



Gemeinde Pfinztal

Niederschrift zur öffentlichen Sitzung des Gemeinderates am 04.05.2021

Ort:	Selmnitzsaal (Europaplatz), Karlsruher Straße 84, 76327 Pfinztal (Berghausen) -> Öffentlichkeit
Sitzungsbeginn:	Online-Meeting -> Gremiumsmitglieder 18:00 Uhr
Sitzungsende:	21:20 Uhr

Anwesende Personen

Vorsitzende/r:

Bodner, Nicola

Ordentliche Mitglieder:

Elsenbusch-Costerousse, Dagmar
Frensch, Kristin
Gegenheimer, Thomas
Gutgesell, Andreas
Herb, Artur
Hörter, Frank
Hruschka, Andreas
Kirchenbauer, Achim
Konstandin, Angelika
Lüthje-Lenhardt, Monika
Mohamed Fahir, Aisha
Möller, Eva
Rahn, Klaus-Helimar, Dr.
Reeb, Tilo
Rendes, Markus
Ringwald, Markus
Rothweiler, Edelbert
Rothweiler, Sonja
Schaier, Barbara
Schwarz, Simon
Vogel, Roland, Dr.
Vortisch, Volker Hans

Schriftführer/in:

Härer, Roland

Verwaltung:

Kröner, Wolfgang
Schönhaar, Tamara
Sturm, Thomas

Ortschaftsrat:

Bampi, Diana
Eifert, Heiko
Haug-Schifferdecker, Elisa
Hüttner, Miriam



Mitwirkende/ext. Org.: Roßwag, Christian
Buck, Sebastian - zu TOP 5 ö (Integrierte Verkehrsplanung Pfinztal - Grundlagenermittlung)
Gericke, Frank, Dr. - zu TOP 3 ö (Radverkehrskonzept) und TOP 4 ö (Parkraumkonzept)
Heilig, Michael - zu TOP 5 ö (Integrierte Verkehrsplanung Pfinztal - Grundlagenermittlung)

Ortsvorsteher/in:
Oberle, Gebhard

Nichtanwesende Personen

1. Ordnungsgemäße **Einladung** erfolgte am 26.04.2021.
2. Ortsübliche **Bekanntgabe** im öffentlichen Teil im Mitteilungsblatt der Gemeinde erfolgte am 29.04.2021.
3. **Beschlussfähigkeit** war gegeben, da mindestens 12 von 23 Mitgliedern anwesend waren.
4. Als **Urkundspersonen** wurden bestimmt:
Gemeinderat Hruschka
Gemeinderätin Konstandin



T A G E S O R D N U N G

- . Begrüßung
- 1. Fragen, Anregungen und Vorschläge der Einwohnerinnen und Einwohner
- 2. Bauanträge
 - 2.1. Neubau eines 6 Familienhauses, Pfinzstr. 46 + 48, OT Söllingen **BV/779/2021**
 - 2.2. Umbau Haus Fribolin, Karlsruher Str. 39, OT Berghausen **BV/780/2021**
- 3. Radverkehrskonzept Pfinztal mit OR gesamt **BV/781/2021**
- Beratung und Beschlussfassung
- 4. Parkraumkonzept Pfinztal mit OR gesamt **BV/782/2021**
- Beratung und Beschlussfassung
- 5. Integrierte Verkehrsplanung Pfinztal - Grundlagenermittlung / mit OR **BV/783/2021**
gesamt
- Kenntnisnahme, Beratung und Beschlussfassung
- 6. Mitteilungen der Bürgermeisterin
- 7. Mitteilungen und Anfragen aus dem Gremium
- 8. Fragen, Anregungen und Vorschläge der Einwohnerinnen und Einwohner



Begrüßung

Bürgermeisterin Bodner begrüßt die anwesenden Mitglieder des Gremiums sowie die Mitarbeiter*innen und Zuhörer*innen im Selmnitzsaal zur digitalen Gemeinderatssitzung und lässt wissen, dass der Tagesordnungspunkt 2.1 von der Tagesordnung genommen wurde. Frau Schönhaar werde bei den Tagesordnungspunkten 3, 4 und 5 durch die Sitzung führen.

1. Fragen, Anregungen und Vorschläge der Einwohnerinnen und Einwohner

Herr Wippert stellt sich als Vorsitzender des Musikvereins Berghausen vor. Seine Anfrage beziehe sich auf die momentanen Zustände beim Wertstoffhof der Gemeinde bei der Anlieferung von Altpapier. Anliefernde würden von teilweise chaotischen Situationen rund um den Altpapiercontainer berichten. Die Abläufe seien in keinster Weise Corona-konform. Es bestehe ein Risiko nicht nur für die Anliefernden, sondern auch für die Gemeinde als Betreiberin der Anlage. Diese Probleme könnten durch die Altpapier sammelnden Vereine in Pfinztal gelöst werden. Mit den beim Ordnungsamt der Gemeinde vorliegenden Hygienekonzepten und Erfahrungen der Vergangenheit habe man bewiesen, dass Altpapiersammlungen möglich sind. Man reiche der Gemeinde die Hand und wolle mit dieser zusammenarbeiten. Wenn in anderen Kommunen dies funktioniere, sollte dies auch in Pfinztal möglich sein. Er bittet darum, den Vereinen die Möglichkeit zu geben, durch die Sammlungen sich finanziell über Wasser halten zu können. Die Bevölkerung würde dies unterstützen, weil die aktuelle Situation im Wertstoffhof für viele Menschen nicht nachvollziehbar sei, auch im Blick auf die unterschiedlichen Handhabungen in den Kommunen in Baden-Württemberg. Den Menschen sollte man dadurch ein Stück weit Normalität zurückgeben.

Herr Löffler stellt sich als Mitbürger aus Berghausen vor und erklärt, er sei wegen des Radverkehrskonzeptes anwesend und habe eigentlich von zu Hause aus an der Sitzung online teilnehmen wollen, was nicht möglich sei. Er rege an, in Zukunft den Einwohnern ein Onlineformat anzubieten, damit von zu Hause teilgenommen werden kann.

Herr Merkel teilt mit, er schließe sich seinen Vorrednern an. Insbesondere sei er der Meinung, dass Altpapiersammlungen durch die Vereine möglich gemacht werden sollten, weil die Sammlungen im Wertstoffhof grenzwertig seien. Er meine, dass auch die Online-Teilnahme von Einwohnern funktionieren müsste. Sein eigentliches Anliegen sei die Baustelle am Bahnübergang Söllingen. Eigentlich hätte bereits Ende April ein Vertreter der Bahn zur Gemeinderatssitzung kommen sollen, er habe das Gefühl, dass das Thema auf die lange Bank geschoben wird. Es sei Zeit, dass sich endlich eine Lösung für das Metallmonster des Fußgängersteiges auftut, denn man zwingt die Leute damit, auf das Auto umzusteigen. Bereits mit einem Kinderwagen sei es nicht mehr möglich, die Bahnanlage zu queren.

Bürgermeisterin Bodner gibt bekannt, dass der Besuch eines Vertreters der Bahn in der Verwaltung ansteht und man die Hoffnung hat, diesen Termin vereinbaren zu können.

2. Bauanträge



2.1. Neubau eines 6 Familienhauses, Pfinzstr. 46 + 48, OT Söllingen

Bürgermeisterin Bodner informiert, der Antrag sei zurückgezogen worden und die Behandlung deshalb von der Tagesordnung genommen.

2.2. Umbau Haus Fribolin, Karlsruher Str. 39, OT Berghausen

Bürgermeisterin Bodner teilt mit Verweis auf die Verwaltungsvorlage mit, dass es keinen Fachvortrag geben wird. Alle Informationen seien der Vorlage zu entnehmen, die folgenden Inhalt hat:

Die Bauherrschaft beantragt den Ausbau des Hauses Fribolin in der Karlsruher Straße im OT Berghausen.

Es sind Umbaumaßnahmen im Erd-, Ober- sowie im Dachgeschoss der Tagesförderstätte geplant. Durch die Umbaumaßnahmen wird die Raumstruktur in den einzelnen Geschossen dahingehend verändert, damit sie der Landesheimbauverordnung Baden-Württemberg (LHeimBauVO) entspricht.

Problematisch bei der bisherigen Raumaufteilung ist dabei, dass nicht alle Räume über den Flur erreichbar sind. Manche Heimzimmer sind nur per Durchgang durch andere Heimzimmer erreichbar. Diese Problematik soll durch die Umbaumaßnahmen behoben werden. Des Weiteren ist die Errichtung einer Dachgaube geplant. Diese soll auf der Dachseite in Richtung Karlsruher Straße entstehen und eine Breite von 5 Metern einnehmen.

Stellungnahme der Stadtplanung:

Das Bauvorhaben betrifft die Doppelhaushälfte Karlsruher Straße 39. Das Bauvorhaben liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Obere Au/Martins Haus 1. Änderung.

Für den Bauantrag sind Befreiungen erforderlich, da sich die Baumaßnahme teilweise außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche befindet. Die Baugrenze der 1. Änderung durchschneidet das Bestandshaus in Längsrichtung. Die Befreiung ist städtebaulich vertretbar unter dem Begriff unbeabsichtigte Härte.

Das Vorhaben entspricht, unter Berücksichtigung der genannten Befreiung, den Festsetzungen des Bebauungsplans. Da die Befreiung städtebaulich vertretbar ist, empfiehlt die Verwaltung das gemeindliche Einvernehmen nach § 36 BauGB zu erteilen.

Bürgermeisterin Bodner stellt fest, dass es keine Wortmeldungen gibt. Sie stellt dem Gremium folgende Abstimmungsfrage:

„Wer spricht sich für die Erteilung des gemeindlichen Einvernehmens aus?“

Abstimmung: Einstimmige Zustimmung

3. Radverkehrskonzept Pfinztal mit OR gesamt - Beratung und Beschlussfassung

Bürgermeisterin Bodner begrüßt zu diesem Punkt alle anwesenden Ortschaftsräte und



Herrn Gericke vom Büro Modus Consult. Sie bittet Frau Schönhaar um die weiteren Erläuterungen.

Frau Schönhaar erklärt, sie wolle dem Gremium zum Einstieg in die nächsten drei Beratungspunkte aufzeigen, woher man kommt und wohin man kommen will. Die zu beratenden Konzeptionen würden auf den Grundsatzbeschlüssen zum Gemeindeentwicklungskonzept „Pfinztal 2035“ und zur Klimaoffensive Pfinztal basieren. Beim Gemeindeentwicklungskonzept sei das Thema „Mobilität“ ein wichtiges Ziel. Unter dem Stichwort „Pfinztal macht mobil“ seien verschiedene Ziele definiert worden, die mit Verwaltung und Ortschaftsräten weiter heruntergebrochen wurden und in diversen Maßnahmen und Empfehlungen mündeten. Von 77 Maßnahmen würden 17 Stück auf den Mobilitätsbereich entfallen, was einem Anteil von 22 % entspreche. Der Grundsatzbeschluss zur Klimaoffensive Pfinztal stamme ebenfalls aus dem Juni 2019. Dieser basiere auf zwei Säulen, nämlich der Klimaanpassung und dem Klimaschutz. Beim Thema Klimaanpassung sei die Mobilität und die Verkehrsinfrastruktur ein bedeutendes Handlungsfeld, es ziehe sich durch alle Bereiche der kommunalen Arbeit. Dies treffe genauso auf den Bereich Klimaschutz zu. An einem Schaubild zeigt sie auf, welche einzelnen Themenfelder hier dazuzählen. Die Verwaltung werde versuchen, diese Themenfelder zu strukturieren. Losgelöst davon seien die Themen „Radverkehrskonzept“ und „Parkraumkonzept“ angegangen worden. Die Aufträge hierfür seien bereits vor den Grundsatzbeschlüssen in Auftrag gegeben worden. In diesen beiden Konzeptionen könnten deshalb nicht alle Ansätze enthalten sein, die in den letzten beiden Jahren vielleicht ins Spiel gebracht wurden. Die Verwaltung sei guten Mutes, hieraus einzelne Maßnahmen bereits vorgezogen entwickeln zu können. Aus ihrer Sicht stelle sich die zentrale Frage, wie diese diversen Handlungsfelder zusammengeführt und angegangen werden können und welche Visionen daraus zu entwickeln sind. Einfach gesagt müsse man das Thema „Verkehr“ neu denken und auf verschiedenen Ebenen wie zum Beispiel in der Stadtplanung berücksichtigen. Dies gelte genauso für das Thema „Klima“. Beim Thema „Mobilität“ befinde man sich derzeit in der Phase 1 wo es um die Bestandserhebung, die Datensammlung und deren Aufbereitung und Schaffung einer digitalen Arbeitsgrundlage gehe. Die Grundlagenerhebung bezeichnet sie als eine sehr zeitaufwändige Sache, in der Außenwirkung sehe es so aus, als werde nichts getan, was allerdings falsch sei. Aus diesem Grund habe man die Grundlagenermittlung vorgeschaltet. Das Büro Buck und Heilig sei dabei, eine Datensammlung anzulegen. Als Verwaltung hoffe man, dass diese Daten gut aufbereitet werden, damit eine gute Arbeitsgrundlage besteht. Parallel dazu checke die Verwaltung die Fördermöglichkeiten und deren Voraussetzungen. In Phase 2 schließe sich dann die Erarbeitung eines Masterplans „Mobilität“ an, wobei die verschiedenen Ansätze zusammenzuführen sind und eine ganzheitliche Betrachtung des Themas erfolgen soll. Es gehe dann darum, ein Leitbild zu formulieren, Prioritäten zu setzen und die erforderlichen Ressourcen bereitzustellen. Das Thema „Synergien“ habe dabei einen gewichtigen Stellenwert. Momentan gebe es auf diesem Gebiet viele rechtliche Veränderungen, die zu beachten und einzuarbeiten sind. Sie übergibt danach das Wort an Herrn Gericke, der das Thema „Radverkehrskonzept“ vortragen werde.

Herr Dr. Gericke bezeichnet eingangs die beiden Themen „Radverkehr“ und „Parken“ als sehr mächtig. Es gebe viel zu untersuchen und im Detail auszuarbeiten. Er habe sich für heute vorgenommen, dem Gremium einen Überblick über die Erarbeitung zu geben und Beispiele aufzuzeigen. Auf Fragen werde er gerne eingehen. Zum Radverkehrskonzept habe er die Aufgabenstellung folgendermaßen beschrieben:

Als ersten Schritt wolle man ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz entwickeln. Dieses Netz soll verschiedenen Kriterien entsprechen. So soll man beispielsweise geradlinig fahren können, keine Umwege machen müssen und Steigungen vermeiden. Dieses Netz soll verkehrssicher befahrbar sein mit ordentlichen Wegbreiten. Ein Radfahrer wolle ein zusammenhängendes Verkehrsnetz haben, sonst funktioniere das gesamte Radverkehrssystem nicht. Man habe deshalb die Prüfung vorgenommen, welche Verbindungen in die Umgebung bestehen. In einem weiteren Schritt habe man die bestehenden Radverkehrsnutzungen mit



Mengen und dem zeitlichen Aspekt der Nutzung ermittelt. Anhand des Bestandes habe man Konflikte identifiziert, aus denen man Maßnahmen ableite und Empfehlungen zu deren Priorisierung ausspreche. Anhand einer Übersichtskarte zeigt er anschließend auf, wie sich das Radnetz im Bereich der Gemeinde Pfinztal darstellt. Es gebe bereits verschiedene Radnetze wie etwa den Stromberg-Murratal-Radweg, der quer durch die Gemeinde führt, oder Teilstücke des RadNetzBW und untergeordnete Radwegestrecken in die Umgebung. Grundsätzlich müsse man sich die Frage stellen, für wen man zu planen hat. Dies sei nicht der Radtourist, sondern der örtliche Radverkehr, den man in den Blick nehmen muss. Es gehe um Mitbürgerinnen und Mitbürger, die jeden Tag im Pendelverkehr mit dem Fahrrad unterwegs sind und einen geradlinigen und schnellen Weg haben wollen. Daneben gebe es noch Schüler, Kinder und weitere Gruppen. Man habe also ein Radwegenetz für viele unterschiedliche Gruppen zu planen. Eingestiegen sei man in dieses Projekt bereits im Juni 2018 mit den Zählungen der Radverkehrsteilnehmer. Zunächst habe man an diversen Stellen in Pfinztal die Radfahrer und Fußgänger zwischen 6 Uhr und 22 Uhr gezählt. Diese Zählung von Fußgänger- und Radfahrerströmen sei ein Teil der Erhebung gewesen. Ein wichtiger Aspekt in dieser Sache seien die vorhandenen Konflikte zum Kraftverkehr. An bestimmten Stellen habe man deshalb die Querungen von Radfahrern mit Fußgängern und dem Kfz-Verkehr gezählt. Weil man nicht genau wusste, wohin die Radfahrer unterwegs sind, habe man in Berghausen beispielsweise drei Querschnittszählungen von Radfahrern mit dem Kfz-Verkehr vorgenommen. Dadurch könne man sagen, wie viele Fahrräder am Tag hin und zurück fahren. Mit diesen Daten könne man argumentieren, auch im Blick auf den Konflikt zum Kfz-Verkehr. Von den vielen Zahlen habe er wenige ausgewählt, um einen Einblick zu geben. Beispielsweise seien am Grenzweg in Berghausen rund 30.000 Fahrzeuge in 24 Stunden unterwegs. Davon sei ein Anteil von 1.840 Fahrzeugen dem Schwerlastverkehr zuzuordnen. Allein aus dieser Zahl sei zu sehen, dass diese Straße überlastet ist. Trotz dieses Verkehrs seien in Richtung Karlsruhe immer noch 45 Radfahrer gezählt worden, in Richtung Ortsmitte 35 Radfahrer. Daneben gebe es an dieser Stelle auch noch Radfahrer, die in den Grenzweg einfahren und querende Fußgänger. Eine zweite wichtige Feststellung sei, dass der Fuß- und Radweg zwischen Grötzingen und Berghausen täglich von 1.635 Radfahrern und 111 Fußgängern benutzt wird. Insofern gebe es hier auch einen Konflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern. Eine weitere zentrale Drehscheibe sei die Kreuzung Reetzstraße/Bahnhofstraße/Wässele in Söllingen. Auch hier seien viele Radfahrer in verschiedene Richtungen unterwegs sowie auch viele Fußgänger. Am Beispiel des Bahnhofplatzes in Berghausen macht er deutlich, dass dort viele Fußgänger und Radfahrer unterwegs sind. Markant sei allerdings die Tatsache, dass 75 Radfahrer die Treppenanlage der Unterführung nehmen, was sehr beschwerlich sei. Die weitaus größte Zahl der Radfahrer komme an dieser Stelle aus dem Bereich des Bildungszentrums. Anhand des Querschnitts der Schlossgarten- und Schulstraße zeigt er auf, dass in der Schlossgartenstraße das Verhältnis von Kraftfahrzeugen mit 900 Kfz und rund 600 Rädern sehr klein ist. Dieses Verhältnis sei für ihn so übergewichtig, dass man unweigerlich an die Einrichtung einer Fahrradstraße denken müsse. Fahrradstraßen hätten den Grundgedanken einer deutlichen Führung des Radfahrers und die Sicherstellung des Vorrangs der Radfahrer. Im Nahbereich dieser Schulen und in Anbetracht der Anzahl der Radfahrer halte er dies für sinnvoll und richtig. Die gesamten Querschnittswerte habe man in einen Lageplan für die Gesamtgemeinde eingearbeitet. Alle Zahlen sollen helfen, bestimmte Interpretationen zu finden. Zusammengefasst sei anhand der ermittelten Zahlen festzustellen, dass in Richtung Karlsruhe täglich etwa 2.000 Radler unterwegs sind, aber auch etwa 1.100 zwischen Söllingen und Berghausen oder 750 zwischen Kleinsteinbach und Singen. Insgesamt gebe es also viele Radfahrer, für die man das richtige Angebot finden müsse. Anhand eines weiteren Schaubilds macht er deutlich, wie sich die Fahrten über den Tag verteilen. Die höchsten Zahlen seien um 7 und 13 Uhr mit den Schülerverkehren zu verzeichnen. Wenn man sich das gleiche Schaubild für den Bereich zwischen Kleinsteinbach und Remchingen anschau, dann würden dort die Schülerströme nicht so sehr herausragen. Hier seien andere Ziele Grund für hohe Verkehrsströme. Der Radverkehr bestehe also nicht nur aus Schülerströmen. Zur Methodik der Vorgehensweise sei zu sagen, dass es ein Wunschliniennetz zu verschie-



denen Zielen gibt, das aufgebaut werden muss. In dem daraus entwickelten Planungskonzept seien die bestehenden Radstrecken, aber auch alternative Strecken dargestellt. Insgesamt gebe es also ein Grundnetz, das punktuell zu verbessern ist und auf dem man aufbauen kann. Ein Teil des Streckennetzes sei die Verbindung von Wöschbach nach Söllingen, die allerdings aus topografischen Gründen von den Radfahrern nicht angenommen wird. Die meisten Radler würden hier die Strecke in den Tallagen wählen. Außerdem stelle die Strecke zwischen Wöschbach und Söllingen auch einen Gefahrenpunkt für die Radfahrer dar. Auf jeden Fall werde am Ende dieses Prozesses die Frage stehen, welche Verbesserungen empfohlen werden und welche man zurückstellen kann. Die angewandte Methodik zeigt er anhand eines Übersichtsplans für Berghausen auf. Auf diesem Plan sei das vorhandene Netz dokumentiert, man sehe die Ziele und Quellen der Radfahrer. An den Knotenpunkten gelte es nun zu prüfen, ob etwas zu tun ist. Wenn beispielsweise die neue Ortsumgehung in Berghausen gebaut wird, müssten alternative Strecken in den Ort neu geschaffen und angeboten werden. Ein weiterer Übersichtsplan zeigt sämtliche erfassten Konfliktpunkte auf. Es gebe Konflikte zwischen dem Kfz- und Radverkehr, aber auch zu enge und schmale Straßen oder Abschnitte, an denen die Radfahrer beispielsweise absteigen müssen. Möglicherweise sei nicht jeder Konflikt lösbar, Aufgabe sei es allerdings, diese aufzuzeigen. Auf jeden Fall habe man alle Konflikte identifiziert. Ein Konfliktbeispiel sei der Radweg Richtung Karlsruhe beim Klärwerk Berghausen. Der Radweg sei dort für einen Begegnungsverkehr zu eng, er stelle eine Gefahrenstelle dar, weshalb man empfehle, hier einen Ausbau der Unterführung in Angriff zu nehmen. Dies sei nur ein Beispiel, es gebe viele weitere in Pfinztal, für die man Lösungsmöglichkeiten ausgearbeitet habe. Zunächst müsste die Gemeinde allerdings Prioritäten festlegen, anhand derer die Detailplanungen auszuarbeiten sind. Anhand eines Maßnahmenplans erläutert er die unterschiedlichen Prioritätsstufen. Die Ertüchtigung der Unterführung bei der Kläranlage Berghausen sei von seinem Büro in eine hohe Prioritätsstufe eingeordnet worden. Eine sehr hohe Priorität habe der Konflikt Kfz-Rad im Zuge der B 293 erhalten, die im Zuge der anstehenden Sanierung abgearbeitet werden sollte. Insofern gebe es viele Ansätze für Verbesserung mit zum Teil hohen Wirkungen. Man plane, um die Sicherheit für den Radfahrer zu verbessern und ihn besser erkennbar zu machen.

Beim Maßnahmenplan für Söllingen rage ein beidseitiger Schutzstreifen in der Bahnhofstraße heraus. Dieser würde allerdings dazu führen, dass ein Parken in dieser Straße nicht mehr möglich ist. Zwischen Söllingen und Kleinsteinbach müsste eine neue Führung gefunden werden. Dies könne beispielsweise der bestehende Radweg entlang der B 10 sein. Wenn dies gewollt ist, müssten allerdings verschiedene Fragen hinsichtlich der Querung der B 10 zum Beispiel in das Gebiet „Hammerwerk“ geklärt werden. Aber auch eine alternative Radwegeverbindung auf der anderen Seite der Pfinz sei möglich, mit Anbindung des Hammerwerks.

In Wöschbach gebe es keine Maßnahme mit hoher Priorität und insgesamt nicht viel zu tun. Dort funktioniere der Mischverkehr mit dem Radfahrer. Die Frage stelle sich für diesen Ortsteil, wie man die Verbindung nach Berghausen noch attraktiver machen kann. Eine Möglichkeit stelle dessen Beleuchtung dar, was allerdings aus Landschaft- und Naturschutzgründen problematisch ist. Der Radfahrer brauche grundsätzlich diese Beleuchtung für seine Sicherheit.

In einer letzten Folie zeigt er anhand einer Gesamtübersicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen, farblich abgestuft in die unterschiedlichen Prioritäten. In diesem Vorschlag zusammengefasst seien die Rückmeldungen aus der Verwaltung und die Vorschläge aus den Ortschaftsräten. Mit diesen Maßnahmen könnte ein erster Schritt getan und ein Zeichen für die Verbesserung des Radverkehrs gesetzt werden.

Gemeinderätin Konstandin zeigt sich froh, dass es ein Jahr nach der Vorlage des Konzepts und ein halbes Jahr nach dessen Vorstellung in den Ortschaftsräten nun weitergeht. Denn ein Konzept müsse auch umgesetzt werden. Die Mitglieder der SPD-Fraktion hätten sich mit Interessierten aus der Bevölkerung intensiv mit dem Konzept befasst. Im Sommer sei man die aufgezeigten kritischen Orte mit dem Fahrrad abgefahren. In der vergangenen Fraktions-



sitzung habe man die Prioritätenliste nochmals unter die Lupe genommen. Dabei seien verschiedene Fragen aufgetaucht. Zur Situation Be01/Unterführung Brückstraße bestehe ein Klärungsbedarf, welche Stelle genau gemeint ist und welche Maßnahme vorgeschlagen wird. Bei Punkt Be03/Brücke Weiherstraße stelle sich die Frage, was dort genau vorgesehen ist. Zu Be15/Wöschbacher Straße stelle sich die Frage ob es Überlegungen gibt, die mittlere Ausfahrt aus dem Marktbereich zu sperren, weil diese eine große Gefahrenstelle für die Radfahrer darstellt. Auch eine Einbahnstraßenregelung halte man für möglich. Weil der aus dem Marktbereich ausfahrende Autofahrer sich weit in den Schutzstreifen hinein bewegen muss, sei dies gefährlich. Man sollte sich für diesen Bereich deshalb etwas überlegen. Ihre Fraktion habe auch festgestellt, dass es in der Bahnhofstraße einen Konflikt zum Parkraumkonzept geben wird. Beim Punkt Sö11/Einrichtung Fahrradstraße auf Königsbacher und Kapellenstraße sei nicht klar, warum diese Maßnahme nur eine mittlere Priorität erhalten soll. Ihre Fraktion meine, dass diese Maßnahme kurzfristig umgesetzt werden könnte. Weil hier viele Radfahrer unterwegs sind, sollte diese Maßnahme eine höhere Priorität erhalten. Zur Maßnahme KI02/1/Beleuchtung der Radverbindung nach Remchingen sei festzustellen, dass der größte Teil dieser Radstrecke auf Remchinger Gemarkung liegt. Die Frage gehe deshalb an die Verwaltung, ob es diesbezüglich bereits Kontakt mit der Gemeinde Remchingen gegeben hat. Zu den Maßnahmen Sö05, KL02/2 und Wö01 habe man Anmerkungen. Hier gehe es um die außerörtliche Beleuchtung von Radwegen. Dies lehne die SPD-Fraktion aus ökologischen Gründen ab. Allein der Radweg zwischen Kleinsteinbach und Remchingen, der von vielen Schülern befahren wird, rechtfertige eine Beleuchtung. Ansonsten sei man der Meinung, dass ein heller Straßenbelag, die Erhaltung der Radwege in einem guten Zustand sowie reflektierende Randstreifen die Radwege auch im Dunkeln sicher befahrbar machen. Zu diesem Thema gebe es eine Information vom Landesnaturschutzverband, die sie jedem Kollegen zum Lesen empfehle. Zu den Bereichen Be14 und Sö08 mit der Empfehlung zur Einrichtung von Fahrradstraßen auf der Schlossgarten- und Pfinzstraße sei anzumerken, dass diese Maßnahmen für ihre Fraktion sehr hohe Priorität haben. Beide Maßnahmen seien sofort umsetzbar. Die Maßnahme Wö02/Ortseingang Wöschbach wolle ihre Fraktion in der höchsten Priorität haben. Dies deshalb, weil der Radfahrer dort auf der viel befahrenen Wesostraße fahren muss. Zusätzlich zu den Maßnahmen aus dem Konzept habe man noch eigene Lösungsansätze erarbeitet. Dies betreffe zum Beispiel die Querung der Steinwiesenstraße bei der B 293. Hier müssten Radfahrer den Verkehr aus vier Richtungen beachten. Ein weiterer Gefahrenpunkt befinde sich in der Weiherstraße in Richtung Spielplatz Kohlerwiese. Dort seien Radfahrer und Fußgänger gezwungen auf die Straße zu wechseln. Ein ganz kritischer Punkt sei dort, wenn die Radfahrer aus der Weiherstraße auf die Gewerbestraße wechseln müssen. Der letzte Punkt betreffe den Bereich KI06 beim Hagwald Kleinsteinbach. Im Ortschaftsrat sei diese Situation schon öfter thematisiert worden. Die Verwaltung habe die Aufbringung eines Piktogramms und die Umgestaltung des Geländers versprochen. Grundsätzlich sollen an allen Haltestellen und öffentlichen Gebäuden komfortable Abstellflächen für Fahrräder geschaffen werden. Ihre Fraktion stimme dem Beschlussvorschlag zu, der Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen beizutreten. Interessieren würde allerdings, ob in der Verwaltung bereits ein Ansprechpartner ausgesucht ist, der als Ansprechpartner fungieren wird.

Frau Schönhaar teilt mit, dass das angesprochene Piktogramm beim Spielplatz am Hagwald seit etwa einer Woche angebracht ist. Die Frage hinsichtlich des Zauns könne sie derzeit nicht beantworten. Ansprechpartner der Verwaltung für die Arbeitsgemeinschaft werde Herr Schuh sein.

Gemeinderätin Lühje-Lenhart bedankt sich bei Herrn Gericke für dessen Vortrag. Auch die Fraktion der Grünen habe sich mit dem Thema anhand des Konzepts Gedanken gemacht und sei zunächst zu der Auffassung gelangt, dass die Gesamtbewertung eher schlecht ausfällt. Dies deshalb, weil die vielen Tabellen und unübersichtlichen Pläne nur sehr schwer zu interpretieren waren. Man empfehle Herrn Gericke deshalb, solche Vorstellungen künftig als



Tutorial zu machen und den Mitgliedern des Gemeinderats bereits vorher die Erläuterungen zukommen zu lassen. Gemeinderätinnen und Gemeinderäten seien keine Fachleute und würden sich mit solchen Informationen schwertun. Als Grundlage für die weiteren Planungen sei das Radverkehrskonzept solide erarbeitet und akzeptabel. Man sehe allerdings noch weitere Bedarfe und werde noch weiteren Input und konkrete Maßnahmen einbringen, damit dieses den eigenen Vorstellungen genügt. Aus Sicht der Grünen würden Lösungen auf jeden Fall zu einem Konzept gehören. Dieses entspreche aber eher einer Ist-Analyse mit einem Erhebungsstand aus dem Jahr 2018. Die vorgetragenen Maßnahmen seien vage und würden der aktuellen Entwicklung hinterherhinken und eher wie ein Gutachten wirken. Aus Sicht der Grünen müsse eine Konzeption auch Ziele und Lösungen enthalten. Auch würden kreative und alternative Vorschläge fehlen, die zu einer gerechteren Verteilung des Verkehrs führen. Man wolle nämlich, dass die Bevorzugung des motorisierten Verkehrs ein Stück weit aufgehoben wird und eine gerechtere Verteilung vorgenommen wird. Die Radfahrer sollten keine Umwege in Kauf nehmen müssen, sondern geradlinig fahren können. Man könne sich vorstellen, und dafür sollte man kämpfen, dass entlang von B 10 und B 293 Schutzstreifen für Radfahrer eingerichtet werden. Auch sollten die Radtouristen in das Konzept mit einbezogen werden. Man könnte beispielsweise überlegen, wo es Radrundwege gibt, um diese zu bewerben. Bezüglich der überregionalen Strecken sei aufgefallen, dass die Planung immer an den Gemarkungsgrenzen endet. Vor diesem Hintergrund stelle sich die Frage, ob eine Kontaktaufnahme mit Nachbargemeinden zur Zusammenarbeit angedacht ist. Insgesamt sei zu sagen, dass nun Grundlagen vorliegen, um Vorschläge zur Verbesserung ausarbeiten und diese konkretisieren zu können. Man müsse also jetzt beginnen zu arbeiten. Diese konzeptionelle Arbeit müsse man nun gemeinsam beginnen, vor allem der neue Verkehrsplaner sei hier gefragt. Zur Beleuchtung von Radwegen sei festzustellen, dass dies auch in ihrer Fraktion kritisch gesehen wird. Diese Entscheidung sei fachgerecht vorzubereiten und abzuwägen, auch hier sehe sie Herrn Schuh und Frau Butz in der Pflicht. Dieses Thema sollte in einer Sitzung des Technik- und Umweltausschusses vorberaten werden. Der Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft werde befürwortet, man halte es für wichtig, sich mit anderen auszutauschen. Auch die regelmäßige Öffentlichkeitsarbeit sei zu verstärken, wobei man immer wieder auf die gefassten Grundsatzbeschlüsse verweisen könne, damit sich die Pfinztaler*innen mit diesem Thema identifizieren können. Auch eine finanzielle Förderung oder Auszeichnung durch das Land würde nicht schaden. Insgesamt halte man den Ansatz der Verwaltung, die verschiedenen Konzepte mit dem Radverkehrskonzept, dem Parkraumkonzept und der integrierten Verkehrsplanung eng zu verzahnen, für richtig. Die Sichtweise, dass die einzelnen Bausteine kein kommunales Mobilitätskonzept ersetzen, sehe man genauso. Es gebe also noch viel zu tun, aber für die Gemeinde erst ab jetzt. In diese Planung sollten die Radfahrer mit einbezogen werden. Sie könne heute mitteilen, dass die Fraktion der Grünen den Beschlussvorschlägen der Verwaltung als Grundlage für weitere Maßnahmen zustimmen wird.

Frau Schönhaar weist darauf hin, dass das Thema der Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs und die Öffentlichkeitsarbeit im späteren Tagesordnungspunkt „Mobilitätskonzept“ behandelt wird. Das Thema „Radtouristen“ würde sie auch beim Mobilitätskonzept verankern wollen aus dem einfachen Grund, weil Herr Gericke hierfür noch keinen Auftrag hatte. Eine Abstimmung mit Nachbarkommunen sei bisher noch nicht erfolgt, weil die Verwaltung noch keinen Beschluss hierfür hatte. Das Konzept sei eine wichtig Basis, auf deren Grundlage Herr Schuh die Umsetzung vorantreiben und Ausführungsplanungen fertigen kann. Dies werde dessen Hauptaufgabe sein. Das Thema der Radwegebeleuchtung sollte heute ausgeklammert werden, weil dies in den Bereich der Unteren Naturschutzbehörde hineinspiele und die Gemeinde wenig mitreden könne. Den Beschluss zum Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft brauche man heute, um sich als Gemeinde für eine Aufnahme bewerben zu können.

Herr Dr. Gericke äußert sich dahingehend, er wolle für das Vorgehen werben und mithelfen, den Dschungel der vielen Maßnahmen in seiner Gesamtschau zu lichten, damit jeder die



Gedanken versteht. Er sei der Meinung, dass die vorhandenen Ressourcen Geld und Zeit eingesetzt werden müssen, weil dies viel bringe. Mit dem vorliegenden Konzept habe man dem Gemeinderat die Möglichkeit gegeben, Prioritäten zu erkennen. Die Priorität ergebe sich daraus, dass es sich um Maßnahmen handelt, die innerhalb des Hauptnetzes vorzunehmen sind. Nebennetze seien momentan noch nicht umfassend behandelt. Aus diesem Grund sollten die wichtigen Dinge und die gefährlichen Stellen auf den Hauptnetzen abgearbeitet werden. Wenn daneben noch weitere Maßnahmen realisiert werden können halte er auch das für gut. Vor diesem Hintergrund könne man nicht alle Wünsche in einen Topf werfen, weil entweder dabei nichts herauskomme oder man alles machen muss. Das Konzept solle deshalb dazu helfen, eine Priorisierung vornehmen zu können. Es bedeute nicht, dass die nicht priorisierten Maßnahmen unbedeutend sind. Dies gelte auch für die Radtouristen. Dieses Thema habe man hinten angestellt, weil es für diese Gruppe bereits vieles gibt und man aktuell nicht viel verbessern kann. Er geht danach auf die regionale Abstimmung mit anderen Kommunen ein. Sein Büro arbeite auch für den Landkreis und vor diesem Hintergrund wisse er, dass es diese Abstimmung bereits gibt. Dies sei nicht die Aufgabe der Gemeinde, sondern des Landkreises. Der Schwerpunkt liege momentan auf den vielen Pendlern und Schülern, denen man zu Verbesserungen verhelfen sollte. Es gebe keinen Ausschluss von anderen Gruppen, die Vorgehensweise sei eher auf die Fokussierung auf diese wichtige Gruppe zu verstehen. Insgesamt gebe es eine Vielzahl an Themen, nicht alle habe man im Detail ausarbeiten können und wollen. Wenn sich der Gemeinderat zur Realisierung einer Maßnahme entscheide, könne man sofort mit der konkreten Planung beginnen und diese realisieren.

Gemeinderat Dr. Rahn will wissen, warum die Lücke im Radwegenetz von der Ortsmitte Berghausen in Richtung Jöhlingen nicht bereits jetzt schon geschlossen werden kann und man warten will, bis die Ortsumgehung gebaut ist. Außerdem sei ihm aufgefallen, dass im Maßnahmenplan ein Schutzstreifen entlang der B 10 in Söllingen enthalten war, dieser in der Maßnahmentabelle aber nicht mehr enthalten ist. Er finde dies sehr schade und frage nach dem Grund. Weiter stellt er den Antrag, den ersten Beschlussvorschlag textlich abzuändern, wie dies heute verteilt worden sei.

Herr Dr. Gericke nennt als Grund für den nicht enthaltenen Schutzstreifen die Tatsache, dass es zwei Fahrtrichtungen gibt. Die Straßenverkehrsordnung enthalte konkrete Hinweise, in welchen Bereichen Radverkehrsanlagen zulässig sind. Danach dürfe man nichts für den Radfahrer tun, wenn bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung mit Tempo 30 angeordnet ist. Ein zweiter Grund sei die Empfehlung für die Anlage von Radverkehrswegen, wonach bei diesen hohen Verkehrsmengen ein Schutzstreifen nicht zulässig ist. Man würde auf der B 10 einen Radfahrstreifen brauchen, der allerdings eine größere Breite benötigen würde. Die Fahrbahnbreite der B 10 reiche nicht aus, um auf beiden Seiten dem Radfahrer einen Radstreifen mit einer Breite von 1,85 m zur Verfügung stellen zu können. Dies sei auch der Grund, warum man in Berghausen zuwarten sollte, bis die Bundesstraße verlegt ist, denn dann habe man viel mehr Spielräume, um solche Vorhaben umsetzen zu können. Die Empfehlung könne man insofern als Zwischenentscheidung werten, auch weil sich die Regeln immer wieder ändern.

Gemeinderat Hörter spricht an, das Radverkehrskonzept des Landkreises sei bisher zu lastig auf die Kreisstraßen abgestimmt worden. Dies sollte geändert und die Bundes- und Landesstraßen mehr in den Fokus genommen werden. Er geht darauf ein, dass es in der Bahnhofstraße einen großen Radverkehr gibt, dort aber auch ein großer Parkdruck herrscht. Der Parkdruck werde sich noch erhöhen, wenn weitere P+R-Plätze im Zuge des Baus der Unterführung wegfallen. Aus diesem Grund dürfe man es nicht aus den Augen verlieren, bei der Umsetzung der Bahnunterführung auch P+R-Plätze zu realisieren. Wenn man dem Radfahrer beispielsweise einseitig in der Bahnhofstraße mehr Raum zur Verfügung stellt, würden andererseits die Stellplätze fehlen. Ein funktionierender ÖPNV sei genauso wichtig für die



Gemeinde, er plädiere für eine Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer.

Gemeinderat Ringwald geht darauf ein, dass bei einem Konzept immer die Frage der Erwartung mitschwingt. Heute gehe es nicht um Lösungen, was er auch nicht erwartet habe. Er finde es gut, dass das Radverkehrskonzept den Zustand aufgenommen hat und die Defizite aufzeigt. Viele Dinge davon seien bereits im Ortschaftsrat angesprochen und benannt oder beseitigt worden. Das Konzept zeige auf, dass aus der Tallage der Gemeinde Pfinztal etliche Konflikte im Radverkehrskonzept entstehen. Es werde die Aufgabe der Verwaltung und insbesondere von Herrn Schuh sein, die unterschiedlichen Interessen zu bedienen. Er freue sich auf diese Diskussionen und macht deutlich, dass er den Gemeinderat für ein zu großes Gremium halte, um diese Themen eingehend zu diskutieren. Die anstehende Detailberatung sollte deshalb im Technischen Ausschuss stattfinden. Abschließend teilt er mit, die CDU-Fraktion beantrage eine getrennte Abstimmung zu den einzelnen Beschlussvorschlägen.

Gemeinderat Schwarz meint, er sei etwas erschrocken, dass erst jetzt mit der Datenerhebung begonnen wurde. Man hätte mit der Datenerhebung weit früher beginnen sollen, denn dies sei die Grundlage für die weitere Beratung und Planung. Aus den Erläuterungen von Herrn Gericke sei zu entnehmen gewesen, dass es einen hohen Anteil an Kfz-Verkehr gibt, sicherlich nicht auf den Radwegstrecken, aber zumindest auf den Durchgangsstraßen. Alles Geld, das man in die Radwegeinfrastruktur investiere, werde insofern den Pfinztlern zugutekommen.

Herr Dr. Gericke bestätigt dies und erklärt, die Radfahrer würde eindeutig die kürzeren Strecken innerhalb der Gemeinde zurücklegen, die Investition in diese Strecken sei ein Vorteil für die Pfinztaler Bevölkerung. Natürlich gebe es auch die Durchfahrer aus anderen Orten, die auch einen Vorteil davon haben. Wesentlich krasser sei dies bei den Investitionen in die Autostraßen, wo viel mehr Durchfahrer dabei sind als Autofahrer aus den Pfinztaler Ortschaften. Ein gegeneinander Aufrechnen könne allerdings insgesamt und auch nicht das Ziel der Gemeinde sein.

Gemeinderätin Eisenbusch bezieht sich auf die Wortmeldung von Gemeinderätin Konstandin und will wissen, ob die Antworten auf deren Fragen im Protokoll zu finden sind oder ob sie diese Fragen nochmals schriftlich einreichen soll.

Bürgermeisterin Bodner bittet darum, dass sowohl der Redebeitrag von Frau Konstandin als auch der von Frau Lüthje-Lenhardt der Verwaltung zugesandt wird.

Gemeinderätin Eisenbusch erklärt, manche Wünsche seien von Bürger*innen an die SPD-Fraktion herangetragen worden, weshalb diese aufgenommen werden sollten. Grundsätzlich habe man nichts gegen eine Beratung im technischen Ausschuss. Wenn der weitere Prozess allerdings online stattzufinden hat müsse die Verwaltung gewährleisten, dass die Bürger*innen von zu Hause aus teilnehmen können. Schwer tue sich ihre Fraktion mit dem Beschlussvorschlag Ziffer 1 und der Anerkennung der vorgeschlagenen Priorisierung. Denn in der SPD-Fraktion gebe es teilweise eine andere abweichende Priorisierung. Insofern sollte dieser Nebensatz mit der Priorisierung entweder gestrichen oder erklärt werden, dass die Priorisierung vom Gemeinderat vorgenommen wird. Es könne nämlich Gründe geben, die eine Verschiebung der Prioritäten notwendig machen. Auf den Magen schlage außerdem noch der Beschlussvorschlag in Ziffer 2. Danach soll der Gemeinderat anerkennen und beschließen, dass die Maßnahmen Geld kosten und der Verwaltung Arbeit machen. Dagegen verwahre man sich in ihrer Fraktion, dies sollte nicht nach außen gebracht werden, weil diese Information eine negative Außenwirkung hat. Man sei der Meinung, dass diese Information dem Image der Gemeinde schade weshalb man vorschlage, den Beschlussvorschlag Ziffer 2 zu streichen und die Information in den Vorlagentext einzubauen.



Gemeinderat Dr. Rahn beantragt, den Beschlussvorschlag Ziffer 1 zu ändern. Er sei der Meinung, dass man heute keine Priorisierung beschließen kann, dieser Passus sollte auf jeden Fall gestrichen werden. Den Beschlussvorschlag könnte man andererseits dahingehend ergänzen, dass die Priorisierung der Maßnahmen nochmals im technischen Ausschuss besprochen und vorentschieden wird. Er stelle also den Antrag, den Beschlussvorschlag Ziffer 1 entsprechend zu ändern.

Gemeinderätin Konstandin erklärt, ihr gehe es nicht nur um die Außenwirkung. Der Gemeinderat könne nicht mehrheitlich etwas beschließen, was ihm schon bewusst sein sollte. Sie halte diesen Beschluss für nicht zulässig. Man könne nur über Fakten abstimmen aber nicht darüber, was Ratsmitglieder denken.

Gemeinderätin Lühje-Lenhardt meint, die Formulierung sei semantisch und sprachlich korrekt, allerdings etwas unglücklich ausgedrückt. Sie könne sich vorstellen, was gemeint ist. Es gehe lediglich um die Absichtserklärung des Gemeinderates, dass man bereit ist Geld in die Hand zu nehmen und Arbeitskraft der Verwaltung zu binden. Aus diesem Grund schlage sie eine Umformulierung in der Art vor, dass der Gemeinderat bereit ist, die daraus resultierenden finanziellen Auswirkungen seiner Entscheidung zu tragen.

Gemeinderat Ringwald meint, mit Blick auf die Uhr sollte man zur Abstimmung kommen. Auch er tendiere dazu, im Abstimmungsvorschlag zu Ziffer 2 eine Änderung vorzunehmen. Die Information, dass eine Entscheidung finanzielle Auswirkungen hat, halte er als Darlegung im Sachverhalt für ausreichend.

Bürgermeisterin Bodner leitet die Abstimmung ein. Sie erinnert an den Antrag von Gemeinderat Dr. Rahn und trägt die abweichende Formulierung vor. Der Beschlussvorschlag lautet demnach:

Der Gemeinderat erkennt das Radverkehrskonzept als Grundlage für die Planung und Umsetzung weiterer Maßnahmen grundsätzlich an. Im Hinblick auf die vorgestellte Priorisierung ist eine Beratung und Beschlussfassung als Empfehlung für den Gemeinderat im Rahmen einer Sitzung des Technik- und Umweltausschusses erforderlich.

Sie stellt die **Abstimmungsfrage, wer diesem Beschlussvorschlag zustimmt und stellt eine mehrheitliche Zustimmung fest (22 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme).**

Bürgermeisterin Bodner erklärt, man habe die Bedenken zum Beschlussvorschlag Ziffer 2 verstanden und werde dies künftig so handhaben. Sie will wissen, ob die SPD-Fraktion weiterhin an ihrem Antrag festhält.

Gemeinderätin Elsenbusch findet das in Ordnung und zieht den Antrag zurück.

Bürgermeisterin Bodner lässt danach über den Beschlussvorschlag Ziffer 3 abstimmen. Dieser lautet folgendermaßen:

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept die Möglichkeit von Fördermöglichkeiten konsequent zu prüfen und ggfs. Fördermittel zu beantragen.

Abstimmung: 22 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme

Beschlussvorschlag Ziffer 4:

Der Gemeinderat beschließt, der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) e. V. beizutreten und den Rad- und Fußverkehr zu fördern. Die dem Beitritt zugrundeliegenden Bedingungen werden anerkannt. Er verpflichtet sich weiterhin, die Landesauszeichnung als „fahrradfreund-



liche Kommune“ bzw. „fußgängerfreundliche Kommune“ anzustreben (Zertifizierungsverfahren).

Abstimmung: 21 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen

4. Parkraumkonzept Pfinztal mit OR gesamt - Beratung und Beschlussfassung

Bürgermeisterin Bodner verweist auf die Verwaltungsvorlage, die folgenden Inhalt hat:
Der Erstentwurf des Parkraumkonzeptes wurde im Januar 2020 an die Mitglieder des Gemeinderats sowie die OrtsvorsteherInnen versandt. Eine Beratung in den politischen Gremien erfolgte bislang nicht.

Auf Wunsch der Verwaltung wird derzeit eine Priorisierung der Maßnahmen als Grundlage für das weitere Vorgehen (Planung und Umsetzung von Maßnahmen sowie Planung der erforderlichen finanziellen Mittel) erstellt – vgl. hierzu auch die Priorisierung zum Radverkehrskonzept. Das Parkraumkonzept ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt; die Priorisierung wird im Rahmen der Sitzung vorgestellt werden.

Frau Schönhaar bittet Herrn Dr. Gericke um seinen Fachvortrag zum Parkraumkonzept.

Herr Dr. Gericke meint einleitend, es handle sich beim Thema „Parken“ um kein leichtes Thema. Anhand eines Beispielbildes macht er deutlich, dass Probleme auftreten, wenn der Platz auf den Straßen nicht ausreichend und ein Begegnungsverkehr nicht möglich ist. In solchen Fällen seien entweder die parkenden Fahrzeuge oder das hohe Verkehrsaufkommen störend. Solche Situationen gebe es täglich auf den Straßen. Hinzu komme, dass viele parkende Fahrzeuge auf dem Gehweg stehen, was nach der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig ist. Das Thema „Parken“ habe die Stadt Karlsruhe vor etwa eineinhalb Jahren aufgegriffen und ahnde Vergehen inzwischen härter. Die Frage stelle sich, ob man ein Parken auf dem Gehweg zulassen kann bzw. ob in diesen Fällen die Restgehwegbreite für die Fußgänger ausreicht. Sein Büro sei von der Gemeinde beauftragt worden, ein Parkraumkonzept zu erstellen. Zunächst seien hierfür wiederum viele Informationen zu erheben, um letztendlich eine Abwägungsgrundlage für die zu entscheidenden Maßnahmen zu haben. Dies deshalb, weil diese Maßnahmen durchaus einen Eingriff in den Straßenverkehr darstellen können. In der Aufgabenstellung sei zunächst die Frage zu beantworten, wie man mit dem ruhenden Verkehr umgehen will bzw. welche Fläche diesem zur Verfügung gestellt werden soll und kann. In einer Bestandserfassung zeige man auf, wo es bereits Stellplätze in welcher Menge gibt und ob diese ausgelastet sind. Dabei werde man sich mit der Frage beschäftigen, wie stark diese Stellplätze nachgefragt oder überlastet sind und welche Konflikte daraus abgeleitet werden können. Schließlich werde man eine sich daraus ergebende Maßnahmenzusammenstellung aufzeigen und beispielhafte Lösungsansätze vorstellen. Die Aufgabenstellung habe sich nicht auf die gesamten Ortsbereiche bezogen, sondern sei auf bestimmte Bereiche in jedem Ortsteil beschränkt worden. Dies könne man quasi als Einstieg in dieses Thema bewerten. Dem Gremium erläutere er die Situation im Ortsteil Söllingen anhand eines Übersichtsplans, auch weil es in diesem Ortsteil am engsten zugeht mit dem ruhenden Verkehr. Innerhalb des Untersuchungsbereichs habe man kleinere Teilbereiche gebildet und die Anzahl der dort vorhandenen Stellplätze ermittelt. Anhand eines Bildes mit einer Situation in der Hauptstraße, wo beidseitig auf dem Gehweg geparkt wird, erläutere er die Problematik. Bei diesem Thema gebe es absolute Mindestgrößen. Wenn eine Restfahrbahnbreite von 5,0 m verbleibe, sei ein Begegnungsverkehr Pkw/Lkw möglich. 3,50 m sei die Mindestfahrbahnbreite, wenn es keinen Begegnungsfall gibt und es sich um einen geringen Verkehr handelt



und Ausweichmöglichkeiten bestehen. Das Mindestmaß einer Fahrbahn liege bei 3,05 m. In allen Fällen, in denen dieses Maß unterschritten wird, seien Fahrzeuge rechswidrig abgestellt. Diese Fälle würden dazu führen, dass beispielsweise ein Feuerwehrfahrzeug nicht mehr durchkommt. Diese Kenngrößen seien wichtig um später in der Detailplanung zu wissen, ob es sich um ein zulässiges Parken handelt. In schmalen Straßen werde es regelmäßig so sein, dass ein einseitiges Parken unzulässig ist. Wenn es also in Straßen zu eng zugeht, werde ein Parken nicht mehr möglich sein. Er werbe also sehr dafür, dass diese Mindestmaße anerkannt werden, um auch den Fußgängern einen gewissen Platz einzuräumen. In einer ersten Frage habe man sich damit beschäftigt, wie viele Stellplätze in einem Quartier benötigt werden. Maßgebend hierfür seien die Einwohnerzahl und die Wohneinheiten eines Quartiers, aber auch die gemeldeten Fahrzeuge. Aus diesen Informationen könne man beispielsweise ableiten, dass 1,6 Stellplätze pro Wohneinheit benötigt werden. Diese müssen nicht nur im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen, sondern hierfür sei auch der private Raum heranzuziehen. Diese Kennziffer sei auch ein wichtiges Kriterium bei der Neubauerstellung, weil zu ersehen ist, dass ein Stellplatz pro Wohneinheit nicht ausreicht. Anhand einer Tabelle macht er deutlich, dass es Bereiche gibt, wo ein Stellplatzfaktor von 2,5 ermittelt wurde. Im Untersuchungsbereich in Söllingen habe man insgesamt 187 markierte und 164 Stellplätze am Fahrbahnrand vorgefunden. Die Gesamtzahl liege deutlich unter den gemeldeten Fahrzeugen für dieses Gebiet. Anhand eines weiteren Übersichtsplans zeigt er die Bereiche auf, in denen keine zusätzlichen Stellplätze ausgewiesen werden können, weil die zur Verfügung stehende Straßenbreite nicht ausreichend ist. Daraus waren auch die für eine Ausweisung möglichen Straßenflächen zu ersehen. Eine weitere Tabelle zeigt die Auslastung der vorhandenen Stellplätze in verschiedenen Bereichen auf, wobei es große Unterschiede gebe. In einem Bereich habe man eine Auslastung von 223 % was aufzeige, dass es größtenteils zu wenige Stellplätze gibt und die Fahrzeuge regelwidrig abgestellt werden. Diese Situationen seien in den meisten Bereichen ähnlich vorzufinden. Eine weitere Grafik zeigt auf, wie viele Fremdarker zusätzlich zu den Anwohnern noch ihre Fahrzeuge in den Straßen abstellen. Die Bereiche mit vielen Falschparkern zeigt er anhand einer weiteren Übersichtskarte auf. In Söllingen seien dies ungewöhnlich viele Bereiche. Als Fazit für Söllingen könne man sagen, dass die Straßen praktisch dicht sind und es keine Luft für weitere Fahrzeuge gibt. Für die Gemeinde stelle sich insofern die Frage, welche Aufgabe sich hieraus ableite. Entweder stelle man fest, dass es keine zusätzlichen Stellflächen geben kann oder man versuchen muss, zusätzliche zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund habe man ein Konzept erarbeitet, das mit Prioritäten versehen sei. Unterschieden werde dabei zwischen der Notwendigkeit zur Neuordnung des Straßenraums, der Parkerlaubnis auf Gehwegen, einer zeitlichen Regelung der Stellplatznutzung und einer Sonderberechtigung für die Bewohner. Die eine oder andere neue Fläche für den ruhenden Verkehr müsse man sicher auch noch finden. Anhand dieser Übersichtskarten und Grafiken zeigt er auch die Situationen in den anderen Ortsteilen auf. Auffällig sei die Bockstalstraße in Kleinsteinbach. Hier schlage man eindeutig vor, das zulässige Parken zu markieren, um ein Gehwegparken zu verhindern und mehr Möglichkeiten für den Begegnungsverkehr zu schaffen. Insgesamt müsse man dafür sorgen, dass die Leistungsfähigkeit des Verkehrs wieder hergestellt wird. Dies sei durchaus differenziert möglich, indem zeitliche Regelungen geschaffen werden. Auch in Wöschbach gebe es in der Wesostraße Probleme mit dem ruhenden Verkehr, weshalb auch hier die zulässigen Stellplätze markiert werden sollten. Damit wolle man erreichen, dass der ÖPNV-Verkehr nicht behindert wird. Im Detail macht er an den Beispielen Rittnertstraße und Bockstalstraße deutlich, wie ein geregeltes Parken auf markierten Flächen aussehen könnte.

Frau Schönhaar erklärt nach dem Vortrag von Dr. Gericke, die Verwaltung gehe davon aus, dass der Beschlussvorschlag dahingehend modifiziert wird, wonach zunächst eine Beratung im Technik- und Umweltausschuss stattfinden soll. Angedacht seien Workshops mit den Ortschaftsräten und den Bürgerinnen und Bürgern. Vor diesem Hintergrund schlage sie vor, die Wortmeldungen heute relativ kurz zu fassen und das Thema im Ausschuss nochmals intensiv zu diskutieren.



Gemeinderat Schwarz bedankt sich für die Vorstellung und meint, die Fraktion der Grünen sei sich bewusst, dass dieses Thema sicherlich kontrovers und emotional diskutiert werden wird, weil es eine Neuordnung des Parkens geben müsse und manche Parkmöglichkeiten wegfallen werden. Man sollte sich grundsätzlich darüber im Klaren sein, dass jeder Teilnehmer am Verkehr und damit auch Verursacher des Verkehrs ist und sich alle über den Verkehr ärgern. Andererseits seien alle auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Wichtig an diesem Thema sei grundsätzlich der Gehweg. Jedes Fahrzeug, das den Fußgängerverkehr beschränke, sei zu viel. Den Fußgänger müsse man verstärkt in den Blick nehmen, er sehe aber nicht nur den normalen Fußgänger, sondern auch den mobilitätseingeschränkten Mitbürger oder Eltern mit Kinderwagen oder Kleinkinder auf dem Fahrrad. Er halte das Parken auf den Gehwegen in vielen Fällen für eine Zumutung, weil diese Gruppen den Gehweg nicht gefahrlos nutzen können. Aus diesem Grund sollte man sich im Gemeinderat diesem Problem sehr schnell annehmen. Das momentane Parken auf dem Gehweg entspreche nicht der Straßenverkehrsordnung. Es werde zwar momentan geduldet, Fakt sei aber auch, dass sich etwas ändern muss. Vor diesem Hintergrund sei es zunächst wichtig zu erkennen, wo die Schwerpunkte liegen und welche Bereiche relevant sind. Eine bessere Kontrolle halte man hier für angebracht. Man müsse sehen, dass jemand nicht nur etwas verliert, wenn man Parkflächen wegnimmt, sondern dass man dadurch auch etwas gewinnt. Dieses Denken sollte die Motivation für die Gemeinde sein, die Situationen verbessern zu wollen. Dabei gelte es, alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen in den Fokus zu nehmen und eine Gleichberechtigung herzustellen. Momentan sehe man noch eine große Bevorzugung der Kraftfahrzeuge. Bedenken müsse man immer, dass das Parken und insbesondere die benötigte Fläche Geld kostet und dies von der Allgemeinheit finanziert werden muss. Die Ausweisung von Sonderparkflächen für Anwohner halte man für einen guten Vorschlag, damit der vorhandene Raum richtig und optimal genutzt werden kann. Insgesamt sollte man die zur Verfügung stehenden Mittel nutzen, um für alle Mitbürgerinnen und Mitbürger Ordnung zu schaffen. Fakt sei, dass abzüglich der Personen, die noch nicht fahrberechtigt sind, fast 90 Prozent der fahrberechtigten ein Fahrzeug besitzen, was eine sehr hohe bzw. eine zu hohe Zahl sei. Seine Fraktion sei dafür, das private Parken mehr in den Blick zu nehmen, wobei das Parken auf dem eigenen Grundstück nach Möglichkeit im Vordergrund stehen sollte. Natürlich müsse man auch die Bedürfnisse der Gewerbetreibenden berücksichtigen und ein Halten bei den Betrieben ermöglichen. Wichtig sei es auch, Alternativen zum eigenen Fahrzeug zu bieten wie den ÖPNV oder auch das Carsharing. Die Fraktion der Grünen und die Linke werden sich konstruktiv in dieses Thema einbringen. Dabei werden manche Standpunkte sicherlich nicht allen gefallen.

Gemeinderat Reeb bedankt sich für den Vortrag und die vorgelegte Konzeption. Die SPD-Fraktion sei allerdings der Meinung, dass zu sehr mit althergebrachten Mitteln gearbeitet wird. Man habe sich innovativere Vorschläge erwartet zum Beispiel zum Anwohnerparken. Allerdings sei ein Fakt, dass die Anwohner irgendwo ihr Fahrzeug abstellen müssen. Die Ausführungen von Gemeinderat Schwarz zum Gehwegparken teile man. Insbesondere an den Durchgangsstraßen sollten Regelungen getroffen werden, damit der Verkehr fließen kann. Es gebe gute Beispiele in Gemeinden der Hardt mit ähnlichen engen Straßenverhältnissen, in denen es gelungen sei, gute Lösungen zu finden. Bemängelt werde auch, dass das Thema nicht schon früher in den Ortschaftsräten beraten wurde. Die SPD-Fraktion schlage vor, vor einer Beratung des Themas im Technik- und Umweltausschuss die Ortschaftsräte und die Bürgerschaft zu beteiligen. Denn es gebe durchaus Punkte, die in den Ortschaften schon seit Jahren diskutiert werden und die nicht im Konzept enthalten sind, die aber in die Priorisierung aufzunehmen sind. Vor diesem Hintergrund sollte man eine Deadline setzen für diese Beteiligungen. Seine Fraktion werde ebenfalls konstruktiv an diesem Thema mitarbeiten.

Gemeinderat Hörter erklärt, das vorgestellte Konzept zeige eindeutig auf, dass es in allen Ortsteilen im öffentlichen Raum zu wenig Parkflächen gibt und insgesamt der Verkehrsfluss



unbefriedigend ist. Bereits mehrfach habe er darauf hingewiesen, dass in der Vergangenheit das Geld aus der Ablösung von Stellplätzen nie dazu verwendet wurde, auch tatsächlich Parkplätze zu schaffen. Insofern mangle es momentan überall an Parkplätzen. Die Menschen seien seiner Meinung nach grundsätzlich bereit, für einen Stellplatz Geld zu bezahlen. Beim Feuerwehrhaus in Söllingen würden momentan Fahrzeuge aller Art abgestellt, vom Anhänger bis zum Wohnmobil, sodass Angehörige der Feuerwehr kaum noch ihre Fahrzeuge abstellen können. Auch in der Rittnerstraße würden teilweise chaotische Zustände herrschen, was Anwohner in der Gemeinderatssitzung bereits moniert hätten. Als Übergangslösung könne er sich vorstellen, dass beim Feuerwehrhaus eine Teilfläche eingeschottert wird, die gegen Bezahlung von Privatleuten genutzt werden könnte. Er halte es nicht für gut, Stellflächen zu reduzieren, ohne neue Flächen zur Verfügung zu stellen. Denn dann würde sich das Problem einfach in die Nebenstraßen verlagern. In Nachbargemeinden gebe es gute Beispiele, wo Parkdecks geschaffen werden mit Abstellmöglichkeiten gegen Bezahlung und auch für die Öffentlichkeit.

Gemeinderat Dr. Rahn teilt mit, er wolle inhaltlich heute nur anmerken, dass niemand ein Anrecht auf einen öffentlichen Parkplatz vor der eigenen Haustür hat. Ansonsten sollte heute von einer Priorisierung Abstand genommen und die Beratung zunächst an den Ausschuss verwiesen werden.

Gemeinderätin Konstandin stellt im Namen der SPD-Fraktion den Antrag, dass vor einer Beratung im Technik- und Umweltausschuss eine Bürgeranhörung eventuell zusammen mit Beteiligung des Ortschaftsrates stattzufinden hat.

Gemeinderätin Schaier bezeichnet die Situation in Kleinsteinbach als angespannt. Sie könne sich mit einer Lösung dahingehend anfreunden, dass auf den Straßen Stellplätze markiert werden. Allerdings sei grundsätzlich festzustellen, dass zu wenig kontrolliert wird. Die gesamten Anordnungen würden keinen Sinn machen, wenn dies nicht gemacht wird. In der Bockstalstraße müssten Grundschüler teilweise auf der Fahrbahn laufen, weil der Gehweg zugeparkt ist.

Frau Schönhaar macht für die Verwaltung den Vorschlag, dass man in dieser Sache zweigeteilt vorgeht. Die Parkraumkonzeption sollte zunächst in den Ortschaftsräten beraten werden. Dabei könnte man der Bevölkerung die Möglichkeit geben, zu diesen Vorstellungen und Beratungen hinzukommen zu können. Erst nach Beteiligung der Ortschaftsräte solle eine Beratung im Technik- und Umweltausschuss stattfinden. Danach schlage man vor, dass Dr. Gericke einzelne Komplexe vor Ort erörtert. Den Beschlussvorschlag in Ziffer 1 werde man noch dahingehend ergänzen, dass die Konzeption vor der Beratung im Technik- und Umweltausschuss mit den Ortschaftsräten und der Bürgerschaft zu erörtern ist.

Gemeinderätin Lüthje-Lenhardt sieht die Gefahr, dass die Einbindung der Bürgerschaft und der Ortschaftsräte zu einer deutlichen Verzögerung führt. Die Mehrheit ihrer Fraktion spreche sich deshalb gegen die Einschränkung aus, dass vor einer Beratung im Technik- und Umweltausschuss die Ortschaftsräte und die Bürgerschaft zu beteiligen ist.

Gemeinderat Ringwald macht deutlich, er sei für die Beratung in den Ortschaftsräten. Es könnte vorgegeben werden, dass sich diese noch vor der Sommerpause dem Thema anzunehmen haben und die Beratung im Technischen Ausschuss sofort nach der Sommerpause stattfinden muss. Er halte dies für machbar.

Gemeinderätin Konstandin schließt sich der Meinungsäußerung von Gemeinderat Ringwald an.

Dieser Meinung schließt sich auch **Gemeinderätin Eisenbusch** an. Sie erinnert daran, dass



die Bürger und die Ortschaftsräte eine wichtige Funktion einnehmen und zu beteiligen sind.

Gemeinderat Dr. Rahn tendiert eher zur Meinung von Gemeinderätin Lüthje-Lenhardt. Man sollte keine Zeit verlieren und die Ortschaftsräte parallel mit dem Technischen Ausschuss beteiligen. Beide Stellungnahmen würden danach im Gemeinderat wieder zusammenfließen.

Gemeinderätin Konstandin verweist auf den gestellten Antrag der SPD-Fraktion.

Ortschaftsrätin Hüttner verweist darauf, dass das Fahrradkonzept im Ortschaftsrat Kleinsteinbach in nichtöffentlicher Sitzung beraten wurde und die Öffentlichkeit keine Möglichkeit hatte, anwesend zu sein.

Gemeinderat Dr. Rahn stellt den Antrag, die Anhörung der Ortschaftsräte zeitlich von der Beratung im Technik- und Umweltausschuss abzukoppeln.

Bürgermeisterin Bodner teilt mit, sie lasse zunächst über den Alternativvorschlag abstimmen, wie er am heutigen Tag den Gremiumsmitgliedern zugegangen ist. Dieser laute wie folgt:

Der Gemeinderat erkennt das Parkraumkonzept als Grundlage für die Planung und Umsetzung weiterer Maßnahmen grundsätzlich an. Im Hinblick auf die vorgestellte Priorisierung ist eine Beratung und Beschlussfassung als Empfehlung für den Gemeinderat im Rahmen einer Sitzung des Technik- und Umweltausschusses erforderlich.

Sie stellt folgende Abstimmungsfrage: „**Wer stimmt diesem Beschlussvorschlag zu?**“

Abstimmung: 12 Ja-Stimmen, 10 Nein-Stimmen

Bürgermeisterin Bodner lässt danach über den Antrag der SPD-Fraktion abstimmen. Dieser lautet wie folgt:

Der Gemeinderat erkennt das Parkraumkonzept als Grundlage für die Planung und Umsetzung weiterer Maßnahmen grundsätzlich an. Im Hinblick auf die vorgestellte Priorisierung ist eine Beratung und Beschlussfassung als Empfehlung für den Gemeinderat im Rahmen einer Sitzung des Technik- und Umweltausschusses erforderlich. Das Konzept ist vorab mit Ortschaftsräten und Bürgerschaft zu erörtern.

„**Wer stimmt diesem Antrag zu?**“

Abstimmung: 15 Ja-Stimmen, 5 Nein-Stimmen, 2 Enthaltungen

Bürgermeisterin Bodner stellt fest, dass insofern über den Antrag von Gemeinderat Dr. Rahn nicht mehr abgestimmt werden muss. Sie beendet danach die Beratung dieses Punktes.

5. Integrierte Verkehrsplanung Pfinztal - Grundlagenermittlung / mit OR gesamt - Kenntnisnahme, Beratung und Beschlussfassung

Bürgermeisterin Bodner verweist auf die Verwaltungsvorlage mit folgendem Inhalt:
Im Hinblick auf die Vielzahl der vorhandenen Ansätze und Daten im Bereich „Verkehr und Mobilität“ hat die Verwaltung das Büro Buck+Heilig mit einer Grundlagenermittlung (Daten-



sammlung, Aufzeigen von Erhebungsbedarf und ggfs. Nacherhebung > Phase 1) beauftragt. Herr Buck/Herr Heilig werden den aktuellen Projektstand in der Sitzung am 04.05.2021 vorstellen und für Rückfragen zur Verfügung stehen. Hinweis: Die dieser Vorlage beigefügte PowerPoint-Präsentation des Büros Buck+Heilig (Stand: Vorstellung Klimakommission Februar 2021) wird aktuell überarbeitet.

Ziel dieser Grundlagenermittlung ist die Schaffung einer Basis für eine integrierte Verkehrsplanung bzw. ein kommunales Mobilitätskonzept („Masterplan Mobilität“ > Phase 2):

„[...] Das zentrale strategische Instrument des kommunalen Mobilitätsmanagements ist ein kommunales Mobilitätskonzept. Wie ein Masterplan für das Thema Mobilität verbindet es die konkreten Lösungsansätze aus Infrastruktur, Baurecht, Planungsrecht, Information und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie. Es gewährleistet auch bei kleinteiligen Maßnahmen ein zielführendes Vorgehen. Je klarer die Vorgabe, desto effizienter die Ausarbeitung.

Im Idealfall geht das Mobilitätskonzept über einen klassischen Fachplan hinaus. Es soll als politischer Beschluss nicht nur für Verwaltung und Aufgabenträger bindend sein, sondern auch Verkehrserzeuger und Mobilitätsdienstleister einbeziehen. Darum wird ein übergeordnetes Handlungskonzept auch "Masterplan Mobilität" genannt. Es berücksichtigt vorhandene Fachpläne wie zum Beispiel Nahverkehrsplan oder Lärmaktionsplan und sollte folgende Themenfelder abdecken:

- Analyse und Bewertung der aktuellen verkehrlichen Situation
- Leitbild und strategische Ziele für eine nachhaltige Mobilitätentwicklung
- Berücksichtigung aller Verkehrsmittel, bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbundes
- Verkehrssparende Strukturen durch Integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
- Entwicklung und Optimierung von Maßnahmen und Angeboten
- Partizipative Planung und aktive Vermarktung

Ein kommunales Mobilitätskonzept zu erstellen ist keine einmalige Aktion. Wichtig ist, dass das kommunale Mobilitätskonzept in der Kommunalverwaltung als dauerhaft fortlaufender Prozess verstanden wird. Nur so bekommt es auch die richtige Umsetzungsrelevanz. [...]“¹

¹[Zukunftsnetz Mobilität NRW](#)

Gründe, die aus Sicht der Verwaltung für die Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzeptes bezogen auf Pfinztal sprechen sind insbesondere:

- Vielzahl der vorhandenen, sektoralen Ansätze
- Überfrachtung der kommunalen Infrastruktur (vgl. auch Parkraumkonzept)
- Bedeutung und Raum, die dem Thema „Verkehr und Mobilität“ im Pfinztaler Verwaltungsalltag zukommen (Anzahl der Anfragen, Beschwerden und „Petitionen“ aus der Bürgerschaft; Anzahl der laufenden Abstimmungen mit unterer Verkehrsbehörde und Polizeipräsidium; Anzahl der kleinteiligen Maßnahmen, die regelmäßig ohne Gesamtkonzept / ganzheitliche Betrachtung geplant und umgesetzt werden)
- Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung
- Grundsatzbeschlüsse (GEK Pfinztal 2035 / Klimaoffensive / Klimaneutralität 2030 / Teilnahme am European Energy Award, hier: Themenfeld „nachhaltige Mobilität“)

Ziele der Verwaltung

- Zusammenführung der vorhandenen Ansätze und Formulierung von interdisziplinären Handlungsempfehlungen
- Strukturierte und konsequente Anpassung des kommunalen Handelns: direkte und indirekte Förderung des NMIV; Schaffung von attraktiven Alternativen zum MIV und dadurch mittel- / langfristig Reduzierung des MIV
- Ermöglichen eines nachhaltigen, vorausschauenden und transparenten Agierens der Verwaltung auf Grundlage eines für Politik und Verwaltung verbindlichen Leitfadens
- Kommunaler Beitrag zur Mobilitätswende
- Umsetzung der Grundsatzbeschlüsse / der kommunalen Zielsetzung



- *Effizientere Haushaltsmittelplanung und –verwendung*

Bürgermeisterin Bodner weist darauf hin, dass die Fachleute des Planungsbüros für ihren Vortrag zur Verfügung stehen.

Frau Schönhaar lässt wissen, der Vortrag des Ingenieurbüros Buck + Heilig knüpfe an ihren Eingangsvortrag unter Tagesordnungspunkt 3 an. Dieses Büro habe mit der Datenermittlung begonnen und Informationen zum Zwischenstand vorbereitet. Es sei jetzt möglich, den Sachvortrag einzuspielen, der Gemeinderat könne in Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit alternativ aber auch ohne einen Vortrag entscheiden. Zu einem anderen Zeitpunkt könnte das Fachbüro dann einen späteren Zwischenbericht abliefern. Heute gehe es um die Entscheidung, ob der Gemeinderat die Erstellung eines Mobilitätskonzepts befürwortet. Die Verwaltung brauche also jetzt ein Signal, ob der Tagesordnungspunkt vertagt werden soll oder ob die Verwaltung beauftragt wird, mit den Vorbereitungen für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts zu beginnen.

Gemeinderätin Lüthje-Lenhart plädiert dafür, sich heute schnell zu entscheiden und abzustimmen, weil man schon über entsprechende Informationen verfügt.

Gemeinderätin Rothweiler signalisiert, dass sie gleicher Meinung ist.

Gemeinderätin Elsenbusch stimmt ebenfalls zu. Sie bitte allerdings um Zusendung der geplanten Präsentation.

Gemeindert Ringwald spricht sich im Namen der CDU-Fraktion für eine Vertagung aus, weil man sich vor einer Entscheidung gerne informieren lassen will. Er erhebt diesen Wunsch zum Antrag.

Bürgermeisterin Bodner unterbricht die Beratung zur Entscheidung dieses Antrags.

Herr Kröner informiert, jede Fraktion habe das Recht, zum Antrag Stellung zu nehmen. Erst danach habe die Abstimmung darüber zu erfolgen.

Gemeinderätin Elsenbusch meint, im Grunde würden alle das Mobilitätskonzept haben wollen. Damit die Verwaltung weiterarbeiten könne, würde ihre Fraktion jetzt der Beschlussempfehlung ohne Vortrag zustimmen. Man erwarte allerdings, dass diese Informationen zu einem späteren Zeitpunkt geliefert werden.

Die Gemeinderäte Lüthje-Lenhart und Dr. Rahn schließen sich dieser Meinung an.

Gemeinderat Hruschka lässt wissen, er sei gleicher Meinung wie Gemeinderat Ringwald.

Gemeinderätin Frensch schließt sich der Meinung von Gemeinderätin Elsenbusch an.

Gemeinderat Ringwald zieht daraufhin seinen Antrag zurück.

Bürgermeisterin Bodner stellt danach folgende Abstimmungsfrage:

„**Wer stimmt folgenden Beschlussempfehlungen der Verwaltung zu:**

1. **Der Gemeinderat nimmt den Zwischenbericht des Büros Buck+Heilig zur Kenntnis?**

Abstimmung: 17 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme, 5 Enthaltungen

2. **Der Gemeinderat befürwortet die Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzepts**



(Masterplan Mobilität). Er beauftragt die Verwaltung mit den Vorbereitungen für die Erstellung eines entsprechenden Konzeptes (insbesondere Generierung von Fördermitteln).

Abstimmung: 18 Ja-Stimmen, 2 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen

6. Mitteilungen der Bürgermeisterin

Bürgermeisterin Bodner erklärt, die Gemeinde müsse erneut Corona-Test-Kits für die Schulen bestellen. Herr Sturm habe die Informationen und werde sie nun weitergeben.

Herr Sturm informiert, um die Tests durch die Verwaltung bestellen zu können, müsse der Gemeinderat eine überplanmäßige Ausgabe beschließen. Um ausreichend Lolli-Tests für die Zeit von Pfingsten bis zu den Sommerferien zu haben brauche man eine Nachbestellung für die Kindergärten im Umfang von etwa 55.000 € sowie Antigen-Tests für die Schulen im Umfang von etwa 25.000 €.

Bürgermeisterin Bodner stellt eine Zustimmung fest. Auf Anfrage von Gemeinderätin Konstandin weist sie darauf hin, dass die Aloys-Henhöfer-Schule keinen Anteil aus dieser Lieferung erhalten wird.

7. Mitteilungen und Anfragen aus dem Gremium

Gemeinderätin Fahir teilt mit, sie fände es bei der nächsten Online-Sitzung gut, wenn die Ratsmitglieder sich mit dem vollen Namen einwählen und keine Abkürzungen verwenden würden. Für schade habe sie es gefunden, dass die Verwaltung keine Antwort zum Thema „Altpapiersammlungen“ gegeben hat.

Bürgermeisterin Bodner lässt sie wissen, dass es mit dem Musikverein Berghausen noch ein Gespräch geben wird.

Gemeinderätin Konstandin bittet darum, auch in den Online-Sitzungen auf Beifallsbekundungen wie beispielsweise das Händeklatschen während oder nach den Wortbeiträgen zu verzichten.

Gemeinderat Schwarz will wissen, ob es hinsichtlich der Zufahrt von Rettungsfahrzeugen zur Schule Kleinsteinbach über den Reutweg bereits ein Ergebnis gibt.

Frau Schönhaar lässt ihn wissen, die Verwaltung sei in der Abstimmung mit der Feuerwehr. Danach werde es eine gemeinsame Antwort geben, die dem Gemeinderat zugehen wird.

8. Fragen, Anregungen und Vorschläge der Einwohnerinnen und Einwohner

Herr Müller stellt sich als Mitbewohner aus dem Ortsteil Kleinsteinbach vor und wolle twas



zur Radwegebeleuchtung sagen. In Holland gebe es bereits eine sogenannte LED-Niederflurbeleuchtung mit einer radargesteuerten Zuschaltung der LED-Scheinwerfer. In Deutschland gebe es dies noch nicht. Trotzdem gebe es die Möglichkeit einer naturverträglichen Ausleuchtung von Radwegen in einer Höhe von einem Meter oder weniger. Dabei könnte es sich um ein Pilotprojekt handeln, das man angehen könnte. Negativ äußert er sich zur Online-Sitzung des Gemeinderats, wo es oft ein Durcheinander gegeben habe und die für die Bürger nur schwer zu verfolgen war.

Die Vorsitzende

Die Urkundspersonen

Der Schriftführer

Bürgermeisterin
Nicola Bodner

Gemeinderat Hruschka

Roland Härer

Gemeinderätin Konstandin