

IQ-Leitprojekt ÖRMI

hier: Zusammenstellung

der Beiträge vom Expertenkolloquium am 23.05.22, des vorab und anschließend abgegebenen Feedbacks der ExpertInnen, Fraktionen und des Bürgervereins sowie die Antwort der Verwaltung.

Die Anregungen wurden thematisch geordnet, damit ersichtlich wird, wie die unterschiedlichen Rückmeldungen zu einem Themenkomplex sind. Die Nummerierung bezieht sich auf die Maßnahmentabelle, die zum PlanA im Juli 2022 verschickt wurde. In der aktuellen Fassung haben sich die Nummerierungen in geringem Umfang verschoben (Bereich 5.3.).

Erläuterung aus der PlanA-Vorlage:

Weiterbearbeitung der Maßnahmentabelle

Die im Bericht inkludierte Maßnahmenliste wird als Grundlage für die Verwaltung zur Weiterbearbeitung verabschiedet. Die Maßnahmen werden vor einer konkreten Umsetzung jeweils nochmals in ausgearbeiteter Form mit ihren finanziellen Auswirkungen einem gemeinderätlichen Gremium vorgestellt und zum Beschluss eingebracht (wie zum Beispiel Umgestaltung Passagehof geplant für Januar/Februar 2023).

	Allgemeines Feedback	Antwort der Verwaltung
Stadtrat	Das Konzept zeigt sehr gut die bestehenden Konflikte auf, jetzt runterzoomen auf die einzelnen Standorte. Unproblematische Maßnahmen sofort umsetzen.	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
Hochschule KA	Gutes Konzept, er könnte es sich an der einen oder anderen Stelle noch weitergehend vorstellen. HS fehlt in den Plänen, Verbindung über den Schlossplatz - ist	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.

	Allgemeines Feedback	Antwort der Verwaltung
	wichtig. Einbindung der Hochschule ist auch wichtig: 6.500 Studierende.	Die HS KA wurde in die Pläne eingetragen. Die HS wurde als wichtige Quelle/Ziel mitgedacht, zum Beispiel im Rahmen des Reallabors Karlstraße. Karlstraße als wichtige Fahrradverbindungsachse zur Hochschule.
VCD	Es scheint alles drin zu sein im Konzept. Problem der Taxen in Kaiserstraße soll gelöst werden. Plädiert dafür aus anderen Projekten Geld zurückzuziehen, damit die wichtige Innenstadt bedient werden kann.	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden. Detailfragen werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Maßnahmen geklärt.
Stadtrat	Maßnahmen erscheinen nur eingeschränkt als passgenau für Karlsruhe (auch das Beispiel Groningen nicht). Mit „mehr Grün“ und Entsiegelung loslegen, soll deutliche Priorität haben.	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden. Die Erkenntnisse aus den Best-Practice-Beispiele wurden zum Teil bei den Maßnahmenvorschlägen eingearbeitet und werden im Rahmen der Weiterbearbeitung an Karlsruhe angepasst.
PVB (Parkhausgesellschaft)	Im Großen und Ganzen ein guter Rahmenplan.	Kenntnisnahme
Stadträtin	Es fehlen konkret räumlich verortete Maßnahmen. Was sind die konkreten Maßnahmen für die unterschiedlichen Zielgruppen wie Kinder, Senioren, ...	Die Maßnahmen in der Liste sind, so weit es möglich war, verortet oder anhand von Lupenentwürfen beispielhaft aufgezeigt. Maßgeblich sind bei allen Maßnahmen die vulnerablen Nutzergruppen (Kinder, Senioren, Menschen mit Behinderung). Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Weiterbearbeitung konkretisiert.
BUND	Bitte mit Entsiegelung, Begrünung und Aufwertung der Brunnen beginnen, egal wie im Detail die Verkehrsführung geregelt wird. Grüne Architektur bei Neubauten priorisieren. Priorität auf die Punkte 3.5.4	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden. Insbesondere der Betrieb

	Allgemeines Feedback	Antwort der Verwaltung
	und 3.6.1-3, Dach- und Fassadenbegrünung vorantreiben. Schloss-See ist ein Reservat für Wasservogel und Amphibien	von (vorhandenen wie neuen) Brunnen sowie die Pflege und Bewässerung von zusätzlichem Grün stoßen derzeit stark an die Grenzen der Finanzierbarkeit.
SWK	Smart City mitgedacht?	Innovative und smarte Lösungen sind Bestandteil der Maßnahmen im Bericht, z.B. smartes Parkraummanagement, smarte Logistik, smarte Bewässerung.
VCD	<p>Dass die ganzen Ziele nur mit einer Reduzierung des MIV, fließend wie ruhend, erreichbar sind, ist für uns klar.</p> <p>Neben Angebotsverbesserungen bei den Alternativen sind auch Beschränkungen des MIV unumgänglich, ebenso der im Entwurf zu findende pragmatische Umgang damit statt einer (derzeit noch) illusorischen völlig autofreien City. Das Ziel ist am besten scheinbarweise zu erreichen, was aber auch stetig erfolgen muss.</p> <p>Die Probleme des Lieferverkehrs werden erkannt und Lösungen skizziert.</p> <p>Ebenso werden die Anforderungen der Anwohner und der Mobilitätseingeschränkten erkannt, das beruhigt auch den Vertreter des VCD bei ÖRMI, der zugleich (autoloser) Citybewohner ist und die Interessen Mobilitätseingeschränkter neben dem VCD auch über einen weiteren Verein im Blick hat.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiterbearbeitet.</p>
Die Grünen	<p>Allgemein:</p> <p>Was ist mit dem Zeithorizont „laufend“ konkret gemeint? Wenn eine Maßnahme laufend und zugleich an mehreren Orten umgesetzt werden soll, dann sollte „laufend“ bedeuten, dass an einer Stelle sofort</p>	<p>Die im Bericht inkludierte Maßnahmenliste wird als Grundlage für die Verwaltung zur Weiterbearbeitung verabschiedet. Die Maßnahmen werden vor einer konkreten Umsetzung jeweils nochmals in ausgearbeiteter Form mit ihren finanziellen Auswirkungen einem gemeinderätlichen Gremium vorgestellt und zum Beschluss</p>

	Allgemeines Feedback	Antwort der Verwaltung
	<p>begonnen wird und die weiteren Orte sukzessive folgen. „Laufend“ darf nicht nur bedeuten, dass man eine Maßnahme nur dann berücksichtigt, wenn man eine Örtlichkeit sowieso aus anderen Gründen angeht. Entsiegelung muss mancherorts Anlass genug für einen Straßenumbau sein, auch wenn keine Deckensanierung oder andere Arbeiten anstehen.</p>	<p>eingebracht (wie zum Beispiel Umgestaltung Passagehof geplant für Januar 2023). Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden. Entsiegelung und Begrünung wirft Pflege- und damit auch Personal – und Finanzierungsbedarf auf, der zunächst gedeckt werden muss.</p>
Die Grünen	<p>1.4: Reallabore sollten mit mehr Engagement und finanziellem Aufwand für z.B. Stadtmöbiliar und mobile Pflanzen etc. durchgeführt werden. Gerade die genannte „Messen-Testen-Verfeinern“-Strategie muss gestärkt werden. Nur 8 Wochen (Bsp. Passagehof) sind dafür oft nicht genug. Reallabore sollten grundsätzlich in eine Neugestaltung münden, dazu benötigt man mehr Zeit für unterschiedliche Zwischenzustände. Ein Zurückkehren auf den Ausgangszustand zwischen Reallabor und finaler Umsetzung sollte es nicht geben. Reallabore können auch für (semi-)private Flächen angewendet werden, um z.B. die Durchlässigkeit der sog. „Grünen Innenhöfe“ (vgl. Karte „Platz für mehr Grün“) zu erproben.</p>	<p>Kenntnisnahme. Zum Instrument Reallabore findet im November ein interner Workshop als Retrospektive statt, um die notwendigen finanziellen und personellen Rahmenbedingungen und Modi der Zusammenarbeit/ der Projektstrukturen für künftige Reallabore herauszuarbeiten und zu optimieren. Hierbei soll auch das „Nachleben“ solcher Testräume thematisiert werden.</p> <p>Die Reallabore waren allein durch das außerordentliche persönliche Engagement der Projektbeteiligten aus der Verwaltung und erheblichen Kosten, die nur mithilfe des Förderprogramms „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ gedeckt werden konnten, möglich. Die umfangreiche Evaluation wird durch Feedbackschleifen und Beobachtungen während der Reallabore ergänzt. Hier wird/wurde auch im laufenden Betrieb „verfeinert“. Die Evaluation der Reallabore wird im Frühjahr 2023 im Planungsausschuss behandelt und auch das „Nachleben“ der zwei Testräume behandeln. Der Passagehof wird derzeit auf Basis der Evaluationsergebnisse in die nächste Planungsstufe überführt und voraussichtlich im Januar 2023 dem PlanA zur Entscheidung vorgelegt.</p>
VCD	<p>Im Großen und Ganzen erscheint das Papier nach erster Durchsicht gelungen und geht in die richtige Richtung. Auf erstem Blick sieht es so aus, dass er alles Wichtige</p>	Kenntnisnahme

	Allgemeines Feedback	Antwort der Verwaltung
	enthält und in die richtige Richtung geht, auch bezogen auf seine Funktion, die man wohl eher als die eines Rahmenplans sehen kann, der peu a peu mit konkretem Leben gefüllt werden muss. Und erst bei der konkreten Umsetzung werden sich wohl auch mehr Probleme zeigen.	
Fahrgastbeirat (FGB)	Der FGB im KVV bewertet die Einbindung des Fahrgastbeirats in die Diskussion als erfreuliche, ganz und gar nicht selbstverständliche Beteiligung an diesem für die Entwicklung der Stadt Karlsruhe wichtigen Planungsprozess.	Kenntnisnahme
Die Grünen	1.3.: Insbesondere Vorhaben, die den öffentlichen Raum und die Hochschul-Campus betreffen, müssen deutlich stärker integriert und gemeinschaftlich angegangen werden als in der Vergangenheit. Das gilt nicht nur für ein konkretes Projekt sondern auch für die gemeinsame Vision und die gemeinsamen Netze (Mobilität, Biotopverbund, Kulturpfad).	Maßnahme 1.3. (neu 1.2.) wurde entsprechend angepasst.
CDU	5.3.11 warum muss das eine städtische Aufgabe sein?	Die Aufgabe kann auch ein anderer Träger übernehmen. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist jedoch nicht zu erwarten.
	Allgemeines Feedback	Antwort der Verwaltung
SPD	4.7.4 müssen wir die Evaluierung des Reallabors abwarten, es gibt hier im Moment Probleme. Der Bereich der Karlstraße muss verändert werden, die Frage ist wie.	Die Evaluation des Reallabors wird abgewartet, bevor die nördliche Karlstraße in die nächste Planungsphase überführt wird.
SPD	5.3.1 wenn Punkt 4.7.4 realisiert wird sinkt die Akzeptanz für den Radverkehr über das Karlstor weiter sinken, die Querung über die Straßenbahn ist hier nicht attraktiv	Kenntnisnahme.

	Themenfeld Verkehrsnetze	Antwort der Verwaltung
Stadtrat	Die gelieferten Übersichtskarten zeigen nicht klar, welches Netz für die verschiedenen Modi für Karlsruhe vorgesehen wird. Wie soll die zitierte Netzstruktur nach außen über die Grenzen von ÖRMI hinaus verknüpft werden? Wenn das heute schon schwierig ist vor Ort, sollten zumindest die Pläne das klarer darstellen.	Die gelieferten Übersichtskarten werden ergänzt durch die Einzeldarstellungen, in denen auf die einzelne Verkehrsarten eingegangen wird, siehe Seiten 74, 75, 76. Die Verknüpfung über die Grenzen hinaus ist dargestellt, wo es sinnvoll und möglich war, zum Beispiel Seite 29 oder 74. Zusätzlich wird in der Maßnahmentabelle darauf verwiesen, bei welchen Maßnahmen eine Netzverknüpfung sinnvoll ist, z.B. 4.2.2, 5.4.3.
Stadtrat	Einbindung in das übergeordnete Netz fehlt, es fehlen Verkehrsgutachten, nur Maßnahmen vorschlagen reicht nicht. Der äußere Ring funktioniert vermutlich nicht so wie im Bericht, der Maßnahmenliste angedacht. Der Adenauerring ist nicht komplett vierspurig ausgebaut und erscheint daher nicht ausreichend leistungsfähig. KSC ist nicht berücksichtigt.	Die Erstellung von detaillierten Verkehrsgutachten zu Einzelmaßnahmen ist nicht Bestandteil des Auftrages an Gehl. Bevor einzelne Maßnahmen umgesetzt werden, bei denen die Möglichkeit besteht, dass sie sich auf das übergeordnete Netz auswirken, werden solche Überprüfungen gegebenenfalls vorgenommen. Ein durchgängig vierspuriger Ausbau des Adenauerrings ist nicht Voraussetzung für die vorgeschlagenen Maßnahmen. Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
Stadtrat	Fragen, wie zum Verkehrsfluss im Zirkel und auf der Rheinhold-Frank-Straße müssen vorab geklärt werden. Mit Streichen bisheriger Flächen ist es nicht getan.	Zeitgemäße Mobilitätsplanung kennt zwei Wege: vorherige Modellierung oder aber Verkehrsversuche und Reallabore. Der Weg hier geht ganz bewusst den der Reallabore. Für Sperrung Karlstraße beispielweise werden die Auswertungen des Monitorings abgewartet. Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
Hochschule Karlsruhe	Welche Konsequenzen ergeben sich bei der Trennung von Ost und West in der Straße am Zirkel? Noch weiter	Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Maßnahmen.

	Themenfeld Verkehrsnetze	Antwort der Verwaltung
	denken! Konsequente und klare Trennung der Verkehre zwischen Ost und West. Da wäre auch noch mehr drin. Lammstraße ist im Kfz-Netz entbehrlich.	Die Lammstraße ist im Prioritäten-Netz mit „Priorisierung des Fußverkehrs“ von Zirkel bis Zähringerstraße und „gemischter Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs“ von Zähringerstraße bis Kriegsstraße gekennzeichnet. Hierdurch wird die sehr untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr deutlich, siehe auch Lupenentwurf. Solange die beiden großen Parkhäuser Friedrichsplatz und Karstadt noch bestehen, muss Kfz-Ziel- und Quellverkehr in diesem Bereich zugelassen werden. Das Parkhaus Ettliger-Tor-Center wird in absehbarer Zeit nicht zur Diskussion stehen, so dass hier auch langfristig Kfz-Verkehr möglich sein muss.
ADFC	Augenmerk auf die Nord-Süd-Verbindungen. Auch zur Hochschule und KIT vom Bahnhof aus.	Grüne Achse im Zuge der Lammstraße wurde eingearbeitet, ebenso die Öffnung für den Zwei-Richtungsverkehr in der nördlichen Karlstraße. Berücksichtigung in der weiteren Fahrradplanung
Stadträtin	Was sind die konkreten Plätze für den Radverkehr inklusive Umfahrungsmöglichkeiten? Wie komme ich mit dem Rad in die Bereiche rein, z.B. zum Kronenplatz?	Die vorgeschlagene Priorisierung des Radverkehrs ist im Bericht in der Karte „Prioritäten-Netz“ (S. 71), die Radverkehrskorridore sind auf Seite 74 zu finden. Berücksichtigung der Details wie Befahrbarkeit der Plätze in der weiteren Fahrradplanung
VCD	<u>Zukunftssicheres Netz für Fuß- und Radverkehr</u> Grafik auf S. 74 : <ul style="list-style-type: none"> - Hauptroute Hirschstraße endet schon an der Sophienstraße, obwohl der Verkehrsbedarf dieser langen Achse sicher bis Stephaniestraße und weiter reicht und keine andere Priorisierung entgegenstände. - "aus der Mitte der Südweststadt heraus" keine analoge Route(n) "aus der Mitte der (alten) Südstadt heraus", die die neuen Querungen der 	Die Vision der Radverkehrskorridore im Bericht Seite 74 stellt eine Weiterentwicklung des bestehenden Netzes dar. Dieser Vorschlag der Bürogemeinschaft wird in der Weiterbearbeitung durch die Verwaltung berücksichtigt und fortgeführt.

	Themenfeld Verkehrsnetze	Antwort der Verwaltung
	<p>Kriegsstraße nutzt, noch nicht mal als Nebenroute</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein großes Nord-Süd-Loch in der City - Bismarckstraße (schon Fahrradstraße und in direkter Verlängerung des Grünzugs Hildapromenade etc. auch eine lange Achse) nur eine Nebenroute und Unigelände routenfrei. <p>Da kann evtl. noch etwas Feinschliff nicht schaden.</p>	
VCD	<ul style="list-style-type: none"> - Ebenfalls S. 74: "Schlüsselmaßnahmen, Schaffung eines Rad- und Fußgängernetzwerks mit hoher Qualität für die Innenstadt und darüber hinaus. Mehr Sicherheit durch eine stärkere Trennung des Fuß- und Radverkehrs:" Ersteres ist für den Radverkehr meist feststellbar, beim Fußverkehr aber nur für Lammstraße und Karl-Friedrich-Straße: andere Stadtteile? 	Berücksichtigung in der weiteren Planung.
VCD	<p>Langfristig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Falls eines Tages die Schlossplatzunterführung geschlossen würde und der Autoverkehr stark zurückgegangen wäre (Schlossplatz-TG, Lieferverkehr etc.), wäre alternativ denkbar, Rad- und Autoverkehr gemeinsam auf einer Fahrradstraße (in Verlängerung des Zirkels) zu führen und Fußgänger hätten den Vorplatz dann längerfristig ganz exklusiv, sogar weitgehend radfahrerfrei. 	Berücksichtigung in der weiteren Planung.
ADFC	Schaffung eines Rad- und Fußgängernetzwerks mit hoher Qualität für die Innenstadt und darüber hinaus.	

	Themenfeld Verkehrsnetze	Antwort der Verwaltung
	Mehr Sicherheit durch eine stärkere Trennung des Fuß- und Radverkehrs: Umleitung der Fahrräder durch Schaffung alternativer, hochwertiger Radverbindungen in der Innenstadt in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung, z.B. durch Umleitung des Abschnitts der Waldstraße und auf der Erbprinzen- und Herrenstraße.	Im Bericht wurde diese Thematik überarbeitet und verstärkt. Zum Thema Trennung Fuß-/Radverkehr in der Erbprinzenstraße wurde eine neue Maßnahme (Nr. 5.3.1) eingefügt.
FGB	<p>-- Das Thema Trennung von Rad- und Fußverkehr ist an den neuen Haltestellen Kronenplatz, Marktplatz, Europaplatz zumindest bzgl. der Abgänge zum Stadtbahntunnel weitgehend gelöst, da diese in der Fußgängerzone und außerhalb der Radfahrbereiche liegen. Allerdings sollten dort, wo zur Erreichbarkeit bzw. zum Verlassen von Haltestellen potenzielle Mischflächen zu nutzen sind, Rad/Fußverkehr im Übergangsbereich getrennt sein – so dass sie einander nicht „im Weg“ sind. Dies gilt insbesondere am Durlacher Tor in fast allen Quadranten.</p> <p>An Umsteigehaltestellen zwischen U-Strab und Tram, bei denen wie am Ettlinger Tor kein zielgerichteter Treppenaufgang hierzu vorhanden ist, sollten darüber hinaus die Schaltungen von Lichtsignalanlagen fußgängerfreundlich sein.</p>	<p>Das Thema Trennung Fuß- Radverkehr ist im Bericht verstärkt worden, auch die Maßnahmen wurden konkretisiert und ergänzt (siehe neue Maßnahme 5.3.1).</p> <p>Das Thema LSA wurde im Bericht auf S. 74, das Thema zielgerichteter Treppenaufgang auf S.78 ergänzt und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.</p>
Die Grünen	3.2.4: Gut ist die Betrachtung der gesamten Straße als einem nach der Realisierung positivem Beispiel für alle Fächerstraßen und eben nicht nur für Teilabschnitte. Gerne die Achse bis zum Hauptbahnhof weiterdenken. Gute Fußwegeverbindung möglich! Ergänzend sollte hier die zukünftige Nutzung der Tiefgarage	Aufnahme in die weitere Planung.

	Themenfeld Verkehrsnetze	Antwort der Verwaltung
	Friedrichsplatz berücksichtigt werden. Wird diese bspw. kein reines Fahrradparkhaus sollte über eine Verlegung der Zufahrten in den Bereich südlich der Erbprinzenstraße nachgedacht werden. Das bietet auch Vorteile für die Maßnahme 4.5.1.	
Die Grünen	4.2.2.: Verknüpfung der Campus mit den öffentlichen Räumen in allen Gesichtspunkten besser berücksichtigen. Die Netze – ob Biotopverbund oder Mobilität – sollten über diese „Grenzen“ hinausgehen und nicht abbrechen.	Der Aspekt wurde in der Maßnahmenliste ergänzt und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.
Die Grünen	5.1.1: Tempo 30 ist für Bereiche der Aufenthaltsqualität zu schnell (vgl. Hirschstraße heute). Für ÖRMI-Gebiet ist v.a. Maßnahme 5.1.2 wichtig. Tempo 30 ist für Verbindungsstraßen außerhalb der Innenstadt anzuwenden. (Für Erschließungsstraßen ist es ja bereits weitgehend umgesetzt).	Der Aspekt wurde in der Maßnahmenliste geändert und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.
Die Grünen	5.1.6: Hierbei v.a. die bauliche Umsetzung prüfen. Wenn eine Radroute abknickt (z.B. Erbprinzenstraße <> Herrenstraße), dann sollte die Infrastruktur hier intuitiv leiten.	Wird im Rahmen der weiteren Detail-Planung geklärt.
Die Grünen	5.3.1: Querung Karlstraße sollte überarbeitet werden, ggf. muss Kfz-Verkehr vorgezogen signalisiert werden (z.B. nördlich der Einmündung Sophienstraße), damit die Querung nicht blockiert wird. Sonst wird diese nicht funktionieren.	Wird im Rahmen der weiteren Detailplanung geklärt.
CDU	4.3.1 Generell interessante Idee	Kenntnisnahme.
CDU	4.7.4 Erst Reallabor und die Evaluation abwarten!	Die Evaluation des Reallabors wird abgewartet, bevor die nördliche Karlstraße in die nächste Planungsphase überführt wird.
CDU	5.1.4 Positiv.	Kenntnisnahme.
CDU	5.1.5 Kennen wir die Hierarchie-Karte?	Es handelt sich hierbei um das Prioritäten-Netz auf Seite 71 im Bericht.

	Themenfeld Verkehrsnetze	Antwort der Verwaltung
CDU	5.1.6 Warum findet das nicht schon statt? Was genau bedeutet Synchronisation in diesem Kontext?	Die Maßnahme zielt darauf ab, dass die Straßenraumgestaltung mit der angeordneten Geschwindigkeit zusammenpassen soll. Dies ist derzeit aus unterschiedlichen Gründen nicht in allen Straßenräumen gegeben. Die Verwaltung beabsichtigt, ein Gestaltungshandbuch zu erarbeiten, welches unter anderem dieses Thema beinhalten wird.
CDU	5.3.13 positiv	Kenntnisnahme
CDU	5.3.14 positiv, Lösung mit Anbietern	Kenntnisnahme. Lösung wird im Reallabor Karlstraße ausprobiert.
CDU	5.3.10 generell positiv	Kenntnisnahme.
BV Stadtmitte	<p>Die Untersuchung „Platz für mehr“ untersucht beispielhaft einige Stellen in der Innenstadt. Es sind wie hier weiter unten erläutert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. Sperrung Karlstraße von Amalienstr. bis Stephanienstr. - 2. Sperrung westliche Kaiserstraße von Hirschstraße bis Leopoldstraße - 3. Aufhebung der ovalen Fahrbahn um den Kaiserplatz - 4. Sperrung des Zirkels zwischen Wald- und Herrenstraße - 5. Sperrung des inneren Zirkels - 6. Hans-Thoma-Straße vor der Kunsthalle auf 2-spurig reduzieren <p>Leider sind bei den Vorschlägen keine Auswirkungen auf die gesamte Innenstadt mit untersucht worden. Abgesehen von den Stellen ist der Bestand im Plan Prioritäten-Netz dargestellt. Eine Gesamtplanung für die Innenstadt ist leider nicht vorgenommen worden. Die Auswirkungen der Änderungen auf die Umgebung unterblieb. Das drängende Problem der Anlieferung ist</p>	<p>Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Zeitgemäße Mobilitätsplanung kennt zwei Wege: Modellierung der Auswirkung oder aber Verkehrsversuche und Reallabore. Der Auftrag an Gehl umfasst nicht die Modellierung der verkehrlichen Auswirkungen. Man geht hier ganz bewusst neue Wege, zum Beispiel die der Reallabore. Für die Sperrung Karlstraße beispielweise werden die Auswertungen des Monitorings abgewartet.</p> <p>Ein Prioritätennetz wie auf Seite 71 wurde in dieser Weise bisher noch nicht erstellt.</p> <p>All die Erkenntnisse und Vorschläge - auch zum Lieferverkehr - werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung berücksichtigt</p> <p>Zu 3. Dies war ein Darstellungsfehler im Bericht und wurde geändert</p>

	Themenfeld Verkehrsnetze	Antwort der Verwaltung
	<p>planerisch in der Heatmap Anlieferbedarfe überhaupt nicht ernsthaft geplant. Es gibt lediglich allgemeine Hinweise und Beispiele zu diesem Sachverhalt. Leider zieht sich durch die gesamte Untersuchung, dass die Auswirkungen von Änderungen am Erschließungssystem der Innenstadt nicht betrachtet werden.</p>	
BV Stadtmitte	<p>Seite 70 Prioritätenetz-Erläuterung Priorisierung des Radverkehrs Die Zonen, in denen der Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit fahren soll, wurden nicht im Plan ausgewiesen. Es ist auch nicht dargelegt worden, wie eine Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer durchgesetzt werden könnte.</p>	<p>Auf die Schrittgeschwindigkeit wird im Bericht an mehreren Stellen verwiesen (z.B. Seiten 15, 38, 70). Das Fahren in Schrittgeschwindigkeit ist beispielweise im verkehrsberuhigten Bereich erforderlich. Im Rahmen von an shared-space angelegte Modelle wird die Akzeptanz durch die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden geschult.</p>
BV Stadtmitte	<p>Seite 72 Ein gesundes Herz für Karlsruhe Der Adenauerring funktioniert gut für den Autoverkehr, er muss nicht „gestärkt“ werden. „Herabstufung des Innenstadtrings“ Es gibt Begrenzungsstraßen der Innenstadt. Es sind die Kriegsstraße, die Reinhold-Frank-Straße, die Moltkestraße, der innere Zirkel, die Waldhornstraße und die Fritz-Erler-Straße. Diese Straßen stellen keinen Ring dar, in dem im Kreis gefahren würde. Der „Innenstadtring“ dient der Erschließung der Innenstadt von allen Seiten her</p>	<p>Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiterbearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung. Der Innenstadtring ist vor Ort als solcher beschildert.</p>

	Themenfeld Verkehrsnetze	Antwort der Verwaltung
	und darf weder „herabgestuft“, noch aufgewertet werden.	
BV Stadtmitte	<p>Seite 81 „Straßendiät“</p> <p>Der Planung ist zu entnehmen, den inneren Zirkel in der Mitte zu sperren und dabei von Ost oder West in die Tiefgarage einfahren zu können. Der innere Zirkel ist eine wichtige Erschließung der Innenstadt. Die Sperrung würde bedeuten, dass der Querungsverkehr auf den Adenauerring oder die Kriegsstraße umgeleitet wird. Der Erschließungs- und Lieferverkehr der Innenstadt wird nicht mehr funktionieren.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiterbearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.</p>
Fahrgastbeirat	<p>5 Platz für mehr gesunde Mobilität S. 14 – 22 -- Ideen zu oberirdisch, autonom und on-demand fahrendem ÖV.</p> <p>Vom Durlacher Tor bis zum Kaiserplatz ist es fußläufig ziemlich weit. Wenn es also der Anspruch ist, diese Achse qualitativ zu entwickeln, ruft der Fußverkehr nicht nur nach Entzerrung gegenüber dem Radverkehr, sondern nach Möglichkeiten, mittlere Distanzen in der Ost-West-Richtung (auf der Kaiserstraße oder parallel dazu) spontan zu überwinden. Das kann (und muss) die Tunnellösung m.E. nicht leisten; dafür sind die Wege, ob barrierefrei und mit verbesserter Wegweisung oder nicht, recht weit und zeitaufwändig. Und ein sinnliches Einkaufserlebnis ist unterirdisch nun einmal nicht darstellbar.</p>	<p>Die Bedeutung der Barrierefreiheit (siehe Seite 55, 75, Maßnahme 4.7.1) und des Fußverkehrs wurden im Bericht und in der Maßnahmentabelle verstärkt.</p>

	Themenfeld Verkehrsnetze	Antwort der Verwaltung
	In allen Wegeketten spielt der Fußverkehr eine Rolle und muss adäquat, sicher und gerne abwickelbar sein. Dieser Grundsatz sollte durchgängiger erkennbar sein.	

	Themenfeld Reduktion KFZ-Verkehr in der Innenstadt	Antwort der Verwaltung
Stadtrat	Wie bekommen wir den Individualverkehr in der Innenstadt reduziert ohne dies zu erzwingen und nicht ohne alternative Angebote zu schaffen. Keine radikale Änderung, sondern eine Umsetzung Schritt für Schritt.	ÖRMI ist nicht radikal, sondern verträglich gedacht. Die Innenstadt wird zunächst nicht autofrei sondern lediglich autoarm nach Augenmaß, siehe Abstufungsgrafik auf S. 72. Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
Stadtrat	Teilt die Meinung der Gutachter zum notwendigen Autoverkehr.	Kenntnisnahme
VCD	Priorität hat die umweltgerechte Entwicklung. Andere Projekte zurück stellen, um Kapazitäten für den öffentlichen Raum in der Innenstadt zu haben.	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
VCD	Zuletzt war die östliche Kaiserstraße von Ost nach West nicht befahrbar. Das Projekt dort macht sie wieder befahrbar und lenkt von Osten wieder Verkehr unter den Schlossplatz und vor die Kunsthalle, so gewollt?	Danke für den Hinweis. Die östliche Kaiserstraße zwischen Berliner Platz und Durlacher Tor soll für den Kfz-Verkehr weiterhin nur von West nach Ost befahrbar sein. Diesbezügliche Fehler in der Plangrafik werden noch behoben (Autos im Lupenplan entfernt und Einbahnstraßenpfeil eingefügt).
VCD	5.3.5:?? RVA sind nur in Tempo-30-Zonen verboten, in Tempo-30-Straßen zwar möglich, aber oft unnötig.	Änderung in der Maßnahmenliste aufgenommen.
	<u>Die Hirschstraße</u> wird eine wichtige Alternativroute darstellen. Dazu wird auf der Karte S. 74 die Hirschstraße zwischen Kriegsstraße und Sophienstraße als Hauptroute geführt, danach bis zur Sophienstraße nur als Nebenroute. In der Fallstudie Hirschstraße heißt es auf Seite 85: Reduzierung der Parkplätze um 10-30 %, Hinzufügen	Der Lupenentwurf wurde überarbeitet und der Querschnitt angepasst, so dass 4 m Fahrbahn vorgesehen ist.

	Themenfeld Reduktion KFZ-Verkehr in der Innenstadt	Antwort der Verwaltung
	<p>von Plätzen für Carsharing und das Aufladen von E-Autos, Einführung zusätzlicher verkehrsberuhigender Elemente (Bodenwellen/Kurven usw.). Auf Seite 86 wird der zukünftige Querschnitt gezeigt. Es verbleibt ein Korridor von 3 m Breite für einen 2-Richtungsverkehr!_Wir bezweifeln, ob diese Maßnahmen dem zukünftigen Radverkehrsaufkommen gerecht werden.</p>	
	<p><u>Zu der City-Route Süd</u> wird in dem Maßnahmenpaket unter 5.3.1 wird ausgeführt: Die Cityroute-Süd wird zukünftig stärker über das Karlstor laufen, dort wurde eine Radquerung geschaffen. Dadurch wird die Erbprinzenstraße westlich der Herrenstraße entlastet. Das ist begrüßenswert, jedoch ist der Stau ein Problem. Kommend aus der Sophienstraße staut sich der KFZ-Verkehr an der Ampel für den Radfahrer, der die Karlstraße queren bzw. noch ärgerlicher sich in die Linksabbiegerspur zur Querung der Kriegsstraße einordnen will. Wie ist dem abzuhelfen? Eine zweite rückversetzte Haltelinie? mit zusätzlicher Ampel?</p>	<p>Dieser Standort wird infolge der Umgestaltung genau beobachtet. Insbesondere, wenn sich die Verkehre durch die Tunnelöffnung Kriegsstraße nochmals neu sortieren. Berücksichtigung in der weiteren Planung.</p>
Die Grünen	<p>4.7.3: Hier stattdessen Shared-Space-Flächen, die auch baulich eine gemeinschaftliche Nutzung begreifbar machen. Die Erbprinzenstraße lässt sich bspw. nicht intuitiv begreifen. Wenn das nicht funktioniert, sollte ein hierarchisches Ausschließen der schädlichsten Verkehrsmittel in Betracht gezogen werden. Erst Kraftfahrzeuge, danach Radverkehr. Ggf. bleibt genau</p>	<p>Shared-Space ist gemäß StVO (noch) nicht gestattet. Siehe hierzu die neue Maßnahme zur Erbprinzenstraße (Nr. 5.3.1).</p>

	Themenfeld Reduktion KFZ-Verkehr in der Innenstadt	Antwort der Verwaltung
	in den genannten Straßen nur die Ausweisung einer Fußgängerzone.	
Die Grünen	4.7.5: Es sollte geprüft werden, ob der Kfz-Verkehr hier überhaupt noch auf den Schienen geführt werden muss oder nicht eine weitergehende Beschränkung möglich ist. Die jahrelange Einschränkung (Einbahnstraße für Kfz-Verkehr) funktioniert ja schließlich auch.	Wird im Rahmen der weiteren Detailplanung geklärt.
Die Grünen	Nach 5.1.6 bzw. zu 5.6: Es sollte keine „klaren und durchgängigen Wegenetze“ für den MIV durch die Innenstadt geben. Einfahren und Ausfahren, aber nicht Durchfahren. Der Innenstadtring sollte nach außen verlegt werden: Adenauerring, Kriegsstr., Reinhold-Frank-Str. Diese Maßnahme ist als kurzfristig bis sofort einzustufen. Beispiele wie Leuven werden bereits im Bericht benannt.	Das Thema wurde in der Maßnahmenliste geändert und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.
CDU	5.2.1 Kann gerne untersucht werden, aber dann auch angemessene Evaluation;	Kenntnisnahme.
CDU	5.2.2 wie soll das umgesetzt werden? Zufahrt dann nur von einer Seite?	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.
CDU	5.2.3 wo wird dann der MIV hingeleitet, was passiert mit Anwohnern und Co?	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.
CDU	5.2.4 was passiert mit MIV?	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.

	Themenfeld Reduktion KFZ-Verkehr in der Innenstadt	Antwort der Verwaltung
BV Stadtmitte	Verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Innenstadt werden begrüßt. Dabei dürfen keine Verkehrsumlagerungen in andere Straßen vorgenommen werden. Eine Reduzierung von Stellplätzen im öffentlichen Raum muss durch Quartiersgaragen ausgeglichen werden.	Kenntnisnahme.
BV Stadtmitte	<p>Seite 71 Plan Prioritäten-Netz</p> <p>Im Wesentlichen spiegelt der Plan den Bestand wieder. Änderungen in der westlichen Innenstadt gegenüber dem Bestand sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1. Sperrung Karlstraße von Amalienstr. bis Stephanienstr. - 3. Aufhebung der ovalen Fahrbahn um den Kaiserplatz <p>Zu 1. Die Ergebnisse des Reallabors Karlstraße ist abzuwarten. Zum heutigen Zeitpunkt, 16.8.22, kann festgestellt werden, dass sich der Kraftfahrzeugverkehr in der Amalienstraße deutlich erhöht hat. Es findet also eine Verlagerung des Verkehrs statt und keine Reduzierung.</p> <p>Zu 3. Im Plan ist um den Kaiserplatz ein grüner Kringel. Die ovale Fahrbahn ist nicht mehr dargestellt. <u>Esist nichtklar, obdaseinVerseheninderDarstellungist.</u> Die Amalien-, die Leopold- und die Stephaniensstraße</p>	<p>Ein Prioritäten-Plan in dieser Art wurde bisher noch nicht für die Karlsruher Innenstadt erstellt. Alle Straßenzüge wurden bearbeitet und überprüft. Für manche ergibt sich eine Veränderung zu heute.</p> <p>Zu 1.: Kenntnisnahme.</p> <p>Zu 3. Dies ist ein Fehler im Entwurf, der inzwischen behoben wurde.</p>

	Themenfeld Reduktion KFZ-Verkehr in der Innenstadt	Antwort der Verwaltung
	können den Verkehr der ovalen Fahrbahnen nicht zusätzlich aufnehmen.	

	Themenfeld Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr,	Antwort der Verwaltung
Stadtrat	Rad und Fußverkehr ist ein echter Konflikt im Straßenraum, den wir sehr ernst nehmen müssen, ist nicht gebührend berücksichtigt.	Dieses Thema ist im Bericht verstärkt worden, auch die Maßnahmen wurden konkretisiert und ergänzt (siehe neue Maßnahme 5.3.1)
Stadtrat	Mehr Trennung der Netze, kritisch gegenüber sog. shared spaces, weil diese die Konflikte eher verschärfen. Abstellen von Nextbike nicht im Straßenraum, wie soll das funktionieren?	Dieses Thema ist im Bericht verstärkt worden, auch die Maßnahmen wurden konkretisiert und ergänzt (siehe neue Maßnahme 5.3.1) Zum Thema Ausschlusszonen zum Beispiel für e-scooter laufen derzeit Versuche gemeinsam mit den Betreibern. Diese könnten auf Leihfahräder übertragen werden.
Stadtrat	Trennung der Verkehrsarten leuchtet ein, umso mehr Radverkehr wir haben, umso mehr müssen wir trennen.	Dieses Thema ist im Bericht verstärkt worden, auch die Maßnahmen wurden konkretisiert und ergänzt (siehe neue Maßnahme 5.3.1)
Stadtrat	Trennung der Verkehrsarten ist wichtig, auch Wege für schnelle Radfahrende. Haltestellen mit Fahrradverbot versehen.	Dieses Thema Trennung der Verkehrsarten ist im Bericht verstärkt worden, auch die Maßnahmen wurden konkretisiert und ergänzt. Thema Haltestellen mit Fahrradverbot siehe Bericht Seite 78 und Maßnahme 5.5.3.
VCD	Es gibt nicht nur Konflikte in der Fußgängerzone mit dem Radverkehr sondern auch in der Fahrradstraße Erbprinzenstraße mit Fußverkehr.	Der Aspekt ist im Bericht enthalten (z.B. Seite 69), siehe auch neue Maßnahme 5.3.1.
VCD	5.3.12: Kommunikationskampagne auch ggü. Autofahrer, denn Radf. fahren oft auch deswegen in Fußgängerbereichen, weil von Autos bedrängt.	Kenntnisnahme.
ADFC	Konflikte in der Karlstraße, was den Rad- und Fußverkehr angeht.	Dieses Thema ist im Bericht verstärkt worden, auch die Maßnahmen wurden konkretisiert und ergänzt (siehe neue Maßnahme 5.3.1)

	Themenfeld Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr,	Antwort der Verwaltung
PVB (Parkhaus - und Betriebsgesellschaft)	Heute kam nur noch das Thema Trennung Rad/Fuß im Fahrradstraßenteil der Erbprinzenstraße hinzu, weil da phasenweise zu viele Fußgänger auf der Fahrbahn laufen, Auch vor der Kunsthalle die Trennung beibehalten.	Dieses Thema ist im Bericht verstärkt worden, auch die Maßnahmen wurden konkretisiert und ergänzt (siehe neue Maßnahme 5.3.1)
Behindertenverband	Priorisierung von Rad und Fuß ist sehr wichtig, insbesondere für behinderte Menschen, Trennung der beiden Verkehrsarten soll stärker realisiert werden.	Dieses Thema ist im Bericht verstärkt worden, auch die Maßnahmen wurden konkretisiert und ergänzt (siehe neue Maßnahme 5.3.1)
Fahrgastbeirat	Haltestellen vertragen sich nicht mit Radschnellwegen. Lauf- und Rad-Konflikte finden sich insbesondere im Umfeld um die Haltestellen Europaplatz, Marktplatz,	Das Thema wurde im Bericht verstärkt und in die Maßnahmenliste aufgenommen (Bericht Seite 78, Maßnahme 5.5.3).
Die Grünen	4.7.4: Die nördliche Karlstraße ist eine Radhaupttroute, eine Fußgängerzone widerspricht dem Radverkehrskonzept. Ggf. ist es sinnvoll, den Radverkehr um die Karlstraße herumzuführen (z.B. Douglasstraße), dann ist eine bauliche Umgestaltung im gleichen Atemzug erforderlich. Ggf. muss das Radverkehrsnetz mit Blick auf das ÖRMI-Gebiet neu ausgerichtet werden.	Die Kategorie der Karlstraße wurde im Bericht geändert und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet. Der Text der Maßnahme wurde angepasst.
CDU	5.3.12 positiv	Kenntnisnahme.
CDU	4.7.3 Skeptisch, Waldstraße ist verkehrsberuhigter Bereich, halten sich Radfahrer daran?	Der Maßnahmenvorschlag heißt „Prüfung zur“ genau aus diesem Grund. Die Akzeptanz einer solchen Maßnahme soll eruiert werden.
CDU	5.3.1 was sind die Daten im Hintergrund? Wird das von Radfahrern angenommen? Wie wird verhindert, dass die Erbprinzenstraße weiterhin als Radfahrstrecke genutzt wird?	Dieses Thema ist im Bericht verstärkt worden, auch die Maßnahmen wurden konkretisiert und ergänzt (siehe neue Maßnahme 5.3.1)
CDU	5.3.2 Was ist das verkehrliche relevante Umfeld? Gibt es Berechnungen, wie und wohin der Verkehr sich	Das „verkehrlich relevante Umfeld“ wird für jede Verkehrsart spezifisch definiert. Naturgemäß ist es z.B. für Fußverkehr ein

	Themenfeld Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr,	Antwort der Verwaltung
	verlagern wird? Wie stellt sich die Verwaltung eine Ausweitung der Fußgängerzone vor, wenn Radfahrer ständig kreuzen?	anderes als z.B. für Lieferverkehr. Für die Karlstraße gibt es diese Berechnungen, siehe Seite 57. Zur Ausweitung der FG-Zone siehe Ausführungen zu shared space-angelehnten Modellen und Maßnahmen zu den Konflikten zwischen Rad und Fuß. Weitere Detaillierung im Rahmen der Weiterbearbeitung.
CDU	5.3.3 Was heißt das konkret? Wird das Auto verbannt?	Die Maßnahme wurde in der Maßnahmenliste präzisiert.
CDU	5.3.4 unterstützen Untersuchung	Kenntnisnahme
CDU	5.3.5 generell positiv, geht dies jedoch auf Kosten von Bäumen und Parkplätzen? Dringender Redebedarf mit Anwohnern und Untersuchung von Verdrängungseffekten!	Kenntnisnahme. Weitere Detaillierung im Rahmen der Weiterbearbeitung.
CDU	5.3.7 Konkurriert mit dem Wunsch, Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu schaffen; Aufenthaltsqualität ist schwierig, wenn Radfahrer in Fußgängerzonen ständig kreuzen.	Kenntnisnahme. Weitere Detaillierung im Rahmen der Weiterbearbeitung.
CDU	3.3.8 generell positiv	Kenntnisnahme.
CDU	3.10 generell positiv	Kenntnisnahme.
BV Stadtmitte	Seite 74 Schlüsselmaßnahmen Fuß- und Radverkehr Baulich getrennte Radwege sind nur an sehr wenigen Stellen in der Innenstadt möglich, ohne die Fußgänger zu benachteiligen. Ein Vorschlag, wo das durchgeführt werden soll, wäre nötig.	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.

	Themenfeld Barrierefreiheit	Antwort der Verwaltung
Behindertenverband	Sehr gut im Bericht: Behindertenstellplätze sollen weiter erhalten bleiben. Auch bei „mehr Grün“ soll es Räume entlang der Häuser geben, wo die Menschen besser vorankommen, sie möchten nicht Slalom laufen zwischen Gastronomie, E-Scootern und Bäumen. Parkstationen für E-Scooter schaffen, diese stehen überall rum. Der jetzige Zustand ist für behinderte Personen sehr hinderlich und gefährlich.	Kenntnisnahme Zum Thema Ausschluss- und Parkierungszonen zum Beispiel für e-scooter laufen derzeit Versuche gemeinsam mit den Betreibern.
Stadtrat	PKW-Zugänglichkeit z.B. bei Betrachtung der Behinderten-Teilhabe weiterhin zulassen.	Kenntnisnahme. ÖRMI ist verträglich gedacht. Die Innenstadt wird zunächst nicht autofrei sondern lediglich autoarm nach Augenmaß, siehe Abstufungsgrafik auf S. 72. Im Reallabor Karlstraße wurde zu diesem Thema eine Maßnahme ergänzt (Einrichtung von Stellplätzen für Krankentransporte).
Fahrgastbeirat	Konzept berücksichtigt umfangreich die Bedürfnisse der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden. Gepäckablagemöglichkeit, wie z.B. Gepäckboxen fehlen in der Innenstadt.	Kenntnisnahme Gepäck-Locker siehe Maßnahme 5.5.2
Taxiunternehmen mit Unterstützung Behindertenvertretung	Taxen sind nicht als Individualverkehr zu behandeln. Sie sind Bestandteil des ÖPNV, ist dazu da, Brüche in Mobilitätsketten zu schließen. Bitte so aufnehmen Es gibt niemanden, der aus Spaß Taxi fährt. Es dient vor allem Kranken, Geheingeschränkten	Der Aspekt wurde in den Bericht auf Seite 78 aufgenommen.
CDU	4.7.1 Positiv	Kenntnisnahme.
CDU	4.7.2 Positiv, mehr Toiletten in der Innenstadt und diese bitte auch ausschildern.	Der Hinweis auf Beschilderung wurde in die Maßnahme integriert.
SPD	4.7.1 und 4.7.2 Stadt für alle muss mittelfristig (nicht langfristig) erreicht werden.	Wurde in der Maßnahmenliste geändert.

	Themenfeld Parkhäuser/Parken	Antwort der Verwaltung
Stadtrat	Was soll in den Parkhäusern angeboten werden und gibt es Erfahrungen?	Siehe Beispiele im Bericht Seite 76, 77, 79 und nachfolgende Anmerkung der PVB. Berücksichtigung in der weiteren Planung.
PVB (Parkhaus Verwaltungs- - und Betriebs- gesellschaft)	Mobility Hub und letzte Meile, Roller und Fahrradverleih, E- Ladestationen, car sharing sind Themen, die sehr gut ins Parkhaus passen. PVB ist hier schon im Wandel. Fahrräder im Parkhaus allerdings kritisch.	Kenntnisnahme
Stadtrat	Der Bericht vernachlässigt, dass die Innenstadt auch für KFZ erreicht werden muss, daher ist ein gutes Parkhauskonzept erforderlich.	Siehe Bericht Seite 79 Berücksichtigung in der weiteren Planung.
PVB (Parkhaus Verwaltungs- - und Betriebsge- sellschaft)	Rechtliche Würdigung der Baulasten in Parkhäusern fehlt im Bericht, Stellplatznachweise, wie geht man mit dem Baurecht um? Es kann keine Lösung sein, dass z.B. Anwohnende oder Hotelbesitzer nicht mehr zu ihrem zugesagten Stellplatz fahren können. Hotels z.B. brauchen Anfahrbarkeit. Das Projekt hat sehr ausgewogenen Ansatz und es fehlen jetzt die Details. Das Konzept stimmt an manchen Stellen nicht ganz, z.B. Parkhaus Marktplatz im roten Bereich der Straßenprioritätskarte, sollte eher grau sein, jetzt, da die E-Ladestationen dort eingebaut ist. Für mehr E-Scooter und Lastenräder. Umwandlung in diesem Sinne, um diese störenden Nutzungen dort unterzubringen.	Aufnahme in den Bericht S. 79 und Ergänzungen in der Maßnahmenliste, Maßnahme 5.6.4.
Stadtrat	Es müssen Stellplätze gestrichen werden. Gibt es Untersuchungen dazu, wie viele Stellplätze wir woanders dann schaffen müssen, um die teilweise 80%ige Reduzierung aufzufangen?	Detailuntersuchungen sind nicht vorhanden, jedoch zeigt die Analyse, dass in den Parkhäusern freie Kapazitäten vorhanden sind (außer an den Adventswochenenden). Hinweis im Bericht Seite 79 und Berücksichtigung in der weiteren Planung. Die Stellplätze müssen in

	Themenfeld Parkhäuser/Parken	Antwort der Verwaltung
		Kombination mit Pull Maßnahmen (Ausbau Car-Sharing, Lastenfahrradförderung, Fahrrad, ÖPNV etc.) nicht zu 100% ausgeglichen werden.
PVB (Parkhaus Verwaltungs- - und Betriebsgese- llschaft)	Parkhäuser in Karlsruhe haben noch freie Kapazitäten. Die Zahlen sind erhoben und in das Projekt eingeflossen. Bitte aufnehmen, dass die Parkhäuser die E-Ladestationen derzeit stark ausbauen. Dies bedingt aber Planungssicherheit für die Parkhäuser, da dies eine große Investition darstellt. Grundsätzlich eignen sich Parkhäuser ideal fürs Laden - derzeitige Ladestationen werden sehr gut genutzt.	Im Bericht wurde ein Hinweis auf E-Ladestationen in Parkhäusern auf Seite 79 ergänzt.
IHK	Reduktion oberirdischen Parkens rund um die Parkhäuser um 80% muss zur Folge haben, dass die fehlenden Stellplätze dann auch langfristig in den Parkhäusern zur Verfügung stehen. Die Parkhäuser sind nicht alle im öffentlichen Eigentum. Z.B. durch Verträge	Aufnahme in den Bericht S. 79 und Ergänzungen in der Maßnahmenliste, Maßnahme 5.6.4. und Berücksichtigung in der weiteren Planung. Die Stellplätze müssen in Kombination mit Pull Maßnahmen (Ausbau Car-Sharing, Lastenfahrradförderung, Fahrrad, ÖPNV etc.) nicht zu 100% ausgeglichen werden.
VCD	5.2.5: P&R an sich gut, Standard-P&R aber auch flächenfressend, Lösungen?	Gemäß VEP der Stadt Karlsruhe wird im KVV ein wohnortnahes P&R-Konzept verfolgt: Anordnung von kleineren P&R-Stationen möglichst an allen Stationen außerhalb des Stadtgebietes. Dies soll beibehalten werden. Berücksichtigung in der weiteren Planung.
Die Grünen	5.6.1: Die nach der Reduktion der Parkstände verbleibenden Stellplätze (~ 20% im Vergleich zu heute) sollten als Lieferzonen ausgewiesen werden. Dann ist eindeutig, dass Parken nur in Parkbauten erwünscht ist.	ÖRMI ist nicht radikal, sondern verträglich gedacht. Die Innenstadt wird zunächst nicht autofrei sondern lediglich autoarm nach Augenmaß, siehe Abstufungsgrafik auf S. 72. Die verbleibenden Stellplätze müssen für besondere Zielgruppen erhalten werden, siehe Text in der Maßnahmenbeschreibung (Car Sharing, Behinderte). Das Thema Lieferzonen ist bei der Detailplanung einzubeziehen.
CDU	4.3.2 Stichwort: Reduktion und Umwidmung der Parkstände im öffentlichen Raum	Kenntnisnahme.

CDU	5.1.3 Wir sind generell auch für eine Reduzierung der Stellflächen im öffentlichen Raum, dies muss aber in Abstimmung mit den Anwohnern und Co geschehen; ggf. müssen Alternativen her, dann auch mit Ladestationen	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.
CDU	5.3.9 bitte auf die Bedarfe achten, wenn die kfz-Stellflächen im öffentlichen Raum reduziert werden, dann müssen ausreichend Plätze in den Parkhäusern vorhanden sein und diese müssen erreichbar bleiben; wie groß und wie versiegelt sollen denn die Abstellanlagen sein? wird ein Radfahrer wirklich sein Rad im Fahrradparkhaus abstellen, wenn er kurz was einkaufen möchte? Daten und Zahlen?	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung (Thema Größe und Versiegelung). Die Akzeptanz von Radabstellanlagen in Gebäuden ist abhängig von vielen Faktoren wie z.B. Lage des Parkhauses, Lage des Stellplatzes, Kosten, Aufenthaltsdauer und -zweck, Wetter, Preis des Fahrrades. Daher lässt sich keine allgemeingültige Antwort geben. Für einen kurzen Einkauf sinkt die Akzeptanz. Jedoch braucht es aller Erfahrung nach eine gewisse Zeit, bis dieses Instrument durch die Nutzenden angenommen wird.
CDU	5.6.1 generell positiv	Kenntnisnahme.
CDU	5.6.3 positiv	Kenntnisnahme.
CDU	5.6.4 positiv, gemeinsam mit Parkhausbetreibern und nach einem stimmigen Parkkonzept	Kenntnisnahme.
BV Stadtmitte	„Fortführung der P+R Ausbaustrategie“ Es gibt in Karlsruhe keine nennenswerte P+R-Strategie. Diese muss überhaupt erst entwickelt und mit dem Umland abgestimmt werden. P+R-Plätze müssen attraktiv und sicher sein. Diese sollen Nutzungen wie Einkauf, Imbiss, Fahrradstationen, Montage für Autos und Fahrräder und Weitere bieten.	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung. Gemäß VEP der Stadt Karlsruhe wird im KVV ein wohnortnahes P&R-Konzept verfolgt: Anordnung von kleineren P&R-Stationen möglichst an allen Stationen außerhalb des Stadtgebietes. Dies soll beibehalten werden. Berücksichtigung in der weiteren Planung. Weitere Nutzungen an Mobilstationen behandelt das Konzept regiomove.
BV Stadtmitte	Seite 79 Parkraum Reorganisieren	

	<p>„Schlüsselmaßnahme: Parkstände um bis zu 80 % reduzieren“ Parkstände in Wohnstraßen um 10 bis 30 % verringern. Fördern des Parkens für Anwohnende in bestehenden Parkhäusern und Quartiersgaragen.“</p> <p>Dies wird nicht funktionieren. In den bestehenden Parkhäusern sind kaum noch Dauerstellplätze zu vermieten. Flächen für Quartiersgaragen wurden in dieser Untersuchung nicht vorgeschlagen. Es gibt nach Ortskenntnis des Bürgervereins kaum Möglichkeiten, irgendwo Quartiersgaragen zu errichten.</p> <p>Es wird darauf hinauslaufen, dass viele Bewohnerinnen und Bewohner ihren privaten PKW abschaffen müssen. Die, die auf ihren PKW angewiesen sind, werden in die Peripherie wegziehen und damit zusätzlichen Verkehr erzeugen.</p>	<p>Detailuntersuchungen zum Thema Parken sind noch nicht vorhanden, jedoch zeigt die Analyse, dass in den Parkhäusern freie Kapazitäten vorhanden sind (außer an den Adventswochenenden). Hinweis im Bericht Seite 79 und Berücksichtigung in der weiteren Planung. Die Stellplätze müssen in Kombination mit Pull Maßnahmen (Ausbau Car-Sharing, Lastenfahrradförderung, Fahrrad, ÖPNV etc.) nicht zu 100% ausgeglichen werden.</p>
<p>BV Stadtmitte</p>	<p>Seite 84 „Fallstudie Hirschstraße“</p> <p>Es ist nicht ersichtlich, warum die Hirschstraße durch Wegfall von Parkplätzen aufgewertet wird und die gleichwertigen Straßen (Sophienstraße, Leopoldstraße, Viktoriasstraße, Belfortstraße) nicht. Das bedeutet, in den anderen Straßen wird zugunsten der Hirschstraße geparkt. Das ist keine Reduzierung des PKW-Verkehrs, sondern eine Verlagerung.</p>	<p>Diese Lupe ist ein Beispiel für eine innerstädtische Wohnstraße, wie auch Sophien-, Leopoldstraße etc..</p> <p>Der Vorschlag bedeutet nicht, dass eine Umsetzung nur in der Hirschstraße erfolgen soll, während sich der ruhende Verkehr in andere Straßen verlagert.</p> <p>Wird im Rahmen der weiteren Bearbeitung beachtet.</p>

	Themenfeld E-Mobilität	Antwort der Verwaltung
SWK (Stadtwerke Karlsruhe)	Hinweis öffentliche Parkplätze: das Rahmenkonzept zur Ladeinfrastruktur soll gemäß Gemeinderatsbeschluss bei der Anlage von Parkplätzen mitgedacht werden.	Berücksichtigung in der weiteren Planung.
Stadtmobil	Wachstum der E-Mobilität wird gebremst durch fehlende Ladeinfrastruktur. Ausbau der Ladestationen muss ins Konzept aufgenommen werden. Einigkeit bei Reduzierung des KFZ-Verkehrs dort, wo es nicht möglich ist, auf E-Mobilität umzustellen.	Im Bericht wurde ein Hinweis auf E-Ladestationen in Parkhäusern auf Seite 79 ergänzt.
PVB (Parkhaus Verwaltungs- - und Betriebsge- sellschaft)	Die Ladestationsfähigkeit der Parkhäuser sollte in die Präsentation mit aufgenommen werden.	Im Bericht wurde ein Hinweis auf E-Ladestationen in Parkhäusern auf Seite 79 ergänzt.

	Themenfeld Lupen	Antwort der Verwaltung
Stadtrat	Bei der Kunsthallenplanung fehlt die grüne Anbindung an den Schlossgarten nach Norden.	Berücksichtigung in der weiteren Planung.
VCD	Kunsthalle: Trennung Fuß und Rad ist wichtig. Vor der Kunsthalle macht man in der Lupe genau das Gegenteil, doppelte Kreuzung des KFZ-Verkehrs durch den Radverkehr, das ist nicht passgenau, solange der Schlosstunnel noch offen ist. Daher durchaus den Platz zwischen Kunsthalle und junger Kunsthalle besser nutzen.	Berücksichtigung in der weiteren Planung.
VCD	"Straßendiät" an der Kunsthalle: Dieser Vorschlag überzeugt uns nicht.	Berücksichtigung in der weiteren Planung.
Stadtrat	Lupe Lammstraße erscheint interessant. Unproblematische Maßnahmen sofort umsetzen.	Berücksichtigung in der weiteren Planung.
Die Grünen	3.1: Es muss klar werden, wie eine Umsetzung aussehen soll. Die Karte weckt falsche Hoffnungen, wenn man diese zum Beispiel mit den sehr dürftigen Visualisierungen der Lupe Lammstraße vergleicht. Was in der Karte eine grüne Achse ist, muss am Ende in der Realität mehr entsiegelte als versiegelte Fläche haben.	Die Visualisierung Lammstraße wurde im Bericht verbessert. Sie stellt jedoch lediglich einen Konzeptentwurf dar und wird im Rahmen der Detailplanung weiter bearbeitet.
Die Grünen	5.2.1 – 5.2.4: Das kann man auch in einem Punkt zusammenfassen...	Kenntnisnahme

	Themenfeld Partizipation, „Platz für mehr Leben“	Antwort der Verwaltung
Hochschule Karlsruhe	Zur Frage der Partizipation teilweise sehr klassisch: Stadt stellt Raum zur Verfügung und Bürger*in kann es dann nutzen, das könnte man aber auch öffnen. Man könnte auch die Bürger*innen fragen, welchen Raum möchten Ihr gerne nutzen.	Kenntnisnahme und ggf. Berücksichtigung in künftigen Prozessen. Die Partizipationselemente waren Ergänzung zu den bisherigen bereits im Rahmen der Sanierungsvorhaben und des Prozesses zum Aktionsplan City durchgeführten. Bei der Online-Beteiligung und in der Zukunftswerkstatt mit zufällig ausgewählten Bürger*innen und Bürgern wurden offene Fragen gestellt, bei denen die Teilnehmenden frei Schwerpunkte setzen konnten.
Behindertenvertretung	Reallabore: wie läuft die Partizipation? Wie kann sich die Stadtgesellschaft beteiligen? Wie kann man sich als Bürger*in zu den Reallaboren äußern?	<p>Beteiligung im Vorfeld: Der Bürgerverein Stadtmitte sowie alle anliegenden Eigentümer*innen, Gewerbetreibenden (Geschäfte, Gastronomen, Arztpraxen, etc.) wurden vorab eingeladen, sich in Anliegerworkshops in die Planung des Reallabors einzubringen. Leider haben nur wenige von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.</p> <p>Während der Reallabore: Gibt Feedbackmöglichkeiten im öffentlichen Raum an den Infostelen in Form von Feedbackpostkarten und den Feedbackpostern der HSKA. Feedback-Mails können an platzfürmehr@stpla.karlsruhe.de gesendet werden. Im Passagehof gab es außerdem ein offenes Reallabor-Büro und es fand ein offenes Behindertenbeiratstreffen vor Ort statt, bei dem sich Beirat und StplA austauschten. Zudem finden regelmäßig PassantInnenbefragungen zu den Reallaboren statt.</p> <p>Nach den Reallaboren: Anwohnende und Gewerbetreibende werden nach dem Reallabor retrospektivisch per Fragebogen befragt.</p>
ADFC	„Platz für mehr Leben in der oberen Karlstraße“ ist absolut zu begrüßen. Bezogen auf das Gebiet der Innenstadt ist das auch stimmig. Bei großräumiger Betrachtung fehlt aber die "hochwertige Radverbindung in der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung" zwischen	Das Netz der Radverkehrskorridore im Bericht stellt eine Weiterentwicklung des bestehenden Netzes dar. Nord-Süd-Hauptkorridore bestehen in der Karlstraße und der Waldhornstraße/Fritz-Erler-Straße. Die Nebenrouten sind über die City-Ringe angebunden.

	Themenfeld Partizipation, „Platz für mehr Leben“	Antwort der Verwaltung
	dem Hauptbahnhof bzw. dem Endpunkt des RSW Ettligen und den Hochschulen z.B. die PH. Dabei beziehen wir uns auf die Schlüsselmaßnahmen in der Anlage auf S. 74	Dieser Vorschlag der Bürogemeinschaft wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
FGB	4.5 Leben sichtbar machen -- „Sicherstellung von aktiven Erdgeschosszonen mit Publikumsorientierung zur Stärkung von Laufwegen“ – auch für diejenigen, die mit dem ÖPNV in die Innenstadt kommen. Der Fußverkehr sollte an zentralen Stellen so geplant sein, dass er relativ ungestört durch Unterbrechungen wie Straßenbestuhlung, Außenwerbung vor Geschäften vonstattengehen kann.	Die Bedeutung der Barrierefreiheit (siehe Seite 55, 75, Maßnahme 4.7.1) und des Fußverkehrs wurden im Bericht und in der Maßnahmentabelle verstärkt.
CDU	4.2.1: Ist das so eine neue Idee? Bürgerbeteiligung und Runde Tische gibt's doch bereits jetzt. Begehungen und Bürgerversammlungen auch...	Bei dieser Maßnahme geht es um neue Formen der Beteiligung.
CDU	4.2.2 Generell positiv, Förderungen durch Land möglich?	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung. Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
CDU	4.5.3 Generell positiv, wie viel lässt sich den Anwohnern zumuten? Kosten?!	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.
CDU	4.3.4 Generell interessante Idee; Café an der Lammstraße als Pächterlösung wie Böckeler?	Kenntnisnahme.

	Themenfeld Partizipation, „Platz für mehr Leben“	Antwort der Verwaltung
		Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung. Die Ideen von Gehl werden in den Gestaltungswettbewerb Friedrichsplatz einfließen. Dieser ist derzeit in Vorbereitung.
CDU	4.3.5 Reallabor Lammstraße? Die Radrouten durch die Stadt mal hinterfragen; Erreichbarkeit der Parkgarage Friedrichsplatz?	Die Lammstraße ist im Prioritäten-Netz mit „Priorisierung des Fußverkehrs“ von Zirkel bis Zähringerstraße und „gemischter Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs“ von Zähringerstraße bis Kriegsstraße gekennzeichnet. Hierdurch wird die sehr untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr deutlich, siehe auch Lupenentwurf. Solange die beiden großen Parkhäuser Friedrichsplatz und Karstadt noch bestehen, muss Kfz-Ziel- und Quellverkehr in diesem Bereich zugelassen werden. Das Parkhaus Ettliger-Tor-Center wird in absehbarer Zeit nicht zur Diskussion stehen, so dass hier auch langfristig Kfz-Verkehr möglich sein muss.
CDU	4.5.1 Generell positiv, kommen wir an die Eigentümer?	Private Eigentümer können nur begrenzt beeinflusst werden. Die Maßnahme schlägt eine Ausweitung von Förderprogrammen und Subventionsmodellen vor. Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.
CDU	4.5.2 Erhöhung KOD?!	Das stellt eine Möglichkeit dar. Weitere Bearbeitung in der Detailplanung.
CDU	4.7.5 Hört sich interessant an.	Kenntnisnahme.
CDU	5.1.1 Muss das in GR?	Diese Frage kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden, da die Ausgestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen noch nicht bekannt ist.
CDU	5.1.2 Was ist die Maßnahme 3.2.7??	Der Verweis wurde entfernt, da er sich auf eine Entwurfsversion bezog.
CDU	5.6.2 in Wohngebieten wirklich Parklets nötig, Stichwort Lärmbelästigung Anwohner; wo parken die	Der Maßnahmenvorschlag zeigt die Möglichkeiten auf, wie bei der Reduktion von Parkständen auf lokale Bedürfnisse eingegangen

	Themenfeld Partizipation, „Platz für mehr Leben“	Antwort der Verwaltung
	Anwohner? Wird Verkehr nicht in Umgebung verdrängt?	<p>werden kann. Parklets zu schaffen ist ein Beispiel. Parklets dienen außerdem auch als nichtkommerziell genutzte Fläche für den Aufenthalt im Freien, als Treffpunkt für die Nachbarschaft. Dies wird in zahlreichen anderen Städten bereits praktiziert (Parkletprogramme in München, Hamburg, Frankfurt, Wien, ...).</p> <p>Für Wohnstraßen in der Innenstadt können Reduktionen von 10-30 % verträglich abgewickelt werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen auch darauf ab, nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern und den privaten PKW-besitz zu reduzieren. Die Stellplätze müssen in Kombination mit Pull Maßnahmen (Ausbau Car-Sharing, Lastenfahrradförderung, Fahrrad, ÖPNV etc.) nicht zu 100% ausgeglichen werden.</p>
CDU	4.3.3 Institutionalisierung von saisonalen oder dauerhaften Parklet-Einrichtungen; wo genau?	Der Maßnahmenvorschlag behandelt die Entwicklung von Richtlinien, daher ohne Verortung.
CDU	4.4.1 Generell positiv	Kenntnisnahme.
CDU	5.6.5 generell positiv	Kenntnisnahme.
SPD	4.3.5 langfristig ein Shared Space sehen wir nicht, der Straßenraum ist sehr breit, Fußgänger und Autofahren auf der selben Fläche ist hier fehl am Platz. Richtig wäre hier in der Lammstrasse in diesem Abschnitt Fahrradstrasse	<p>Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.</p> <p>Die Ideen von Gehl werden in den Gestaltungswettbewerb Friedrichsplatz einfließen. Dieser ist derzeit in Vorbereitung.</p>
BV Stadtmitte	<p>Seite 71 Plan Prioritäten-Netz</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5. Sperrung des inneren Zirkels - 6. Hans-Thoma-Straße vor der Kunsthalle auf 2-spurig reduzieren <p>Zu 5. Die Argumente dagegen sind weiter oben unter „Straßendiät“ wiedergeben.</p>	

	Themenfeld Partizipation, „Platz für mehr Leben“	Antwort der Verwaltung
	Zu 6. Die Aufwertung der Fläche vor der Kunsthalle wird begrüßt.	Kenntnisnahme. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung. Kenntnisnahme.

	Themenfeld Kultur	
CDU	4.6.1 Positiv	Kenntnisnahme.
CDU	4.6.2 Karlsruher Kulturnacht analog zur KAMUNA	Kenntnisnahme.
CDU	4.6.3 Generell positiv, digitale Einbindung?	Die digitale Einbindung ist in 4.6.2 enthalten.
CDU	4.6.4 Kosten für die Stadt?	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.

	Themenfeld Grün und Wasser	
Die Grünen	3.2.1: Verortung ergänzen. Welche Grünzüge sind gemeint? Wo müssen Trittsteine und grüne Verbindungen geschaffen werden?	<p>Siehe Maßnahme 3.2.2.</p> <p>Die im Bericht inkludierte Maßnahmenliste wird als Grundlage für die Verwaltung zur Weiterbearbeitung verabschiedet. Die Maßnahmen werden vor einer konkreten Umsetzung jeweils nochmals in ausgearbeiteter Form mit ihren finanziellen Auswirkungen einem gemeinderätlichen Gremium vorgestellt und zum Beschluss eingebracht.</p> <p>Die Maßnahmenliste wurde ergänzt und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.</p>
Die Grünen	3.2.2: weitere Grünkorridore ergänzen: z.B. Kriegsstraße, Karl-Friedrich-Straße, Karlstraße Nord, Kaiserstraße Ost, Reinhold-Frank-Straße. Es müssen nicht zwangsläufig Bäume sein, wenn für diese im Untergrund kein Platz ist. Laufend muss bedeuten, dass mit mindestens einer Straße im DHH 24/25 begonnen wird und die weiteren sukzessive folgen.	<p>Die im Bericht inkludierte Maßnahmenliste wird als Grundlage für die Verwaltung zur Weiterbearbeitung verabschiedet. Die Maßnahmen werden vor einer konkreten Umsetzung jeweils nochmals in ausgearbeiteter Form mit ihren finanziellen Auswirkungen einem gemeinderätlichen Gremium vorgestellt und zum Beschluss eingebracht.</p> <p>Die Maßnahmenliste wurde ergänzt und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.</p>
Die Grünen	3.2.3: Laufend muss bedeuten, dass mit mindestens einem Platz im DHH 24/25 begonnen wird und die weiteren sukzessive folgen.	<p>Die im Bericht inkludierte Maßnahmenliste wird als Grundlage für die Verwaltung zur Weiterbearbeitung verabschiedet. Die Maßnahmen werden vor einer konkreten Umsetzung jeweils nochmals in ausgearbeiteter Form mit ihren finanziellen Auswirkungen einem gemeinderätlichen Gremium vorgestellt und zum Beschluss eingebracht (wie zum Beispiel Umgestaltung Passagehof geplant für Januar 2023).</p> <p>Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026</p>

	Themenfeld Grün und Wasser	
		priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
Die Grünen	3.3.2: Ergänzend dazu Höfe vor Neubauten/Nachverdichtung baurechtlich schützen. (z.B. Grünsatzung)	Das Thema wurde in der Maßnahmenliste ergänzt und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.
Die Grünen	3.3.3: Nicht nur mit dem Passagehof sofort beginnen. Was ist mit den Höfen südlich der Kaiserstraße? Sind diese privat oder warum sind diese im Bericht auf S. 31 nicht gekennzeichnet? Waldhof, Erbprinzenhof, (südl. Herrenhof, Bankhof)	Die Maßnahme gilt für alle Höfe. Die Darstellung auf Seite 31 ist eine erste grobe Potentialanalyse und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.
Die Grünen	3.3.4: Entsiegelung und damit Begrünung gleichzeitig durch Wasser im öffentlichen Raum begleiten. Trinkbrunnen, versprühtes Wasser im Sommer o.ä. Laufend muss bedeuten, dass mit aktiver Entsiegelung im DHH 24/25 begonnen wird.	Die im Bericht inkludierte Maßnahmenliste wird als Grundlage für die Verwaltung zur Weiterbearbeitung verabschiedet. Die Maßnahmen werden vor einer konkreten Umsetzung jeweils nochmals in ausgearbeiteter Form mit ihren finanziellen Auswirkungen einem gemeinderätlichen Gremium vorgestellt und zum Beschluss eingebracht (wie zum Beispiel Umgestaltung Passagehof geplant für Januar 2023). Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
Die Grünen	3.4.1: Teil der Strategie für urbanes Grün sollte auch die Bewässerung sein. Wie kann Regenwasser etc. besser gespeichert und für die Versorgung der Bäume nutzbar gemacht werden? Wie kann Regenwasserhaltung bei Förderprogrammen für private Eigentümer*innen berücksichtigt werden (ergänzend bei 3.3.1)	Das Thema wurde bei Maßnahme 3.3.1 ergänzt und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet. Siehe auch Maßnahme 3.6.4.
Die Grünen	3.4.3: Nicht nur Plätze berücksichtigen, sondern auch z.B. in Fächerstraßen. Verschattung mit Lichtplanung (Abendstunden) kombinieren. Es darf auch mal	Das Thema wurde in der Maßnahmenliste unter 3.4.3 ergänzt und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.

	Themenfeld Grün und Wasser	
	einfach/rustikal sein (z.B. Gerüst mit Begrünung vor dem Theaterhaus in der Nottinghmanlage).	
Die Grünen	3.5.1: Teil des Aktionsplans muss in jedem Fall bewegtes und/oder versprühtes Wasser sein. Stehendes Wasser (Wasserflächen) bringt wenig bis keine Kühlung der Umgebung. Der Aktionsplan muss sofort erstellt werden, bei den folgenden baulichen Maßnahmen ist der Haushaltsvorbehalt nachvollziehbar.	Die im Bericht inkludierte Maßnahmenliste wird als Grundlage für die Verwaltung zur Weiterbearbeitung verabschiedet. Die Maßnahmen werden vor einer konkreten Umsetzung jeweils nochmals in ausgearbeiteter Form mit ihren finanziellen Auswirkungen einem gemeinderätlichen Gremium vorgestellt und zum Beschluss eingebracht (wie zum Beispiel Umgestaltung Passagehof geplant für Januar 2023). Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
Die Grünen	3.5.2.: Idee Schlossgartensee als Badestelle ist wegen Artenschutz abzulehnen. Die Vision aufgreifen und mit Maßnahme 3.5.3 geeignete Standorte finden.	Die Themen Artenschutz und Standortsuche wurde bei Maßnahme 3.2.2 aufgenommen.
Die Grünen	3.5.3 : Explizit Trinkwasserbrunnen/-stellen in der Maßnahmenliste erwähnen: Eine einheitliche Gestaltung wäre ideal, damit diese leicht auffindbar sind (Bsp. Wien). Es können stattdessen aber auch die Hinweisschilder an den Brunnen („Trinkwasser“) und ggf. ein Symbol an allgemeinen Wegweisern vereinheitlicht werden, damit man eine Trinkwasserstelle sofort als solche erkennt.	Das Thema wurde in der Maßnahmenliste ergänzt (Maßnahme 3.5.5) und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.
Die Grünen	3.6: In diesem Themenkomplex fehlen Sofortmaßnahmen, das Parkletprogramm (3.6.5) wäre dazu geeignet.	Das Thema wurde in der Maßnahmenliste geändert und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.
Die Grünen	Nach 3.6.5: niederschwellige Fassadenbegrünung (mit geeigneten Pflanzenarten) mittels Pflanzgruben zwischen Gehweg und Fassade ggf. mit Rankgittern ermöglichen, um Fassadenbegrünung auch bei	Das Thema wurde in der Maßnahmenliste ergänzt (Maßnahme 3.6.6) und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.

	Themenfeld Grün und Wasser	
	Bestandsbauten zu ermöglichen. Wenn die Gehwegbreite nicht ausreicht, muss die erforderliche Breite von Parkplätzen oder der Fahrbahnbreite geholt werden. (mittelfristig)	
CDU	3.1 Haushaltsvorbehalt; generell positiv, Hitzeplan dringend notwendig;	Haushaltsvorbehalt ist berücksichtigt, siehe vorhandene Anmerkung in Tabelle unter „Wann?“ Zum Thema Hitzeplan sind bereits Planungsunterlagen vorhanden: <ul style="list-style-type: none"> - Bestandserhebung (Thermalscannerbefliegung) - Städtebaulicher Rahmenplan Klimaanpassung - Stadtplan Hitze Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.
CDU	3.2.1 Feiraum-Entwicklungsplan 2017/0624; haben dem auch zugestimmt, sind generell für Klimaanpassungen;	Kenntnisnahme.
CDU	3.2.2 keine Kosten beziffert	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden. Entsiegelung und Begrünung wirft Pflege- und damit auch Personal – und Finanzierungsbedarf auf, der zunächst gedeckt werden muss.
CDU	3.2.3 Wie zu realisieren? Wem gehören Vorgärten? Kosten? Generell positiv, was soll und kann die Stadt leisten, was kommt aus der Bürgerschaft?	Für den öffentlichen Raum ist die Stadt zuständig. Anreize zur Begrünung des privaten Raums bieten Förderprogramme (Städtebauförderung und Förderprogramm Fassaden-, Dach-Hofbegrünung). Darüber hinaus erarbeitet die Stadt gerade eine Grünsatzung, die auch gewisse Grünanteile im privaten Raum bindend festschreiben soll.
CDU	3.2.4 Wird dies mit ÖRMI beschlossen oder kommt das in den Gemeinderat? Kosten? Zufahrt zu Parkhäusern? 2020/0094 Gestaltungswettbewerb Friedrichsplatz beschlossen Variante C; Gestaltungswettbewerb Friedrichsplatz sollte eigentlich 2021 durchgeführt werden	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden. Die Ideen von Gehl werden in den Gestaltungswettbewerb Friedrichsplatz einfließen. Dieser ist derzeit in Vorbereitung.

CDU	3.2.5 Kosten für Stadt? Bestandteil Klimaschutzpaket?	<p>(Bei der Beantwortung wird davon ausgegangen, dass mit „Klimaschutzpaket“ Klimaschutz und nicht Klimaanpassung gemeint ist.)</p> <p>Für Klimaschutz gibt es ein sehr großes Budget im Haushalt, Beim Klimaschutz geht es allerdings allein um CO2-Einsparung. Das Stadtgrün gehört nicht dazu - dieses betrifft das Thema Klimaanpassung. Die Klimaanpassung hat im städtischen Haushalt bisher kein Budget. Entsprechend gibt es für die genannten Maßnahmen auch keine Mittel.</p> <p>Für die genannten Maßnahmen wird auch noch auf das Projekt „Green GROwnership“ von GBA, Stpla und UA aufmerksam gemacht. Dieses verfolgt genau die Ziele, im privaten Bereich mehr Grün zu schaffen. Hier gibt es eine Finanz-Förderung durch den Bund für eine Motivationskampagne, allerdings keine städtischen Personalkapazitäten für Beratung, Eigentümeransprache o.ä.</p>
CDU	3.3.1 Kosten für Stadt? Bestandteil Klimaschutzpaket?	<p>(Bei der Beantwortung wird davon ausgegangen, dass mit „Klimaschutzpaket“ Klimaschutz und nicht Klimaanpassung gemeint ist.)</p> <p>Für Klimaschutz gibt es ein sehr großes Budget im Haushalt, Beim Klimaschutz geht es allerdings allein um CO2-Einsparung. Das Stadtgrün gehört nicht dazu - dieses betrifft das Thema Klimaanpassung. Die Klimaanpassung hat im städtischen Haushalt bisher kein Budget. Entsprechend gibt es für die genannten Maßnahmen auch keine Mittel.</p> <p>Für die genannten Maßnahmen wird auch noch auf das Projekt „Green GROwnership“ von GBA, Stpla und UA aufmerksam gemacht. Dieses verfolgt genau die Ziele, im privaten Bereich mehr Grün zu schaffen. Hier gibt es eine Finanz-Förderung durch den Bund</p>

		für eine Motivationskampagne, allerdings keine städtischen Personalkapazitäten für Beratung, Eigentümeransprache o.ä.
CDU	3.3.2 Prüfung generell unproblematisch	Kenntnisnahme.
CDU	3.3.3 Reallabor und deren Evaluation abwarten!!	Die Evaluation des Reallabors wird abgewartet, bevor die nördliche Karlstraße in die nächste Planungsphase überführt wird.
CDU	3.3.4 Was bedeutet "Umgebung Kaiserstraße"? Was genau sind durchlässige Flächen, können dort noch Fahrräder fahren? Kann der Festplatz dann noch genutzt werden für Aktivitäten?	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiterbearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.
CDU	3.4.1 Generell positiv, wie pflegeintensiv? Personalverfügbarkeit? Was kostet es?	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden. Ein Hinweis auf pflegearme Systeme wurde bei der Beschreibung ergänzt.
CDU	3.4.2 vgl. Vorlage 2022/0202; Landratsamtareal wird komplett neu geplant, ggf. den Ansatz berücksichtigen?	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiterbearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.
CDU	3.4.3 Generell positiv; lassen sich Sonnensegel auf Marktplatz spannen? Können und sollen dort Bäume nun errichtet werden? Es gibt bereits Bäume und und Sträucher in Pflanztrögen auf Marktplatz;	Die Maßnahmenbeschreibung wurde angepasst. Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiterbearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung. Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
CDU	3.5.1 Generell positiv;	Kenntnisnahme.
CDU	3.5.2 nur Prüfung; Ist Schlossee städtisches Eigentum? Badeaufsicht? Beeinträchtigung Tiere? Hygiene?	Die Maßnahmenbeschreibung wurde angepasst. Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.
CDU	3.5.3 Generell positiv; was soll das kosten, kann Wartung gewährleistet werden? Ist das in solchen	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026

	Hitzeperioden ethisch und praktisch vertretbar?	priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
CDU	3.5.4 Positiv.	Kenntnisnahme.
CDU	3.5.5 Positiv, mit KA-App verknüpfbar?	Die Verknüpfung mit der KA-App wurde in der Maßnahmenliste ergänzt.
CDU	3.5.6 Positiv.	Kenntnisnahme.
CDU	3.6.1 Bürgerschaftliches Engagement generell positiv, ABER dauerhafte Stellenschaffung? Wie realistisch ist das mit Blick auf Ausbildungsmarkt und städtische Finanzen?	Die im Rahmen von ÖRMI erarbeiteten Maßnahmenvorschläge werden bei der Fortschreibung des Aktionsplans City 2020-2026 priorisiert und ggf. budgetiert. Die Fortschreibung soll im Frühjahr 2023 in die Gremien eingebracht werden.
CDU	3.6.2 Ausweitung von Förderungen: Kosten für Stadt?	s.o.
CDU	3.6.3 Öffentliche Kommunikation und Information: Kosten für die Stadt?	s.o.
CDU	3.6.4 Interessante Idee	Kenntnisnahme.
CDU	3.6.5 Ein Parklet ist ein Stadtmöbel auf ehemaligen Parkplatzflächen, das den Menschen mittels Aufbauten mehr öffentlichen Raum zur Verfügung stellt; bitte erst ein umfassendes Parkraumkonzept erarbeiten!	Wird im Rahmen der Detailplanung erfolgen.
SPD	3.5.1 Wie „blaue Elemente dem Hitzeproblem entgegenwirken“ (Broschüre seit 26): Es fehlt eine Untersuchung, wie sich z.B. die Wasserspiele am Marktplatz tatsächlich auf das Mikroklima auswirkt. Ist es nachweisbar? Gibt es Unterschiede zwischen stehenden Gewässern und Wasserfontainen? Oder ist es nur Wohlfühlen mit Wasser. Die Karlsruher Innenstadt hat im Gegensatz zu Kopenhagen keine natürlichen Wasserflächen.	Es ist richtig, dass es hier große Unterschiede gibt, je nach Art und Weise der Wasserfläche/des Wasserinstallation. Jede einzelne Maßnahme muss hierzu genau geprüft werden. Ein positives Erlebnis für die Sinne stellen dies Maßnahmen auf jeden Fall dar.
SPD	3.5.2 Baden in der Innenstadt steht im Widerspruch zu der Sperrung von Brunnen (z.B. im Nymphengarten) wegen Gefahr für die Kinder. Sicher müssen Trinkwasserbrunnen errichtet werden.	Diese Maßnahme wurde im Text angepasst. Im Text ist beschrieben, dass dieser Vorschlag einen Prüfauftrag beinhaltet.

	Themenfeld ÖPNV und Haltestellen	
VCD	<u>Fallstudie Lammstraße ff:</u> Was wird mit der Haltestelle Konzerthaus?	Berücksichtigung in der weiteren Planung.
VCD	<u>Karlstraße-Nord: Aktive Straße</u> Stellungnahme zur Verlegung der Haltestelle: mehr Platz östlich und weniger westlich der Gleise.	Berücksichtigung in der weiteren Planung.
VCD	Für das vom Land herausgegebene Ziel einer Verdoppelung der Nutzerzahlen des ÖV vermissen wir Impulse auch aus ÖRMI heraus.	Zum Thema ÖPNV wurde im Bericht auf Seiten 73 und 78 und in der Maßnahmenliste unter 5.5 ergänzt.
FGB	<u>Zur Frage: Enthält der Entwurf alles, was ein Konzept für eine moderne und zukunftsorientierte Innenstadt und Mobilität enthalten muss?</u> Die am Umfang und teilweise überreichlichen Detaillierungsgrad des Maßnahmenplans gemessen eher begrenzte Erwähnung des ÖPNV fällt auf. (Mehrfachnennung!)	Zum Thema ÖPNV wurde im Bericht auf Seiten 73 und 78 und in der Maßnahmenliste unter 5.5 ergänzt.
FGB	<u>Zur Frage: Welche Elemente sollten die höchste Priorität erhalten?</u> 3.3 Von Grau und versiegelt zu Grün und lebendig -- Von Mitgliedern des FGB im KVV und anderen Fahrgästen wird das Fehlen der Überdachung der Treppenaufgänge vorgebracht. Weshalb nicht eine filigrane begrünte Überdachung? Das ließe sich optisch ansprechend gestalten und hätte wirklich einen Nutzen. Weniger Dreck, weniger Rutschgefahr in den U-Strab-Zugängen.	Die Haltestellengestaltung ist das Ergebnis eines Architekturwettbewerbs und das geistige Eigentum der Architekten. Eine Änderung der Gestaltung der Treppenaufgänge ist nicht geplant.
FGB	5.5 Öffentlicher Verkehr – maximaler Effekt der Kombilösung	Zum Thema ÖPNV wurde im Bericht auf Seiten 73 und 78 und in der Maßnahmenliste unter 5.5 ergänzt.

	Themenfeld ÖPNV und Haltestellen	
	-- schon die Überschrift mit nur drei, obendrein recht banalen Vorschlägen erweckt den Eindruck, dass es sonst nichts mehr zu tun gäbe (?)	
FGB	-- Die Wegeführung in den U-Strab-Haltestellen erscheint dem FGB im KVV wichtig und dringlich – Verbesserungen diskutieren wir bereits seit Inbetriebnahme der Kombilösung intern sowohl mit dem KVV als auch den VBK (5.5.1).	Kenntnisnahme
	-- Schließfächer oder Smart Locker zur Gepäckaufbewahrung sollten oberirdisch (!) an zentralen Stellen eingerichtet werden, so dass sie auch angenommen werden. Diese „Zwischenlager“ sollten an Laufwegen liegen, nicht in U-Strab-Haltestellen – das erscheint uns eher kontraproduktiv. (5.5.2)	Gepäck-Locker siehe Maßnahme 5.5.2, Anregung wurde aufgenommen.
Die Grünen	5.2.6: Das ist unklar. ÖPNV-Ticket kann Teil der Parkgebühr sein, wenn man z.B. im Umland (Pfinztal, Rheinstetten, Wörth, ...) einen P+R Parkplatz aufsucht. Parkticket muss dann aber min. Preis einer Tageskarte (3 Waben für 2 Personen) betragen, damit der ÖPNV keinen zusätzlichen Verlust macht. Preis für das Einfahren in die Stadt (oder das Parken, wenn keine City-Maut möglich ist) muss ergänzend dazu teurer sein, damit der Anreiz wirkt.	Wird im Rahmen der weiteren Detailplanung geklärt.
Die Grünen	5.5.3: Wo ist der Unterschied/die Ergänzung zu 5.2.6?	Die beiden Maßnahmen wurden unter 5.2.6 zusammen gefasst.
CDU	5.5.1 positiv	Kenntnisnahme.
CDU	5.2.5 dies geht über ÖRMI hinaus! Sind gerne dafür, das muss Verwaltung aber auch wollen;	Kenntnisnahme.
CDU	5.2.6 Was bedeutet das? Die Unternehmen übernehmen das ÖPNV-Ticket? Ist das mit den vielen	In anderen Städten gibt es dieses Modell der Kostenübernahme durch die Unternehmen und in Karlsruhe denkbar.

Themenfeld ÖPNV und Haltestellen		
	Baustellen im Innenstadtbereich attraktiv und finanzierbar?	Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.
CDU	5.5.2 interessante Idee	Kenntnisnahme.
CDU	5.5.3 keine städtische Aufgabe	Die Ausführung erfolgt durch den Einzelhandel, die Initiative kann durch den KVV oder die Stadtverwaltung erfolgen.

Themenfeld Lieferverkehr		
Die Grünen	5.4.2: Erst Ladezonen vor Falschparkern schützen, dann prüfen, ob zusätzlicher Energieaufwand (und finanzieller Aufwand) notwendig ist.	Das Thema wurde in der Maßnahmenliste in Maßnahme 5.3.15 ergänzt und wird im Rahmen der Detailplanung beachtet.
CDU	5.4.1 positiv, unser Antrag	Kenntnisnahme.
CDU	5.4.2 positiv, unser Antrag, warum nur östliche Kaiserstraße?	Maßnahme 5.4.2. wurde ergänzt um weitere Standorte.
CDU	5.4.3 positiv, unser Antrag	Kenntnisnahme.
CDU	5.4.4 positiv, unser Antrag	Kenntnisnahme.
BV Stadtmitte	Seite 76 Urbane Logistik Der Begriff „Heatmap“ ist in diesem Zusammenhang unverständlich. Besser wäre der Begriff „Anlieferungsplan“. Die Einbindung von Ladevorgängen in ein digitales Buchungssystem ist nicht zielführend, weil derzeit ein chaotisches unreguliertes und verkehrsbehinderndes Anliefersystem existiert. Das	Kenntnisnahme. Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.

	Themenfeld Lieferverkehr	
	derzeitige System müsste erst geordnet abgewickelt werden. Wenn es funktioniert, kann man über ein „digitales“ nachdenken.	Siehe auch Beschreibung der Best Practice Beispiele zu digitalisierten Systemen, die in anderen Städten bereits erfolgreich durchgeführt werden.
BV Stadtmitte	<p>Seite 71 Plan Prioritäten-Netz</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2. Sperrung westliche Kaiserstraße von Hirschstraße bis Leopoldstraße - 4. Sperrung des Zirkels zwischen Wald- und Herrenstraße <p>Zu 2. Die wichtige Anlieferung in die Innenstadt von Westen wird gekappt. Das wird nicht funktionieren, zumal die anderen Zugänge zur Innenstadt reduziert werden. Die Läden in diesem Bereich können nicht mehr angeliefert werden.</p> <p>Zu 4. Die Anlieferung in die Innenstadt wird durch die Sperrung zwischen Amtsgericht und BBBank stark behindert.</p>	<p>Die Anlieferung von Geschäften KFZ-freien Bereichen wird in Karlsruhe heute schon praktiziert, siehe in Fußgängerzonen. Es bedarf einer besonderen Organisationsform. Der Bericht ist ein Rahmenplan für die Innenstadt, dessen Vorschläge und Maßnahmen die Verwaltung weiter bearbeitet. Berücksichtigung im Rahmen der weiteren Bearbeitung.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
BV Stadtmitte	<p>Seite 76 Plan Anlieferbedarfe</p> <p>Die Läden mit Anlieferbedarf sind mit Punkten im Plan eingetragen. <u>Die Wege für die Anlieferung der Innenstadtsindnichtangegeben.</u> Dieser Plan ist mit dem Plan Prioritäten-Netz nicht abgeglichen. Es ist Anlieferung in Zonen mit Fahrverkehr dargestellt. Es ist keine Aussage gemacht, wie die Anlieferung z. B. am Westende der Kaiserstraße abgewickelt werden soll. Es ist aus der Untersuchung in keiner Weise</p>	<p>Die Ausführungen im Bericht zum Lieferverkehr werden ergänzt durch die Maßnahmen in der Maßnahmenliste unter 5.4.</p>

Themenfeld Lieferverkehr	
	<p>ersichtlich, wie die Anlieferung in der Innenstadt funktionieren soll. Das ist besonders frustrierend, weil die Anlieferung das Hauptproblem in der Innenstadt ist. Die allgemeinen Vorschläge (Schlüsselmaßnahmen) gipfeln in dem Vorschlag Smart Logistic. Die derzeitige nicht funktionierende Logistik kann nicht mit einer Smartphone-App gelöst werden. <u>Erst ist ein Wegekonzept für die Anlieferung, dann sind weitere Konzepte wie die zeitliche Abwicklung, die Berechtigung der Einfahrt und die Verteilstationen durchzuplanen</u> und ganz zum Schluss kann man über App-Spielereien nachdenken.</p>