

# BRUCHSAL MORGEN

## Bürgerbeteiligung zur Stadtentwicklung

### Expertenworkshop 12. Juni 2015



# BRUCHSAL MORGEN

## Bürgerbeteiligung zur Stadtentwicklung

### Expertenworkshop 12. Juni 2015

Auftraggeber:

Stadt Bruchsal

Verfasser:

**KE**

LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH

Fritz-Elsas-Straße 31

70180 Stuttgart

Tel. +49 711 6454 - 2105

Fax +49 711 6454-2100

[www.kommunalentwicklung.de](http://www.kommunalentwicklung.de)

Projektbearbeitung:

Dr. Susanne Häslér

Thomas Hauptmann

Bertram Roth

Stuttgart, den 30.07.2015

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Vorbemerkungen .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Ablauf und Teilnehmer .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Ergebnisse .....</b>	<b>4</b>
3.1	Arbeitsgruppe Mobilität.....	4
3.1.1	Stärken-Schwächen-Profil.....	4
3.1.2	Ziele und Maßnahmen.....	6
3.2	Arbeitsgruppe Wohnen.....	11
3.2.1	Stärken-Schwächen-Profil.....	11
3.2.2	Ziele und Maßnahmen.....	13
3.3	Arbeitsgruppe Natur und Umwelt .....	20
3.3.1	Stärken-Schwächen-Profil.....	20
3.3.2	Ziele und Maßnahmen.....	22

## 1 Vorbemerkungen

Die Stadt Bruchsal hat im Juni 2015 zu einem Experten-Workshop eingeladen, in dem es um die Stadtentwicklung der Stadt Bruchsal in den kommenden Jahren ging.

Die Teilnehmer waren eingeladen, in moderierten Gruppen ihre Vorstellungen zur Stadtentwicklung zu ausgewählten Schwerpunkten zu diskutieren. Angeboten wurden die vier Themen „Mobilität“, „Wohnen“, „Versorgung“ und „Natur und Umwelt“.

Besonders angesprochen waren Bürgerinnen und Bürger, die sich vertieft mit einem der angebotenen Themen befassen wollten. Als Bewohner von Bruchsal sind sie ja per se „Experten“ ihrer Stadt. Die Stadt hatte außerdem gezielt Akteure und Interessenvertreter eingeladen, die in einem der vier Felder beruflich in Bruchsal tätig sind oder sich dort besonders gut auskennen und ehrenamtlich engagieren.

Informationen zu den Themenfeldern standen vorab unter [www.bruchsal.de/BruchsalMorgen](http://www.bruchsal.de/BruchsalMorgen) und im „Café Himmlisch“ zur Verfügung.

Die Moderation lag bei der LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH (KE) aus Stuttgart, die auch schon den Infomarkt zur Stadtentwicklung am 9. Mai 2015 begleitet hatte.

Die Ergebnisse des Expertenworkshops fließen ein in das Gesamtstädtische Entwicklungskonzept (GEK) für Bruchsal.

## 2 Ablauf und Teilnehmer

### Ablauf

Der Expertenworkshop fand statt am Freitag, 12. Juni 2015 von 16-19 Uhr im TRIWO-Technopark.

Der Auftakt wurde im Plenum durchgeführt. Prof. Dr. Hartmut Ayrle, Leiter des Stadtplanungsamtes der Stadt Bruchsal, begrüßte und führte in Anlass und Thema der Veranstaltung ein.

Anschließend teilten sich die 30 Teilnehmer je nach Interesse in die Arbeitsgruppen „Mobilität“, „Wohnen“ und „Natur – Umwelt“ auf. Die Arbeitsgruppe „Versorgung“ kam mangels Anmeldungen nicht zustande.

In den moderierten Gruppen wurden in rd. drei Stunden Stärken und Schwächen sowie Ziele und Maßnahmen zu den einzelnen Themen diskutiert. Die Ergebnisse wurden von der Moderation auf Plakaten festgehalten.

### Teilnehmer Arbeitsgruppe Mobilität

Bernt, Arno	Stadtplanungsamt
Bolich, Günther	ADAC Nordbaden
Brandstätter, Brita	Agendagruppe Mobilität
Geider, Alexandra	Hauptamt
Hamsch, Berthold	Stadtplanungsamt
Ihrig, Stefanie	Stadtbusverkehr Bruchsal
Jannakos, Helga	Seniorenrat
Lumpp, Rüdiger	
Raffenbeul, Elisabeth	
Schmitting, Matthias	ADAC Nordbaden
Solberg, Peter	Ewb
<b>Moderation:</b>	
Roth, Bertram	LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH (KE)

### Teilnehmer Arbeitsgruppe Wohnen

Alles, Gerhard	Schürer und Fleischer Immobilien
Förderer, Edgar	
Frommberger, Stefan	Lebenshilfe
Gruber, Matthias	
Gruber, Monika	
Haigis, Hans-Peter	
Klingmüller, Charlotte	Stadtplanungsamt
Lumpp, Rüdiger	
Radke, Martin	Familienheim Bruchsal
Kakolewski-Jutzi, Pamela	Stadtplanungsamt
Neff, Dieter	
Zabler, Bernd	Geno Immobilien

#### **Moderation:**

Dr. Häslar, Susanne	LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH (KE)
---------------------	---

### Teilnehmer Arbeitsgruppe Natur und Umwelt

Prof. Dr. Ayrlle, Hartmut	Stadtplanungsamt
Clauß, Stefanie	
Helms, Dorit	Bau- und Verwaltungsamt, Energiemanagement
Hefti, Mäggy	
Hilsenbeck, Silvia	
Holoch, Eduard	AK Stadtentwicklung
Korin, Renate	Stadtplanungsamt
Meyer, Horst	Agenda 21, Energie und Umwelt
Schmidt, Inge	Ortsvorsteherin Heildelsheim

#### **Moderation:**

Hauptmann, Thomas	LBBW Immobilien Kommunalentwicklung GmbH (KE)
-------------------	---

### 3 Ergebnisse

#### 3.1 Arbeitsgruppe Mobilität

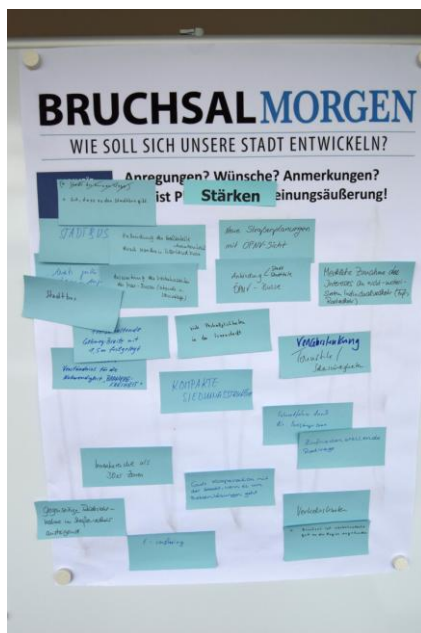
Als Einstieg in die Thematik und zur Festlegung von Themenschwerpunkten wurden von den Teilnehmern zunächst die Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsarten in Bruchsal benannt. Dazu notierte jeder Teilnehmer zwei zentrale Stärken und Schwächen auf Karteikarten. In der anschließenden Diskussion wurden die zentralen Defizite und die inhaltlichen Schwerpunkte herausgearbeitet. Bezogen auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel - Öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Radverkehr und Fußverkehr - wurden Ziele und konkrete Maßnahmen diskutiert.

Die nachfolgend zusammengestellten Stärken und Schwächen wurden teilweise mehrfach genannt und in einigen Fällen zur besseren Verständlichkeit textlich überarbeitet.

#### Stärken-Schwächen-Profil

<b>STÄRKEN</b> Was ist gut? Was zeichnet Bruchsal aus?	<b>SCHWÄCHEN</b> Wo gibt es Mängel? Was soll sich ändern?
<b>Öffentlicher Verkehr</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gut, dass es den Stadtbus gibt</li> <li>▪ Stadtbus</li> <li>▪ Ausweitung der Verkehrszeiten des Max-Busses (abends und sonntags)</li> <li>▪ Anbindung der Haltestelle „Krankenhaus durch Max-Bus und Überlandbusse</li> <li>▪ Bereits gutes ÖPNV-Angebot Stadtbus – Regionalbus – Stadtbahn</li> <li>▪ Neue Straßenplanungen mit ÖPNV-Sicht</li> <li>▪ Anbindung Stadt-Stadtteile – ÖPNV-Busse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hohe Immissionen durch die Bahn-Zäsur</li> <li>▪ Stadtbusangebot hat sich im Laufe der Jahre durch Einsparungen verschlechtert</li> <li>▪ Busverkehr auch nach 19 Uhr in den außenliegenden Stadtbezirken</li> <li>▪ Falscher bzw. fehlender Verkehrsknoten: Stadtbus MAX und Überlandbusse</li> <li>▪ (Mehr) Vorrang für den Bus</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zufriedenstellende Radwege</li> <li>▪ Fahrradfahren durch die Fußgängerzone ist möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Radfahrer sind nur geduldete Verkehrsteilnehmer</li> <li>▪ Vielzahl an Radweglücken</li> <li>▪ Fehlende Planung für fußläufige Verbindung zwischen Bahnstadt und Innenstadt</li> <li>▪ Sicheres Radfahren auf der Straße ist nicht möglich</li> </ul>

<b>STÄRKEN</b> Was ist gut? Was zeichnet Bruchsal aus?	<b>SCHWÄCHEN</b> Wo gibt es Mängel? Was soll sich ändern?
<b>Fußverkehr</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zunehmendes Verständnis für die Notwendigkeit „Barrierefreiheit“</li> <li>Freizuhaltende Gehweg-Breite mit 1,5 m festgelegt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Barrierearmut ist nicht gegeben</li> <li>Merkliche Zunahme des Interesses an nicht-motorisiertem Individualverkehr (Fuß-, Radverkehr)</li> <li>Zu wenig Gehwegabsenkungen und keine Berücksichtigung blinder Menschen</li> </ul>
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehrsknoten</li> <li>Bruchsal ist verkehrstechnisch gut an die Region angebunden Verkehrsanbindung</li> <li>Durchgangsverkehr wird nicht weiträumig umgeleitet</li> <li>Durchfahrer A 5 Stuttgart werden gebremst → Grüne Welle, z. B. 50 km/h</li> <li>Geschwindigkeitskontrollen in 30-er Zonen</li> <li>Verkehrslenkung Touristik/Sehenswürdigkeiten</li> <li>Innenbereiche als 30er Zonen</li> <li>Gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr ansteigend</li> <li>Viele Parkmöglichkeiten in der Innenstadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zu viele Pkw in der Innenstadt</li> <li>Querverkehr zur B 35 ist ampeltechnisch schlecht, vor allem im Westen/FM</li> <li>Neubauggebiete oft nur eine Erschließungsstraße</li> <li>Verkehrslärm</li> <li>teilweise schlechter Straßenzustand</li> <li>E-Carsharing ausbaufähig</li> </ul>
<b>Sonstiges</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kompakte Siedlungsstruktur</li> <li>Gute Kooperation mit der Stadt, wenn es um Problemlösungen geht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fehlende Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger</li> </ul>





### 3.1.1 Ziele und Maßnahmen

#### Öffentlicher Verkehr

In der Diskussion wurde insbesondere darauf verwiesen, dass die unterschiedlichen Verkehrsträger bislang unzureichend miteinander vernetzt sind. Gerade aber in der Vernetzung der Verkehrsträger werden erhebliche Chancen gesehen, das zunehmende Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Vorschläge zur Vernetzung waren unter anderem, die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Bussen und Bahnen auszuweiten und das Angebot an Park&Ride-Plätzen zu erhöhen. Dazu gehörte auch die Forderung, den Stadtbusverkehr stärker mit dem Regionalverkehr zu verzahnen.

Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass der Öffentliche Verkehr insbesondere durch den Stadtbus bereits ein hohes Niveau erreicht hat. Die Deckelung der Ausgaben hat allerdings mittlerweile zu einer spürbaren Ausdünnung des Angebots geführt. Um die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs zu verbessern, ist aber ein gutes Angebot – vor allem in den Abendstunden und an den Wochenenden – unabdingbar. Die Verringerung des Angebots hat auch dazu geführt, dass die Pünktlichkeit der Busse spürbar nachgelassen hat. Die starre Deckelung der Ausgaben sollte deshalb überdacht werden.

Um das Angebot in den Abendstunden – insbesondere am Wochenende - zu verbessern, sollte die Einführung eines Nachtbusses geprüft werden. Die angebotenen Anruf-Sammeltaxis haben sich als zu unflexibel erwiesen und sind deshalb kein adäquater Ersatz.

Als problematisch wurde die Trennung von Stadtbusverkehr und Regionalbusverkehr bewertet. Die räumliche Trennung erschwert die Umsteigemöglichkeiten. Es sollte deshalb untersucht werden, wie Stadt- und Regionalbusverkehr besser miteinander verbunden werden können.

Ziel muss ein Barriere armer Öffentlicher Verkehr sein. Grundsätzlich wird festgehalten, dass das Bewusstsein im Hinblick auf eine Barriere arme Stadt in den letzten Jahren deutlich gewachsen ist. Diese Anstrengungen sollten konsequent auch im Bereich des Öffentlichen Nahverkehrs weitergeführt werden. Kennzeichnend für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr sind neben einem dichten Busliniennetz und einer hohen Taktfolge Serviceangebote und ansprechende Haltepunkte. Auch dieser Bereich ist eine Daueraufgabe und sollte nicht vernachlässigt werden.

Hingewiesen wurde auf die teilweise schwierige Anbindung neuer Wohngebiete, da in der Planung die Erfordernisse des Busverkehrs zum Teil keine ausreichende Berücksichtigung fanden (Schleppkurven der Busse wurden bspw. nicht beachtet). Bei der Entwicklung von neuen Baugebieten sollten deshalb die Ansprüche des Öffentlichen Nahverkehrs bereits in der Planungsphase stärker beachtet werden.

ZIELE	MAßNAHMEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vernetzung der Verkehrsträger</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Radtransporte durch die Bahn</li> <li>▪ Radtransporte durch Busse</li> <li>▪ Schaffung und Erweiterung von Park&amp;Ride-Plätzen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Barriere freier Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (insbesondere Komfort/Service an den Haltepunkten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höhe der Bordsteine reduzieren</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbindung zum Regionalverkehr verbessern (räumlich und zeitlich)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rendezvous-Platz</li> <li>▪ Bahnhofsplatz</li> <li>▪ Bushaltestelle Westausgang</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadtbusangebot erweitern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausweitung des Angebots</li> <li>▪ Erhöhung der Pünktlichkeit</li> <li>▪ Einführung eines Nachtbusses</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zugänglichkeit der Wohnquartiere verbessern</li> </ul>	

### Rad- und Fußverkehr

Die Arbeitsgruppe war sich einig, dass zukünftig der Fuß- und Radverkehr ausgebaut werden sollte. Es gelte, seinen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen wesentlich zu erhöhen. Dazu wurden zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen.

Für den Fußgängerverkehr werden insbesondere sichere und qualitativ hochwertige Querungsmöglichkeiten gewünscht. Als Konfliktpunkte wurden die Verbindung Bahnstadt – Bahnhof, Innenstadt Louisenstraße – Schlossstraße, Friedrichsplatz und die Querung Merkur Centrum – Europaplatz identifiziert. Die genannten Bereiche sollten analysiert und Verbesserungsvorschläge erarbeitet und nach Prioritäten umgesetzt werden. Strittig waren die unterschiedlichen Lösungsvorschläge für die Verbindung zwischen Bahnstadt und Bahnhof. Die bisher vorgelegten Vorschläge sind zum Teil mit erheblichen Nachteilen verbunden und sollten deshalb überarbeitet bzw. neu konzipiert werden. Eine Lösung aber, die sowohl den Anforderungen des Rad- als auch des Fußgängerverkehrs gerecht wird, wird es wohl nicht geben.

In einigen Bereichen bestehen dauerhaft Konflikte zwischen dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr. Die neuralgischen Stellen sollten identifiziert und die Konfliktpunkte entschärft werden.

Die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs wird darüber hinaus durch ordnungswidriges Parken und Kundenstopper beeinträchtigt. Durch eine verstärkte Überwachung ist sicherzustellen, dass die Vorgaben der Stadt (Gestaltungsrichtlinien) und die Regelungen zum ruhenden Verkehr eingehalten werden. Das Aufstellen von zusätzlichen Pollern zur Eindämmung des ordnungswidrigen Parkens wird in der Arbeitsgruppe eher kritisch bewertet.

ZIELE	MAßNAHMEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anteile des Rad- und Fußverkehrs am Verkehrsaufkommen erhöhen</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schaffung von sicheren und qualitätsvollen Querungsmöglichkeiten</li> </ul>	<p>Im Mittelpunkt stehen dabei insbesondere folgende Bereiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbindung Bahnstadt - Bahnhof</li> <li>▪ Innenstadt - Louisenstraße/Schloss-straße</li> <li>▪ Friedrichsplatz</li> <li>▪ Querung Merkur Centrum - Europaplatz</li> <li>▪ Übergänge zum Schlossgarten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherheit erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fuß- und Radverkehr an neuralgischen Stellen entzerren (z.B. Balthasar-Neumannstraße)</li> <li>▪ Widerrechtliches Parken unterbinden (Gesamtstadt Poller,- Talstraße)</li> <li>▪ Kundenstopper reduzieren (Sondernutzungssatzung)</li> <li>▪ Brennpunkte überwachen</li> <li>▪ Sichere Abstellanlagen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Barrierearmut gewährleisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Besondere Handicaps beachten, z. B. Sehbehinderte</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neue Mobilitätsangebote fördern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung von E-Bikes durch private und öffentliche Maßnahmen</li> </ul>

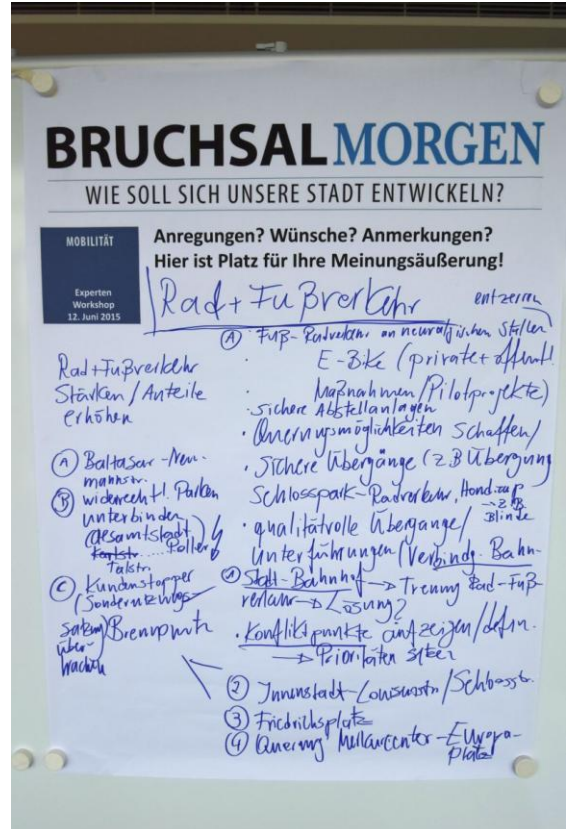
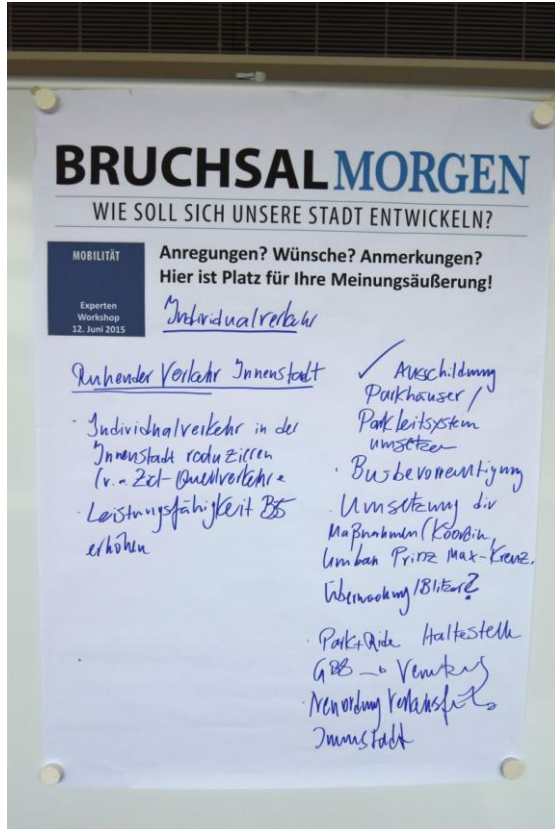
### Motorisierter Individualverkehr

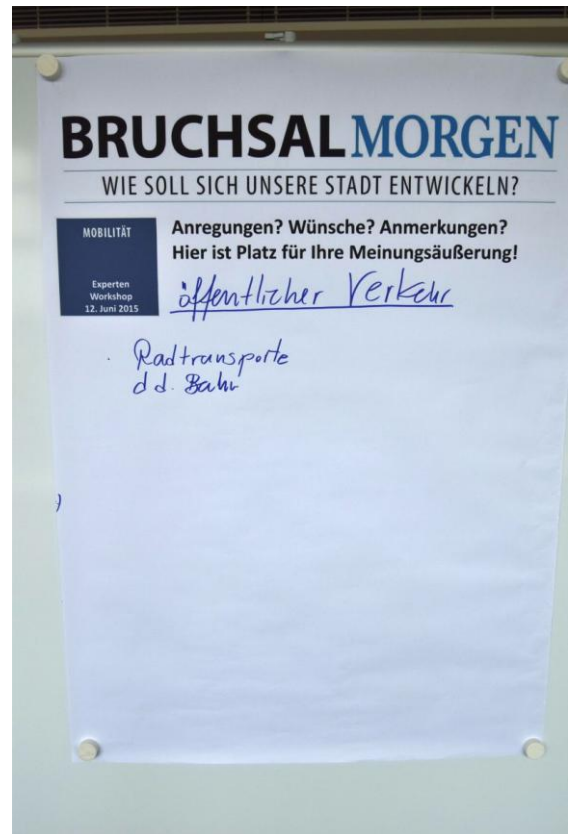
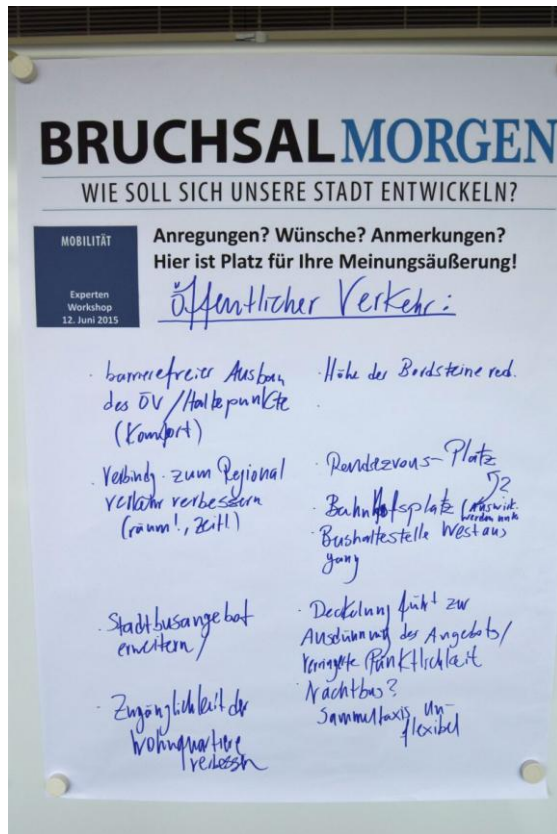
Die Arbeitsgruppe verfolgt das Ziel, das Aufkommen des Individualverkehrs in der Innenstadt zu reduzieren. Die Stadtverwaltung weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass das Verkehrsaufkommen zum weit überwiegenden Teil hausgemacht ist, da es sich vor allem um Ziel- und Quellverkehre handelt. Verkehrsuntersuchungen haben zudem gezeigt, dass zumeist nur sehr kurze Wegstrecken zurückgelegt werden. Ein entscheidender Ansatz wird im Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs und in einer Erhöhung der Attraktivität von Rad- und Fußwegen gesehen. Dazu zählen ebenso Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Busverkehrs. Auch der Parksuchverkehr sorgt nach wie vor für unnötiges Verkehrsaufkommen. Möglichkeiten, diesen Verkehr zu minimieren, werden in einer verbesserten Ausschilderung der Parkhäuser und in einem Parkleitsystem gesehen. Die Umsetzung eines solchen Parkleitsystems scheiterte bislang an der Finanzierung, dennoch könnte es einen wesentlichen Beitrag leisten, die Innenstadt vom Verkehr zu entlasten.

Die Verkehrsführung in der Innenstadt entspricht nicht mehr den heutigen Erfordernissen. Deshalb sollten grundlegende Überlegungen angestellt werden, mit einer veränderten Verkehrsführung zur Verkehrsreduzierung in der Innenstadt beizutragen.

Ein weiterer Ansatzpunkt wird in der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der B 35 (u. a. Umbau der Prinz Max-Kreuzung) gesehen.

ZIELE	MAßNAHMEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>Individualverkehr in der Innenstadt reduzieren (v. a. Ziel-Querverkehr)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausschilderung der Parkhäuser verbessern (Parksuchverkehr reduzieren)</li> <li>Parkleitsystem umsetzen</li> <li>Busbevorrechtigung</li> <li>Neuordnung der Verkehrsführung in der Innenstadt</li> <li>Verstärkte Verkehrsüberwachung (Blitzer) und Verkehrskontrollen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Leistungsfähigkeit der B 35 erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung diverser Maßnahmen (u.a. Umbau Kreuzung B3/B35 – „Prinz Max“)</li> </ul>





## 3.2 Arbeitsgruppe Wohnen

### 3.2.1 Stärken-Schwächen-Profil

Für das Stärken-Schwächen-Profil notierte jeder Teilnehmer die zwei aus seiner Sicht größten Stärken und Schwächen, die Bruchsal beim Thema „Wohnen“ aufweist.

Für das Wohnen in Bruchsal sprechen die gute Infrastruktur und die vorzügliche Verkehrsanbindung der Stadt. Besonders betont werden das hervorragende Bildungsangebot, die Versorgungsmöglichkeiten auf kurzen Wegen und das sozial und kulturell engagierte Leben. Von ihrem Schloss könnte die Stadt noch mehr profitieren, meinen die Teilnehmer.

Auch das Wohnraumangebot entwickelt sich grundsätzlich positiv. Mit neuen Wohnprojekten - aktuell der Bahnstadt - kommt die Stadt der starken Nachfrage nach. Die Siedlungsstruktur macht das Wohnen mit urbaner oder dörflicher Prägung, in historischer oder moderner Bausubstanz möglich, ganz nach individuellem Wunsch. Allerdings bleibt das Angebot knapp und es gibt noch viel Sanierungsbedarf in den Siedlungskernen.

In allen Stadtteilen fehlt es auch an großen Wohnungen für Familien und Wohngemeinschaften, die zudem bezahlbar sein sollten. Unabhängig von Baualter, Lage und Größe mangelt es zudem an Wohnungen, die sich für Menschen mit Behinderungen eignen. Selbst öffentliche Gebäude und der Bahnhof lassen den Zutritt für bewegungseingeschränkte Einwohner nur mit fremder Hilfe zu.

Schwächen und Risiken werden in den Ortskernen der Stadtteile gesehen, die teils viel Leerstand aufweisen. Hier drohe das Aussterben der Dorfmitten, auch wegen geringer Investitionsbereitschaft der Eigentümer.

Über das Clustern der Stärken- und Schwächen-Karten nach Themen ergaben sich die Schwerpunkte für die folgende Diskussion: Wohnraumangebot, Wohnumfeld, das Wohnen in der Kernstadt und in den Stadtteilen.

<b>STÄRKEN</b> Was ist gut? Was zeichnet Bruchsal aus?	<b>SCHWÄCHEN</b> Wo gibt es Mängel? Was soll sich ändern?
<b>Infrastruktur / Wohnumfeld</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infrastruktur</li> <li>▪ Schulisches Angebot</li> <li>▪ Gutes Kita-Kiga-Schulangebot!</li> <li>▪ Zentrale Lage mit guter und nahe gelegener Versorgung (kurze Wege)</li> <li>▪ Funktionsfähige Nachbarschaften!</li> <li>▪ Multikulturelles Stadtleben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kein barrierefreier Zugang zu Rathaus und Bahnhof</li> </ul>

<b>STÄRKEN</b> Was ist gut? Was zeichnet Bruchsal aus?	<b>SCHWÄCHEN</b> Wo gibt es Mängel? Was soll sich ändern?
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute Verkehrsanbindung</li> <li>▪ Verkehrsanbindung</li> <li>▪ Sehr gute Verkehrsanbindung</li> <li>▪ Schloss</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zu viel Autoverkehr im Kernbereich</li> <li>▪ Lärmschutzmaßnahme für Untergrombach nötig</li> <li>▪ Anbindung Schloss zur Innenstadt</li> </ul>
<b>Wohnraumangebot / Sanierungsbedarf</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bautätigkeit vielerorts</li> <li>▪ Neue Wohnungsangebote sind in der Entwicklung → Bahnstadt</li> <li>▪ Vielfältige Wohnangebote (Dorf, Stadt, Ortskern, neue Baugebiete)</li> <li>▪ Betreutes Wohnen, Pflegeheim</li> <li>▪ Wohngebiete ohne Wohnblöcke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Geringe Bautätigkeit</li> <li>▪ Knappes Angebot</li> <li>▪ Wohnungen überaltert, mit Sanierungsbedarf</li> <li>▪ Sanierungs- und Modernisierungsbedarf</li> </ul>
<b>Große Wohnungen / Mietpreise</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zu wenig Mietwohnungen in zentraler, gut erschlossener Lage</li> <li>▪ Bezahlbare Wohnungen</li> <li>▪ Keine ausreichenden Wohnungen für mehr als drei Personen</li> <li>▪ Es fehlen moderne große Wohnungen (mind. 4 Zimmer)</li> <li>▪ Es fehlt an großen (4 und mehr Zimmer) bezahlbaren Wohnungen in allen Stadtteilen</li> <li>▪ Wenige bezahlbare Wohnungen für Menschen mit Behinderung</li> </ul>
<b>Barrierefreiheit</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zu wenige barrierefreie Wohnungen</li> <li>▪ Barrierefreiheit unzureichend</li> <li>▪ Barrierefreiheit muss bei den Planungen als selbstverständlich angesehen werden</li> <li>▪ Innenstadt hat wenig barrierefreie Wohnungen</li> <li>▪ Angebot barrierefreier Wohnraum</li> <li>▪ Am Bahnhof die Türe für Behinderte nachrüsten</li> <li>▪ Am Rathaus die Seitentür umbauen, so dass sie von außen nach innen öffnet</li> </ul>



<b>STÄRKEN</b> Was ist gut? Was zeichnet Bruchsal aus?	<b>SCHWÄCHEN</b> Wo gibt es Mängel? Was soll sich ändern?
<b>Stadtteile</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Teilweise viel Leerstand, Lücken innerorts, besonders in den alten Ortskernen</li> <li>▪ „Aussterben“ der Ortskerne</li> <li>▪ Aussterbende Dorfkerne</li> <li>▪ Teils wenig Investitionsbereitschaft in den alten Ortslagen</li> </ul>



### 3.2.2 Ziele und Maßnahmen

#### Wohnraumangebot

Die Weiterentwicklung des Wohnungsangebots in Bruchsal sollte das Ziel verfolgen, ein selbständiges Leben bis ins hohe Alter und auch mit körperlichen Handicaps zu ermöglichen. Wie sich der wahrgenommene Mangel an Barriere armen bis Barriere freien Wohnungen in Zahlen ausdrückt, soll durch eine Erhebung zu Wohnungen, welche diese Kriterien erfüllen, festgestellt werden. Dieses Wohnungskataster soll anschließend regelmäßig gepflegt werden.

Nicht jede Wohnung muss dem Standard „Barriere frei“ entsprechen. Vielmehr geht es darum, bei einem Neubau die entscheidenden Merkmale für flexibel nutzbare Wohnbauten zu berücksichtigen,



allen voran der schwellenlose Zugang. Für generationenübergreifendes Wohnen oder gemeinschaftliche Wohngruppen sind außerdem Gemeinschaftsräume unverzichtbar. Bei Umbau und Sanierung von Bestandsgebäuden sollte ebenfalls der Ausstattungskatalog Barriere freier Wohnungen zu Rate gezogen werden, um Anpassungen zu realisieren, die mit vertretbarem Aufwand möglich sind.

Vielfach bleiben alte Menschen in ihren großen Häusern und Wohnungen wohnen, weil es fehlende Alternativen im gewohnten Wohnumfeld gibt. Initiativen für neue Wohnformen, z. B. Senioren-Wohngemeinschaften, sollten daher öffentlich thematisiert und unterstützt gemacht werden. Mit attraktiven Wohnformen fürs Alter würde wohl auch die Bereitschaft von Senioren steigen, ihre großen Wohnungen für junge Familien freizumachen.

Trotz guten Ansätzen bei Sanierung und Innenentwicklung fehlt es in Bruchsal an Wohnbauflächen, ist die Arbeitsgruppe überzeugt. Bei der Suche nach Flächenpotentialen sollte auf lärmarme Standort geachtet werden. Wo Investoren ins Spiel kommen, sollte die Stadt auf gute Architektur achten und verdichtete Wohnformen favorisieren.

ZIELE	MASSNAHMEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Selbständiges Leben ermöglichen für alte und behinderte Menschen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bestandsaufnahme von barrierefreien/-armen Wohnungen durchführen</li> <li>▪ Barrierefreies Wohnungsangebot darstellen, laufende Ergänzung durch Aufnahme von Neubauten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bedarfsgerecht bauen – nicht zu hohe Spezifikationen fördern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wohnungen schwellenlos erreichbar machen</li> <li>▪ Keine Wohnanlage ohne Gemeinschaftsräume!</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bestand an barrierefreien Wohnungen kontinuierlich vergrößern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bestandswohnungen umbauen nach Standard „barrierefrei“</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wohnungen bauen, die sich mit geringem Aufwand an die veränderten Bedürfnisse im Alter anpassen lassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Flexible Grundrisse</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktive Wohnformen fürs Alter anbieten (damit es gelingen kann, dass alte Menschen zum Haus-/Wohnungswechsel bereit sind)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Senioren-WG's informell einrichten → Privatinitiative</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wohnbauflächen finden; es fehlt in Bruchsal an bebaubaren Flächen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verdichtete Wohnformen</li> <li>▪ Auf gute Architektur achten → Stadt soll ihren Einfluss nutzen</li> <li>▪ Flächen ohne hohe Lärmbelastung ausweisen</li> </ul>

## Wohnumfeld

Auch im Wohnumfeld soll viel mehr Augenmerk als bisher darauf gerichtet werden, die Stadt senio-  
 ren- und handicapfreundlich zu gestalten. Oft sind es „Kleinigkeiten“, die bei Umbau oder Sanie-  
 rung unbeachtet blieben, so fehlt ein elektrischer Türöffner am Bahnhof und die Tür am Rathaus-  
 Seiteneingang öffnet nach außen statt nach innen.

Vielfach unbefriedigend ist die Parkraumsituation in den Wohngebieten. Für Anwohner müssen  
 mehr Parkplätze ausgewiesen werden, meint die Expertengruppe „Wohnen“, und gute Beispiele,  
 wie der knappe Parkraum durch die Anwohner intelligent genutzt wird, sollten Schule machen.

Die Wohnqualität leidet vielerorts unter dem hohen Verkehrsaufkommen und der Dominanz des  
 Autoverkehrs. Es sollte eine öffentliche Diskussion geführt werden, wem der öffentliche Raum ge-  
 hört und wie der Straßenraum als Aufenthaltsort und Kommunikationsraum für Alle ins Bewußtsein  
 rücken kann. Auf diesem Weg könne auch die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer erhöht  
 werden, sind die Teilnehmer überzeugt.

In diesem Zusammenhang steht auch die Forderung, E-Mobilität und Carsharing in der Innenstadt  
 besonders zu fördern.

ZIELE	MASSNAHMEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alters- und handicapfreundliche Stadt ge- gestalten</li> <li>▪ Öffentliche Einrichtungen und Bahnhof, behindertengerecht erschließen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elektrische Türöffner</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lösungen für Anwohnerparken</li> <li>▪ Mehr Anwohnerparkplätze anbieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute Beispiele aufzeigen, die zustande kommen, wenn Bewohner sich zusamen- tun („Nachbarschaft-Parken“)</li> <li>▪ Angebot ausbauen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherheit erhöhen</li> <li>▪ Sicherheit zum Thema machen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wem gehört der öffentliche Raum?</li> <li>▪ Öffentlichen Raum anwohnerfreundlich „nutzen“ → als Kommunikationsraum auf- werten</li> <li>▪ Information</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ E-Mobilität und Carsharing in der Innenstadt besonders begünstigen</li> </ul>	

## Kernstadt

Das Schloss von Bruchsal kommt zu wenig zur Geltung und wird nicht ausreichend genutzt. Die Wohn-Experten möchten es beleben und die Bindung an die Innenstadt erhöhen. Dafür soll die öffentliche Verwaltung weichen und stattdessen gewerbliche und Wohnnutzung ins Schloss einziehen. Das Gefängnis solle in den Außenbereich verlegt werden und die öffentliche Verwaltung im „Café Achteck“ unterkommen.

In der Innenstadt gibt es weitere großteilige Bauten, die nach Ansicht der Workshop-Teilnehmer untergenutzt sind. Ehemaliges Fernmeldeamt und Landratsamt bergen Flächenpotenziale, die im Interesse der Innenstadtentwicklung ausgeschöpft werden sollten. Die Stadt solle städtebauliche Konzepte erarbeiten und sie zur Grundlage von interessierte Investoren-Ausschreibungen machen.

Eine positive Quartiersentwicklung bedeutet die Weiterentwicklung der Immobilien zugunsten eines marktgerechten Wohnungsangebotes; die Aufwertung des Wohnumfeldes und der Infrastruktur gehört ebenso dazu. Mit der Kooperation im Quartier – kurz K.i.Q. - kann dies gelingen. Bruchsal wurde von der Bundesregierung als eines von 15 Modellvorhaben für das Bundesmodellvorhaben „Kooperation im Quartier“ (2011-2015) ausgewählt. Dabei spielten private Eigentümer eine Schlüsselrolle. Die guten Erfahrungen aus dem Projekt sollten auf weitere Quartiere ausgedehnt und neue Sanierungsgebiete ausgewiesen werden, empfiehlt die Arbeitsgruppe „Wohnen“.

In Bestands- wie Neubaugebieten soll über ein breit gefächertes Grundstücks- bzw. Wohnungsangebot eine gesunde soziale Mischung erzielt werden. Die Nachfrage nach Wohnungen jeden Zuschnitts ist in Bruchsal beständig höher als das Angebot, meinen die Workshop-Teilnehmer. Es sei zu erwarten, dass mit dem Trend „zurück in die Stadt“ die Nachfrage aus den Stadtrandlagen weiter zunehmen wird.

ZIELE	MASSNAHMEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schöne Gebäude fürs Wohnen nutzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vitalisierung des Schlosses</li> <li>▪ Öffentliche Verwaltung raus</li> <li>▪ Gewerbe und Wohnungen rein</li> <li>▪ Café Achteck als Rathaus nutzen, Gefängnis in den Außenbereich verlegen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das große Entwicklungspotential in der Innenstadt anpacken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ehemaliges Fernmeldeamt, Landratsamt:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– städtebauliche Konzepte als Grundlage</li> <li>– Zielgebundene Ausschreibungen</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Kooperation im Quartier“ weiter führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B-Pläne öffnen</li> <li>▪ Sanierungsgebiete ausweisen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute Mischung von kleinen bis großen Wohnungen anbieten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nachfrage ist deutlich größer als das Angebot → Mehr Bauen!</li> </ul>

ZIELE	MASSNAHMEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Technologische Entwicklungen einbeziehen (Aktionsradien bei E-Mobilität, ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nachfrage aus den Stadtrandlagen decken</li> </ul>

### Stadtteile

In den Ortskernen verschiedener Stadtteile gibt es Potenziale zur Erweiterung des Wohnraumangebots. Doch Baulücken und Leerstände sind nicht leicht zu mobilisieren. Damit Bewegung in den Immobilienmarkt kommen kann, sollte der Spielraum zur planerischen und genehmigungsrechtlichen Flexibilität ausgeschöpft werden, das Gespräch mit Leerstands-Eigentümern gesucht und über neue Sanierungsgebiete sollten Fördermittel angeboten werden.

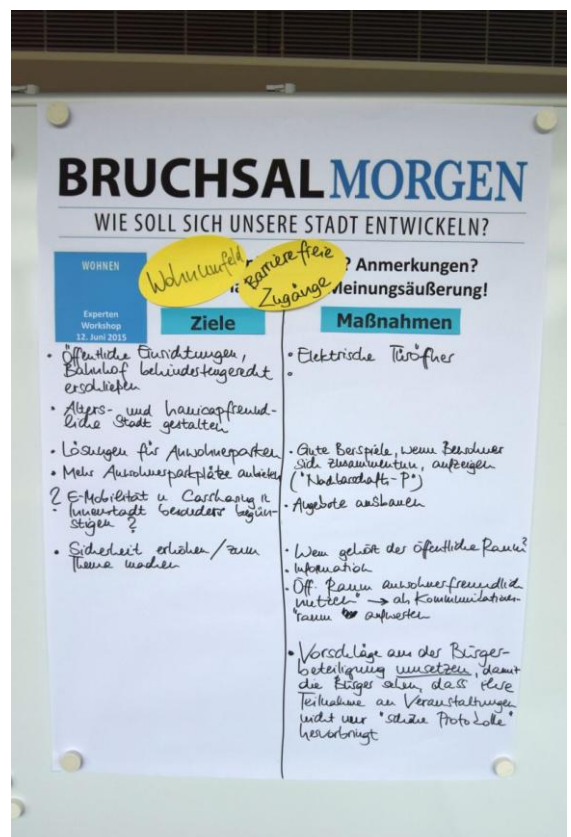
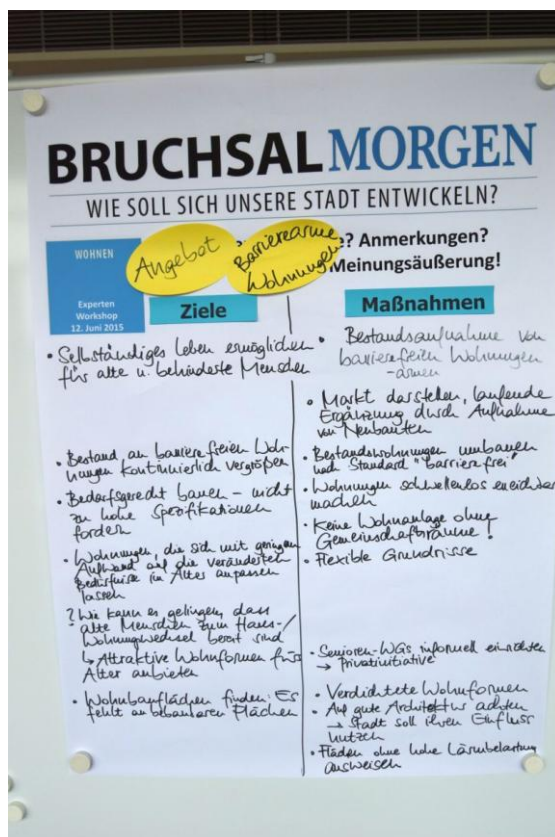
Mit nachahmenswerten Beispielen der Nachverdichtung soll für weitere Lückenschlüsse in den Ortskernen geworben werden. Durch persönliche Beratung und planerische Begleitung könnte Vorbehalten von Grundstückseigentümern begegnet werden. Gleiches gilt für den Sanierungsstau bei fehlenden oder unzureichenden Finanzierungskonzepten. Über die kommunale Betreuung und Unterstützung kann es gelingen, gemeinsam mit den Eigentümern Sanierungsprojekte auf den Weg zu bringen.

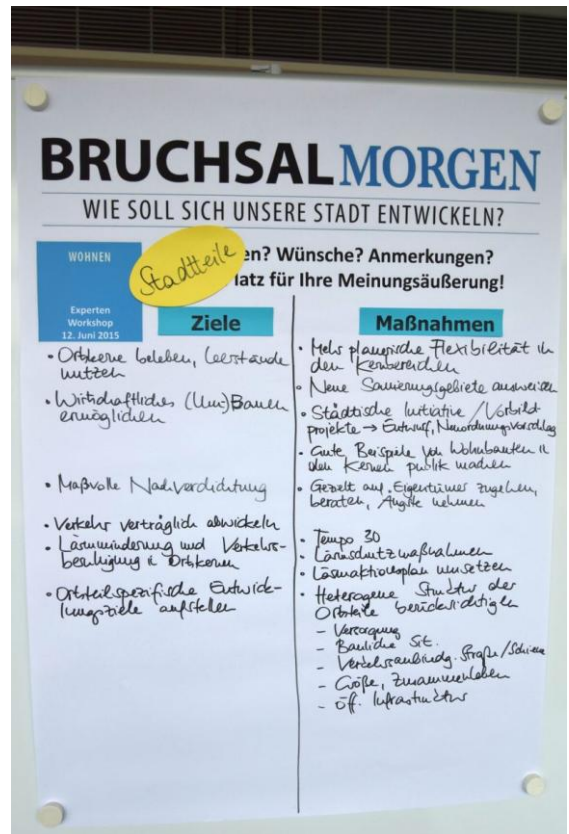
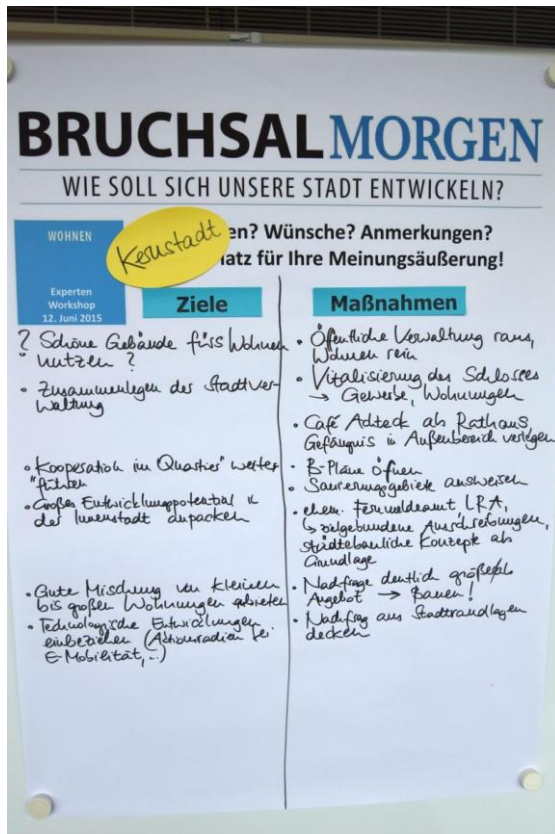
Für das Wohnen im Kerngebiet entscheidet man sich leichter, wenn der Verkehr verträglich gestaltet wird und, wo nötig, Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden. Auch dafür machte sich der Workshop „Wohnen“ stark.

Besonderen Wert legte die Gruppe auch auf ortsteilspezifische Entwicklungsziele. Das Charakteristische der Dorfkerne mit ihrer jeweils eigenen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte müsse sich im jeweiligen Neuordnungskonzept und Maßnahmenplan wiederfinden.

ZIELE	MASSNAHMEN?
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ortskerne beleben</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mehr planerische Flexibilität in den Kernbereichen</li> <li>▪ Leerstände nutzen</li> <li>▪ Neue Sanierungsgebiete ausweisen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maßvolle Nachverdichtung weiter führen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gute Beispiele von Wohnbauten in den Ortskernen publik machen</li> <li>▪ Gezielt auf „Eigentümer zugehen, beraten, Ängste nehmen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wirtschaftliches (Um-)Bauen ermöglichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Städtische Initiative / Vorbildprojekte → Städtebaulicher Entwurf, Neuordnungsvorschlag, Konkretisierung bis zur gelungenen Umsetzung</li> </ul>

ZIELE	MASSNAHMEN?
<ul style="list-style-type: none"> <li>Verkehr verträglich abwickeln</li> <li>Lärminderung und Verkehrsberuhigung in Ortskernen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tempo 30</li> <li>Lärmschutzmaßnahmen</li> <li>Lärmaktionsplan umsetzen</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ortsteilspezifische Entwicklungsziele aufstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Heterogene Struktur der Ortsteile berücksichtigen:</li> <li>Versorgung</li> <li>Bauliche Situation</li> <li>Verkehrsanbindung Straße/Schienen</li> <li>Größe, Zusammenleben</li> <li>Öffentliche Infrastruktur</li> </ul>





Zum Abschluss äußerten die Teilnehmer den Wunsch, dass die Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung auch **umgesetzt** werden, damit die Bürger sehen, dass ihre Teilnahme an Veranstaltungen wie dem Expertenworkshop nicht nur „schöne Protokolle“ hervorbringt.

### 3.3 Arbeitsgruppe Natur und Umwelt

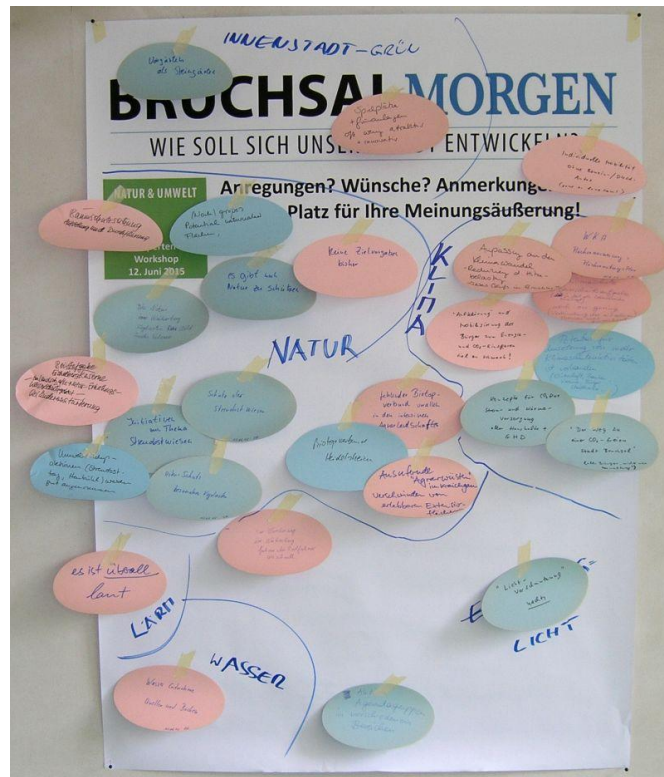
#### 3.3.1 Stärken-Schwächen-Profil

Das Sammeln von Stärken und Schwächen ergab besonders viele Nennungen zum Thema „Natur“, wobei sich positive und negative Argumente die Waage halten. Als gewichtiges Thema mit Handlungsbedarf erwies sich das „Klima“. Einzelne, überwiegend kritische Stimmen entfielen auf Lärmbelastung, Lichtverschmutzung, mangelhafte öffentliche und private Grünflächen sowie umfangreiche private Wasserentnahmen aus Brunnen, Quellen und Bächen.

<b>STÄRKEN</b>	<b>SCHWÄCHEN</b>
Was ist gut? Was zeichnet Bruchsal aus?	Wo gibt es Mängel? Was soll sich ändern?
<b>Innerstädtisches Grün</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Spielplätze und Grünanlagen oft wenig attraktiv und innovativ</li> <li>▪ Vorgärten als Steingärten</li> </ul>
<b>Natur</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (Noch) großes Potenzial naturnaher Flächen</li> <li>▪ Es gibt noch Natur zu schützen</li> <li>▪ Die Natur am Weiherberg: Vogelarten, Rehe, Wild, Fuchs, Eidechsen</li> <li>▪ Artenschutz, besonders Vogelarten</li> <li>▪ Schutz der Streuobstwiesen</li> <li>▪ Initiativen zum Thema Streuobstwiesen</li> <li>▪ Umweltbildungsaktionen (Streuobsttag, Heubühl) werden gut angenommen</li> <li>▪ Biotopverbund Heildelshaus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine Zielvorgaben bisher</li> <li>▪ Baumschutzsatzung – Aufstellung und Durchführung</li> <li>▪ Eichelbergkaserne im Landschafts-, Natur-, Erholungs-, Wasserschutzgebiet – Gelände sollte bei Aufgabe renaturiert werden</li> <li>▪ Den Wanderweg im Weiherberg fahren Radfahrer zu schnell</li> <li>▪ Fehlender Biotopverbund, vor allem in den intensiven Agrarlandschaften</li> <li>▪ Ausufernde „Agrarwüsten“ im Kraichgau, Verschwinden von erlebbaren Extensivflächen</li> </ul>
<b>Klima</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potenzial für die Umsetzung von mehr Klimaschutzaktivitäten ist vorhanden (Wirtschaft, Banken, Vereine, Bürger, Stadtwerke, ...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Windkraftanlagen Flächenausweisung → Flächennutzungsplan</li> <li>▪ Anpassen an den Klimawandel</li> <li>▪ Reduzierung der Wärmebelastung</li> <li>▪ Konzepte für CO<sub>2</sub>-freie Strom- und Wärmeversorgung aller Haushalte und GHD</li> <li>▪ Der Weg zu einer CO<sub>2</sub>-freien Stadt Bruchsal (alle Bürger, nicht nur Verwaltung)</li> <li>▪ Was läuft in Bruchsal?</li> </ul>



<b>STÄRKEN</b>	<b>SCHWÄCHEN</b>
Was ist gut? Was zeichnet Bruchsal aus?	Wo gibt es Mängel? Was soll sich ändern?
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Aufklärung“ und Mobilisierung der Bürger zum Energie- und CO<sub>2</sub>-Einsparen viel zu schwach!</li> <li>▪ Stellenwert Klimaschutz als Querschnittsaufgabe (die in fast alle Lebensbereiche hineinragt) noch zu gering (Verbindung der einzelnen Themen nicht ausreichend)</li> <li>▪ Individuelle Mobilität ohne Benzin-/Diesel-Autos (geht zu langsam!)</li> </ul>
<b>Lärm</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es ist überall laut</li> </ul>
<b>Licht</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Lichtverschmutzung“ nachts</li> </ul>
<b>Allgemein</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aktive Agenda-Gruppen in verschiedenen Bereichen</li> </ul>	





### 3.3.2 Ziele und Maßnahmen

#### Natur

Um trotz intensiver Landwirtschaft die Landschaft als Lebens- und Erholungsraum für Pflanzen, Menschen und Tiere erhalten und entwickeln zu können, soll für Bruchsal ein Biotopverbund konzipiert werden, ist eine Empfehlung des Expertenworkshops „Natur und Umwelt“. Dabei werden entlang von Landschaftslinien und Landschaftskorridoren Verbindungen zwischen wertvollen Landschaftsbereichen und Rückzugs- und Orientierungsmöglichkeiten innerhalb der Agrarlandschaft geplant. Um die Planungen umzusetzen, könnten und müssten verschiedene Möglichkeiten genutzt werden. Mit Landwirten können langfristige Nutzungsvereinbarungen getroffen werden, deren wirtschaftliche Nachteile finanziell ausgeglichen werden. Auf städtischen Flächen können Nutzungsbeschränkungen festgelegt und beim Pachtpreis berücksichtigt werden. Die Stadt kann durch Tausch oder Kauf Flächen erwerben, um Maßnahmen umzusetzen, die im Ökokonto gutgeschrieben werden. Maßnahmen können als notwendiger Ausgleich für Baumaßnahmen realisiert werden. Außerdem kann der Biotopverbund durch überregionale Kompensationsmaßnahmen zum Beispiel von der Flächenagentur Baden-Württemberg umgesetzt werden.

ZIELE	MASSNAHMEN
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Landschaftsentwicklung für Pflanzen, Menschen und Tiere</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Biotopverbund konzipieren</li><li>▪ Flächen bereitstellen</li><li>▪ Biotopverbund u.a. mit Ausgleichsmaßnahmen realisieren</li></ul>

#### Klima

Beim zweiten großen Thema „Klimaschutz“ sollten Stadtverwaltung, Bürgerschaft, Gewerbe, Handel und Dienstleister an einem Strang ziehen, um in Bruchsal das für den Landkreis festgelegte Ziel zu erreichen, bis zum Jahr 2040 den Energiebedarf CO<sub>2</sub>-frei zu decken. Im Expertenworkshop war klar, dass das keine leichte Aufgabe wird, die man nebenbei erledigen kann. Aber es ist machbar, wie andere Städte vergleichbarer Größe zeigen. Gute Beispiele aus anderen Städten könnten ohne großen eigenen Entwicklungsaufwand auf Bruchsal übertragen werden. Daher sollte zur Motivation und Orientierung der Akteure in einem Vortrag der Weg einer erfolgreichen Klimastadt vorgestellt werden. Im nächsten Schritt sollten sich Verwaltung und Gemeinderat zu dem Ziel der CO<sub>2</sub>-Freiheit bis 2040 bekennen. Maßnahmen um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, können neben der laufenden Bewerbung um den European Energy Award auch die Förderung privater Aktivitäten zur Energieeffizienzsteigerung, die Beratung von Bauherren für Energieeinsparmaßnahmen oder die Umstellung des städtischen Fahrzeugpark auf Elektro-Mobilität sein. Weitere Bausteine bietet das Klimaschutzkonzept des Landkreises „zeozweifrei“.

ZIELE	MASSNAHMEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadt, Bürger, Gewerbe, Handel und Dienstleister werden gemeinsam bis 2040 CO<sub>2</sub>-frei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bericht aus erfolgreicher Vergleichsstadt</li> <li>Verwaltung und Gemeinderat bekennen sich zu dem Ziel der CO<sub>2</sub>-Freiheit bis 2040</li> <li>Förderung von privaten Maßnahmen zur Energieeffizienzsteigerung</li> <li>Beratung für Energieeinsparung</li> <li>Städtischer Fahrzeugpark wird im Zuge der kontinuierlichen Erneuerung auf Elektromobilität umgestellt</li> </ul>

