusätzliche Park & Ride Parkplätze an ÖPNV-Haltestellen bis 2025 prüft und erste Maßnahmen umsetzt. Das ist uns wichtig, um die Attraktivität und Lebensqualität in der Innenstadt zu erhöhen – ein attraktives Anschlussticket für den ÖPNV muss angeboten werden. Geeignete Orte und Bedarf sind im Vorfeld zu ermitteln. Eine Flächenversiegelung ist zu vermeiden. Fahrradparkplätze sowie Fahrradleihstationen sollen mit eingeplant werden. Die Belegung der P+R Parkhäuser soll durch eine App abgefragt werden können und darüber bestenfalls direkt ein Parkticket/ÖPNV-Ticket erworben werden können.</p>	
Argumente des Bürgerrats:		
pro	contra	
<ul style="list-style-type: none"> - Mehr Fahrrad- und E-Autofahrende durch Attraktivität dieser Alternativen - Geringerer Autoverkehr in der Innenstadt, lebenswertere Stadt - Anreiz für Wahl des ÖPNV - Verbesserung des dezentralisierten ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> - Fläche erschließen - Bedarfsanalyse - Zusätzliche Flächenversiegelung vermeiden - Anwohner*innen an P+R Flächen → Kompensation durch attraktive Gestaltung (Spielplätze, Bänke, Begegnungsorte) 	
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
<ul style="list-style-type: none"> - Schrittweise Prüfung und Umsetzung - Testweise Einführung an Freiflächen - CO₂-Einsparung durch Fahrradparkplätze, Leihräder, Ladestationen - Belegungsniveau per App einsehbar darstellen - Mit Rasengitter und Versickerungsflächen 		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:		niedrig
<ul style="list-style-type: none"> - Wird kurzfristig keine Wirkung entfalten - Beschluss, Standortentscheidung, und Umsetzung bis 2025 unrealistisch - Keine Vermeidung der Fahrten von deren Quellen bis zum P+R-Parkplatz - Was ist mit "attraktivem Anschlussticket" gemeint? Ist neben Tarifzone Stuttgart und Deutschland an weitere Verbilligungen gedacht? - Flächenversiegelung unvermeidbar - Fahrradparkplätze und der Fahrradverleihstationen als Angebot von Park-and-Ride mit dem Fahrrad aus dem Umland bietet geringe Einsparpotentiale 		
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		nicht bezifferbar
<ul style="list-style-type: none"> - Kein Potenzial für die technische Umsetzbarkeit bis 2025 - Umsetzbarkeit ab 2025 abhängig von Flächenverfügbarkeiten an ÖPNV-Haltestellen 		
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		niedrig
<ul style="list-style-type: none"> - Nicht gegeben, wegen kurzer Zeitspanne 		
Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:		niedrig
<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für die öffentliche Hand: Bereitstellung der Parkflächen und eventuelle Tarifanpassung - Bis 2025 kaum Kosten, da kurzfristige Umsetzung schwer möglich - Bau von Parkhäusern ist teuer, insbesondere wenn nur halbtags genutzt (wie bei P+R) - Kosten für die Anbindung der Parkhäuser an das Straßennetz - Bindet Geld, das nicht für ÖPNV-Ausbau verwendet werden kann. 		

Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:			
<ul style="list-style-type: none"> - Positive Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Geringfügig verringerter Verkehr ○ Reduziert Luftschadstoff- und Lärmemissionen - Negative Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Flächenversiegelung ○ Luftschadstoff- und Lärmemissionen im unmittelbaren Umfeld der Parkplätze 			
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:			
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 6x - Beansprucht Grünflächen in Außenbezirken - Parkgebühren bestimmen die Inanspruchnahme - Begrenzte Zielgruppe: Pendelnde in Außenbezirken - In Prüfbericht an den Gemeinderat aufnehmen - Nur umsetzen, falls der Bedarf besteht (2x genannt) - Bei Begründung auf Parkhausnutzer eingehen 			
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:			
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe
<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung
<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
<p>Es gibt einige Überschneidungen mit Empfehlung Nr. 14 (Um-/Einstieg zum ÖPNV durch „Mikrohubs“ erleichtern).</p> <p>Vorschlag: prüfen, wo Ähnlichkeiten, wo Unterschiede liegen. Zum Beispiel bezieht sich Empfehlung Nr. 3 auf den Stadtrand und Empfehlung Nr. 14 eher auf die Innenstadt!?</p>			

Gruppe 3: Reduzierung von Verkehrs- und Parkflächen für Autos:

Die Verkehrsfläche für Autos in der Stadt sollen zukünftig verringert werden. Wie kann man diese Verringerung möglichst verträglich für Autofahrerinnen und Autofahrer gestalten?

4	<p>Wir empfehlen, dass die Stadt Stuttgart drei neue Superblocks bis Ende 2025 plant und umsetzt. Das ist uns wichtig, um die Lebensqualität im betroffenen Gebiet zu verbessern und den Verkehr zu beruhigen. Durch eine Verkehrsstrukturplanung sollen geeignete Zonen und Umsetzungsformen analysiert werden. Durch Umgestaltung des Straßenraums soll mehr und sicherer Raum für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen, sowie mehr Platz für Grünflächen geschaffen werden.</p>	
Argumente des Bürgerrats:		
	pro	contra
	<ul style="list-style-type: none"> - Mehr Raum für Fuß- und Radverkehr durch dessen Attraktivität - Sichere Wege für eingeschränkte Personen - Mehr Platz für Grünflächen - Anreiz für Wahl des ÖPNV - Verbesserung des dezentralisierten ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> - Herausforderung der Verkehrsstrukturplanung - Herausforderung der Kommunikation mit Anwohnenden - Verkehrsverlagerung und Umweg (negativ für betroffene Anwohner*innen, Vermieter*innen) - Ggf. Geschwindigkeitsüberschreitung wegen fehlendem Gegenverkehr
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Einsparung durch gleichmäßiges Tempo - Schrittweise Prüfung und Umsetzung in einzelnen Stadtvierteln / Blocks - Soziale Kompensation nicht erforderlich, da keine große finanzielle Belastung entsteht 		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:		Keine / nicht bezifferbar
<ul style="list-style-type: none"> - Vorbehalt: Umsetzung bis Ende 2025 schwer vorstellbar (intensiver Beteiligungsprozess mit Wohnenden und Nutzenden notwendig) - CO₂-Wirkung: nicht zu beziffern - Hoffnung, dass Anwohnenden Mobilitätsverhalten ändern - Zu klären: Induziert der Superblock Verhaltensänderungen Einzelner? 		
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		hoch
<ul style="list-style-type: none"> - Geeignete Stadtgebiete sind (wahrscheinlich) vorhanden 		
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit		niedrig
<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung bis 2025 schwer vorstellbar (siehe oben) 		
Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:		Nicht bezifferbar
<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für die Stadt: Investitionskosten für den Umbau - sonstige Kosten nicht abschätzbar 		
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt		positiv
<ul style="list-style-type: none"> - Starke Verbesserung der Lebensqualität im Superblock (höhere Aufenthaltsqualität, weniger Luftschadstoff- und Lärmbelastung, höhere Verkehrssicherheit) 		

Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:

- Zustimmung: 6x
- Entscheidungen in den Nachbarschaften statt im Stadtrat
- Was sind Superblocks? Stadtquartiere, die verkehrsberuhigt werden?
- Realistischer ist eine ausgewogene und abgestimmte Planung
- Ungehinderten und kostenfreien Zugang Lieferverkehr beachten
- Keine Notwendigkeit von Superblocks, um den Verkehr zu beruhigen
- Gerne mehr als drei
- Problem wird dadurch verlagert

Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:

<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
-------------------------------------	----------	-------------------------------------	------------	-------------------------------------	--------------	-------------------------------------	------------

Überschneidung bzw. Abgrenzung zu Empfehlung Nr. 6 (Parkplatzumgestaltung und Bau von Quartiersgaragen) prüfen.

Gruppe 4: Reduzierung von Verkehrs- und Parkflächen für Autos:

Die Verkehrsfläche für Autos in der Stadt sollen zukünftig verringert werden. Wie kann man diese Verringerung möglichst verträglich für Autofahrerinnen und Autofahrer gestalten?

5	Wir empfehlen, dass das Ordnungsamt ab sofort stuttgartweit Parkplätze verstärkt kontrolliert. Parken soll teurer und weniger attraktiv werden.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
<ul style="list-style-type: none"> - Vorteile für Radverkehr, Fußverkehr, Anwohnende, Familien mit vielen Personen 		<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr ballt sich in Vororten - Sorgt für mehr Parkplatzsuchende 					
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
<ul style="list-style-type: none"> - Als Alternative kostenlosen ÖPNV / P+R für jede*n - Flächennutzungskonflikt von Parken & Aufenthaltsraum - Umnutzung freierwerdender Fläche: als Grünfläche, Wasserfläche, Aufenthalt, Fahrradabstellplätze, Schatten 							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:			keine				
<ul style="list-style-type: none"> - Wirkung begrenzt, da Anwohnende und private Stellplätze ausgenommen - Reduziert Parkvorgänge längerer Dauer (bedeutend für Dauer des Arbeitsweges) - Verfügbarkeit freier Stellplätze motiviert zur PKW - Nutzung - Unklar, ob sich Parkraummanagement auf Verkehrsnachfrage auswirkt - Kontrolle von Ordnungswidrigkeiten führt zu deren Rückgang - Hohe Parkgebühren senkt die Pkw-Nachfrage - Unklar, ob Rückbau von Parkplätzen Wirkung zeigt - Maßnahme ist verständlich und umsetzbar 							
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			positiv				
<ul style="list-style-type: none"> - Diese Maßnahme kann sofort in Angriff genommen werden. 							
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit			mittel				
<ul style="list-style-type: none"> - Personal für verstärkte Kontrollen notwendig - Beschluss des Gemeinderats notwendig 							
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:							
<ul style="list-style-type: none"> - <u>Kosten für Bürger:</u> hoch (für Parkende) - <u>Kosten für öffentliche Hand:</u> niedrig (zusätzliches Personal in der Parkraumüberwachung amortisiert sich über Bußgelder) - <u>Wirkung auf Dritte:</u> nicht bekannt - <u>Effekte auf den Arbeitsmarkt:</u> niedrig (Neue Stellen in der Verkehrsüberwachung) 							
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt			positiv				
<ul style="list-style-type: none"> - Überwachung der Parkregeln könnte zur besseren Beachtung aller Verkehrsregeln führen 							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung 5x - Keine Zustimmung 3x - Erschwernisse und Gebühren für das Parken sind mehr als ausreichend 3x - Kontrolle der Parkplätze durch Ordnungsamt - Trifft besonders vulnerable Gruppen (sozial Schwache, Eingeschränkte Menschen, Familien) - Niedrige Parkgebühren für beispielsweise Studierende - Stattdessen Kennzeichnung und Überprüfung von Fahrradverkehr 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
Hohe Überschneidung mit Empfehlungen Nr. 7 (Parkraummanagement und Gebührenordnung) und Nr. 8 (flächenbezogene Parkgebühren). Ggf. sinnvoll, das Thema Kontrolle vom Thema Kosten zu trennen bzw. zwei unterschiedliche Empfehlungen daraus zu machen?!							

Gruppe 4: Reduzierung von Verkehrs- und Parkflächen für Autos:

Die Verkehrsfläche für Autos in der Stadt sollen zukünftig verringert werden. Wie kann man diese Verringerung möglichst verträglich für Autofahrerinnen und Autofahrer gestalten?

6	Wir empfehlen, dass Stuttgart die Parkplätze entlang der Straßen reduziert und umgestaltet, je nach Bedarf zum Beispiel in Radwege, Begrünung oder Begegnungsorte für ein besseres Stadtklima. In Neubaugebieten sollen Quartiersgaragen verpflichtend gebaut werden und flächenbezogene Kosten für die Parkplätze eingeführt werden.	
Argumente des Bürgerrats:		contra
pro		
<ul style="list-style-type: none"> - Vorteile für Radverkehr, Fußverkehr, Anwohnende, Familien mit vielen Personen 		<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr ballt sich in Vororten - Mehr Parkplatzsuchende
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
<ul style="list-style-type: none"> - Als Alternative kostenlosen ÖPNV / P+R für jede*n - Flächennutzungskonflikt von Parken & Aufenthaltsraum - Umnutzung freierwerdender Fläche: als Grünfläche, Wasserfläche, Aufenthalt, Fahrradabstellplätze, Schatten 		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Differenzierung unterschiedlicher Aspekte der Parkraumbereitstellung: <ol style="list-style-type: none"> 1) Parken im öffentlichen Straßenraum (Stadt ist nicht verpflichtet, Parkraum vorzuhalten) 2) Parken im privaten Bereich (Eigentümer sind verantwortlich: Mindestvorgaben des Landes sind einzuhalten, z.B. Stellplatzpflicht) Städtische Einflussnahme über Bebauungspläne und Satzungen möglich - Quartiersgaragen sind private Parkraumversorgung (gesammeltes Parkraumangebot, verlängert Zugang zum Parkstand) - öffentliche Hand baut nur im Ausnahmefall Quartiersgaragen - Bei verbesserter Parkraumsituation im öffentlichen Straßenraum: höhere CO₂-Emissionen - Unklar, was mit "flächenbezogenen Kosten" gemeint ist (Nutzende zahlen bereits für beanspruchten Parkraum) 		
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		niedrig
<ul style="list-style-type: none"> - Unklare Definition der Empfehlung: kann so nicht umgesetzt werden. - Teilung in drei Teilmaßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Abbau von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum ○ Umnutzung der gewonnenen Flächen ○ Bündelung des Parkraumangebots im privaten Bereich durch Quartiersgaragen ○ Parkgebühren an der Fläche des Parkstands orientieren (falls so gemeint) 		
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		niedrig
<ul style="list-style-type: none"> - Siehe folgende Bewertung 		
Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:		
<ul style="list-style-type: none"> - <u>Kosten für Bürger:</u> niedrig <ul style="list-style-type: none"> ○ Schlechteres Parkraumangebot (Anzahl, räumliche Verteilung, Parkgebühren) ○ Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsmittel (zu Fuß, Radverkehr, ÖPNV) möglich - <u>Kosten für die öffentliche Hand:</u> niedrig bis mittel (je nach Ort); Kosten durch Umbau öffentlichen Straßenraums und Verlust von Parkgebühren. - <u>Kosten für Dritte:</u> nicht bekannt - <u>Effekte auf den Arbeitsmarkt:</u> kurzzeitiger niedriger Effekt auf den Arbeitsmarkt durch Umbau des öffentlichen Straßenraums 		

Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:				positiv			
<ul style="list-style-type: none"> - Verringerung des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs im öffentlichen Straßenraum - Weniger Schadstoffemissionen und Verkehrslärm - Verbesserte Verkehrssicherheit - Nutzung alternativer Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad) kann zu kürzeren Wegen beitragen 							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 4x - Keine Zustimmung - Freiwilligkeit bei Umsetzung von Quartiersgaragen (Kosten und Platzgründe) - Parkplätze an der Straße erhalten - Konkretisieren! Vorschlag: Reduktion der Parkplätze um 30% bis Ende 2024 - Quartiersgaragen in Neubaugebieten ist gut (2x) - Bestandswohngebiete haben aktuellen Mangel an Parkplätzen (3x) - Radwege sind gefragt, besonders in der Innenstadt - Trennung der beiden Thesen: 1) Teurerer Parkraum in Garagen 2) Umgestaltung 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
Überschneidung bzw. Abgrenzung zu Empfehlung Nr. 4 (Verkehrsberuhigte Bereiche: „Superblocks“ einrichten) prüfen.							

Gruppe 2: Reduzierung von Verkehrs- und Parkflächen für Autos:

Die Verkehrsfläche für Autos in der Stadt sollen zukünftig verringert werden. Wie kann man diese Verringerung möglichst verträglich für Autofahrerinnen und Autofahrer gestalten?

7	<p>Wir empfehlen, dass das Team Parkraummanagement bzw. das Amt für Öffentliche Ordnung der Stadt Stuttgart eine „Gebührenordnungsreform nach Grundfläche des Fahrzeugs“ bis Ende des Jahres 2024 (in jedem Fall so schnell wie möglich) unternimmt, damit Parkraum in der Stadt reduziert wird. Die Maßnahme soll folgende Komponenten umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Die Gesamtzahl verfügbarer Parkplätze in Stuttgart soll reduziert werden. b) Das kostenpflichtige Parken soll auf ganz Stuttgart ausgeweitet werden. Die Stadt soll dafür digitale Schnittstellen zwischen Zulassungsstelle und Parkraumbewirtschaftung schaffen. Das Handyparken (via App) sollte möglichst zum Standard werden. c) Die Parkkosten auf öffentlichem Raum sollen abhängig vom Flächenverbrauch der Fahrzeuge erhoben werden. Als Preisrahmen schlagen wir einen Grundbetrag i.H.v. 365 €/ Jahr für eine Fahrzeugfläche von 5m² (Größe eines Smarts) vor. Größere Autos sollen exponentiell höhere Gebühren zu entrichten haben. Die Erhöhung sollte gestaffelt erfolgen, um Akzeptanz für die Maßnahme aufzubauen. d) Die Anwohnerparkzonen sollen verkleinert werden. Außerhalb dieser ist der volle Parkpreis (ebenfalls gestaffelt nach Flächenverbrauch) zu entrichten. Für Fahrzeuge ohne Anwohnerparkausweis für das Stuttgarter Stadtgebiet ist die doppelte Parkgebühr zu entrichten. Außerdem sollten Kontrolleur*innen Kfz-Kennzeichen digital erfassen und kontrollieren können. Das Zahlen des Parktickets anhand des eigenen Kennzeichens sollte auch digital möglich sein. e) Preisvorschlag: 5€/Stunde (in niedrigster Preisstufe), ebenfalls exponentiell nach Fahrzeuggröße gestaffelt. Für Auswärtige soll der doppelte Preis gelten. Hintergrund: Anwohner*innen bzw. Stuttgarter*innen sollen weniger zahlen als Menschen von außerhalb. f) Mit den Einnahmen soll der umwelt- und klimafreundliche ÖPNV subventioniert werden sowie ein sozialer Ausgleich für untere Einkommensgruppen und Familien finanziert werden, z.B. in Form eines „Sozialtickets“, welches Mehrkosten abfedert. Finanziert werden soll dies dank der Mehreinnahmen der Stadt durch Maßnahme c). 	
<p>Argumente des Bürgerrats:</p>		
	<p>pro</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regulierung des Parkaufkommens - Gerechte Kostenberechnung - Jeder bezahlt 	<p>contra</p> <ul style="list-style-type: none"> - Digitalisierung „Handyparken“ - Vergrämung - Preiserhöhung - Neuverteilung der Fläche - Komfortverlust
<p>Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> - Zwischenziele: <ol style="list-style-type: none"> 1) Digitale Schnittstellen (Amt) 2) digitale Parkraumbewirtschaftung 3) neue Kostenberechnung 	

7a) Die Gesamtzahl verfügbarer Parkplätze in Stuttgart soll reduziert werden.

Feedback vom Faktencheck:

Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:

- verständlich und umsetzbar

Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:

- **niedrig** kann für den öffentlichen Straßenraum sofort in Angriff genommen werden, Großteil der Parkstände in Stuttgart im privaten Bereich
- Baurechtlich notwendige Stellplätze dürfen nicht abgebaut werden

Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:

- **mittel** (nach politischem Beschluss des Gemeinderats umsetzbar).

Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:

- Kosten für Bürger: schlechteres Parkraumangebot (Anzahl, räumliche Verteilung).
- Mögliche Verlagerung der Verkehrsnachfrage auf andere Verkehrsmittel (zu Fuß, Radverkehr, ÖPNV) führen
- Kosten für öffentliche Hand: Kosten durch den Umbau des öffentlichen Straßenraums und evtl. den Verlust der Parkgebühren
- Kosten für Dritte: Wirkungen auf Dritte sind nicht bekannt.
- Effekte auf den Arbeitsmarkt: nicht bekannt.

Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:

- Straßenraum bewirkt eine Verringerung des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs im öffentlichen Straßenraum
- weniger Schadstoffemissionen und Verkehrslärm
- verbesserte Verkehrssicherheit
- Nutzung alternativer Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad) kann zu kürzeren Wegen beitragen
- Geringe positive Wirkung

Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:

- Keine Zustimmung 4x
- Zustimmung 2x
- Konkretisieren! Vorschlag: Reduktion der Parkplätze um 30% bis Ende 2024
- Insbesondere Freizeitparkplätze
- Soziale Verträglichkeit sicherstellen
- Anwohner-Rechte berücksichtigen
- Empfehlung, was mit dem frei werdenden Platz geschieht ergänzen?

7b) Das kostenpflichtige Parken soll auf ganz Stuttgart ausgeweitet werden. Die Stadt soll dafür digitale Schnittstellen zwischen Zulassungsstelle und Parkraumbewirtschaftung schaffen. Das Handyparken (via App) sollte möglichst zum Standard werden.

Feedback vom Faktencheck:

Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:

- Verständlich
- "digitale Schnittstelle": unklar, was gemeint ist
- In Stuttgart parken viele Fahrzeuge, die nicht in Stuttgart zugelassen sind. Fahrzeuge werden auf einen Halter zugelassen, der nicht der Nutzer des Fahrzeugs sein muss. Soll der Halter für die Parkgebühren des Nutzers bezahlen? Das ist nicht praktikabel.

Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:

- **hoch**, unklar: digitalen Schnittstelle zwischen Zulassungsstelle + Parkraumbewirtschaftung

Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:

- **niedrig** (gemäß der Straßenverkehrsordnung kann im öffentlichen Straßenraum nicht einfach aus politischen Gründen eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Hierfür bedarf es einiger vor Ort zu erfüllender Voraussetzungen, z.B. eines Mangels an Parkraum, evtl. nur für einzelne Nutzergruppen, oder bestimmter städtebaulicher Erfordernisse.
- Handyparken kann in Stuttgart eingeführt werden, wenn Verbindung mit einer anderen Art der Bewirtschaftung, in Stuttgart in aller Regel der Parkscheinautomat
- Wird von konkurrierenden Anbietern durchgeführt. Für die Kommunen sind die Themen Geldfluss, Datenschutz und Ermittlung der Falschparker von Bedeutung. Die Verwaltung der Landeshauptstadt Stuttgart hat bisher davon Abstand genommen, zusätzlich und ergänzend zu den Parkscheinautomaten das Handyparken einzuführen.
- Für die flächendeckende Ausweitung des Parkraummanagements und das Handyparken wäre ein Beschluss des Gemeinderats notwendig.

Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:

- Kosten für Bürger: niedrig (Die Ausweitung der Gebührenerhebung würde die Kosten für das Parken erhöhen, die Einführung des Handyparkens würde sie geringfügig reduzieren.) /
- Kosten für öffentliche Hand: mittel (Die Landeshauptstadt Stuttgart müsste das Parkraummanagement ausdehnen. Dies verursacht höhere Kosten, denen entsprechende Einnahmen gegenüberstehen.
- Kosten für Dritte: Wirkungen auf Dritte sind nicht bekannt
- Effekte auf den Arbeitsmarkt: niedrig (evtl. positiver Beschäftigungseffekt)

Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:

- Da unklar ist, ob und wie die Maßnahme umgesetzt wird und ob sie zu mehr oder weniger Verkehr führt, ist eine Abschätzung im Bereich "andere Wirkungen" nicht möglich.

Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:

- Keine Zustimmung
- Zustimmung 6x
- Anwohnerparken berücksichtigen
- Analoge Angebote erhalten
- Kostenpflichtiges Parken nur im Ballungsgebiet, viele Stadtteile in Stuttgart haben kein Parkplatzproblem und würden mit den Gebühren die Stadt bereichern

7c) Die Parkkosten auf öffentlichem Raum sollen abhängig vom Flächenverbrauch der Fahrzeuge erhoben werden. Als Preisrahmen schlagen wir einen Grundbetrag i.H.v. 365 €/ Jahr für eine Fahrzeugfläche von 5m² (Größe eines Smarts) vor. Größere Autos sollen exponentiell höhere Gebühren zu entrichten haben. Die Erhöhung sollte gestaffelt erfolgen, um Akzeptanz für die Maßnahme aufzubauen.

Feedback vom Faktencheck:

Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂ - Einsparung:

- muss noch präzisiert werden
- 365 € / Jahr klingt gut, jedoch auf Kontext zu übertragen:
- >> Was soll erreicht werden?
>> Würde Bewohnerparken (aktuell 30,70 € / Jahr) verteuern und Kurzzeitparken (heutige Gebühr von 0,04 €/h) vergünstigen
- Parkplätze aktuell gleich groß → wäre symbolische Maßnahme
- Andernfalls wären verschieden große Parkplätze notwendig → unpraktikabel

Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:

- Bewohnerparken: **hoch** (Die Fahrzeuggröße kann bei der Beantragung des Bewohnerparkausweises dokumentiert werden.
- Kurzzeitparken: **niedrig** (Wie soll die Fahrzeuggröße im öffentlichen Straßenraum ermittelt werden?)

Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:

- **niedrig** (kann im öffentlichen Straßenraum nicht umgesetzt werden, da die Straßenverkehrsordnung keine nach Fahrzeuggröße gestaffelten Parkflächen und Parkgebühren vorsieht.
- Benötigt zusätzlich Beschluss des Gemeinderats

Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:

- Kosten für Bürger: niedrig (Kurzzeitparken), hoch (Bewohnerparken)
- Kosten für öffentliche Hand: mittel (Einnahmeverlusten beim Kurzzeitparken stehen zusätzliche Einnahmen beim Bewohnerparken gegenüber)
- Kosten für Dritte: Wirkungen auf Dritte sind nicht bekannt
- Effekte auf den Arbeitsmarkt: keine

Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:

- Die hohen Preise des Bewohnerparkens könnten zu weniger PkW / Anwohner führen.

Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:

- Keine Zustimmung: 4x
- Zustimmung: 4x
- Sozialer Ausgleich ist dringend notwendig.
- Im Umkehrschluss nimmt die Zahl der Singlehaushalte weiter zu.
- Diese "Maßnahme" spaltet die Gesellschaft.
- Nicht jedes große Auto ist unnötig und entbehrlich
- Empfehlungen nicht ohne Begründung gegen die Autofahrenden richten
- Vorschlag: Der Grundbetrag sollte höher sein, als das ÖPNV-Abonnement (aktuell 49€/Monat)
- Größe des Fahrzeugs ist das falsche Maß – Sinnvoller: Preis nach Motorisierung
- Regulierungen für Firmenwagen einbeziehen
- Nach Personenanzahl im Haushalt staffeln
- Sozial gerecht ausgestalten, Härtefälle beachten
- Angemessene Gebühren für Anwohnende
- Der vorgeschlagene Preis ist sehr günstig (z.B. im Vergleich zu anderen Städten)

7d) Die Anwohnerparkzonen sollen verkleinert werden. Außerhalb dieser ist der volle Parkpreis (ebenfalls gestaffelt nach Flächenverbrauch) zu entrichten. Für Fahrzeuge ohne Anwohnerparkausweis für das Stuttgarter Stadtgebiet ist die doppelte Parkgebühr zu entrichten. Außerdem sollten Kontrolleur*innen Kfz-Kennzeichen digital erfassen und kontrollieren können. Das Zahlen des Parktickets anhand des eigenen Kennzeichens sollte auch digital möglich sein.

Feedback vom Faktencheck:

Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:

- Bewohnerparkzonen verkleinern: Maßnahmen überdenken und neu definieren
- Idee: Einzelmaßnahme für jeden Aspekt formulieren

Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:

- **Hoch**

Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:

- **mittel** (Die Maßnahme benötigt einen Beschluss des Stuttgarter Gemeinderats.)

Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:

- Kosten für Bürger: hoch (höhere Parkgebühren)
- Kosten für öffentliche Hand: Kosten für die Umorganisation der Bewohnerparkzonen bei höheren Einnahmen durch Parkgebühren
- Kosten für Dritte: Wirkungen auf Dritte sind nicht bekannt
- Effekte auf den Arbeitsmarkt: keine.

Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:

- Tendenziell etwas weniger Pkw-Verkehr

7e) Preisvorschlag: 5€/Stunde (in niedrigster Preisstufe), ebenfalls exponentiell nach Fahrzeuggröße gestaffelt. Für Auswärtige soll der doppelte Preis gelten. Hintergrund: Anwohner*innen bzw. Stuttgarter*innen sollen weniger zahlen als Menschen von außerhalb.

Feedback vom Faktencheck:

Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:

- Siehe vergleichbare Maßnahmen (z.B. 7d oder 8)

Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:

- siehe vergleichbare Maßnahmen (z.B. 7d oder 8)

Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:

- siehe vergleichbare Maßnahmen (z.B. 7d oder 8)

Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:

- siehe vergleichbare Maßnahmen (z.B. 7d oder 8)

Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:

- siehe vergleichbare Maßnahmen (z.B. 7d oder 8)

Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:

- Keine Zustimmung 2x
- Zustimmung 1x
- Ist das zulässig?
- Bevorzugung der Stadtbewohnenden ist diskriminierend, da diese nicht aufs Auto angewiesen 3 x
- Verstößt gegen das Grundgesetz, Artikel 1.
- Der Preisvorschlag ist viel zu hoch. 2x
- Auswärtige Parken soll nicht beim Anwohner Parken sondern in Parkhäusern stattfinden

- Preiserhöhungen durchsetzen und die Betreiber des Parkhauses mit hohen Gebührenabführungen an die Stadt Stuttgart belegen.
- Schwierig in der Umsetzung (rechtlich und preislich)
- Wieso sollten die Preise unterschiedlich sein? Bitte Begründung ergänzen.

7f) Mit den Einnahmen soll der umwelt- und klimafreundliche ÖPNV subventioniert werden sowie ein sozialer Ausgleich für untere Einkommensgruppen und Familien finanziert werden, z.B. in Form eines „Sozialtickets“, welches Mehrkosten abfedert. Finanziert werden soll dies dank der Mehreinnahmen der Stadt durch Maßnahme c).

Feedback vom Faktencheck:

Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:

- verständlich.

Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:

- Keine Bewertung, da keine technische Maßnahme.

Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:

- **niedrig** (Wirksamkeit schwer einzuschätzen, nur sinnvoll bei genügend hohen Mehreinnahmen, die zur Subventionierung im ÖV ausreichen.
- Bringt Bürokratie mit sich
- Beschluss des Stuttgarter Gemeinderats nötig

Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:

- Kosten für Bürger: hoch (Pkw-Nutzer durch höhere Parkgebühren), niedrig (Empfänger der Subvention, Verringerung der ÖPNV-Kosten)
- Kosten für öffentliche Hand: mittel (Die höheren Einnahmen aus den Parkgebühren gehen für Subventionen verloren.
- Kosten für Dritte: nicht bekannt
- Effekte auf den Arbeitsmarkt: niedrig (zusätzliche Stellen bei der Stadt notwendig)

Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:

- Tendenz zu weniger Pkw-Verkehr und mehr ÖPNV. geringe Wirkungen in den Bereichen Luftreinhaltung, Lärm und Verkehrssicherheit auftreten.

Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:

- Keine Zustimmung 1x
- Zustimmung 5x
- Kostenfrage
- Ein Sozialticket ist zusätzlich zum 49 Euro Tickets nicht sinnvoll.
- Verursacht Bürokratie
- Kostenlose Nutzung des ÖPNV für Rentner*innen, Bonuscard, Schüler*innen und Studierende
- Gibt es bereits in weniger vermögenden Ländern
- Kein Sozialticket, da schon Unterstützung im Wohngeld, Sozialhilfe, Elterngeld, usw. vorhanden

Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:

<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
-------------------------------------	----------	-------------------------------------	------------	-------------------------------------	--------------	-------------------------------------	------------

Hohe Überschneidung mit Empfehlungen Nr. 5 (Parkgebühren und -kontrolle) und Nr. 8 (flächenbezogene Parkgebühren). Ggf. sinnvoll, das Thema Kontrolle vom Thema Kosten zu trennen bzw. zwei unterschiedliche Empfehlungen daraus zu machen?!

Zu berücksichtigen: Am 13.06.2023 entschied das Bundesverwaltungsgericht, dass die von der Stadt Freiburg eingeführten, erhöhten Parkgebühren nicht rechtmäßig seien. Die Richter stufen u.a. Ermäßigungen aus sozialen Gründen sowie Gebührensprünge für unterschiedlich lange Fahrzeuge als unzulässig ein.

Gruppe 5: Reduzierung von Verkehrs- und Parkflächen für Autos:

Die Verkehrsfläche für Autos in der Stadt sollen zukünftig verringert werden. Wie kann man diese Verringerung möglichst verträglich für Autofahrerinnen und Autofahrer gestalten?

8	Wir empfehlen, dass Parkgebühren (1) für die Stadt kostendeckend (zur Zeit ca. 500€ pro Jahr) erhoben werden, (2) nach Fläche des Fahrzeugs gestaffelt werden, (3) in jedem Fall für das Abstellen privater Fahrzeuge höher sein müssen als bei ÖPNV-Nutzung (zur Zeit mehr als 49€ pro Monat).	
Argumente des Bürgerrats:		
	pro	contra
-		<ul style="list-style-type: none"> - Negative Wirkung auf sozial schwache: Mobilität ermöglichen - Ausnahmen für Behinderte - Flächennutzungskonflikt
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
<ul style="list-style-type: none"> - ÖPNV soll attraktiver werden als Privatauto - Langsame Gebührensteigerung 		
Feedback vom Faktencheck (identisch mit Empfehlung 7c):		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:		
<ul style="list-style-type: none"> - muss noch präzisiert werden - 365 € / Jahr klingt gut, jedoch auf Kontext zu übertragen: → Was soll erreicht werden? → Würde Bewohnerparken (aktuell 30,70 € / Jahr) verteuern und Kurzzeitparken (heutige Gebühr von 0,04 €/h) vergünstigen - Parkplätze aktuell gleich groß → wäre symbolische Maßnahme - Andernfalls wären verschieden große Parkplätze notwendig → unpraktikabel 		
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		
<ul style="list-style-type: none"> - Bewohnerparken: hoch (Die Fahrzeuggröße kann bei der Beantragung des Bewohnerparkausweises dokumentiert werden. - Kurzzeitparken: niedrig (Wie soll die Fahrzeuggröße im öffentlichen Straßenraum ermittelt werden?) 		
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		
<ul style="list-style-type: none"> - niedrig (kann im öffentlichen Straßenraum nicht umgesetzt werden, da die Straßenverkehrsordnung keine nach Fahrzeuggröße gestaffelten Parkflächen und Parkgebühren vorsieht. - Benötigt zusätzlich Beschluss des Gemeinderats 		
Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:		
<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für Bürger: niedrig (Kurzzeitparken), hoch (Bewohnerparken) - Kosten für öffentliche Hand: mittel (Einnahmeverlusten beim Kurzzeitparken stehen zusätzliche Einnahmen beim Bewohnerparken gegenüber) - Kosten für Dritte: Wirkungen auf Dritte sind nicht bekannt - Effekte auf den Arbeitsmarkt: keine 		
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:		
Die hohen Preise des Bewohnerparkens könnten zu weniger PkW / Anwohner führen.		

Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:

- Zustimmung 7x
- Keine Zustimmung 5x
- Anwohnende der Innenstadt zahlen bereits mehr Miete als Auswärtige
- Sozial gerechte Lösung finden
- Härtefälle beachten
- Begründung fehlt

Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:

<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung
-------------------------------------	----------	--------------------------	------------	-------------------------------------	--------------	--------------------------	------------

Hohe Überschneidung mit Empfehlungen Nr. 5 (Parkgebühren und -kontrolle) und Nr. 7 (Parkraummanagement und Gebührenordnung).
Ggf. sinnvoll, das Thema Kontrolle vom Thema Kosten zu trennen bzw. zwei unterschiedliche Empfehlungen daraus zu machen?!

Gruppe 5: Reduzierung von Verkehrs- und Parkflächen für Autos:

Die Verkehrsfläche für Autos in der Stadt sollen zukünftig verringert werden. Wie kann man diese Verringerung möglichst verträglich für Autofahrerinnen und Autofahrer gestalten?

9	Wir empfehlen zu prüfen, ob in sämtlichen Parkhäusern und an allen Stellplätzen im Straßenraum (auch in Außenbezirken) eine Bewirtschaftung durch die Stadt selbst möglich ist, um über die Parkgebühren Gestaltungsmöglichkeiten zu gewinnen.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
- Platz für Fahrräder, Fußgänger, Kinder, Rollstühle, Straßenraumgestaltung			- Flächennutzungskonflikt				
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
- Von Innenstadt und Ortszentren nach außen vorgehen - Druck, den ÖPNV oder nichtmotorisierten Verkehr zu nutzen, erhöht die CO ₂ -Einsparung							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:			Nicht bezifferbar				
- Grundvoraussetzung für besseres Parkraummanagement in Stuttgart - Keine unmittelbare Wirkung auf die Freisetzung von CO ₂							
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			Nicht bezifferbar				
- Es ist keine technische Maßnahme							
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit			niedrig				
- Erfordert hohen politischen Konsens. - Planerisch großer Vorteil. - Setzt voraus, dass die Stadt Tätigkeiten aus privat-wirtschaftlichem Bereich übernimmt. - Offen, ob die Stadt Parkmöglichkeiten betreut oder besitzt.							
Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:							
- Kosten für Bürger: nicht bezifferbar (abhängig von Umsetzung/Ausgestaltung) - Kosten für öffentliche Hand: nicht bezifferbar - Kosten für Dritte: Hoch (Parkhausbetreiber verlieren Geschäftsmodell) - Effekte auf den Arbeitsmarkt: Keine							
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:							
- Hängt stark von Ausgestaltung der Parkraumbewirtschaftung ab							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
- Zustimmung: 5x - Keine Zustimmung: 4x - Unrealistisch: 2x - Keine Enteignung von Parkhäusern - Verhindert Wettbewerb, da unter städtischer Entscheidung - Keine Parkgebühren in den Außenbezirken, da keine Begründung/gesellschaftliche Akzeptanz							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung

Gruppe 6: Liefer- und Wirtschaftsverkehr:

Wie sollte der Liefer- und Wirtschaftsverkehr zukünftig organisiert werden? (Mit Wirtschaftsverkehr sind z.B. Handwerker oder mobile Pflegekräfte gemeint.)

10	Wir empfehlen, dass die Stadt Stuttgart verkehrsrechtliche Anordnungen und Zufahrtsverbote nach Emissionen / Antriebsart ermöglicht. Zusätzlich braucht es Förderprogramme zur Umrüstung der bestehenden Flotte hin zur E-Mobilität. Das ist uns wichtig, um die lokalen Emissionen zu senken. Die Stadt Stuttgart sollte die Maßnahme stufenweise bis zum Jahr 2035 umsetzen.		
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra
-			-
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:			
-			
Feedback vom Faktencheck:			
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:			mittel
<ul style="list-style-type: none"> - Hohes Potenzial zur CO₂-Minderung - Unklar, ob bis 2035 CO₂-freie Kraftfahrzeuge bzw. ausreichend CO₂-freier Kraftstoff zur Verfügung steht. 			
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			hoch
- Aus Sicht der Stadt wäre die Maßnahme technisch umsetzbar.			
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit			niedrig
<ul style="list-style-type: none"> - Auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung können aktuell keine Zufahrtsverbote ausgesprochen werden. - Wer soll das Förderprogramm auflegen? - Auf Dauer wird nicht alles, was aus gesellschaftlichem Blickwinkel wünschenswert ist, über Fördergelder finanziert werden können. 			
Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:			hoch
<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für Bürger: hoch >> Anschaffung CO₂-freier Kraftfahrzeuge ist teuer für den Bürger - Kosten für öffentliche Hand: hoch – wenn durch öffentliche Förderung finanziert - Kosten für Dritte: nicht erkennbar - Effekte auf den Arbeitsmarkt: hoch <ul style="list-style-type: none"> o Arbeitsplätze im Bereich der Verbrenner entfallen o Arbeitsplätze im Bereich der CO₂-freier Kraftfahrzeuge entstehen o Aufgrund geringerer Fertigungstiefe bei CO₂-freien Autos weniger Arbeitsplätze erwartet 			
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt			positive
- CO ₂ -freie Kraftfahrzeuge stoßen keine Luftschadstoffe aus und sind leiser.			
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:			
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 5x - Keine Zustimmung: 3x - Ambitioniertere Ziele sind notwendig. - Förderprogramme kosten Geld, ohne dass Umstrukturierung des Verkehrs erreicht wird. - Eingriff in die persönliche Freiheit jedes Einzelnen. - In Prüfbericht für den Gemeinderat aufnehmen. 			
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:			
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe
<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
In der Empfehlung konkretisieren, welche Fahrzeuge (also Wirtschafts- und Lieferverkehr) gemeint sind. Die Empfehlung sollte für sich selbst stehend verständlich sein.			

Gruppe 6: Liefer- und Wirtschaftsverkehr:

Wie sollte der Liefer- und Wirtschaftsverkehr zukünftig organisiert werden?

(Mit Wirtschaftsverkehr sind z.B. Handwerker oder mobile Pflegekräfte gemeint.)

11	Wir empfehlen, dass sich Logistikkonzepte auf „City Hubs“ konzentrieren, bis zum Jahr 2025 mögliche Standorte prüfen und bis 2030-2035 umsetzt. Das ist uns wichtig, da der Lieferverkehr zunehmen wird.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
-			-				
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
<ul style="list-style-type: none"> - Herausforderung des zunehmenden Lieferverkehrs (Ist es gewollt?) - Verlässlichkeit sicherstellen (bei Medikamenten/Eillieferungen) - Infrastruktur benötigt (Logistik/Lieferverkehr macht 1/3 des Gesamtverkehrs aus) - Mehrkosten entstehen: Ausbau, Versand, Logistik - Nachhaltige Alternative durch E-Fahrzeuge gegeben? 							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:			niedrig/keine				
<ul style="list-style-type: none"> - Nicht alle Waren über "City Hubs" lieferbar / sinnvoll - Energie, die zum Bau eines "City Hub" im Betrieb benötigt wird 							
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			niedrig				
- Bereits jetzt können keine Flächen für "City Hubs" gefunden werden.							
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit			mittel				
- Die Maßnahme erfordert einen Beschluss des Gemeinderats.							
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:							
<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für Bürger: kein Effekt - Kosten für öffentliche Hand: hoch (Stadt: Investitionskosten, Amortisierung fraglich) - Kosten für Dritte: mittel (Lieferkonzepte umstellen steigert Produktionskosten) - Effekte auf den Arbeitsmarkt: niedrig (Je nach Konzept: Arbeitsplätze entstehen) 							
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt			negative				
<ul style="list-style-type: none"> - Für "City Hubs" wird Fläche benötigt - Im Umfeld des Hubs: Bündelung von Lieferverkehr mit größeren Fahrzeugen kommen. 							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 7x - Mehr Lieferverkehr ist nicht zu befürworten - Auf Machbarkeit prüfen - Menge des Lieferverkehrs nicht durch die Stadt steuerbar - Abnehmer, Lieferant, Geschäfts- und Arbeitszeiten beeinflussen Lieferverkehr - In Prüfbericht für Gemeinderat aufnehmen 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
Bitte den Begriff „City Hub“ kurz beschreiben, um zu verdeutlichen, was genau damit gemeint ist.							

Gruppe 9: Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV:

Wie kann der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zukünftig attraktiver gemacht werden?

12	Wir empfehlen, dass die Stadt Stuttgart die polygo-App als digitales Informationssystem als Schnittstelle sämtlicher Verkehrsanbieter einführt – inklusive Wegfindung und Bezahlungsmöglichkeit. Dabei soll sie die Verkehrsanbieter verpflichten, die Echtzeitinformation kompatibel bereitzustellen.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
		-	-				
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
<ul style="list-style-type: none"> - Individualverkehr durch attraktiven ÖPNV reduzieren - Bündelung der Informationen an einer Schnittstelle und einheitliche Bezahlung - Datenerhebung und Vernetzung über Anbieter hinweg 							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:			niedrig/keine				
<ul style="list-style-type: none"> - Die Wirkung des Einsatzes der polygo-App wird gering sein. - Es ist ein Komfort-Thema. - Polygo-App verliert durch Deutschland-Ticket an Bedeutung. 							
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			positiv				
- Die genannten Anforderungen müsste die polygo-App bereits heute erfüllen.							
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit			mittel				
- Die heutigen Hemmnisse der Umsetzung werden bestehen bleiben.							
Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:			Nicht quantifizierbar				
- Alles, was gefordert wird, müsste bereits heute umgesetzt oder zumindest auf dem Weg sein.							
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt			positiv				
- Erleichterter Zugang zu ÖPNV kann Individualverkehr zurückdrängen.							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 9x - Alternativen zu Smartphone und App beibehalten. 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung

Gruppe 7: Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV:
Wie kann der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zukünftig attraktiver gemacht werden?

13	<p>Wir empfehlen, die Frequenz bzw. Taktung der Busse kurzfristig zu erhöhen. Dafür sollten generell mehr Busse eingesetzt werden, aber auch Express- und Nachtbusse in Außenbezirken. Busse sollten in Spitzenzeiten eine eigene Busspur erhalten und an Ampeln priorisiert werden. Es sollte außerdem mehr zeitliche Flexibilität für den Übergang von Bus zu S-Bahn gewährleistet sein. An wenig frequentierten Bushaltestellen sollte der Call-on-Demand-Service vereinfacht werden. Wichtig ist uns, dass es eine höhere Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots (auch nachts) gibt, Verspätungen reduziert werden und es gute Anschlussmöglichkeiten gibt.</p>		
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra
-		-	-
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:			
-			
Feedback vom Faktencheck:			
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:			positiv
- Ausbau des ÖPNV wird Fahrten des Individualverkehrs reduzieren.			
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			mittel/gering
- Kurzfristige Umsetzung nicht möglich (Aufbau Bürgerbus-Service, Ampelumbau nötig)			
- Langen Lieferzeiten von E-Bussen			
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit			mittel
- Es sind Beschlüsse (Gemeinderat Landeshauptstadt Stuttgart, SSB, VVS) notwendig.			
Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:			
- Kosten für Bürger: kein Effekt			
- Kosten für öffentliche Hand: mittel			
<ul style="list-style-type: none"> o Kostenteilung zwischen öffentlicher Hand und SSB unklar o Es ist erwartbar, dass SSB höheren Anteil trägt 			
- Kosten für Dritte: hoch			
- Effekte auf den Arbeitsmarkt: mittel			
<ul style="list-style-type: none"> o Angebote schaffen Arbeitsplätze für Busfahrer*innen 			
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt			positive
- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs			
- weniger Luftverschmutzung, weniger Verkehrslärm			
- erhöhte Verkehrssicherheit			
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:			
- Zustimmung: 9x			
- Überprüfung der Machbarkeit und der Kosten			
- Ausreichende Umsteigezeit von S-Bahn zu Bus gewährleisten (nachts, in Randgebieten und für Menschen mit Einschränkungen)			
- Nicht praktikabel			
- Nachtverbindungen einführen			
- Effekt prüfen: laut Experten (Eckstein) geringe Wirkung – prüfen, ob Förderung angemessen			
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:			
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Adressat	Zeitangabe	Beschreibung	Begründung
Hohe Überschneidung mit Empfehlung Nr. 15 (Bürgerbusse in den Außenbezirken). Vorschlag: prüfen, ob beide Empfehlungen zusammengelegt werden könnten.			

Gruppe 7: Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV:

Wie kann der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zukünftig attraktiver gemacht werden?

14	Wir empfehlen, sogenannte „Mikrohubs“ an ÖPNV-Knotenpunkten einzurichten. Dort sollte es (P+R)-Parkplätze für alle Fahrzeugarten geben (z. B. Autos, Fahrräder, Cityroller/E-Scooter), aber auch Ladesäulen, Car-Sharing und Leihräderangebote. Dies erleichtert den Um-/ Einstieg sowie die Kombination von ÖPNV mit anderen klimafreundlichen Verkehrsmitteln.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
-			-				
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
-							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:			gering				
<ul style="list-style-type: none"> - "Mikrohubs" können, CO₂-ärmere Verkehrsalternativen aufzeigen - Geringe Wirkung eines einzelnen Hubs - „graue Energie“ für Herstellung Betrieb des "Mikrohubs" beachten 							
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			positiv				
- Umsetzung der Empfehlung ist möglich							
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit			mittel				
- Es sind Beschlüsse (Gemeinderat, SSB, VVS, beteiligte Drittanbieter) notwendig.							
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:							
<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für Bürger: kein Effekt - Kosten für öffentliche Hand: niedrig - Kosten für Dritte: mittel - Effekte auf den Arbeitsmarkt: niedrig / unklar - Kostenteilung zwischen öffentlicher Hand und Angebotsbetreibern noch offen. - Es ist erwartbar, dass Betreiber höheren Anteil tragen. 							
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt			positive				
<ul style="list-style-type: none"> - Potenzielle Verkehrsverlagerungen auf ÖPNV - Weniger Luftverschmutzung - Weniger Verkehrslärm, bei größerer Verkehrssicherheit 							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 8x - Schnelle Verbindungen bei wenigen Umstiegen ermöglichen und ausbauen. (3x) - Formulierung verbessern. - Schon vorhanden bzw. werden bereits ausgebaut. 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
<p>Es gibt einige Überschneidungen mit Empfehlung Nr. 14 (Um-/Einstieg zum ÖPNV durch „Mikrohubs“ erleichtern).</p> <p>Vorschlag: prüfen, wo Ähnlichkeiten, wo Unterschiede liegen. Zum Beispiel bezieht sich Empfehlung Nr. 3 auf den Stadtrand und Empfehlung Nr. 14 eher auf die Innenstadt!?</p> <p>Präzisieren Sie in bei Empfehlung Nr. 14 daher zum Beispiel, wo in der <u>Innenstadt</u> es Mikrohubs mit welchen Mobilitätsarten geben sollte, wenn es am Stadtrand P+R für Autos geben soll.</p>							

Gruppe 9: Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV:

Wie kann der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zukünftig attraktiver gemacht werden?

15	Wir empfehlen, dass der ÖPNV in den Außengebieten nach einer Bedarfserhebung bedarfsgerecht und zeitnah durch „Bürgerbusse“ (E-Busse) der SSB ergänzt wird.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
-			-				
- Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
<ul style="list-style-type: none"> - E-Busse verwenden, um Emissionen zu senken - Herausforderung der Sichtbarkeit und Aufnahme in Fahrpläne 							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:			gering				
- Bürgerbusse können CO ₂ -ärmere Alternativen zum Individualverkehr aufzeigen.							
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			gering/ mittel				
- Nicht kurzfristig umzusetzen, wegen langen Lieferzeiten der E-Busse.							
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit			mittel				
- Es sind Beschlüsse (Gemeinderat Landeshauptstadt Stuttgart, SSB, VVS) notwendig.							
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:							
<ul style="list-style-type: none"> - Kostenteilung zwischen öffentlicher Hand und SSB unklar. - Es ist erwartbar, dass SSB höheren Anteil trägt. - Angebote schaffen Arbeitsplätze für Busfahrer*innen. 							
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt			positive				
<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsverlagerungen auf ÖPNV - Weniger Luftverschmutzung - Weniger Verkehrslärm, bei größerer Verkehrssicherheit 							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 10x - Mit Empfehlung Nr. 13 zusammen denken. - 9-Personen Fahrzeuge könnten genutzt werden. 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung
Hohe Überschneidung mit Empfehlung Nr. 13 (Frequenz/Taktung der Busse erhöhen). Vorschlag: prüfen, ob beide Empfehlungen zusammengelegt werden könnten.							

Gruppe 10: Ausbau und Attraktivierung des ÖPNV:

Wie kann der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zukünftig attraktiver gemacht werden?

16	Wir empfehlen, dass die Stadt lokale Initiativen startet, um Bahnhöfe attraktiver, sauberer und sicherer zu gestalten. Besonders wichtig ist uns dabei 1) Sauberkeit durch häufigere Reinigung, 2) dass das Sicherheitsgefühl erhöht wird durch deutlich sichtbarere Sprechstellen/Notrufsäulen, 3) die Attraktivität erhöht wird durch eine kreative Neu- und Umgestaltung. Punkt (3) könnte im Rahmen von Wettbewerben durch Architekturbüros und Studierende der Universität umgesetzt werden.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
		-	-				
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
-							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:				gering			
<ul style="list-style-type: none"> - Könnte den ÖPNV als CO₂-ärmere Verkehrsalternativen zum Individualverkehr aufzeigen. - Wirkung eines einzelnen Bahnhofs gering. - Graue Energie des Umbaus der Bahnhöfe beachten. 							
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:				positiv (Punkte 1 und 2) gering (Punkt 3)			
<ul style="list-style-type: none"> - Einfache Umsetzung der Unterpunkte 1) und 2). - Finanzierung des Umbaus bei Unterpunkt 3) klären. 							
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit				gering			
<ul style="list-style-type: none"> - Gut umsetzbar 							
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:							
<ul style="list-style-type: none"> - Durch Betreiber der Bahnhöfe und Stationen (DB, SSB) finanzieren. Hohe Kosten durch Umbaumaßnahmen. - Effekte auf dem Arbeitsmarkt: gering (Reinigung). - Evtl. kurzfristige Beschäftigungseffekte durch Bautätigkeit. 							
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt				positive			
<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsverlagerungen auf ÖPNV - Weniger Luftverschmutzung - Weniger Verkehrslärm, bei größerer Verkehrssicherheit 							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 10x - Verantwortung liegt nicht in der Hand der Stadt (sondern bei Deutsche Bahn). - Intensive Nutzung setzt mehrfach tägliche Reinigung voraus. - Notrufsäulen sind bei Smartphone-Nutzung nicht nötig. - Umgestaltung nur bei Notwendigkeit: finanzielle Möglichkeiten sinnvoller für Emissionsreduktion oder Umweltschutz nutzen. - Lokalen Initiativen auch auf Haltestellen von Bussen und U-Bahnen beziehen. 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung

Gruppe 8: Verkehrsregulierende Maßnahmen und finanzielle Anreize:

Für einige Gruppen aus der Bevölkerung sind verkehrsregulierende Maßnahmen, wie zum Beispiel eine City Maut oder Tempo-30-Zonen unbeliebt. Für die genannten Beispiele ist der Bund verantwortlich. Die Stadt kann sie nicht selbst einführen. Falls der Bund die passenden Rahmenbedingungen dafür schafft, sollte Stuttgart die oben beschriebenen Maßnahmen umsetzen? Welche gezielten finanziellen Anreize kann die Stadt einführen, um den Autoverkehr zu reduzieren und um andere Fortbewegungsmöglichkeiten zu fördern?

17	<p>Die Stadt sollte die Einführung einer City-Maut prüfen. Das ist uns wichtig, um den Umstieg auf den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fußverkehr) zu beschleunigen und das Bewusstsein der Bürger*innen zu verändern, die CO₂-Emissionen zu reduzieren und das Verkehrsaufkommen zu reduzieren.</p> <p>Die Stadt soll dabei mindestens folgende Aspekte untersuchen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) einfache Bezahlung und Authentifizierung (auch bar oder an Tankstellen) b) Ausnahmen für Gesundheitsfahrten/ Pflegedienst im Sinne der sozialen Gerechtigkeit c) muss durch weiteren Ausbau des ÖPNV/Parkraummanagement begleitet werden d) Umsteigemöglichkeiten an P+R-Plätzen mit flexiblen Tarifen e) die Einnahmen sollen zweckgebunden für die Mobilitätswende verwendet werden f) CO₂-Reduktion g) Verkehrsreduktion h) Soziale Verträglichkeit i) Auswirkungen auf den Einzelhandel und das Stadtleben j) Negative Effekte durch Verkehrsverlagerung im Falle einer Umgehung der Maut 	
Argumente des Bürgerrats:		
pro	contra	
-	-	
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
-		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:		Sehr hoch
<ul style="list-style-type: none"> - Straßenbenutzungsgebühren werden eine sehr hohe Wirksamkeit im Hinblick auf die Verringerung von CO₂-Emissionen zugesprochen. Je nach Ausgestaltung wirken sie auf die Ziel- und Verkehrsmittelwahl, die Abfahrtszeit- und Routenwahl oder auch auf die Fahrzeugbeschaffung. - Die Empfehlung 17 ist mit Ihren insgesamt zehn Unterpunkten sehr komplex definiert. Die Bewertung des Faktenchecks bezieht sich nur auf die Maßnahme "City-Maut" insgesamt. 		
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		hoch
<ul style="list-style-type: none"> - Zur Erhebung einer "City-Maut" stehen unterschiedliche technische Systeme zur Verfügung. 		
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit		gering
<ul style="list-style-type: none"> - Aktuell kann auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung keine "City-Maut" erhoben werden. - Setzt eine umfassende Abstimmung mit den umgebenden Gebietskörperschaften voraus. - Frühere Untersuchungen zeigen, dass eine "Regio-Maut" in der Region Stuttgart wirksamer als eine "City-Maut" für Stuttgart wäre. "Regio-Maut" setzt Beschlüsse zuständiger Gremien voraus. 		

Sozio-ökonomische Auswirkungen / Volkswirtschaftliche Kosten:			
<ul style="list-style-type: none"> - Kosten Bürger: mittel (Maut-Kosten) - Kosten öffentliche Hand: niedrig (finanziert den Betrieb und generiert Einnahmen) - Kosten Dritte: niedrig (Maut-Kosten) - Effekte auf den Arbeitsmarkt: gering (nur wenige neue Arbeitsplätze durch Aufbau und Betrieb) 			
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:			positive
<ul style="list-style-type: none"> - Die "City-Maut" wird zu Verkehrsverlagerungen weg vom Individualverkehr führen und damit zu weniger Luftverschmutzung, Verkehrslärm und erhöhter Verkehrssicherheit. 			
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:			
<ul style="list-style-type: none"> a) Zustimmung 4x keine Zustimmung 3x Vergleich mit London ist überdimensioniert. Orientierung weg vom Bargeld b) Zustimmung 5x keine Zustimmung Ausnahmen angemessen berücksichtigen (sollte selbstverständlich sein) 3 x Auswirkungen auf Einzelhandel beachten c) Zustimmung 6x keine Zustimmung Verweis auf Anträge des Parkraummanagements (oben) d) Zustimmung 6x keine Zustimmung 2x Verweis auf Anträge des Parkraummanagements (oben) e) Zustimmung 7x keine Zustimmung 2x Zweckverbundene Verwendung ist sehr wichtig f) Zustimmung 4x keine Zustimmung 1x Hierzu müssen alle Beförderungen klimaneutral erfolgen. Was genau soll hier untersucht werden? Unklar, genauer ausführen. g) Zustimmung 4x keine Zustimmung 1x Auswirkungen auf Einzelhandel beachten Was genau soll hier untersucht werden? Wo mehr P&R benötigt wird? Wie viele Parkplätze es benötigt? Unklar, genauer ausführen. h) Zustimmung 4x keine Zustimmung 2x Kostenfrage Sozial Schwache werden bereits gefördert i) Zustimmung 3x keine Zustimmung 1x Auswirkungen auf Einzelhandel beachten evtl. Ausgleichszahlung für Geschäfte 2 x j) Zustimmung 5x keine Zustimmung 1x 			
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:			
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe
<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung

Gruppe 10: Beteiligung vor Ort:

Eine neue „Mobilitätskultur“ erreichen: Welchen Beitrag können Bürgerinnen und Bürger sowohl auf Quartiers- als auch Stadtebene in Stuttgart leisten, um Mobilität in Stuttgart klimaneutral zu gestalten? Wie kann klimaneutrale Mobilität und klimaneutrales Leben in der Stadt zur Normalität werden? Wobei kann die Stadt unterstützen?

18	Wir empfehlen, dass lokal bzw. pro Stadtteil Veranstaltungen durchgeführt werden, die die Bürger*innen informieren und zur Beteiligung animieren. Koordiniert werden könnte dies durch die Bezirksbeiräte, die Stadt sollte Material und Kontakte zu Sprecher*innen stellen, Ehrenamtliche könnten Werbung (in Form von Flyern, Plakaten, Presse, an Schulen etc.) machen, international erfolgreiche Klimaprojekten und Städtekooperation könnten vorgestellt werden. Das ist uns wichtig, um die Menschen in den Dialog zu bringen und zu eigenverantwortlichen Beteiligten zu machen.	
Argumente des Bürgerrats:		
pro	contra	
-	-	
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
-		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:		gering
- Die Empfehlung hilft insgesamt, das Bewusstsein für die Verringerung der Freisetzung von CO ₂ zu schärfen.		
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		hoch
- Die einzelnen Komponenten zur Umsetzung der Maßnahme sind bekannt.		
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit		positiv
- Die Umsetzung der Empfehlung stellt alle Beteiligten nicht vor unnötig hohe Hürden.		
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:		
- Kosten Bürger: kein Effekt		
- Kosten öffentliche Hand: niedrig (Die Kosten für das bei den Veranstaltungen benötigte Material sind gering.)		
- Kosten Dritte: keine Kosten erkennbar		
- Effekte auf den Arbeitsmarkt: keine Effekte erkennbar		
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:		positive
- Die Empfehlung wird zu einem besseren Verständnis der Notwendigkeit, die Freisetzung von CO ₂ zu reduzieren, führen. Dadurch wird es auch zu Verkehrsverlagerungen weg vom motorisierten Individualverkehr kommen und damit zu weniger Luftverschmutzung, weniger Verkehrslärm und zu einer erhöhten Verkehrssicherheit.		

Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:

- Zustimmung: 2x
- Keine Zustimmung: 1x
- Gute Idee, um Akzeptanz zu generieren.
- Alles auf freiwilliger Basis.
- Eher schwierig mit Versammlungen, aber gute Idee, Informationen über alle möglichen Kanäle zu verbreiten.
- Gibt es schon, aber helfen wenig.
- Bürger*innen sollten besser und niederschwelliger über Vorhaben der Stadt informiert werden.
- Informieren fördert die Akzeptanz der Beteiligten.
- Die Stadt soll Verzicht nicht nur an Bürger*innen herantragen, sondern gleichzeitig selbst Lösungen erarbeiten.
- Radroutenplaner für Hauptverkehrswegen sind beispielsweise schlecht auf der Stuttgart-Homepage zu finden.

Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:

<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
-------------------------------------	----------	--------------------------	------------	-------------------------------------	--------------	-------------------------------------	------------

Bürgerat Klima Stuttgart

Arbeitsmaterial für Sitzung #6

Rückmeldungen zu den Empfehlungsentwürfen für Wärme

Inhaltsverzeichnis

Empfehlung 19: Faire Kostenverteilung	34
Empfehlung 20: Informationskampagne.....	36
Empfehlung 21: Informationswebsite bereitstellen	38
Empfehlung 22: Kompetenzen der Verwaltung stärken	39
Empfehlung 23: Koordinationsstelle für Gebäudesanierung	40
Empfehlung 24: Verpflichtung zu Sanierungsmaßnahmen prüfen	42
Empfehlung 25: Nachhaltiges Betreiben von Wärmenetzen	44
Empfehlung 26: Informationen über städtische Wärmenetze publizieren	45
Empfehlung 27: Attraktivität klimarelevanter Berufe steigern.....	47
Empfehlung 28: Einstieg in klimarelevante Berufe erleichtern.....	48
Empfehlung 29: Kostenfreie Energieberatung	49
Empfehlung 30: Kampagne zur Wissensvermittlung	51
Empfehlung 31: Leitfaden über städtische Ziele aufstellen	53
Empfehlung 32: Smarte Sensoren zur Wärme-/Lichtregulierung	55
Empfehlung 33: Städtische Gebäude mit klimaneutraler Wärme versorgen	56

Gruppe 4: Energetische Gebäudesanierung und klimafreundliche Wärmeversorgung:

Welche finanziellen Belastungen sind bei der Umstellung auf eine nachhaltige Wärmeversorgung für Eigentümer*innen, Vermieter*innen und Mieter*innen zumutbar und welche nicht? Welche Regulierungen und Anreize sollte es beim Umstieg auf einen nachhaltigen Wärmeversorgung geben?

Welche finanziellen Belastungen halten Sie bei der energetischen Gebäudesanierung von Privathaushalten für Mieter*innen, Vermieter*innen und Eigentümer*innen für zumutbar und welche nicht? Welche Regulierungen und Anreize sollte es bei der Sanierung geben?

19	Wir empfehlen, dass die Kosten für die Umstellung auf klimafreundliche Wärmeversorgung zwischen Mietern, Vermietern und Stadt aufgeteilt wird, bezogen auf den beheizten Wohnraum nach Quadratmeter pro Person. Dabei sollten soziale Härtefälle berücksichtigt werden. Das ist uns wichtig, damit keine Partei zu stark belastet wird.	
Argumente des Bürgerrats:		
	pro	contra
	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserungen: für Mieter, weil weniger Heizkosten für Vermieter durch gestiegenen Immobilienwert 	<ul style="list-style-type: none"> - Sozial benachteiligte Gruppen könnten stärker belastet werden - Stadt muss Gelder im Haushalt bereitstellen - Nicht jeder Eigentümer kann Heizung wechseln
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
<ul style="list-style-type: none"> - Sozial gerecht Verteilung sicherstellen: Härtefälle sollen berücksichtigt werden. 		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂- Einsparung:		hoch
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		positiv
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		mittel
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:		hoch
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt: Soziale Gerechtigkeit		positiv
Art der Empfehlung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Fördermaßnahme 		
Bewertung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Aufteilung der Kosten gut 		
Problem:		
<ul style="list-style-type: none"> - Verschiedene Adressaten (es gibt ja z.B. Bundesförderung) - Bestehende Gesetze/Verordnungen (z.B. Mietrechtsgesetz) 		

Lösung/Vorschlag:							
<ul style="list-style-type: none"> - Ziel ist OK, aber: Stadt muss selbst ein Instrument vorschlagen, das Ziel umzusetzen. - Analog zum CO₂-Preis könnte z.B. im Stuttgarter Förderprogramm (EPS - 7.3) die maximal erlaubte Mieterhöhung abhängig vom Gebäudestandard gestaffelt werden. 							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 4x - Keine Zustimmung: 2x - Mieter trägt über Jahre hinweg die Sanierungskosten – das ist ungerecht, falls er auszieht. - Kosten für Umstellung auf klimafreundliche Wärmeversorgung zwischen Eigentümer und Stadt Stuttgart aufteilen. - Mieter sollen nur die von ihnen verbrauchte Wärme bezahlen (2x) - Wichtig ist, Familien zu beachten, die große Flächen benötigen. - Dies könnte das Wohnen in Stuttgart für junge Familien fast unmöglich machen. - Bitte um Faktencheck: Übernehmen Stadt, Land und Bund nicht bereits über 1/3 der Kosten? Und: konkretisieren, wer wieviel übernehmen sollte. - Mietende sollten nicht / kaum belastet werden. - Konzept der Wärmewende überdenken: Machbarkeit und Finanzierung sind abzuwägen (2x): Im Neubau: ja; im Altbau: nein! - Keine Kostenbeteiligung der Mieter, der keine Verantwortung für Immobilie hat, in die investiert wird. Mieter zahlt nur ein Nutzungsentgelt. (2x) - Mietpreise senken (2x) - Kostet der Umbau pro Partei 400€ muss die Miete gekürzt werden und die Differenz vom Umbau drauf gerechnet werden! - Da die Stadt Stuttgart Förderungen für die Umstellung der Wärmeversorgung anbietet, ist eine weitere Beteiligung sicher nicht umsetzbar. 							
Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):							
<ul style="list-style-type: none"> - Unkonkret, aber in Ordnung – entspricht der heutigen Gesetzeslage. - Zuschüsse kommen bei einer Modernisierungsmieterhöhung den Mietern zugute, da diese aus der umzulegenden Bemessungsgrundlage herauszurechnen sind. 							
Rückmeldung des Stuttgarter Mietervereins (Interessensvertretung von Mieter*innen):							
<ul style="list-style-type: none"> - Bereits sehr hohe Mietpreise dürfen nicht weiter ansteigen. - Drittelung der Kosten für viele Mieterhaushalte nicht bezahlbar. - Wir empfehlen, dass sich die Miete nach Modernisierung am Beschluss des EU-Parlaments vom April 2023 orientiert und Warmmietenneutralität garantiert: Die Miete soll so viel steigen dürfen, wie durch die Modernisierung Energiekosten eingespart werden. - Vermieter kann Aufwendungen steuerlich geltend machen und Investitionskosten vom Staat zurückholen. Profitiert nach Modernisierung vom Wertzuwachs seiner Immobilie. - Die Frage „wer zahlt?“ wird gesetzlich durch die Bundespolitik, nicht durch die Stadt geregelt und sieht vor, dass die Mieter über die Modernisierungsumlage jährlich 8% der Investition als Mieterhöhung tragen. - Das heißt, in 12 ½ Jahren wird die Investition allein vom Mieter bezahlt. 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
Hohe Überschneidung mit Empfehlung Nr. 24 (Verpflichtung zu Sanierungsmaßnahmen prüfen). Vorschlag: prüfen, ob beide Empfehlungen zusammengelegt werden könnten.							

Gruppe 4: Energetische Gebäudesanierung und klimafreundliche Wärmeversorgung:

Welche finanziellen Belastungen sind bei der Umstellung auf eine nachhaltige Wärmeversorgung für Eigentümer*innen, Vermieter*innen und Mieter*innen zumutbar und welche nicht? Welche Regulierungen und Anreize sollte es beim Umstieg auf einen nachhaltige Wärmeversorgung geben?

Welche finanziellen Belastungen halten Sie bei der energetischen Gebäudesanierung von Privathaushalten für Mieter*innen, Vermieter*innen und Eigentümer*innen für zumutbar und welche nicht? Welche Regulierungen und Anreize sollte es bei der Sanierung geben?

20	Informationskampagne: Die Stadt und Energieversorger sollten permanent und regel-mäßig über nachhaltige Wärmeversorgung sowie klimaneutrales Bauen und Sanieren informieren – insbesondere bei Haus- und Wohnungseigentümer*innen. Dies umfasst beispielsweise Hinweise, wie und wo Fördermittel beantragt werden können sowie Sanierungsoptionen für denkmalgeschützte Gebäude. Die Stadt sollte dafür u.a. Marketing und Aufklärung über verschiedene off- und online-Kanäle nutzen (z. B. Video in Bahnen und öffentlichen Plätzen). Das ist und wichtig, weil wir optimalere Entscheidungen treffen wollen.	
Argumente des Bürgerrats:		contra
pro		
<ul style="list-style-type: none"> - Eigentümer können bessere Entscheidungen treffen 		<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für Kampagne (Personalkosten der Stadt) - Prüfen, welche Gruppe nicht informiert ist und welche Kanäle bespielt werden müssen - Eigentümer und Mieter sind betroffen
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
<ul style="list-style-type: none"> - Eine Kampagne nach der anderen durchführen, nach Zielgruppe oder nach Thema 		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂– Einsparung:		niedrig
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		positiv
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		positiv
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:		mittel
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:		
Positive Auswirkungen:		Negative Auswirkungen:
<ul style="list-style-type: none"> - Luftreinhaltung - Lärmschutz - Zusätzliche Kellerfläche (z.B. bei Fernwärme) - Regionale Wertschöpfung 		<ul style="list-style-type: none"> - Lärmbelastung (bei z.B.: Luftwärmepumpe) - Flächenbedarf für Erneuerbare und Wärmезentralen
Art der Empfehlung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Informationsmaßnahme 		
Bewertung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich gut und wichtig 		
Problem:		
<ul style="list-style-type: none"> - Wirkung nur in Zusammenhang mit anderen Maßnahmen 		
Lösung/Vorschlag:		
<ul style="list-style-type: none"> - Gesamtmaßnahme zu Öffentlichkeitsarbeit formulieren (aus Nummern 20, 21, 29) - Mit bestehendem Angebot abstimmen (https://jetztklimachen.stuttgart.de/) 		

Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:

- Zustimmung: 8x
- In Prüfbericht an Gemeinderat aufnehmen.
- Schwer realisierbar
- Schärfer: aufsuchende Beratung wichtig.
- Betrifft nur Eigentümer und Entscheidungsträger bzw. Hausverwaltung(en), nicht die Mieter.
- Laut Experten teilweise vorhanden, z.B. Bündelung der Förderungen auf einer Homepage.

Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):

- Haus und Grund stellt bereits Mitgliederzeitung, Newsletter, Online-Angebote, Beratungsleistung zur Verfügung.

Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:

<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
<p>Hohe Überschneidung mit Empfehlungen Nr. 21 (Informations-Webseite bereitstellen) und Nr. 30 (Kampagne zur Wissensvermittlung). Vorschlag: prüfen, ob die Empfehlungen ggf. zusammengelegt werden könnten bzw. wie sie sich stärker voneinander unterscheiden könnten.</p>							

Gruppe 1: Energetische Gebäudesanierung und klimafreundliche Wärmeversorgung:

Welche finanziellen Belastungen sind bei der Umstellung auf eine nachhaltige Wärmeversorgung für Eigentümer*innen, Vermieter*innen und Mieter*innen zumutbar und welche nicht? Welche Regulierungen und Anreize sollte es beim Umstieg auf einen nachhaltige Wärmeversorgung geben?

Welche finanziellen Belastungen halten Sie bei der energetischen Gebäudesanierung von Privathaushalten für Mieter*innen, Vermieter*innen und Eigentümer*innen für zumutbar und welche nicht? Welche Regulierungen und Anreize sollte es bei der Sanierung geben?

21	Wir empfehlen, dass die Stadt eine offizielle Webseite zur Darstellung von energiebezogenen Maßnahmen, Gesetzen und Fördermaßnahmen einrichtet, die z.B. animierte Videos, FAQs, Suchmaschinen-Funktion sowie einfache Sprache beinhaltet. Sie soll positiven Einfluss auf die Umwelt, Vorteile für Bürger*innen sowie erfolgreiche Beispiele anderer Städte aufzeigen. Die Webseite soll bis Ende 2023 entstehen und benötigt eine umfangreiche Bewerbung.		
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra
		- Besser informiert sein, bessere Entscheidungen treffen können - Bewusstsein schärfen und Bürger sensibilisieren	- Verständlichkeit für „normale Bürger“ erhöhen
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:			
-			
Feedback vom Faktencheck:			
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO ₂ -Einsparung:			niedrig
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			positiv
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:			positiv
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:			mittel
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt: Bewusstseinswandel			positiv
Art der Empfehlung: Informationsmaßnahme			
Bewertung: Grundsätzlich gut und wichtig.			
Problem: Wirkt nur in Zusammenhang mit anderen Maßnahmen.			
Lösung/Vorschlag:			
- Gesamtmaßnahme zu Öffentlichkeitsarbeit formulieren (aus Nummern 20, 21, 29). - Bestehendes Angebot optimieren (https://jetztklimachen.stuttgart.de/)			
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:			
- Zustimmung: 7x - In den Prüfbericht an den Gemeinderat aufnehmen. - Idee: Info-Seite für Interessierte. (leichte Sprache, verständlich, Grafiken, Beispiele). - Nicht alles rein auf Online-Angebote stützen. - Infos sind (mit schlechtem Kosten/Nutzen Faktor) im Internet verfügbar. - Je schneller desto besser.			
Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):			
- Verbände/Organisationen miteinbinden, um deren Beratungsangeboten weiterzuleiten.			
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:			
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe
<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	Begründung
Hohe Überschneidung mit Empfehlungen Nr. 20 (Informationskampagne) und Nr. 30 (Kampagne zur Wissensvermittlung). Vorschlag: prüfen, ob die Empfehlungen ggf. zusammengelegt werden könnten bzw. wie sie sich stärker voneinander unterscheiden könnten.			

Gruppe 1: Energetische Gebäudesanierung und klimafreundliche Wärmeversorgung:

Welche finanziellen Belastungen sind bei der Umstellung auf eine nachhaltige Wärmeversorgung für Eigentümer*innen, Vermieter*innen und Mieter*innen zumutbar und welche nicht? Welche Regulierungen und Anreize sollte es beim Umstieg auf einen nachhaltige Wärmeversorgung geben?

Welche finanziellen Belastungen halten Sie bei der energetischen Gebäudesanierung von Privathaushalten für Mieter*innen, Vermieter*innen und Eigentümer*innen für zumutbar und welche nicht? Welche Regulierungen und Anreize sollte es bei der Sanierung geben?

22	Die Kompetenzen in der Verwaltung müssen so schnell wie möglich verstärkt werden, indem (1) Verwaltungsprozesse vereinfacht, (2) wenn nötig Mitarbeiterzahlen erhöht und ausgebildet, (3) Online-Beratung zur Verfügung gestellt, (4) Wartezeiten bei Anträgen reduziert, (5) Arbeitsumfeld und Bezahlung verbessert werden.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
		-	-				
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
-							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:				mittel			
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:				Nicht bezifferbar			
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:				niedrig			
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:				mittel			
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:				positiv			
<ul style="list-style-type: none"> - Digitalisierung - Barrierefreiheit - Bürgernähe 							
Art der Empfehlung:							
- Kapazitätsausbau (Schaffung von Ressourcen)							
Bewertung:							
- Ist Voraussetzung für raschen Umbau							
Problem:							
- Bezahlung: Abhängig vom Tarifsysteem (bundesweit geregelt)							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 7x - Online-Beratung ist die schnellste Methode, um Anträge zu erstellen / Auskünfte zu erhalten - Experten sollen den richtigen Bedarf in der Verwaltung abschätzen. Vorschlag: Kapazitäten der Verwaltung prüfen! - Schwierige Umsetzung, insbesondere, da Prozesse der Verwaltung viel Zeit kosten. (2x) - Ist eine Kostenfrage (2x) 							
Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):							
- unrealistisch							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung

Gruppe 2: Großflächige energetische Gebäudesanierung zum Beispiel auf Quartiersebene:
Wie kann es Ihrer Meinung nach gelingen, die großflächig notwendige energetische Gebäudesanierung (zum Beispiel auch auf Quartiersebene) möglichst wirtschaftlich, zeitnah und sozialverträglich zu gestalten?

23	Die Stadt soll schnellstmöglich Koordinationsstellen für Gebäudesanierung einrichten, die pro Quartier folgende Leistungen anbieten: individuelle Analysen für energetische Sanierungsmaßnahmen, Information und Beratung, standardisierte und koordinierte Materialbeschaffung und Ausschreibungen, Unterstützung bei Förderanträgen und Genehmigungen. Dies soll niederschweligen Zugang zu Sanierungsmaßnahmen schaffen, Planungssicherheit gewährleisten und Kosten minimieren.	
Argumente des Bürgerrats:		
pro	contra	
-	-	
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
-		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:		sehr hoch
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		positiv
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		mittel
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:		mittel
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:		positiv
<ul style="list-style-type: none"> - Luftreinhaltung - Lärmschutz - Zusätzliche Kellerflächen - Regionale Wertschöpfung 		
Art der Empfehlung:		
- Informationsmaßnahmen und Qualitätskontrolle		
Bewertung:		
- Quartiersbezug ist hilfreich.		
Problem:		
- Auswahl und zeitliche Staffelung.		
Lösung/Vorschlag:		
- Bisherige Konzepte und Wärmeplan schnell kombinieren (Quartierskonzepte sind bereits geplant).		
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:		
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 6x - Fachkräfte für Gebäudesanierung notwendig. - Attraktive Gehälter bereitstellen. - Sinnvoll, wenn machbar. - In Teilen bereits durch Empfehlung 20 abgedeckt. - Wichtig: Einzellösungen erarbeiten und schnell in die Umsetzung kommen. - Unterschiedliche Aufgabenbereiche überdenken und sinnvoll bündeln (z.B. Unterstützung bei Förderungen gibt es schon via Web). 		

Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):

- Zustimmung
- Wegen kleinteiligen Eigentümersituation in den meisten Quartieren schwierig zu realisieren
- Baut zusätzliche Hürden auf, die zur Verzögerung führen
- Fokus weiter primär auf individuelle Unterstützung legen

Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:

<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
-------------------------------------	----------	-------------------------------------	------------	-------------------------------------	--------------	-------------------------------------	------------

Gruppe 2: Großflächige energetische Gebäudesanierung zum Beispiel auf Quartiersebene:
Wie kann es Ihrer Meinung nach gelingen, die großflächig notwendige energetische Gebäudesanierung (zum Beispiel auch auf Quartiersebene) möglichst wirtschaftlich, zeitnah und sozialverträglich zu gestalten?

24	Die Stadt soll schnellstmöglich Sanierungsmaßnahmen forcieren. Hierzu sollen Mindeststandards definiert werden, die gestaffelt, in bestimmten Zeiträumen erreicht werden sollen. Zur Umsetzung werden bedarfsgerecht Fördermaßnahmen entwickelt. Des Weiteren soll die Stadt prüfen, ob kommerzielle Wohnträger zur Sanierung verpflichtet werden können. Dies beinhaltet eine Warmmietengarantie für die betroffenen Mieter*innen.	
Argumente des Bürgerrats:		
	pro	contra
	-	-
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
-		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:	mittel	
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:	Nicht bezifferbar	
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:	mittel	
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:	mittel	
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:	positiv	
- Warmmietengarantie bringt soziale Gerechtigkeit		
Art der Empfehlung:		
- Verpflichtung, Förderung		
Bewertung:		
- Positiv: Mindeststandards und bedarfsgerechte Förderung		
Problem:		
- Verpflichtung privater Wohnungsbaugesellschaften und Warmmietengarantie		
Lösung/Vorschlag:		
- Bisherige Konzepte und Wärmeplan schnell kombinieren		
- Sanierungsgebiete definieren (siehe auch Nummer 23)		
- Fördermaßnahmen Bund / Land / Stadt (Nummer 19) abstimmen		
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:		
- Zustimmung: 5x		
- Stadt Stuttgart soll zuerst eigene Liegenschaften sanieren. Nur so kann Verpflichtung zur Sanierung funktionieren.		
- Konkretisieren: Wo gibt es Lücken bei der Förderung?		
- Kostenfrage: Wer finanziert die Maßnahme?		
- Nur Langzeit-Ziele sind realistisch: ca. 20 bis 30 Jahre notwendig.		
- Sozial Benachteiligte oder Härtefälle werden durch höhere Bepreisung fossiler Brennstoffe (CO ₂ -Steuer) ab 2027 belastet.		
- Forcieren ist nicht demokratisch.		
- Familien mit geringeren Einkommen nicht zusätzlich belasten.		

Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):

- Mindeststandards sind nicht zu empfehlen.
- Förderung an das Erreichen bestimmter Ziele koppeln.
- Umsetzungsweg den Einzelnen überlassen, da Bauarten, Eigentümer, Strukturen, Interessen, Finanzsituation etc. sehr unterschiedlich sind.
- Ablehnung der Warmmietgarantie.

Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:

<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung
-------------------------------------	----------	-------------------------------------	------------	-------------------------------------	--------------	--------------------------	------------

Hohe Überschneidung mit Empfehlung Nr. 19 (Faire Kostenverteilung).
Vorschlag: prüfen, ob die beiden Empfehlungen zusammengelegt werden könnten.

Gruppe 5: Wärmenetze und Wärmezentralen:

Unter welchen Umständen wären Sie bereit, dass dezentrale Wärmenetze und Wärmezentralen in Ihrer Nähe entstehen?

25	Wir empfehlen, dass bei der Installation und dem Betrieb von Wärmenetzen nachhaltige Energie genutzt wird.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
<ul style="list-style-type: none"> - Potenziell günstigere Energiekosten (langfristig, weltmarktabhängig) 		<ul style="list-style-type: none"> - Kosten für Lärmdämmung - Luftwärmepumpen in Gewerbegebieten (in unbewohnten Gebieten platzieren) 					
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
<ul style="list-style-type: none"> - Nutzung von Windkraftanlagen 							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:			sehr hoch				
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			positiv				
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:			mittel				
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:			hoch				
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:			positiv				
<ul style="list-style-type: none"> - Luftreinhaltung und Lärmschutz - Zusätzliche Kellerflächen (z.B. bei Fernwärme) - Regionale Wertschöpfung 							
Art der Empfehlung:							
<ul style="list-style-type: none"> - Empfehlung (Verpflichtung?) 							
Bewertung:							
<ul style="list-style-type: none"> - Gutes Ziel 							
Problem:							
<ul style="list-style-type: none"> - Formulierung zu allgemein - Verantwortung beim Bund (siehe 65%-Regelung Heizungstausch, BEW-Förderung, Gesetz für die Wärmeplanung und zur Dekarbonisierung der Wärmenetze) 							
Lösung/Vorschlag:							
<ul style="list-style-type: none"> - Schneller Umstieg auf Erneuerbare beim Fernwärmenetz ENBW. - Neue Wärmenetze (z.B. Stadtwerke) ausschließlich regenerativ betreiben. 							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 7x - Als Empfehlung okay, aber ohne Zwang bzw. Verpflichtung. - Nicht unbedingt! Je schneller wir klimaneutral werden, desto besser, aber wenn ich anfangen muss, dann schnell, günstig und richtig - egal welche Voraussetzungen es gibt. - Wird in der Wärmeleitplanung der Stadt bereits berücksichtigt. 							
Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):							
<ul style="list-style-type: none"> - In Ordnung 							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung
Genauer werden, was mit „nachhaltigen“ Energien gemeint ist.							

Gruppe 5: Wärmenetze und Wärmezentralen:

Unter welchen Umständen wären Sie bereit, dass dezentrale Wärmenetze und Wärmezentralen in Ihrer Nähe entstehen?

26	Wir empfehlen, dass die Stadt im Sinne der Planungssicherheit der Bürger*innen frühzeitig (im ersten Quartal 2024) Informationen über Wärmenetze und Wärmezentralen (durch verschiedene Medien) veröffentlicht.	
Argumente des Bürgerrats:	pro	Contra
-		-
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:		mittel
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		positiv
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		mittel
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:		mittel
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:		
Positive Auswirkungen:		Negative Auswirkungen:
<ul style="list-style-type: none"> - Luftreinhaltung - Lärmschutz - Zusätzliche Kellerfläche (z.B. bei Fernwärme) - Regionale Wertschöpfung 		<ul style="list-style-type: none"> - Lärmbelastung (bei z.B.: Luftwärmepumpe) - Flächenbedarf für Erneuerbare und Wärmezentralen
Art der Empfehlung:		
- Information		
Bewertung:		
- Ist Voraussetzung für stadtweiten planbaren Ausbau		
Problem:		
- Detailtiefe		
Lösung/Vorschlag:		
- Gas geben, aber nicht Erdgas!		
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:		
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 9x - Verständlich umsetzen. - Das kann man, muss man aber nicht. 		
Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):		
<ul style="list-style-type: none"> - Wärmeplanung sollte so früh wie möglich konkretisiert werden, da Investitions- und Reparaturrentscheidungen bzgl. Heizungen davon abhängig sind. - Beispiel: Wenn man weiß, dass ein Wärmenetzanschluss bald möglich ist, was für Nutzende häufig die praktischste Möglichkeit ist, kann eine Gasheizung bis dahin repariert werden, anstatt sie zu ersetzen. 		

Rückmeldung des Stuttgarter Mietervereins (Interessensvertretung von Mieter*innen):

- Gerade in den Innenstadtbezirken ist der Wärmenetzausbau vordringlich. Deshalb muss die Politik dafür Sorge tragen, dass Stadtwerke und ENBW (weitgehend im Besitz der öffentlichen Hand) den Ausbau und den Anschluss an die Wärmenetze kostengünstig gestalten, gegebenenfalls mit städtischer finanzieller Unterstützung.

Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:

<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung
-------------------------------------	----------	-------------------------------------	------------	-------------------------------------	--------------	--------------------------	------------

Gruppe 3: Fachkräftemangel und Attraktivierung des Handwerks:

Wie kann es gelingen, die für die Wärmewende notwendigen Fachkräfte (Mitarbeiter*innen in Ämtern bzw. Behörden, Planungsbüros, Handwerk, Unternehmen) zu gewinnen bzw. auszubilden?

27	Wir empfehlen, dass die Stadt die Attraktivität klimarelevanter Berufe steigert. Dies sollte sofort geschehen und folgendermaßen umgesetzt werden: Infotage an Schulen, Schülerpraktika in Handwerksbetrieben, für Schüler*innen verpflichtende Handwerkinformationstage (+ Berufe im öffentlichen Dienst), Informationskampagne für Eltern, das Handwerk wertzuschätzen.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
		-	-				
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
-							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO ₂ -Einsparung:					mittel		
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:					nicht bezifferbar		
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:					mittel		
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:					mittel		
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt: Regionale Wertschöpfung					positiv		
Art der Empfehlung:							
- Information / Qualifikation							
Bewertung:							
- gut							
Probleme:							
- Kaum							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 5x - Verpflichtung in den Schulklassen, Schulstunden über den Klimawandel und daraus resultierende Probleme und Möglichkeiten zu unterrichten, erhöht die Akzeptanz der Kinder, in Zukunft pflichtbewusst mit Energie umzugehen. - Woher soll das Personal für diese Maßnahmen kommen und wie soll das finanziert werden? - Gute Idee, aber Bedenken, dass es interessant genug wird. - Allgemeine Informationskampagnen zur Vermittlung der Bedeutung und Zukunftsfähigkeit der klimarelevanten Berufe. - Bis KI betriebene Robotik Handwerker bereitstehen, ist die Maßnahme sicherlich sinnvoll. 							
Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):							
- unrealistisch							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung

Gruppe 3: Fachkräftemangel und Attraktivierung des Handwerks:

Wie kann es gelingen, die für die Wärmewende notwendigen Fachkräfte (Mitarbeiter*innen in Ämtern bzw. Behörden, Planungsbüros, Handwerk, Unternehmen) zu gewinnen bzw. auszubilden?

28	Wir empfehlen, dass die Stadt den Einstieg und die Praxis in klimarelevante Berufe fördert. Dies soll sofort geschehen und folgendermaßen aussehen: (1) die Stadt empfiehlt den zuständigen Kammern und Innungen höhere Löhne für Fachkräfte zu bezahlen, (2) zugewanderte und geflüchtete Fachkräfte bekommen ein Bleiberecht, (3) Umschulungen und Weiterbildungen werden gefördert, (4) relevante duale Studiengänge werden ausgebaut, (5) die Stadt initiiert und fördert langfristig Handwerksallianzen, (6) internationale Abschlüsse werden schneller anerkannt.						
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra				
-		-					
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:							
-							
Feedback vom Faktencheck:							
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:					mittel		
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:					positiv		
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:					mittel		
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:					gering		
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt: Regionale Wertschöpfung					positiv		
Art der Empfehlung:							
- Information / strukturell							
Bewertung:							
- Ressourcen werden geschaffen							
Problem:							
- Stadt kann nur einen Teil machen							
Lösung:							
- Umsetzung durch Stadt (Empfehlungen 19, 21, 23) - Initiative mit Land / Bund (Empfehlungen 20, 22, 24)							
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:							
- Zustimmung: 5x - In den Prüfbericht an den Gemeinderat mit aufnehmen - Empfehlungen 19 und 20 scheinen schwer realisierbar - Die Stadt Stuttgart kann dies nicht verantworten - 21 bis 24 sinnvoll - Vom Ansatz her gut, aber schwierig und teuer in der praktischen Umsetzung und schnell geht es auch nicht. So etwas aufzubauen, das dauert. Alles auf freiwilliger Basis. - Wäre es eine gute Lösung.							
Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):							
- unrealistisch							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung

Gruppe 6: Energiesparen und Energieeffizienz:

In welchen Lebensbereichen und durch welches Verhalten sollten die Stuttgarter*innen und die Stadt ihren Wärmeverbrauch noch weiter senken?

29	Wir empfehlen, dass die Stadt Stuttgart im Rahmen ihrer Wärmeplanung proaktiv kostenfreie, aufsuchende, unabhängige Energieberatungsangebote ausbaut (postalisch, Versammlungen, individuell, virtuell/in Präsenz). In der Energieberatung sollte neben dem „Was“ auch das „Wie“ beantwortet und über Förderprogramme informiert werden. Folgende Finanzierungsmöglichkeiten für die Maßnahme sollten geprüft werden: (1) Eine Erhöhung der Parkgebühren, (2) Eine Umwidmung des veranschlagten Budgets für die Vorbereitungen als Host City der Fußball-EM 2024 (ca. 11 Millionen Euro).			
Argumente des Bürgerrats:				
pro	contra			
-	-			
Argumente des Bürgerrats:				
<ul style="list-style-type: none"> - Größere Reichweite und Tragweite der Informationen erzielen - Stellen schaffen 				
Feedback vom Faktencheck:				
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:		mittel		
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		positiv		
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		mittel		
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:		mittel		
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt:				
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Positive Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> - Luftreinhaltung - Lärmschutz - Zusätzliche Kellerfläche (z.B. bei Fernwärme) - Regionale Wertschöpfung </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Negative Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> - Lärmbelastung (bei z.B.: Luftwärmepumpe) - Flächenbedarf für Erneuerbare und Wärmezentralen </td> </tr> </table>			Positive Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> - Luftreinhaltung - Lärmschutz - Zusätzliche Kellerfläche (z.B. bei Fernwärme) - Regionale Wertschöpfung 	Negative Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> - Lärmbelastung (bei z.B.: Luftwärmepumpe) - Flächenbedarf für Erneuerbare und Wärmezentralen
Positive Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> - Luftreinhaltung - Lärmschutz - Zusätzliche Kellerfläche (z.B. bei Fernwärme) - Regionale Wertschöpfung 	Negative Auswirkungen: <ul style="list-style-type: none"> - Lärmbelastung (bei z.B.: Luftwärmepumpe) - Flächenbedarf für Erneuerbare und Wärmezentralen 			
Art der Empfehlung:				
- Informationsmaßnahme				
Bewertung:				
- Positiv, da proaktiv.				
Problem:				
- Finanzierung über die hier angesprochenen Kanäle nicht gesichert (u.a. Parkgebühren gehen eher in den Mobilitätsbereich).				
Lösung/Vorschlag:				
<ul style="list-style-type: none"> - Finanzierung hier weglassen und für alle Maßnahmen zusammen diskutieren. - ABER: Finanzierung des Energieberatungszentrums (EBZ) wurde zu genau diesem Zweck vor Kurzem erhöht. 				
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:				
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 8x - In den Prüfbericht an den Gemeinderat mit aufnehmen. - Mögliche Konkretisierung: Eigentümer sollen aktiv jedes Jahr angeschrieben werden, mit der Information wie ihre Immobilie energetisch eingeschätzt wird und welche Maßnahmen empfohlen werden. 				

- Nicht objektiv genug.
- Alles auf freiwilliger Basis. Keine Pflichttermine.

Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):

- Bzgl. der Wärmeplanung ist dringend eine Information über die Zeitschiene nötig.
- Es braucht eine individuelle Beratung darüber, welche Heizungsart im Ersatz dann zum Tragen kommt.
- Neben dem Was und dem Wie, ist die größte Hemmschwelle – einen „Komplexitätsmanager“ in Form eines Art Generalunternehmers zur Verfügung zu stellen. Die Sanierung der Objekte überfordert private, nicht professionell agierende Hauseigentümer oft. Diese benötigen bautechnische Beratung und Begleitung (Ausschreibung, Projektierung, Bauüberwachung, Gewerkskoordinierung, Bauantrag etc.), stellt größte Hürde bei Sanierung dar.

Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:

<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung
-------------------------------------	----------	--------------------------	------------	-------------------------------------	--------------	--------------------------	------------

Gruppe 7: Energiesparen und Energieeffizienz:

In welchen Lebensbereichen und durch welches Verhalten sollten die Stuttgarter*innen und die Stadt ihren Wärmeverbrauch noch weiter senken?

30	Wir empfehlen, dass die Stadt Stuttgart sofort eine Kampagne ins Leben ruft, welche die Verbraucher informiert, wie sie am besten CO₂ einsparen können. Diese Kampagne soll nicht nur online, sondern auch anders beworben werden.	
Argumente des Bürgerrats:		contra
pro		
<ul style="list-style-type: none"> - Überzeugungsarbeit - Information aller Möglichkeiten 		<ul style="list-style-type: none"> - Flächendeckend informieren
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
<ul style="list-style-type: none"> - Kampagne nicht nur online machen - Besser bewerben (Infostand, Plakat, etc.) - Direkte Ansprache der Eigentümer - Soziale Kompensation durch Klimafonds der Stadt Stuttgart 		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:		niedrig
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		mittel
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		mittel
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:		niedrig
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt: Bewusstseinswandel		positiv
Art der Empfehlung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Informationsmaßnahme 		
Bewertung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich gut und wichtig 		
Problem:		
<ul style="list-style-type: none"> - Sehr allgemein formuliert; Wirkung nur in Zusammenhang mit anderen Maßnahmen 		
Lösung/Vorschlag:		
<ul style="list-style-type: none"> - Evtl. eine Gesamtmaßnahme zu Öffentlichkeitsarbeit (19, 20, 28) - Abstimmung mit Initiative "jetzt klimachen" der Stadt Stuttgart 		
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:		
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 3x - Es braucht zuerst die Vorbildwirkung der Politik (z.B. innerdeutsche Flüge, Dienstwägen). - Wäre sinnvoller als die "macht's rein" Kampagne. - Verstehe die Maßnahme nicht. - Es gibt bereits ähnliche Maßnahmen/Kampagnen. Kein Neuwert. - Es müssen alle Menschen erreicht werden über so viele Kanäle wie möglich. - Schlechte Kosten/Nutzen-Verteilung: Kampagne erreicht nur diejenigen, die sowieso schon motiviert sind. 		

Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):							
- Gute Idee, kann gerne über unsere Mitgliederzeitung beworben/kommuniziert werden. Wir erreichen die entscheidenden Akteure direkt und regelmäßig.							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung
Hohe Überschneidung mit Empfehlungen Nr. 20 (Informationskampagne) und Nr. 21 (Informations-Website bereitstellen). Vorschlag: prüfen, ob die Empfehlungen ggf. zusammengelegt werden könnten bzw. wie sie sich stärker voneinander unterscheiden könnten.							

Gruppe 7: Vorbildfunktion der Stadt Stuttgart:

Wie sollte die Stadt Stuttgart ihrer Vorbildfunktion bei der Umstellung auf eine nachhaltige Wärmeversorgung und bei der energetischen Sanierung gerecht werden?

31	Wir empfehlen, dass die Stadt Stuttgart, so schnell wie möglich, einen Leitfaden inklusive Fahrplan erstellt, um den Bürger*innen transparent aufzuzeigen, wie die Stadt ihre eigenen Ziele hinsichtlich klimaneutraler öffentlicher Gebäude umsetzen wird. Der Leitfaden stellt das klimabewusste Handeln der Stadt in den Vordergrund und zeigt beispielsweise auf, wann der Wechsel von Gasheizungen auf Wärmepumpen vonstattengeht.	
Argumente des Bürgerrats:		pro
		contra
		-
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:		mittel
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		positiv
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		positiv
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:		mittel
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt: Vorbildfunktion		positiv
Art der Empfehlung:		
- Plan, Selbstverpflichtung		
Bewertung:		
- Grundsätzlich gut und wichtig		
Problem:		
- Kein Zeitrahmen enthalten.		
Lösung/Vorschlag:		
- Kurzfristige Sanierungspläne für 10 - 20 größere Gebäude mit Wärmepumpen bis Ende 2023; Sanierungspläne über 80% der Gebäude bis Ende 2024.		
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:		
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 5x - Gespannt, wie die Stadt Stuttgart hier voran gehen würde. - Stadt Stuttgart muss als Vorbild fungieren, auch um Akzeptanz der Bürger für Maßnahmen zu gewinnen. Fahrplan soll Umstellung von Gasheizung auf Wärmepumpen vorantreiben. - Alle „Zugezogenen“ sollten verpflichtet werden, Wärme einzusparen und die Stadt muss entsprechende Vorgaben machen. - Ein Leitfaden, der die Möglichkeiten aufzeigt und die verschiedenen Wege, die dasselbe Ziel gemeinsam haben. - "Wechsel hin zu „klimaneutraler Wärmeerzeugung“: Es muss nicht immer eine Wärmepumpe sein. - Man sollte sich auch auf andere Energieträger als Gas beziehen. - Unnötig, da alle Liegenschaften sowieso umgestellt werden auf regenerative Energieformen. Auf der zweiten Sitzung wurde das von einer Expertin erläutert. 		

Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):							
- Zustimmung, liegt in städtischer Verantwortung.							
Rückmeldung des Stuttgarter Mietervereins (Interessensvertretung von Mieter*innen):							
- Wir unterstützen die Forderung des EU-Parlaments, dass zunächst bis 2030 die 30% der energetisch schlechtesten Gebäude saniert werden sollten, weil dies die größte Effizienz bringt. Dazu müsste der energetische Zustand aller Gebäude in Stuttgart schnellstens erfasst werden.							
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:							
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe	<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
Hohe Überschneidung mit Empfehlungen Nr. 32 (Smarte Sensoren zur Wärme-/Lichtregulierung) und Nr. 33 (Städtische Gebäude mit klimaneutraler Wärme versorgen), da sich alle Empfehlungen mit der Vorbildwirkung der Stadt beschäftigen.							
Vorschlag: prüfen, ob die Empfehlungen zusammengelegt werden könnten.							

Gruppe 8: Vorbildfunktion der Stadt Stuttgart:

Wie könnten die Stadt Stuttgart und ihre Einwohner*innen den Verbrauch von Wärmeenergie insgesamt verringern?

32	Wir empfehlen, dass die Stadt Stuttgart Wärme- und Lichtsensoren mit entsprechender Steuerung in öffentlichen Gebäuden anhand der Prioritätslisten bis zum Jahr 2025 installiert.		
Argumente des Bürgerrats:		pro	contra
<ul style="list-style-type: none"> - Durch geringeren Energieverbrauch = geringere Kosten - Wärme und Licht nur bei Bedarf 			<ul style="list-style-type: none"> - Qualifizierte Installateure - Digitale Infrastruktur - Mindset muss geändert werden - Absicherung gegen Cyber-Angriffe - Wartung!
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:			
<ul style="list-style-type: none"> - Prio-Liste von Gebäuden (anhand von CO₂-Einsparpotential) 			
Feedback vom Faktencheck:			
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:			niedrig
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:			mittel
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:			positiv
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:			niedrig
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt: Vorbildfunktion			positiv
Art der Empfehlung:			
<ul style="list-style-type: none"> - Selbstverpflichtung 			
Bewertung:			
<ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich OK 			
Problem:			
<ul style="list-style-type: none"> - Im Wärmebereich komplex (setzt Regelungssysteme voraus). Im Strombereich fast Standard (für Nebenräume). 			
Lösung/Vorschlag:			
<ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme rausnehmen (da dies Aufgabe des Gebäudemanagements ist) 			
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:			
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 7x - Kapazitäts- und Geld-Frage. 2025 ist ein sehr ehrgeiziges Ziel. - Stadt soll Vorreiterrolle und Vorbildfunktion einnehmen. 			
Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):			
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung, liegt in städtischer Verantwortung 			
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:			
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe
<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input type="checkbox"/>	Begründung
Hohe Überschneidung mit Empfehlungen Nr. 31 (Leitfaden über städtische Ziele aufstellen) und Nr. 33 (Städtische Gebäude mit klimaneutraler Wärme versorgen), da sich alle Empfehlungen mit der Vorbildwirkung der Stadt beschäftigen. → Vorschlag: prüfen, ob die Empfehlungen zusammengelegt werden könnten.			
Aufgrund der geringen Wirkung der Maßnahme bitte überlegen, ob diese Empfehlung wirklich zur Abstimmung gebracht werden soll. Oder in der Begründung und/oder Argumenten deutlicher machen, warum die Maßnahme TROTZ geringer Klimaschutzwirkung umgesetzt werden soll.			

Gruppe 8: Vorbildfunktion der Stadt Stuttgart:

Wie sollte die Stadt Stuttgart ihrer Vorbildfunktion bei der Umstellung auf eine nachhaltige Wärmeversorgung und bei der energetischen Sanierung gerecht werden?

33	Wir empfehlen, dass die Stadt Stuttgart in öffentlichen Gebäuden die Wärmeerzeugung auf Wärmepumpen umstellt und die Fassaden dämmt und begrünt (bis Ende 2026). Dies ist uns wichtig, um (1) CO ₂ zu reduzieren, (2) Energie zu sparen, (3) Vorbild zu sein. Vorbereitend soll die Stadt im Rahmen einer Analyse passende Gebäude auswählen.	
Argumente des Bürgerrats:		
	pro	contra
	<ul style="list-style-type: none"> - Effizienzsteigerung - Entlastung der Netzwerke - Synergie-Effekte 	<ul style="list-style-type: none"> - Hohe Anfangsinvestition - Instandhaltung (Handwerker etc.) hohes Reparaturaufkommen nach ca. 20 Jahren - Mieter durch Lärm betroffen
Das ist uns Bürgerrät*innen sonst noch wichtig:		
<ul style="list-style-type: none"> - Speisung der Wärmepumpe durch Dachsolaranlagen - Strompuffer durch Akkus - Subventionen für Anschaffungskosten (Wärmepumpe und Photovoltaikanlage, evtl. Akku) 		
Feedback vom Faktencheck:		
Bewertung der Klimaschutzwirkung /CO₂-Einsparung:		mittel
Bewertung der technischen Umsetzbarkeit:		niedrig
Bewertung der organisatorischen/administrativen/gesetzlichen Umsetzbarkeit:		mittel
Sozio-ökonomische Auswirkungen / volkswirtschaftliche Kosten:		mittel
Andere Wirkungen für Gesellschaft und Umwelt: Verbesserung des Kleinklimas		positiv
Art der Empfehlung:		
<ul style="list-style-type: none"> - Selbstverpflichtung 		
Problem:		
<ul style="list-style-type: none"> - Zwei sehr unterschiedliche Maßnahmen: Zum einen Klimaschutz (Wärmepumpe und Dämmung mit Ziel Energiesparen und CO₂-Minderung), zum anderen Begrünung mit Ziel Anpassung und Verbesserung des Kleinklimas. 		
Lösung/Vorschlag:		
<ul style="list-style-type: none"> - Wärmepumpen und Dämmung bei Empfehlung Nr. 31 integrieren. - Begrünung eventuell als separate Maßnahme formulieren. 		
Feedback der Bürger*innen aus dem Bürgerrat:		
<ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung: 4x - In den Prüfbericht an den Gemeinderat mit aufnehmen. - Wärmepumpen sind bei alten Gebäuden nicht realistisch umzusetzen. - Stadt ist zu langsam. - Die Vorbildfunktion könnte bei öffentlichen Gebäuden auch anhand von unterschiedlichen Konzeptionen gezeigt werden: keine Reduzierung auf Wärmepumpe. Auch Fassadenbegrünung ist nicht an allen Gebäuden möglich. - Hier könnte beispielhaft die ganze Bandbreite von klimaneutralen Maßnahmen vorgestellt werden. - Dort wo ein Wärmenetz vorhanden ist, macht die Maßnahme weniger Sinn. - Bürokratie als Hemmnis. 		

Rückmeldung von „Haus und Grund“ (Interessensvertretung von Eigentümer*innen):			
- Zustimmung, liegt in städtischer Verantwortung.			
Hinweise des Koordinationsteams zur Vollständigkeit der Empfehlung:			
<input checked="" type="checkbox"/>	Adressat	<input checked="" type="checkbox"/>	Zeitangabe
<input checked="" type="checkbox"/>	Beschreibung	<input checked="" type="checkbox"/>	Begründung
Hohe Überschneidung mit Empfehlungen Nr. 31 (Leitfaden über städtische Ziele aufstellen) und Nr. 32 (Smarte Sensoren zur Wärme-/Lichtregulierung), da sich alle Empfehlungen mit der Vorbildwirkung der Stadt beschäftigen.			
Vorschlag: prüfen, ob die Empfehlungen zusammengelegt werden könnten.			