

Ö 2

GROSSE KREISSTADT ÖHRINGEN

Az: 60.1-621.41-nh/KL/sch/vo

Bearbeiter: Thilo Michler, Nadja Herzog, Kai Langenecker, Axel Schramm, Ulrich Vogtmann

Sitzung Gemeinderat

am 25.07.2023

öffentlich

SITZUNGSVORLAGE

Mobilitätskonzept - Beschluss des Maßnahmenkatalogs und weitere Vorgehensweise

Beschlussvorschlag:

1. Leitbild

Das Leitbild „Öhringen bewegt dich – hin zu einer leistungsfähigen, ökologischen, flexiblen und zukunftsorientierten Mobilität“ samt Glossar wird beschlossen.

2. Planfälle

Die Planfälle bezüglich „Einbahnstraßenlösungen Innenstadtring“ (Nr. 1-3, 9, 11-13) und „Nordumfahrung“ (Nr. 7) werden auf Empfehlung der Gutachter nicht weiterverfolgt.

3. Umgestaltung Bahnhofsareal + Kubiz + BAG/Netto (städtebaulicher Wettbewerb)

Die Verwaltung wird ermächtigt einen städtebaulichen Wettbewerb vorzubereiten. Den Auftrag für die Durchführung dieses Wettbewerbs erhält das Büro *schreiberplan*, Stuttgart.

4. Temporäre Sperrung Marktplatz

1. Der Marktplatz wird von Montag bis Freitag jeweils von 19:00 bis 05:00 Uhr und samstags von 13:00 bis montags 05:00 Uhr für den MIV mittels Poller in der Hirschgasse, Hauskante Schloss West gesperrt.
2. Der Poller wird in der Hirschgasse, Hauskante Schloss West installiert. Die Verwaltung wird ermächtigt, entsprechende Angebote für die notwendigen Leistungen auszuschreiben.
3. Der Marktplatz ist nur noch in Einbahnrichtung befahrbar (Hirschgasse Richtung Poststraße). Die Verwaltung wird beauftragt, alles Notwendige hierfür zu veranlassen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, in der Schlachthausgasse vor dem Schloss überdachte Fahrradstellplätze mit E-Ladefunktion und abschließbaren Boxen zu planen und umzusetzen.

5. Beauftragung Lärmaktionsplan

Das Büro BS Ingenieure aus Ludwigsburg wird beauftragt den Lärmaktionsplan basierend auf den vorgestellten Kartierungsumfangs fortzuschreiben.

6. Beauftragung Radverkehrskonzept

1. Die Verwaltung wird beauftragt, Fördermöglichkeiten zu prüfen und zu beantragen.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, den Auftrag für die Erstellung des Radverkehrskonzepts an das Büro BS Ingenieure aus Ludwigsburg zu vergeben, sobald die Fördervoraussetzungen dies zulassen.

7. Städtisches Nahverkehrskonzept

Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem NVH ein städtisches Nahverkehrskonzept, unter Berücksichtigung des vorhandenen Angebots des Regionalverkehrs, zu erstellen.

8. Verkehrs- und Parkleitsystem inkl. Koordinierung Knotenpunkte, Buspriorisierung (Busbeschleunigung)

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung eines Verkehrs- und Parkleitsystems zu verfolgen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Straßenbauamt des Landratsamts Hohenlohekreis die Neukoordinierung der Ampelanlagen mit Einrichtung der Buspriorisierung umzusetzen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, bei positiver Gutachterbewertung der bereits eingereichten Antragsunterlagen hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise auf den Gemeinderat zuzugehen.

9. Parkraumbewirtschaftung

1. An den Parkplätzen Herrenwiese und Festplatz werden auch künftig keine Parkgebühren erhoben.
2. Im Parkhaus Alte Turnhalle und dem dazugehörigen Außenbereich werden ab 01.01.2024 Parkgebühren nach der städtischen Parkgebührenordnung erhoben. Die Art der Bewirtschaftung wird im weiteren Planungsverfahren festgelegt.
3. Auf den Parkplätzen am Innenstadtring werden bis zu 10 % der Stellplätze vermietet; die Konditionen sind der angeschlossenen Aufstellung zu entnehmen.
4. An den Schulparkplätzen im Kernstadtbereich werden Stellplätze zu den Konditionen der angeschlossenen Aufstellung vermietet.
5. Die Parkgebühren werden zum 01.01.2024 erhöht; der als Anlage angeschlossenen Parkgebührenordnung wird zugestimmt.

10. Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote verdichten (quantitativ und qualitativ)

Die Verwaltung wird beauftragt ein Interessenbekundungsverfahren für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote durchzuführen.

11. Mitfahrbänke (im Stadtgebiet und den Ortsteilen)

Die Stadtverwaltung wird beauftragt die notwendigen Bänke bis zu einem Preis von 450-500 € pro Stück zu beschaffen.

12. Bezuschussung des 49-Euro-Tickets als Jobticket

Die Mitarbeiter der Stadt Öhringen erhalten das 49 €-Ticket (Deutschland-Ticket) bzw. bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs das JugendticketBW als Jobticket mit einer monatlichen Eigenbeteiligung von 9 €. Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende bis Vollendung des 27. Lebensjahres können alternativ das Jugendticket Baden-Württemberg in Form eines Jobtickets oder ab einem Alter von 27 Jahren das Deutschland-Ticket kostenlos erhalten.

13. 3 V's (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten)

Die von den Gutachtern empfohlenen Maßnahmen im Rahmen der 3 V's (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten) sollen bei künftigen Maßnahmen und Entwicklungen berücksichtigt werden.

14. Konflikt- und Maßnahmenkatalog

1. Der Konflikt- und Maßnahmenkatalog wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
 2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs zu verfolgen.
-

15. Finanzierung

Die notwendigen Haushaltsmittel werden in den kommenden Jahren sukzessive bereitgestellt.

Sachdarstellung und Begründung:

Am 26.01.2021 hat der Gemeinderat in öffentlicher Sitzung beschlossen ein Mobilitätskonzept durch das Büro BS Ingenieure aus Ludwigsburg erstellen zu lassen.

Vor ungefähr 22 Jahren wurde zuletzt ein Mobilitätskonzept für Öhringen erarbeitet. Seitdem ist die

Stadt stetig gewachsen und es ist davon auszugehen, dass es durch die Entwicklungen im Limespark, dem vorraussichtlich entstehenden Gewerbegebiet Wammesfeld, evtl. durch das Interkommunale Gewerbegebiet und nicht zuletzt durch Nachverdichtung kontinuierlich weitergehen wird. Deshalb muss auch das Thema Mobilität in Öhringen und den Stadtteilen neu untersucht werden und mit den Entwicklungen abgestimmt werden.

Aus diesem Grund sollte für die Stadt Öhringen inklusive aller Teilorte, unter Berücksichtigung der Verkehrsarten Fuß-, Rad-, öffentlicher Personennah-, motorisierter Individualverkehr (MIV) und Wirtschaftsverkehr, ein übergreifendes Mobilitätskonzept erarbeitet werden.

Als Grundlage dafür wurden am 01. und 08. Juli 2021 Verkehrszählungen durchgeführt und die Bevölkerung wie folgt beteiligt:

- Haushaltsbefragung mit 2.516 Teilnehmern
- Schülerbefragung der städtischen Grundschulen, weiterführenden Schulen und Schulen des Landkreises
- Befragung der Geschäftsleitung in 101 Betrieben
- Befragung von Beschäftigten aus ca. 14 Betrieben
- Auftaktveranstaltung am 04.11.2021
- Bürgerworkshop Umweltverbund am 25./26.03.2022
- Bürgerworkshop MIV am 06./07.05.2022
- Informationsveranstaltung am 27.04.2023

Außerdem wurden Expertenrunden zu den Themen:

- ÖPNV und Umwelt
- Rad- und Schulverkehr (2 Termine)
- MIV, Wirtschaft, Ruhender Verkehr
- Einzelhandel

durchgeführt und die Ortsvorsteher und die Schulleiter befragt.

Begleitend wurde insgesamt zwölfmal mit dem am 28.09.2021 in der Gemeinderatssitzung gegründeten Arbeitskreis Mobilität getagt. Er besteht aus Gemeinderatsmitgliedern, Mitarbeitern der Stadtverwaltung sowie Experten zu speziellen Themenbereichen. Hier wurden Veranstaltungen vor- und nachbereitet sowie weitere Abläufe abgestimmt und Themen vorbereitet.

Der Gemeinderat traf sich zu drei Klausurtagungen am 30.09./01.10.2022, 18./19.11.2022 und 18.03.2023.

Das wesentliche Ziel des Mobilitätskonzeptes Öhringen ist eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und die Stärkung/Förderung einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität in Öhringen. Die Stadt Öhringen möchte damit ihren Beitrag dazu leisten, dass das von der Landesregierung Baden-Württemberg gesetzte Klimaschutzziel - die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber dem Jahr 1990 - erreicht werden kann. Einen wesentlichen Baustein zur Erreichung des Klimaschutzziels im Verkehrssektor bildet die Veränderung des heutigen Verkehrsverhaltens hin zu einer klima-, menschen- und umweltfreundlichen Mobilität. Selbstverständlich ist dabei zu berücksichtigen, dass der Grundgedanke des „Mobilsseins“ – nämlich die Ortsveränderung von A nach B weiterhin durchgehend und attraktiv sein muss.

Um diese Ziele erreichen zu können wurden deshalb in den letzten zweieinhalb Jahren gemeinsam mit den oben genannten Beteiligten die folgenden – nur in ihrer Gesamtheit wirkenden - 14 Leitprojekte als Maßnahmenkonzept entwickelt, und sollen in der heutigen Sitzung beschlossen werden:

Zu 1. Leitbild

Das Leitbild ist das Ergebnis aus der Verkehrsanalyse sowie allen Beteiligungen mit Gemeinderäten, der Verwaltung, Experten und Bürgern, die im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes durchgeführt wurden.

Im Vorfeld wurden die Fraktionen gebeten eigene Vorschläge einzureichen. Diese wurden in der Sitzung des Arbeitskreises Mobilität am 23.02.2023 vorgestellt und beraten.

In der Klausurtagung am 18.03.2023 wurden dann ein Vorschlag sowie zwei Alternativen zum Leitbild diskutiert und beraten. Daraus resultierte das folgende Leitbild mit dem dazugehörigen Glossar (siehe Anlage 01):

„Öhringen bewegt dich – hin zu einer leistungsfähigen, ökologischen, flexiblen und zukunftsorientierten Mobilität“

Alle künftigen verkehrsrelevanten Vorhaben der Stadt Öhringen sollen sich von nun an, an diesem Leitbild orientieren.

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 2. Planfälle

Das Büro BS Ingenieure aus Ludwigsburg hat auf der Grundlage der Analysewerte, welche im Rahmen von Verkehrserhebungen vom 01. Juli 2021 und vom 08. Juli 2021 erfasst wurden, eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035 erstellt, genannt „Nullfall“ (siehe Anlage 02). Dieser zeigte, dass die Verkehrsdichte am Innenstadtring und vor allem auf der Ortsdurchfahrt im Bereich der Schillerstraße zu deutlichen Verschlechterungen führen wird und das einige Knotenpunkte vollkommen ausge- bzw. überlastet sein werden. Im Rahmen der Bürgerbeteiligungen kam der Wunsch auf, zu überprüfen, ob ein Einbahnstraßenverkehr nicht zusätzlichen Platz für den Radverkehr bieten und diese Situation entschärfen könne. Auf Basis des Nullfalls wurden deshalb sieben Planfälle mit unterschiedlichen Einbahnstraßenlösungen am Innenstadtring erarbeitet, die dem Gemeinderat in der Klausurtagung am 30.09. und 01.10.2022 vorgestellt wurden. Hiernach wurden auf Anregung des Gemeinderats weitere sechs Planfälle untersucht.

Alle Planfälle mit Einbahnstraßenlösungen am Innenstadtring führen zu zusätzlichen Lichtsignalanlagen und zu einer Verlagerung des motorisierten Verkehrs. Dies bedingt insbesondere in der Herrenwiesenstraße zusätzliche Fahrstreifen, die mangels Fläche und der bestehenden Bebauung nicht möglich sind. Insofern empfiehlt das Büro BS Ingenieure keinen der Planfälle mit Einbahnstraße zu realisieren.

Die Nordumfahrung (Planfall 7, siehe Anlage 03) wurde an der Klausurtagung am 30.09./01.10.2023 von der Mehrheit der Teilnehmenden abgelehnt.

Weiterverfolgt werden sollen die Planfälle 8 und 10 (Kombination aus 4 + 5 + 6; siehe Anlage 04), also der Bahnhof ohne MIV, Reduktion des Binnenverkehrs um 30 % und Sperrung der Innenstadt für den MIV (Anlieger frei). Diese finden sich in den nächsten Beschlussvorschlägen wieder.

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 3. Umgestaltung Bahnhofsareal, ehem. Kubiz, BAG/Netto- Gelände – Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs

Bereits seit Jahren gibt es Überlegungen von Investoren und Stadt zwischen Schiller-Straße und Ebertstraße durch Neuordnung der Grundstücke ein attraktives Gebäude mit unterschiedlichen Nutzungen zu ermöglichen. Hierfür wurde u.a. nahezu drei Jahre mit der Bahn über mögliche Grundstückskäufe verhandelt. Des Weiteren fand beim Postgelände ein Eigentümerwechsel statt. Mit dem Grundstückseigentümer wurden diverse Gespräche geführt und im Gestaltungsbeirat wurde über mögliche Planungsideen diskutiert.

Schließlich kam das Gelände um den Bahnhof im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts immer mehr in den Fokus. Der Ausbau zum sogenannten Mobility-Hub wurde angeregt, zukünftige Bedarfe auch hinsichtlich der Notwendigkeit von E-Ladesäulen für den Busverkehr angemeldet und auch die Optimierung der dazugehörigen Busbuchten ist notwendig. Es kamen z.B. folgende Fragen auf:

- Wie kann der MIV am besten gelenkt werden?
- Wie muss auf den Wegfall der Parkplätze östlich des Bahnhofsgebäudes reagiert werden hinsichtlich der Bereitstellung notwendiger Stellplätze?
- Gibt es eine Möglichkeit für eine oberirdische Verbindung über die Bahngleise hinweg für Fußgänger- und Radverkehr im Bereich des Busbahnhofs?

Dabei wurde klar, dass auch die Flächen nördlich der Bahnlinie im Bereich des Bahnhofs sehr interessant sind für eine städtebauliche Gesamtbetrachtung. Aus diesem Grund wurden Gespräche mit den betroffenen Eigentümern geführt. Es stellte sich heraus, dass sie sich vorstellen könnten, sich an dem Gesamtprojekt zu beteiligen.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, für den in der beigefügten Anlage 05 dargestellten Bereich unter Beteiligung der entsprechenden Grundstückseigentümer einen städtebaulichen Wettbewerb durchzuführen. Anlage 06 enthält grundsätzliche Gedanken, die in den Wettbewerb mit einfließen müssen. Der Vorentwurf für die neue Ausgestaltung des Busbahnhofs wird gerade verfeinert und soll ebenfalls stadtplanerisch mitberücksichtigt werden.

Aufgrund der herausragenden Lage des Gebiets soll der Wettbewerb von einem erfahrenen Fachbüro begleitet werden. Die Verwaltung hat von dem Büro *schreiberplan*, Stuttgart, welches auch die Wettbewerbe für den Limespark und die Grundschule im Limespark begleitet hat deshalb ein Angebot eingeholt. Die Kosten für die Wettbewerbsbetreuung belaufen sich auf circa 77.000 €. Das Preisgeld liegt zwischen 50.000 und 75.000 €. Der Unterschied in der Preissumme liegt darin begründet, dass zwei mögliche Wettbewerbsarten denkbar sind. Bei der günstigeren Variante bekommt der Gewinner des Wettbewerbs Aussicht auf Realisierung eines Teils des Projektes. Sollte es sich jedoch nur um einen Ideenwettbewerb handeln, müsste die Preissumme um 50 %, also auf 75.000 € erhöht werden. Dies kann und muss jedoch im Rahmen der weiteren Abstimmung mit allen Projektbeteiligten im Laufe der kommenden Monate erst noch abschließend durch den Gemeinderat entschieden werden. Hinzu kommen noch Kosten für das Preisgericht, die Modelle und das Catering in Höhe von ca. 28.000,- €. Die entsprechenden Mittel sind dann für das kommende Jahr im Haushalt einzuplanen.

Der Gemeinderat wird um Zustimmung gebeten.

Zu 4. Temporäre Sperrung Marktplatz

Der Marktplatz soll künftig von Montag bis Freitag jeweils von 19:00 bis 05:00 Uhr und samstags von 13:00 bis montags 05:00 Uhr für den MIV mittels Poller in der Hirschgasse, Hauskante Schloss West gesperrt werden (siehe Anlage 07). Außerdem ist vorgesehen den Marktplatz nur noch in eine Richtung, nämlich von der Hirschgasse zur Poststraße befahren zu lassen und den Gegenverkehr zu untersagen, siehe Anlage 07.

Folgende Ziele werden damit verfolgt:

- die Vergrößerung des öffentlichen Raums,

- die Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Reduktion von unnötigem Durchgangsverkehr und dadurch Verringerung der verkehrsbedingten Umweltwirkungen (Lärm und Luftschadstoffe),
- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Bezug auf Verweilen und Einkaufen,
- die Verbesserung der Lebensqualität für die dort wohnenden Menschen.

Entsprechende Zufahrtsregelungen müssen im Rahmen der Beauftragung eines geeigneten Unternehmers noch final abgestimmt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt sollen ausschließlich Anwohner, Gewerbetreibende und Rettungsdienste jederzeit durchfahren können. Auch über die Abwicklung der Notdienste der beiden ansässigen Apotheken wurden Überlegungen angestrengt und dabei Erfahrungen und Lösungen anderer Städte erfragt. Aufgrund der Tatsache, dass ausreichend Parkraum im Umkreis von 85 m und 120 m vorhanden und damit fußläufig gut zu erreichen ist, scheint es nicht notwendig hier Sonderregelungen für die Zufahrt in den „Sperrzeiten“ für Apothekenkunden zu ermöglichen.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist noch nicht ganz klar, wie die technische Lösung aussehen wird, denkbar für die Zufahrt sind z.B. Handsender oder Transponder. Die Kosten werden auf ca. 50.000,00 € geschätzt.

Es ist weiter davon auszugehen, dass jährliche Wartungskosten von ca. € 2.000,00 anfallen werden. Eine Beheizung des Pollers für die Winterzeit ist zu empfehlen.

Die Maßnahmen zur Unterbindung von Schleichverkehrsfahrten sind in diesen Kosten nicht enthalten.

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 5. Beauftragung Lärmaktionsplan (LAP)

Die europäische Umgebungslärmrichtlinie wurde 2005 in nationales Recht umgesetzt. Nach § 47 e Bundesimmissionsschutzgesetz sind die Kommunen, in deren Bereich Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr befinden, für die Erstellung der Lärmaktionspläne zuständig.

Die Stadt Öhringen hat im Jahr 2008 die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung (Straßen mit mindestens 16.400 Fahrzeugeinheiten am Tag) aufgestellt. Als Ergebnis der 1. Stufe konnten der Innenstadtring mit lärmarmen Belägen saniert und zahlreiche Häuser im Öhringer Norden mittels Landesförderung mit Lärmschutzfenstern ausgestattet werden.

Im Jahr 2013 wurde der Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2008 fortgeschrieben und somit die 2. Stufe erstellt. Nach den durchgeführten Berechnungen liegen die Lärmschwerpunkte entlang der A 6, der L 1036 (einschließlich Cappel) der L 1050 und der L 1088 (OD Unterohrn). Der Vorentwurf wurde Ende 2014 öffentlich ausgelegt und im November 2017 beschlossen. Als Ergebnis wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit der L 1088 (OD Unterohrn) von 0-24 Uhr auf 30 km/h herabgesetzt und auf der BAB A6 wurden lärmindernde Fahrbahnübergänge an den Brückenwiderlagern eingebaut. Des Weiteren wurden im Nußbaumweg eine Tempo-30-Zone eingerichtet; in der Hindenburgstraße östlich der Einmündung Meisterhausstraße bis zum Beginn der Tempo-30-Zone Wollreffeweg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingerichtet. Außerdem wurden drei stationäre Messanlagen mit einer festen Messeinheit angeschafft, die Messtage von 45 auf 90 erhöht und seitdem wird auch an Wochenenden und nachts gemessen.

Im Jahr 2019 wurde die 2. Stufe des Lärmaktionsplans aus 2017 überprüft. Es ergaben sich keine Änderungen des damals erstellten Maßnahmenkatalogs.

Nun steht wieder die turnusgemäße Fortschreibung des Lärmaktionsplans aus 2017 an. Damit soll das Büro BS Ingenieure aus Ludwigsburg beauftragt werden, dass bereits im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts differenzierte Verkehrsnennwerte erarbeiten konnte.

Bei der Überarbeitung eines entsprechend der EU-Umgebungsärmrichtlinie in Verbindung mit § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz aufgestellten Lärmaktionsplans soll auf der Basis einer zuvor zu erarbeitenden Lärmkartierung ein Lärminderungskonzept entwickelt und daraus unter Einbindung der Öffentlichkeit ein Maßnahmenkatalog abgeleitet werden.

Im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung ist für Straßen mit einer Verkehrsbelastung von täglich mehr als 8.200 Fahrzeugen eine Lärmkartierung vorzunehmen. Da die Lärmbelastung neben der Verkehrsstärke jedoch von zahlreichen weiteren Faktoren abhängt, wie beispielsweise einem hohen Schwerverkehrsanteil, einer engständigen und nah an die Straße herangerückten Bebauung, ungünstigen Steigungsverhältnissen oder schadhafte Fahrbahnbelägen, ist es gemäß dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums für Verkehr vom 8. Februar 2023 zweckmäßig, über den gesetzlichen Kartierungsumfang hinaus weitere lärmrelevante Straßen miteinzubeziehen, beispielweise um Gebiete mit Mehrfachbelastungen besser beurteilen zu können. Gleichzeitig erleichtert dies die Beurteilung von Verkehrsverlagerungseffekten, die möglicherweise mit angedachten Lärmschutzmaßnahmen einhergehen.

Die in „orange/rot“ dargestellten Streckenzüge (Anlage 08) wurden bereits im Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2017 untersucht. Die in „lila“ dargestellten Streckenzüge sind im Konfliktkatalog benannt, welcher im Rahmen des Mobilitätskonzeptes von Öhringen erarbeitet wurde. Der Inhalt des Konfliktkatalogs beruht u. a. auf Bürger- und Expertenangaben. Das Büro BS Ing. hat ein entsprechendes Angebot für die Erarbeitung des LAP abgegeben, es beläuft sich auf brutto ca. 19.000 €

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 6. Beauftragung Radverkehrskonzept

Die Forderung nach einem Radverkehrskonzept ist ein Ergebnis des derzeit in der Bearbeitung befindlichen Mobilitätskonzeptes. Die Stadtverwaltung Öhringen beabsichtigt, dieses Konzept für die Kernstadt und alle Teilorte erarbeiten zu lassen.

Der Anteil des Radverkehrs soll aufgrund der gesetzlichen Vorgaben zur Reduktion der CO₂ - Emissionen landesweit bis zum Jahr 2030 auf 20 % am Gesamtverkehrsaufkommen gesteigert werden. Die Grundlage zur Förderung des Radverkehrs bildet ein zukunftsfähiges und leistungsstarkes Radwegenetz, das alle wichtigen Ziele sicher und attraktiv erschließt.

Im Fokus des Radverkehrskonzeptes steht der Aufbau eines innerörtlichen Radwegenetzes, die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und die Verknüpfung mit den bestehenden bzw. geplanten überörtlichen Radverkehrsverbindungen.

Dem Radverkehr ist als äußerst umweltfreundliche Verkehrsart in der kommunalen Verkehrsplanung besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Da jedoch keine Verkehrsart isoliert betrachtet werden kann, müssen bei der Entwicklung dieses Radverkehrskonzeptes die Wechselwirkungen zwischen dem fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr, dem ÖPNV und dem Fußgängerverkehr betrachtet werden. Zusätzlich sind die engen Bezüge zwischen Verkehr, Städtebau und Umwelt zu berücksichtigen.

Die zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes erforderlichen Arbeitsschritte gliedern sich wie folgt: Grundlagenermittlung, Netzkonzeption, Bestands- und Konfliktanalyse, Maßnahmen- und Handlungskonzept. Hierfür wurde bei den BS Ingenieuren, Ludwigsburg, ebenfalls ein Angebot eingeholt, welches sich auf brutto ca. 40.000 € beläuft.

Ein wesentliches Element bei der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes ist eine zielorientierte Bürgerbeteiligung. Im Rahmen des derzeit in der Bearbeitung befindlichen Mobilitätskonzeptes fanden bereits unterschiedliche Beteiligungsformate für die Bürgerinnen und Bürger statt. Hierzu zählen umfangreiche Haushalts-, Schüler- und Beschäftigtenbefragungen. Die Bürgerschaft hatte weiterhin die Möglichkeit, sich im Rahmen von Öffentlichkeitsveranstaltungen zum Thema Radverkehr in Öhringen zu äußern. Mit ortskundigen Fachleuten und Interessensgruppen (z. B. ADFC, Radverkehrsbeauftragten etc.) fanden zudem Expertenrunden sowie eine Befahrung der bestehenden Radrouten in Öhringen statt. Die Bürgerinnen und Bürgern hatten und haben zudem online, über eine hierfür eingerichtete E-Mail-Adresse (mobilitaet@oehringen.de), die Gelegenheit, ihre Anregungen, Wünsche und Kritik zur Mobilität in Öhringen einzubringen. Das Thema Radverkehr ist damit bereits im öffentlichen Diskurs in Öhringen verankert.

Das Radwegekonzept kann gefördert werden, ein entsprechender Antrag ist in Vorbereitung. Die Förderquote liegt bei maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten. Mit dem Zuschussgeber soll geklärt werden, inwiefern die bereits durchgeführte Bürgerbeteiligung den Anforderungen genügt.

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 7. Städtisches Nahverkehrskonzept

Ein Ergebnis des Mobilitätskonzepts ist auch, dass ein städtisches Nahverkehrskonzept erstellt werden sollte.

Ziele des Nahverkehrskonzepts sollen u.a. die Optimierung des Netzes, der Abbau von Defiziten in der Bedienung, die Anbindung der Ortsteile und das Gewinnen neuer Nutzergruppen sein.

Hierbei ist insbesondere die Koordination des Stadtbusverkehrs mit den zahlreichen Regionalbuslinien wichtig, um ein flächendeckendes Angebot zu schaffen. Es soll daher – losgelöst vom aktuellen Stadtbusangebot – ein attraktives und zukunftsträchtiges Konzept erarbeitet werden.

In Vorgesprächen wurde seitens des NVH die Bereitschaft erklärt sich an der Erarbeitung eines entsprechenden Konzepts zu beteiligen; im Laufe der Erarbeitung des Konzepts ist ggf. zu entscheiden, ob ein entsprechendes Fachbüro eingebunden werden sollte.

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 8. Verkehrs- und Parkleitsystem inkl. Koordinierung Knotenpunkte, Buspriorisierung (Busbeschleunigung)

Für die Verbesserung des ÖPNV ist es sinnvoll sowohl eine Busbeschleunigung als auch eine Buspriorisierung einzuführen. Zur Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr wäre ein Parkleitsystem hilfreich. Diese Digitalisierung des Öhringer Verkehrssystems müsste folgende Maßnahmen beinhalten:

1. Erneuerung der bestehenden Lichtsignalanlagen (LSA) entlang des Altstadtrings und Anpassung der Steuerungen, mit Option auf Erweiterung der Maßnahme in Richtung der Anschlussstelle Öhringen der BAB A 6.
2. Implementierung einer Busanforderung und Busbeschleunigung in die Neukonzeption der Lichtsignalanlagen.
3. Aufbau eines dynamischen Parkleitsystems mit Bewirtschaftung der darin eingebundenen Parkierungsanlagen (Parkraummanagement).
4. Koordinierte Steuerung der Lichtsignalanlagen und des Parkleitsystems über einen zentralen Verkehrsrechner (Digitalisierung).

Die meisten LSA fallen in die Zuständigkeit von Land und Kreis, deshalb sind hier Abstimmungsgespräche mit den Zuständigen nötig.

Da sich – vor allem durch das hohe Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten – erhebliche negative Auswirkungen für die Pünktlichkeit des Busverkehrs ergeben, soll im Zuge der Neukoordinierung eine Buspriorisierung eingeführt werden; die den Bussen die Möglichkeit einräumt, eine Grünphase bis zum Passieren der Ampel zu verlängern, um damit lange Wartezeiten zu vermeiden. Hierdurch könnte die Verlässlichkeit des ÖPNV sicher verbessert werden. In den Stoßzeiten führt dies allerdings zu verlängerten Wartezeiten für den sonstigen Verkehr.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im Mai 2023 den Förderaufruf „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ gestartet. Es stehen insgesamt rund 60 Mio. € zur Verfügung und es kann mit einem Fördersatz von 65 % gerechnet werden. Das Verfahren zur Antragseinreichung ist zweistufig. Bis zum 02.07.2023 mussten die notwendigen Unterlagen eingereicht werden. Urlaubsbedingt wurde diese Info erst Ende Juni bekannt, so dass die Unterlagen nach kurzer, verwaltungsinthener Diskussion ohne Abstimmung mit dem GR eingereicht wurden. Sollte Prüfung durch den Zuschussgeber positiv verlaufen erhalten wir Anfang/Mitte August 2023 die Aufforderung einen formalen Förderantrag zu stellen.

Insgesamt würde dieses Projekt inkl. Planung und Realisierung Kosten von brutto ca. 1,5 bis 2,0 Mio € verursachen, wobei dies nur eine erste, sehr grobe Kostenschätzung darstellt. Teile davon fallen sicher in die Zuständigkeit des Landes bzw. des Landkreises. Sobald eine Förderzusage vorliegt wird dies dem Gemeinderat vorgelegt und über die weitere Vorgehensweise entschieden. Bei alledem ist zu bedenken, dass der städtebauliche Wettbewerb zum Bahnhofsareal natürlich noch nicht begonnen ist und mögliche Zusammenhänge/ Abhängigkeiten zu dieser Digitalisierung noch nicht geklärt werden können.

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 9. Parkraumbewirtschaftung

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes soll u.a. die Parkraumbewirtschaftung neu strukturiert werden, um auch Anreize für einen Umstieg vom MIV (motorisierter Individualverkehr) auf ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) und das Fahrrad zu fördern.

Um auch weiterhin für Berufspendler ein kostenloses Parkplatzangebot vorzuhalten, sollen die Parkplätze Herrenwiese und Festplatz (zusammen ca. 320 Stellplätze) weiterhin kostenlos zur Verfügung stehen. Bei Sperrung dieser Parkplätze im Zuge von Veranstaltungen (z.B. Pferdemarkt) wird an diesen wenigen Tagen – im Gegensatz zur bisherigen Regelung – kein Ersatz durch Freigabe der gebührendpflichtigen Parkplätze Kultura-Süd und Kultura-Nord bereitgestellt.

Für die Stellplätze im Parkhaus Alte Turnhalle und dem Außenbereich sollen ab 01.01.24 Parkgebühren erhoben werden; die Gebührenhöhe soll analog den Parkplätzen Kultura-Süd, Kultura-Nord und Alte Turnhalle festgelegt werden (halbe Gebührenhöhe wie im Innenstadtbereich); eine Übersicht der bewirtschafteten Parkplätze ist als Anlage 09 angeschlossen.

Da von Anwohnern, Gewerbetreibenden und Beschäftigten immer wieder Anfragen nach Mietparkplätzen erfolgen, sollen bis zu 10 % der Stellplätze auf den am Innenstadtring liegenden Parkplätzen (Kultura-Süd, Kultura-Nord, Hoftheater, Parkhaus Alte Turnhalle, Parkplatz Alte Turnhalle) vermietet werden.

Die Stellplätze an den Schulen im Kernstadtbereich werden ab 01.01.24 zu den Konditionen für offene bzw. überdachte Stellplätze außerhalb des Innenstadtrings vermietet (Anlage 10).

Die zum 01.01.23 aus steuerlichen Gründen angepassten Parkgebühren sollen zum 01.01.24 deutlich erhöht werden; es wird folgende Staffelung vorgeschlagen:

Zone 1 (Kultura-Süd, Kultura-Nord, Parkplatz Alte Turnhalle, Parkhaus Alte Turnhalle mit

	Außenbereich je angefangene 30 Minuten	0,50 €
Zone 2	Parkplätze im Innenstadtbereich und Krankenhaus Je angefangene 15 Minuten	0,50 €

Die „Brötchentaste“ (15 Minuten kostenloses Parken) soll erhalten bleiben; die Erhebung von Zwischenbeträgen soll möglich sein.

Die geänderte Parkgebührenordnung ist als Anlage 11 beigelegt. Die notwendigen baulichen Maßnahmen müssen noch geplant werden. Sobald diese vorliegen werden sie dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt. Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 10. Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote verdichten (quantitativ und qualitativ)

Die Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote sollen sowohl quantitativ und qualitativ verdichtet werden. Öhringen weist bereits einige Ladestationen für E-Bikes und Pkws auf, teilweise auf privater und teilweise auf öffentlicher Fläche (siehe Anlage 12).

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts hat das Büro BS Ingenieure Vorschläge entwickelt, an welchen weiteren Standorten Ladestationen für E-Bikes und Pkws sinnvoll wären. Zusammen mit den Vorschlägen der Verwaltung sind diese ebenfalls der Anlage 12 zu entnehmen. Zu den dargestellten Standorten sollen noch die Sporthallen in den Ortsteilen angeboten werden.

Es ist vorgesehen ein Interessensbekundungsverfahren durchzuführen, bei welchem die Stadt die gem. Anlage 12 dargestellten, öffentlichen Parkplätze zur Verfügung stellt und entsprechende Anbieter darlegen, zu welchen Konditionen, sie welchen Standort gerne betreiben würden.

Zwingend angeboten werden sollen für E-PKW:

Die vorgeschlagenen städtischen Standorte, dazu die beiden Stadtbahnhaltestellen „West“ und „Cappel“ (Forderung aus Konfliktkatalog). Der Bahnhof kann erst nach Abschluss des städtebaulichen Wettbewerbs berücksichtigt werden.

Zwingend angeboten werden sollen für E-Bikes:

Die beiden Stadtbahnhaltestellen „West“ und „Cappel“ (Forderung aus Konfliktkatalog) und der künftige Standort für die Fahrradabstellmöglichkeiten am Rathaus. Der Bahnhof kann erst nach Abschluss des städtebaulichen Wettbewerbs berücksichtigt werden.

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 11. Mitfahrbänke (im Stadtgebiet und den Ortsteilen)

Im Stadtgebiet und in den Ortsteilen sollen Mitfahrbänke aufgestellt werden.

So soll die Mobilität von Menschen ohne Auto verbessert, die Vernetzung zwischen den Ortsteilen untereinander ausgebaut und ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden, da viel Fahrzeuge häufig nur mit einem Fahrer besetzt sind.

Die Mitfahrbänke in den Ortsteilen sollen nach Rücksprache mit den Ortsvorstehern platziert werden.

Insgesamt sollen 15-25 Mitfahrbänke beschafft werden. Der genaue Bedarf kann erst nach Festlegung der endgültigen Standorte ermittelt werden. Es ist mit Kosten in Höhe von ca. 450,00 € (brutto) pro Bank zu rechnen.

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 12. Bezuschussung des 49-Euro-Tickets als Jobticket

Das bundesweit geltende 49 €-Ticket (Deutschland-Ticket) bzw. das JugendticketBW wird den städtischen Mitarbeitern als Jobticket angeboten. Arbeitgeber erhalten das Deutschland-Ticket mit einem 5 % Abschlag zum Preis von 46,55 €, die monatlichen Kosten für das JugendticketBW belaufen sich auf 30,42 € (hier gibt es für Arbeitgeber keinen Abschlag). Voraussetzung für einen Abschlag ist, dass dieses Ticket mit einem Abschlag von mind. 25 % an die Beschäftigten weitergegeben wird. Die Beantragung des Jobtickets erfolgt über das Hauptamt. Die Mitarbeiter verpflichten sich bei der Beantragung des Jobtickets für eine Abonnementdauer von mind. 12 Monaten. Eine vergleichbare Regelung gibt es bereits beim LRA Hohenlohekreis und bei der Stadt Künzelsau. Passive Zeiten der Beschäftigten in Elternzeit, Beurlaubung und in der Freizeitphase der Altersteilzeit sind von dieser Förderung ausgenommen.

Die Einführung eines Jobtickets zum 01.10.2023 mit einer monatlichen Eigenbeteiligung von 9 € fördert die Attraktivität des Arbeitgebers und soll weitere Potenziale zur Nutzung des ÖPNV durch die Beschäftigten erschließen. Der Zuschuss zum Jobticket ist nach §3 Nr. 15 Einkommensteuergesetz eine steuerfreie Arbeitgeberleistung, die auf die Entfernungspauschale anzurechnen ist.

Unter der Annahme, dass ca. 10 % der Beschäftigten (ca. 50 Mitarbeiter) das Deutschlandticket bzw. Jugendticket BW in Anspruch nehmen, entstehen monatliche Kosten von rund 1.800 €. Für das Haushaltsjahr 2024 werden zunächst 15.000 € bei den Personalnebenkosten bereitgestellt.

Zu 13. 3 V's (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten)

Die Gutachter empfehlen auf Grundlage aller gesammelten Erkenntnisse die in Anlage 13 dargestellten Maßnahmen, sie sind den 3 V's (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten) zugeordnet.

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Zu 14. Konflikt- und Maßnahmenkatalog

Die Konflikt- und Maßnahmenkataloge für das Stadtgebiet (Anlage 14) und die Ortsteile (Anlage 15) bestehen ausnahmslos aus Anregungen, die durch die Auftaktveranstaltung, die Bürgerworkshops, Expertenrunden, Klausurtagungen und Befragungen (Haushalts-, Beschäftigten- und Schülerbefragung) sowie per E-Mail an die Stadt herangetragen wurden. Des Weiteren sind Konfliktpunkte benannt, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes (z. B. Leistungsfähigkeitsberechnungen, Unfallkarten) von BS Ingenieuren herausgearbeitet bzw. identifiziert wurden. Hinzu kommen Konfliktpunkte, die von der Stadtverwaltung benannt wurden.

Insgesamt wurden 738 Konfliktpunkte identifiziert. Die beigefügte Übersicht (Anlage 16) verdeutlicht, dass einige Konflikte bereits erledigt wurden. Manche Konflikte können aufgrund fehlender Informationen nicht zugeordnet werden oder sind nicht umsetzbar. Dennoch bleiben in Summe 397 Konflikte (Stadtgebiet und Ortsteile) übrig, die bereits bearbeitet werden bzw. weiterverfolgt werden sollen.

Der Gemeinderat wird gebeten dem Beschlussvorschlag zuzustimmen.

Die Kosten für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes belaufen sich aktuell jeweils brutto auf 294.658,94 € für das beauftragte Ingenieurbüro, 75.110,52 € für Moderation und 45.658,27 € für Nebenkosten. Die Kosten sind noch nicht abschließend. Im Haushalt für das Jahr 2023 stehen derzeit noch ca. 100.000 € zur Verfügung. Die über diesen Betrag hinausgehenden Mittel sind in den kommenden Jahren zur Verfügung zu stellen.

Wenn dieses Maßnahmenpaket beschlossen ist wird das Büro BS Ingenieure, Ludwigsburg, hierauf basierend den Bericht für das Mobilitätskonzept fertigstellen.

Bei einigen der oben genannten Projekte stellen wir innerhalb der Verwaltung fest, dass es sinnvoll wäre, entsprechendes Know-how, nämlich einen Verkehrsplaner, im Hause zu haben. Dies würde diverse Projekte in der Abwicklung deutlich erleichtern. Abgesehen davon werden diese sehr sinnvollen und richtungsweisenden Projekte einen enormen zusätzlichen Aufwand, sowohl in personeller, als auch in finanzieller Hinsicht nach sich ziehen.

Finanzielle Auswirkungen:

Zu 1. Leitbild

Nein

Zu 2. Planfälle

Nein

Zu 3. Umgestaltung Bahnhofsareal, ehem. Kubiz, BAG/Netto- Gelände – Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs

Ja	Kostenstelle:
	Sachkonto:
Haushaltsplan 2024ff	Betrag: 180.000 €

Zu 4. Temporäre Sperrung Marktplatz

Ja	Kostenstelle: 5110 5004
	Sachkonto: 4431 0005
Haushaltsplan 2024ff	Betrag: ca. 50.000,00 € (ohne Kalkulation)

Zu 5. Beauftragung Lärmaktionsplan

Ja	Kostenstelle: 5110 5004
	Sachkonto: 4431 0005
Haushaltsplan 2023ff	Betrag: 18.038,02 €

Zu 6. Beauftragung Radverkehrskonzept

Ja	Kostenstelle: 5110 5004
	Sachkonto: 4431 0005
Haushaltsplan 2023ff	Betrag 34.986,00 €:

Zu 7. Städtisches Nahverkehrskonzept

Ja	Kostenstelle: 5110 5004
	Sachkonto: 4431 0005
Haushaltsplan 2024ff	Betrag: noch nicht bekannt

Zu 8. Verkehrs- und Parkleitsystem inkl. Koordinierung Knotenpunkte, Buspriorisierung (Busbeschleunigung)

Ja	Kostenstelle: 5110 5004
	Sachkonto: 4431 0005
Haushaltsplan 2024ff	Betrag: ca. 1.681.847,35 €

Zu 9. Parkraumbewirtschaftung

Ja	Kostenstelle: Parkgebühren
	Sachkonto:
Haushaltsplan 2024ff	Betrag:

Zu 10. Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote verdichten (quantitativ und qualitativ)

Ja	Kostenstelle: 5110 5004
	Sachkonto: 4431 0005

Haushaltsplan 2024

Betrag: noch nicht bekannt

Zu 11. Mitfahrbänke (im Stadtgebiet und den Ortsteilen)

Ja

Kostenstelle: 5110 5004

Sachkonto: 4271 0014

Haushaltsplan 2023

Betrag: ca. 6.601,02 € bis 11.001,69 €€

Zu 12. Bezuschussung des 49-Euro-Tickets als Jobticket

Ja

Kostenstelle: 11215001

Sachkonto: 43180002

Haushaltsplan 2024ff

Betrag: 15.000 Euro

Zu 13. 3 V's (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten)

Nein

Zu 14. Konflikt- und Maßnahmenkatalog

Nein

Anlagen:**Zu 1. Leitbild**

Anlage 01: Leitbild und Glossar

Zu 2. Planfälle

Anlage 02: Prognose 2035, Nullfall Gesamtgebiet

Anlage 03: Planfälle 0 - 07

Anlage 04: Planfälle 08 - 13

Zu 3 Umgestaltung Bahnhofsareal, ehem. Kubiz, BAG/Netto- Gelände – Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs

Anlage 06: Ziele Leitprojekt Bahnhofsareal

Zu 4. Temporäre Sperrung Marktplatz

Anlage 07: Plan Marktplatz

Zu 5. Beauftragung Lärmaktionsplan

Anlage 8 – Lärmaktionsplan Öhringen_Kartierungsumfang

Zu 6. Beauftragung Radverkehrskonzept

Keine

Zu 7. Städtisches Nahverkehrskonzept

Keine

Zu 8. Verkehrs- und Parkleitsystem inkl. Koordinierung Knotenpunkte, Buspriorisierung (Busbeschleunigung)

Keine

Zu 9. Parkraumbewirtschaftung

Anlage 09: bewirtschaftete Parkplätze

Anlage 10: Aufstellung Mietstellplätze

Anlage 11: geänderte Parkgebührenordnung

Zu 10. Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote verdichten (quantitativ und qualitativ)

Anlage 12: Plan Standorte Ladestationen

Zu 11. Mitfahrbänke (im Stadtgebiet und den Ortsteilen)

Keine

Zu 12. Bezuschussung des 49-Euro-Tickets als Jobticket

Keine

Zu 13. 3 V's (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten)

Anlage 13: Übersicht 3 V's

Zu 14. Konflikt- und Maßnahmenkatalog

Anlage 14: Konflikt- & Maßnahmenkatalog – Übersicht

Anlage 15: Konflikt- & Maßnahmenkatalog – Stadtgebiet

Anlage 16: Konflikt- & Maßnahmenkatalog – Ortsteile

*Der **Vorsitzende** spricht ein Dankeschön an alle Beteiligten für ihr Engagement aus. Es haben insg. 3 Klausurtagungen und mehrere Ausschusssitzungen stattgefunden. Dann erklärt er den Ablauf der Diskussion und der Beschlussfassung des Maßnahmenkatalogs wie folgt: Zunächst haben alle Fraktionen die Möglichkeit ein allgemeines Statement zum Mobilitätskonzept abzugeben. Anschließend werden die Maßnahmen bzw. Beschlussvorschläge einzeln aufgerufen. Fragen können dann bei der jeweiligen Maßnahme gestellt und diskutiert werden. Danach erfolgt jeweils die Abstimmung. Der Vorsitzende übergibt das Wort an die Fraktionen für Ihre Stellungnahmen.*

CDU-Fraktion:

„Meine sehr geehrten Damen und Herren, mit großem, zeitlichen und finanziellem Aufwand, mit vielen ehrenamtlich erbrachten Stunden, haben wir über zwei Jahre hinweg in verschiedensten Beteiligungsformen unser Öhringer Mobilitätskonzept gemeinsam erarbeitet. Vielen Dank dafür der engagierten Bürgerschaft.

Wir haben ein Leitbild entwickelt, wir haben Veränderungen in den Verkehrsströmen simuliert, haben das erweiterte Bahnhofsareal als zentralen Bereich mit großem Potential definiert, sehen im Marktplatz große Chancen, wollen den Radverkehr fördern und den Nahverkehr attraktiveren, den Verkehrslärm mindern, den Parkraum besser nutzen, die Verkehrsströme digital besser abwickeln, die E-Mobilität fördern und mit der Ausräumung von Konflikten die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessern und dabei einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Es ist uns wichtig, deshalb sind wir bereit dazu auch Geld in die Hand zu nehmen. Dennoch sollte im Verbund mit Schulausbau, Feuerwehr, neue Wärme- und Energiekonzepte, Hochwasserschutz, immer noch finanzieller Spielraum für Projekte bleiben, die wir im Moment im Einzelnen noch gar nicht erkennen können, uns aber zu einem zukünftigen Zeitpunkt wichtig sein werden.

Wir können durch einzelne Maßnahmen oder Inselprojekte der Bürgerschaft Anstöße zu einem Umdenken im Mobilitätsverhalten geben. Der weitreichendste Aspekt ist jedoch die Mobilitätswende im Kopf eines jeden einzelnen, die in Überzeugung mündet und uns tagtäglich mit vielen Multiplikatoren in der Stadt hilft.

Aus diesem Grund sind wir der Meinung, ist es richtig, die Bürgerschaft zu Verhaltensänderungen anzuregen, zu motivieren, Hindernisse zu beseitigen, aber nicht durch zu massiv einschränkende Eingriffe oder durch viele einschränkende Maßnahmen in kurzer zeitlicher Folge ein Abwehrverhalten zu provozieren. Wir sehen gerade auf der großen politischen Bühne, wohin das in den Umfragen führen kann.

Wir sehen in zeitlich befristeten Maßnahmen, die dann auf den Prüfstand gestellt werden, eine gute Möglichkeit.

In diesem Sinne ist die CDU-Fraktion bereit, wesentliche Teile des Mobilitätskonzepts zu unterstützen, aber sich dabei auch einen kritischen Blick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis zu bewahren.“

FWV-Fraktion:

„Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Vorlage zum Mobilitätskonzept. Die Bürgerinnen und Bürger wurden bei der Erarbeitung umfangreich einbezogen. Herzlichen Dank an alle Beteiligten, die sich eingebracht haben. Der Gemeinderat hat im Ausschuss und in Klausurtagungen das Thema intensiv bearbeitet. Für künftige Erarbeitungen würden wir uns wünschen, dass einzelne Punkte, wie die Einbahnstraßenlösungen Innenstadtring, nicht weiter bearbeitet werden, wenn sich bereits in den ersten Diskussionen gezeigt hat, dass die Lösung nicht ziel führend ist. Wir müssen bei aller Diskussionsfreude auch an die Effizienz unserer Prozesse denken.

Wie wir als FWV-Fraktion bereits in unserer Haushaltsrede Anfang des Jahres verdeutlicht haben, sind uns im Bereich der Mobilität 3 Maßnahmenbereiche besonders wichtig:

- 1. Ein Parkhaus auf der Nordseite der Bahn direkt beim Bahnhof mit direktem Übergang, um Individualverkehr im ländlichen Raum und schienengebundenen Verkehr optimal zu verknüpfen.*
- 2. Der zügige Ausbau der A6 sowie*
- 3. Der Ausbau von Radwegen, z. B. bei der Friedrichsruher Straße.*

Wir freuen uns, dass die Maßnahmenbereich 1 und 3 in das Mobilitätskonzept aufgenommen wurden. Das vorgelegte Mobilitätskonzept wie auch die Ergebnisse der Ausschusssitzungen und der Klausurtagungen haben wir in der FWV-Fraktion intensiv durchgearbeitet. Wir werden den Beschlussvorschlägen teilweise zustimmen, teilweise unter Vorbehalt zustimmen und einige lehnen wir ab. Die Begründungen dazu werden wir beim Aufruf der einzelnen Punkte erläutern.

Nachfolgend daher nur die Eckpunkte:

Punkt 1:

Dem Leitbild stimmen wir unter der Maßgabe zu, dass auch der KFZ-Verkehr gleichberechtigt Berücksichtigung findet, da dieser im ländlichen Raum dauerhaft von großer Bedeutung sein wird.

Punkt 2: Wir lehnen – genau wie der Beschlussvorschlag - eine Einbahnstraßenregelung im Innenstadtring ab.

Punkt 3: Bahnhofsareal: Dem Beschlussvorschlag stimmen wir zu unter der Maßgabe der Schaffung eines Parkhauses auf der Nordseite der Bahnlinie mit direktem Zugang zum Bahnhof.

Die in der Vorlage „Ziele Leitprojekt Bahnhofsareal“ genannten weiteren 9 Punkte stehen gemäß Sitzungsvorlage nicht zur Abstimmung; hier lehnen wir gleichwohl verschiedene Punkte ab, so lehnen wir etwa die

Abschaffung der Park- und Ride-Plätze im Parkhaus südlich der Bahnlinie ab und wir lehnen zudem die Schaffung eines autofreien Bahnhofsvorplatzes ab.

Punkt 4: Die Vorlage: Temporäre Sperrung des Marktplatzes“ lehnen wir ab.

Punkt 5: Die Beauftragung eines Lärmaktionsplanes macht aus unserer Sicht nur Sinn, wenn die verkehrliche Hauptlärmquelle, die A6, aufgenommen wird. Entweder die A6 wird sehr zeitnah ausgebaut oder es muss sehr zeitnah ein Lärmschutz gebaut werden. Hier bitten wir die Verwaltung über den Städte- und Gemeindegtag gegebenenfalls auch juristisch aktiv zu werden. Die Anwohner der A6 werden nunmehr seit über 20 Jahren bezüglich des Lärmschutzes mit Hinweis auf den unmittelbar bevorstehenden Autobahnausbau hingehalten.

Punkt 6: Beauftragung Radverkehrskonzept und

Punkt 7: Städtisches Nahverkehrskonzept stimmen wir zu.

Punkt 8: Verkehrs- und Parkleitsystem lehnen wir zum derzeitigen Stand aus Kostengründen mehrheitlich ab.

Punkt 9: Beim Beschlussvorschlag Parkraumbewirtschaftung lehnen wir die hohe Steigerung der Parkgebühren auf 50 Cent pro 30 Min in Zone 1 und 50 Cent pro 15 Min. in Zone 2 ab aufgrund der derzeit ohnehin hohen inflationsbedingten Belastungen der Bürger.

Darüber hinaus wollen wir die kostenlose Freigabe der Parkplätze an der Kultura für Berufspendler an Feiertagen wie dem Pferdemarkt erhalten.

Punkt 10 Ladeninfrastruktur und

Punkt 11: Mitfahrbänke in den Teilorten stimmen wir zu.

Punkt 12: Bezuschussung 49 Euro-Ticket als Jobticket stimmen wir ebenfalls zu.

Den Punkten 13, 14 und 15 stimmen wir nicht zu, da diese aus unserer Sicht zu pauschal formuliert sind.

Bezüglich Punkt 14 ist zudem folgendes anzumerken: es gibt keine zustimmende Kenntnisnahme, sondern nur Kenntnisnahme.

Soweit unsere Ausführungen an dieser Stelle. Weitere Begründungen erfolgen beim Aufruf der einzelnen Punkte.

Herzlichen Dank für Ihre und Eure Aufmerksamkeit.“

SPD-Fraktion:

„Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

liebe Kolleginnen und Kollegen,

liebe Öhringerinnen und Öhringer,

die Zukunft wird mit Mut gemacht. Darum geht es heute, denn wir wollen mutige Beschlüsse fassen. Als SPD-Fraktion stehen wir für den gemeinsamen Aufbruch bei der Verkehrswende bei uns vor Ort. Wir hoffen auf eine breite Zustimmung zu den Beschlussvorschlägen, denn diese sind Kompromisse, die in über zwei Jahren gemeinsamer Arbeit – mit der Stadtverwaltung, dem Gemeinderat und der Bevölkerung – entstanden sind. Vielen Dank an die Menschen, die sich hier aktiv eingebracht haben.

Für mich ist es klar, dass hinter dem ganzen Papier vor allem ein gemeinsames Ziel steht: Die Aufenthaltsqualität und die Lebensqualität in unserer Stadt zu steigern. Nicht für ein Programm, sondern für die Menschen, die in unserer Stadt leben und diejenigen, die nach Öhringen ziehen möchten.

Mit den Beschlüssen, die wir heute fassen, stehen Veränderungen an für unseren Alltag. Umso wichtiger ist es, dass wir weiterhin erklären und informieren was und warum wir etwas tun. Denn dabei geht es um Akzeptanz, die die Grundlage für die Bereitschaft für Veränderungen ist.

Bei der Verkehrsberuhigung am Marktplatz gilt es alle Interessen zusammenzubringen: der Geschäftstreibenden, der Ärzte und Apotheken oder der Kirche. Für uns gilt: Ausprobieren und reagieren, mit Mut mehr Lebensqualität in der Innenstadt schaffen.

Mit den heutigen Beschlüssen geht die Arbeit erst los, denn wir beschließen ein Arbeitsprogramm für den Oberbürgermeister, die Verwaltung und den Gemeinderat - und die zukünftigen Gemeinderätinnen und Gemeinderäte.

Wir haben dabei immer als Gemeinderat das Ruder in der Hand und können reagieren, aber die ersten Schritte müssen gemacht, damit wir loslegen können.

Die Zukunft wird mit Mut gemacht. Packen wir es gemeinsam an.

LBÖ-Fraktion:

„Wenn mein Navi nicht mehr weiterweiß, sagt es: „Die Route wird neu berechnet.“

Und genau das tun wir mit dem Mobilitätskonzept. Bei voller Fahrt berechnen wir neu, wie die Route sein muss, denn das Ziel steht fest: Mobilität in Öhringen soll leistungsfähig, flexibel, zukunftsorientiert und nicht zuletzt ökologisch sein.

Wir sind das Navi, wir entscheiden selbst, welche Route wir wählen. Die teuerste soll es nicht sein, die schnellste ist uns zu rasant, also brauchen wir einen guten Mittelweg. Mein Navi zeigt das immer an als „optimale Route“. Und die gilt es für Öhringen zu finden.

Klar ist: wir müssen uns bewegen - und zwar uns selbst! Wir können nicht die Welt bewegen, aber wir können uns und unsere Nachwelt bewegen – vor Ort, auf unseren Straßen und Wegen und so für eine gesunde Stadt eintreten, in dem wir uns um gute Infrastruktur kümmern. Dafür braucht es keine Ideologie, sondern gute Ideen. Komplexe Herausforderungen wie Klimawandel, Wohnungsnot oder Mobilität werden eben von den Städten gelöst. Anders kann es gar nicht gehen. Wir müssen uns selbst ans Steuer setzen.

Wichtig ist uns dabei, dass wir alle Hand in Hand die Öhringer Mobilität der Zukunft entwickeln: Stadt, Bürgerinnen und Bürger, lokale Unternehmen und Bildungseinrichtungen.

Mit der Verabschiedung des Maßnahmenkatalogs heute Abend sind wir nicht am Ziel angekommen, sondern unser Navi hat nun seine Route neu berechnet – und tut das ständig neu, wenn wir uns jetzt weiterbewegen.

Was das Mobilitätskonzept nicht bringt sind fliegende Drohnen-Taxis und autonome PKW, wie wir das aus Comics und Filmen kennen. Es geht weniger um neue Verkehrsmittel und deren Antriebe als die Systeme in denen sie sich bewegen und um die Art und Weise wie die Verkehrsmittel eingesetzt werden – nämlich dort, wo sie wirklich gebraucht werden.

Es geht nicht um eine Antriebs- oder Verkehrswende, sondern um eine Verhaltenswende.

Im Folgenden möchte ich für die LBÖ-Fraktion kurz auf die einzelnen Punkte des Maßnahmenkatalogs eingehen.

- 1. Der Leitbildformulierung können wir zustimmen. Für uns ist insbesondere das Wort leistungsfähig wichtig!*
- 2. Die Abkehr von den genannten Planfällen ist richtig, auch hier stimmen wir zu.*
- 3. Einen Wettbewerb fürs Bahnhofsareal halten wir für richtig und zukunftsweisend.*
- 4. Beim Thema Sperrung des Marktplatzes haben wir lange und ausführlich diskutiert. Für uns ist insbesondere die Erreichbarkeit der beiden Apotheken auf dem Marktplatz zu Notdienst-Zeiten wichtig. Auch halten wir es für sinnvoll, den Marktplatz – wenn überhaupt – samstags erst ab 16 Uhr zu sperren. Unklar*

ist für uns, was die Sperrung konkret bringt, wenn Anwohner und weitere Ausnahmen weiterhin den Marktplatz befahren dürfen und dort parken können. Der öffentliche Raum wird so ja nicht, wie in der Vorlage beschrieben, vergrößert.

Außerdem halten wir eine zeitgleiche Sperrung der Rathausstraße ab der Abzweigung Poststraße, ebenfalls mit Schildern und nicht mit Pollern, für sinnvoll.

5. *Der Beauftragung des Lärmaktionsplanes stimmen wir zu.*
6. *Der Beauftragung des Radverkehrskonzepts stimmen wir – wir halten dies für unabdingbar, basierend auf unseren eigenen Erfahrungen als Radfahrer in Öhringen.*
7. *Auch der Erstellung eines Nahverkehrskonzepts stimmen wir zu. Der ÖPNV muss taktvoll, hygienisch zuverlässig und sicher sein. Wir müssen uns darauf einstellen, dass intermodale Verkehre die Zukunft sind.*
8. *Die Einrichtung eines Verkehrs- und Parkleitsystems wollen wir auch – den Grundgedanken halten wir für richtig und erhoffen uns davon eine starke Verbesserung.*
9. *Bei der Parkraumbewirtschaftung haben wir lange diskutiert. Die Gebührenerhöhung halten wir für schwierig und stimmen nicht gerne zu. Bei dem Thema halten wir es auch für wichtig, die Wege von den Parkplätzen in die Innenstadt attraktiver zu gestalten – und sauberer!
Über die 10 % der Stellplätze, die fest vermietet werden sollen, haben wir ebenfalls diskutiert und sind uns nicht einig, ob das nun viel oder wenig ist. Grundsätzlich sind diese Parkplätze, gemessen an den Kurzparkertarifen, natürlich sehr günstig und wir fragen uns, ob es unsere Aufgabe ist, für Anwohner Parkplätze zur Verfügung zu stellen.*
10. *Der Verbesserung der Ladeinfrastruktur stimmen wir ebenfalls zu.*
11. *Mitfahrerbänke halten wir für sehr sinnvoll, sind aber der Meinung, dass es mit einer bloßen Bank nicht getan ist, hier braucht es auch Fahrtrichtungswünsche in Form von Schildern o.ä.*
12. *Beim 49 € Ticket stimmen wir zu und hoffen, dass auch die Führungsebene mit gutem Vorbild vorangeht.*
13. *3Vs – Vermeiden – Verlagern – Verträglich gestalten
Wenn man eine Mobilitätswende wirklich will, geht es gar nicht anders.*
14. *Die Konflikt- und Maßnahmenkataloge nehmen wir zustimmend zur Kenntnis.*
15. *Finanzierung*

Bei der Durchsicht der Sitzungsvorlage ist uns nicht ganz klar geworden, wie die Reihenfolge der Punkte zu bewerten ist, ob es eine Priorisierung gibt und wie die Punkt in zeitlicher Reihenfolge umgesetzt werden. Klar ist aber: wenn wir zustimmen zu den o.g. Punkten, müssen wir natürlich auch die Haushaltsmittel bereitstellen.

Mit dem Maßnahmenkatalog, den wir heute Abend beschließen, sind wir auf einem guten Weg. Mein Navi würde jetzt wahrscheinlich sagen: „der Route weiter folgen“.

FDP-Fraktion:

Es wurde keine schriftliche Stellungnahme vorgelegt.

UNS-Fraktion:

„Die Fakten sind eindeutig: Öhringen hat zu viel MIV (66%). Alle rein straßenbaulichen Maßnahmen, wie Einbahnstraßenring, Nordumgehung usw. bringen im Endeffekt nur eine Verdrängung der Autos in andere Gebiete, auf andere Straßen und damit vor die Haustüre anderer Mitmenschen. Das löst das Problem nicht: Umgehungsstraßen umgehen nur das Problem.

Fakt ist: Öhringen hat nur ca. 15% Durchgangsverkehr. Der Rest ist hausgemacht.

Viele Kommunen haben mit deutlich mehr Durchgangsverkehr zu kämpfen.

Nein ein bisschen Kosmetik reicht jetzt nicht mehr, wir müssen die Weichen jetzt richtigstellen und das Problem grundsätzlich anpacken und Öhringen zukunftsfähig machen.

Wir brauchen eine **Mobilitätswende**. Das meint, wir setzen andere Prioritäten als bisher.

Vorrang hat ab jetzt der sog. **Umweltverbund**

- mehr zu Fuß, mit dem Rad, mit dem ÖPNV

und den Rest, der nicht zu „vermeiden“ ist, versuchen wir zu „verlagern“ mit

- mehr mit E-Roller, E-Auto, Car Sharing E-Auto

und nur der Rest, der nicht zu „vermeiden“ und nicht zu „verlagern“ ist muss wenigstens „**verträglich gestaltet**“ werden, das heißt z.B. durch geringeres Tempo und damit weniger Lärm und CO2 Ausstoß oder durch die Einrichtung von wenigstens temporären Ruhezeiten wie dem Marktplatz am Wochenende und in der Nacht. Damit diese unsägliche abendliche Ruhestörung ein Ende hat und die Menschen den Marktplatz als Lebensraum zurückerkennen und er sich positiv entwickeln kann.

Das Land hat die Vorgaben gemacht und als Ziel vorgegeben:

30% Reduzierung des MIV in Stadt und Land.

Der Verkehrssektor trägt mit ca. 1/3 den größten Anteil an den CO2-Emissionen in Baden-Württemberg. Das heißt der Verkehrssektor muss über die Hälfte seiner CO2-Emission gegenüber 1990 einsparen.

Wir haben in Öhringen lediglich 1-2% ÖPNV Nutzung (ein absolut unterdurchschnittlicher Wert).

12% Fahrrad und 20% zu Fuß sind in Ordnung, können aber auch noch gesteigert werden.

Aber 66% MIV sind eindeutig zu viel. Selbst bei Wegen unter 2,5 km nutzen immer noch fast 50% der Öhringer den MIV, das allein sind 20300 Auto-Fahrten in 24 h zu viel. (1% ÖPNV, 32% Fuß und 18% Rad)

Also, es ist klar, wir müssen im wahrsten Sinne des Wortes „**Umsteuern**“. Was wir brauchen ist ein gutes Konzept mit klaren Zielen also einen „guten verlässlichen Fahrplan“.

Vom Büro BS Ingenieure haben wir gelernt es gilt der Grundsatz geben und nehmen (**push and pull**)

Also Maßnahmenpaare: z.B.

ÖPNV frei zwischen Ö-West und Ö-Cappel um die letzte Meile mit der Stadtbahn zu fahren dafür (versus) schrittweise Erhöhung der Parkgebühren in der Innenstadt und beruhigen des Bereiches Marktplatz.

(ich muss jetzt nicht mehr Parkgebühren auf dem Marktplatz zahlen, ich fahre jetzt kostenfrei Stadtbahn)

ÖPNV als Shuttle von den Parkplätzen am Ring zur Innenstadt ausbauen versus Parkplätze in der Innenstadt schrittweise umbauen zu lebendiger Nutzungsfläche mit hoher Aufenthaltsqualität.

Radschnellverbindungen schaffen versus Tempo des MIV anpassen

Stellplatzverordnung mit derzeit 2,0 Stellplätzen/Wohneinheit) auf die eigentliche Vorgabe des Landes von 1,0 anpassen versus mehr Geschäfte in den Wohnquartieren einplanen.

Und noch ein ganz wichtiger Punkt, der bei der Erstellung des neuen Mobilitätskonzeptes immer im Hinterkopf stehen muss, der **demographische Wandel**: Die Gesellschaft wird im Schnitt immer älter.

Das heißt auch diesen Gesichtspunkt müssen wir mit in unser Mobilitätskonzept einbeziehen, denn jeder Mensch hat das Recht auf Mobilität.

Im Alter ist es umso wichtiger verkehrsberuhigte lärmreduzierte Bereiche vorzufinden mit hoher Aufenthaltsqualität. Ältere Menschen brauchen einen einfachen Zugang zu einem verlässlichen ÖPNV. Denn man darf die kommunikative Bedeutung der Öffis nicht außeracht lassen. Die Rad- und Fußwege sollten so gestaltet sein, dass sie auch breit genug für Seniorenmobile sind.

Kleine Ergänzungen zu den einzelnen Beschlussvorschlägen:

1. *Leitbild ist in Ordnung*
2. *Ablehnung Einbahnstraßenlösungen Altstadt und weiter Planung einer Nordumfahrung ist klar*
3. *Bahnhof wird zum Mobilitätshub (Mobilitätsdrehscheibe) hier werden alle Arten der Mobilität vernetzt. Das wird der zentral wichtige Verkehrsknotenpunkt in Öhringen. Aber bitte von Nord und Süd andeuten.*
4. *Schrittweise Umnutzung des Marktplatzes für verbesserte Aufenthaltsqualität durch teilweise Reduzierung der Durchfahrt am Wochenende und in der Nacht. Die Attraktivität der Innenstadt und des Marktplatzes lässt sich nicht dadurch steigern, dass wir mehr Autoposer durch die Stadt schleusen - ganz im Gegenteil.*
5. *Lärmaktionsplan mit dem eindeutigen Ziel durch geringere Geschwindigkeit die Lärmbelastung der Menschen zu verbessern. Hier bitten wir noch einige Straßen zu ergänzen, z.B. Büttelbronn, Cappel Richtung Eckartsweiler, Holbeinring, Römerallee*
6. *Radwegekonzept (das letzte stammt aus dem Jahr 2002)
Öhringen hat mit seiner Topographie die besten Voraussetzungen zur „Fahrradstadt“ zu werden. Die Möglichkeiten für Radschnellwege entlang der Flüsse sind gegeben.*
7. *Nahverkehrskonzept ist der Dreiklang aus NVH - Bahn - Stadtbahn. Die Stadtbuslinien müssen schnell sternförmig vom Süden und vom Norden her zum Bahnhof geführt werden. Wir erwarten eine verbesserte Linienführung und Vertaktungen mit Bahn, Bus, und Stadtbahn.*
8. *Verkehrs- und Parkleitsystem. Nur was sinnvoll und dringend ist, wie Buspriorisierung. Aber bitte nicht zu viel in PKW-Infrastruktur investieren, das Geld wird im Umweltverbund gebraucht.*
9. *Parkraumbewirtschaftung muss dringend angegangen werden. Unnötiger Parkplatzsuchverkehr muss reduziert werden.*
10. *Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge muss aufgebaut werden, aber bitte mit ausreichend Steckdosen an den einzelnen Standorten.*
11. *Mitfahrbänke sind inzwischen Standard*
12. *49,-€ Ticket - klar muss die Stadt hier Vorbild sein*
13. *3 Vs. Vermeiden – Verlagern – Verträglich gestalten. Genau in der Reihenfolge das sind die künftigen Leitsätze der Stadt- und Verkehrsplanung. Das muss in die Bauleitplanung und die Stellplatzsatzung einfließen.*
14. *Konflikt und Maßnahmenkatalog Vielen Dank an die vielen Bürgerinnen und Bürger, die dabei mitgeholfen haben. Leider waren hier wenig Gemeinderäte bereit zur konstruktiven Mitarbeit.*
15. *Finanzierung gehen wir mit. Hierbei sollten wir jetzt schon im Hinblick auf die Umsetzung dieses Mobilitätskonzeptes vorplanen Dafür benötigen wir dringend eine oder einen Mobilitätsmanager. Förderung derzeit 50%*

Wir hätten uns an manchen Stellen zwar einfach etwas mehr Mut gewünscht, tragen aber diesen Kompromiss als ersten Schritt mit. Wir stimmen daher für alle 15 Beschlussvorschläge.

Denn nur wenn wir alle diese vorgeschlagenen Punkte beschließen und uns gemeinsam auf diesen Weg machen, werden wir ein gutes Mobilitätskonzept für Öhringen bekommen.“

AFD:

Es wurde keine schriftliche Stellungnahme vorgelegt.

Der **Vorsitzende** bedankt sich für die Stellungnahmen der einzelnen Fraktionen. Er erklärt, dass die Umsetzung der Beschlussvorschläge mind. 250.000 € kosten wird.

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen des Maßnahmenkataloges zur Diskussion und Beschlussfassung gebracht.

Zu 1. Leitbild

Der **FWV-Fraktion** geht auf die Formulierung des Leitbildes ein und betont, dass es ihr wichtig ist, dass der Kfz-Verkehr eine gleichberechtigte Berücksichtigung erfährt. Sie bittet um Ergänzung, falls das so gemeint ist.

Der **Vorsitzende** erklärt, dass hierüber ausführlich an den Klausurtagungen diskutiert wurde und der Formulierung des Leitbildes von Seiten des Gemeinderates so zugestimmt wurde.

Die **SPD-Fraktion** geht auf einige Aussagen der AFD und der FDP-Fraktion im Zuge derer Stellungnahmen ein. Diese schrieben dem Maßnahmenkatalog einige Mängel zu, äußerten Vorwürfe gegenüber dem Arbeitskreis und brachten dem Mobilitätskonzept insgesamt eine eher ablehnende Haltung entgegen. Die Fraktion kritisiert dies dahingehend, dass gerade diese Fraktionen kaum bis gar nicht an den Klausurtagungen anwesend waren.

Die **LBÖ-Fraktion** fordert vom Vorsitzende, dass er entsprechende Zwischenrufe oder Klatschen der Zuhörer unterbindet.

Der **Vorsitzende** gibt dies an die Zuhörer weiter.

Die **AFD** sowie die **FDP-Fraktion** erklären beide, dass sie zu Beginn der Klausurtagungen immer anwesend waren, sich aber distanzierten als sie das Gefühl hatten, dass das Konzept in eine falsche bzw. ideologische Richtung geht.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, bittet der **Vorsitzende** um Abstimmung.

Zu 2. Planfälle

Es liegen keine Wortmeldungen vor. Der **Vorsitzende** bittet um Abstimmung.

Zu 3. Umgestaltung Bahnhofsareal, ehem. Kubiz, BAG/Netto-Gelände-Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs

Die **CDU-Fraktion** möchte, den städtebaulichen Wettbewerb um die östliche Seite bis zum „Fressnapf“ erweitern.

Der **Vorsitzende** nimmt den Wunsch in den Gestaltungsbeirat mit.

Die **FWV-Fraktion** sieht weiter den Bedarf eines Kurzzeitparkplatzes und schlägt vor, den Standort für ein Parkhaus östlich der Bahnlinie zu prüfen.

Der **Vorsitzende** sagt, dass dies erst der nächste Schritt ist. In den nächsten Jahren werden kreative Lösungen gebraucht.

Die **LBÖ-Fraktion** fragt, wann bzw. welche Art von Wettbewerb durchgeführt wird und wer das Verfahren festlegt.

Der **Vorsitzende** antwortet, dass dies innerhalb des nächsten halben Jahres gemeinsam festgelegt wird.

Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Der **Vorsitzende** bittet um Abstimmung.

Zu 4. Temporäre Sperrung Marktplatz

Die **AFD** hat Bedenken in Bezug auf die Sperrung des Marktplatzes und äußert, dass z.B. die Gottesdienste in der Stiftskirche von älteren Menschen dann nur noch schwer besucht werden könnten, da die Parkplätze durch die Sperrung wegfallen.

Der **Vorsitzende** erwidert, dass diese Punkte bei der Vorbereitung berücksichtigt wurden. Es stehen Parkplätze in der Karlsruhstadt und Hafenmarkt zur Verfügung. Aus seiner Sicht ist das eine reine Gewohnheitssache.

Die **FWV-Fraktion** ist der Meinung, dass es Aufgabe der Polizei ist sich um die nächtlichen Raser zu kümmern. Für die Fraktion passt das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht, weshalb sie die Sperrung des Marktplatzes ablehnen wird.

Die **CDU-Fraktion** findet eine Sperrung des Marktplatzes über den Sommer ausreichend. Sie stellt den Antrag, den Marktplatz samstags erst ab 16 Uhr zu sperren. Ferner ist sie der Auffassung, dass die nächtliche Lärmbelästigung in der Rathausstraße wesentlich höher ist wie auf dem Marktplatz. Sie regt an, die Angelegenheit jetzt umzusetzen und nach 1 Jahr nochmals zu prüfen.

Die **FDP-Fraktion** ist der Meinung, dass sie die Sperrung des Marktplatzes nichts bringt. Es wäre vernünftiger hier zu blitzen.

Die **LBÖ-Fraktion** weist darauf hin, dass man bei Umsetzung der Sperrung eine Lösung für die Anwohner/Geschäfte in Bezug auf Lieferdienste und ärztliche Notfälle finden müsse.

Herr Schramm antwortet, dass die Entscheidung beim Gemeinderat liegt. Eine gesetzliche Pflicht gibt es nicht. Er erklärt, dass es entsprechende Poller mit Chip-Lösungen gibt, d.h. Parken auf Anwohnerparkplatz bzw. Anlieferungen sind jederzeit möglich. Bezüglich dem Thema Kirche ist er ebenfalls der Auffassung, dass die Wege z.B. vom Hafenmarkt recht kurz sind. Eine verkehrsrechtliche Vorgabe zur Sperrung der Rathausstraße gibt es nicht. Es geht mehr darum, die unnötigen Runden über den Marktplatz zu unterbinden. D.h. es betrifft nicht nur die Anwohner.

Die **CDU-Fraktion** geht von jährlich 70 Gottesdiensten und 40 – 50 Hochzeiten in der Stiftskirche aus und gibt zu bedenken, dass es für Menschen mit körperlichen Einschränkungen nicht so einfach sei, diese zu besuchen. Bei Hochzeiten sind oft Vereine oder größere Gruppen dabei. Man kann das nicht einfach unterbinden. Es muss eine vernünftige Lösung gefunden werden.

Die **FDP-Fraktion** hat Angst, dass das Leben aus der Innenstadt verschwindet. Die Fraktion betont, dass zu dem viele Arztpraxen auf dem Marktplatz angesiedelt sind. Zu diesen sollte man direkt hinfahren können. Sie lehnt die Sperrung ab.

Die **UNS-Fraktion** ist verärgert über die Grundsatzdiskussion. Es haben viele Besprechungen zu diesem Thema stattgefunden. Auch kann sie sich noch an die damalige Diskussion zur Poststraße erinnern. Den Verkehr in diesem Bereich möchte sie nicht zurück. Man darf aus ihrer Sicht auch nicht vergessen, dass eine wesentlich höhere Aufenthaltsqualität entsteht. Die Dienstzeiten der Ärzte sind in der Regel wochentags.

Der **Vorsitzende** antwortet, dass die Regelung nur temporär sei und der Gemeinderat jederzeit die Möglichkeit hätte die Situation wieder zu ändern.

Die **LBÖ-Fraktion** gibt zu bedenken, dass bereits jetzt, wo die Parkplätze voll sind, am Samstagnachmittag lediglich 70% Umsatz generiert werden und dies mit der Sperrung, welche einen Wegfall der Parkplätze bedeuten würde, noch deutlich schlechter aussieht.

Die **UNS-Fraktion** erklärt, dass sie in Bezug auf die Überlegung einer temporären Sperrung des Marktplatzes von Seiten der jungen Bevölkerung nur Zustimmung gibt.

Die **SPD-Fraktion** kritisiert, dass trotz der intensiven Vorarbeit im Rahmen der Klausurtagungen, die heutige Diskussion solche Ausmaße annimmt. Jeder aus dem Gemeinderat hatte die Möglichkeit bei den Klausurtagungen dabei zu sein und somit bei den Beschlussvorschlägen mitzuwirken. Zu Entscheidungen gehört ihrer Meinung nach immer ein Stück Mut und man sollte die Sperrung des Marktplatzes nun einfach für 1 Jahr ausprobieren.

Die **AFD** erklärt, dass sie in diesem Maßnahmenkatalog kein Konzept sieht. Auch findet sie es total sinnlos, den Marktplatz wegen ein paar nächtlichen Rasern zu sperren. Die Anwohner müssen mit dem Lärm leben. Die AFD spricht sich gegen eine Sperrung des Marktplatzes aus.

Die **LBÖ-Fraktion** stellt den Antrag, die Sperrung mittels Schilder vorzunehmen. Dadurch könnte man sich die Kosten für die Poller sparen und 1 Jahr beobachten. Die Ergänzung der Rathausstraße hält sie ebenfalls für sinnvoll.

Herr Schramm betont, dass eine 7-tägige Überwachung nicht möglich ist. Es fehlt an Personal.

Die **UNS-Fraktion** ergänzt, dass es für Menschen mit körperlichen Einschränkungen einen barrierefreien Eingang auf der anderen Seite der Stiftskirche gibt und der Zugang überwiegend nicht über den Marktplatz erfolgt.

Die **SPD-Fraktion** sieht keinen Anlass die Sperrzeit auf 16.00 Uhr zu verschieben. Es geht nicht nur um die freie Fahrt für Autofahrer, sondern um die Gewährleistung eines Aufenthaltsraumes für alle Bürger. Die Stadt sollte Mut haben zu Veränderungen.

Der **CDU-Fraktion** ist bewusst, dass Öhringen und der Verkehr in der Stadt wachsen wird. Die Fraktion spricht sich für eine Umsetzung der Sperrung für 1 Jahr auf Probe aus.

Die **LBÖ-Fraktion** ruft in Erinnerung, dass der Wunsch auf Veränderung von den Bürgern kam.

Die **FDP-Fraktion** erklärt, dass sie eine Beschilderung des Marktplatzes für nicht ausreichend hält und die Einhaltung der Sperrzeiten bezweifelt.

Die **AFD** stellt einen Antrag auf Vertagung, welcher mehrheitlich mit 34 Nein-Stimmen und 2 Ja-Stimmen abgelehnt wird.

Nach der ausführlichen Diskussion fasst der **Vorsitzende** die geänderten Beschlussvorschläge wie folgt zusammen und lässt einzeln darüber abstimmen:

1. a) Der Marktplatz wird von Montag bis Freitag jeweils von 19:00 bis 05:00 Uhr und samstags von **13:00** bis montags 05:00 Uhr für den MIV in der Hirschgasse, Hauskante Schloss West gesperrt.

Es stimmen 12 Stadträte dafür und 24 stimmen dagegen. Der Beschluss wird mehrheitlich abgelehnt.

1. b) Der Marktplatz wird von Montag bis Freitag jeweils von 19:00 bis 05:00 Uhr und samstags von **16:00** bis montags 05:00 Uhr für den MIV gesperrt.

Es stimmen 24 Stadträte dafür und 12 Stadträte stimmen dagegen. Der Beschluss wird mehrheitlich gefasst.

2. a.) Die Sperrung erfolgt in diesem Zeitraum **mittels Poller in der Hirschgasse, Hauskante Schloss West**.

12 Stadträte stimmen dafür und 24 Stadträte stimmen dagegen. Der Beschluss wird mehrheitlich abgelehnt.

2. b.) Die Sperrung erfolgt in diesem Zeitraum **mittels Schilder in der Hirschgasse, Hauskante Schloss West zunächst für 1 Jahr auf Probe**. Nach einem 1 Jahr wird im Gemeinderat über die weitere Vorgehensweise beraten.

Es stimmen 23 Stadträte dafür, 11 stimmen dagegen und 2 Enthaltungen. Der Beschluss wird mehrheitlich gefasst.

2. c.) Die **Rathausstraße (Poststraße bis Ledergasse)** wird im gleichen Zeitraum ebenfalls **mittels Schilder zunächst für 1 Jahr auf Probe** gesperrt. Nach einem 1 Jahr wird im Gemeinderat über die weitere Vorgehensweise beraten.

Es stimmen 23 Stadträte dafür, 11 stimmen dagegen und 2 Enthaltungen. Der Beschluss wird mehrheitlich gefasst.

3. Der Marktplatz ist nur noch in Einbahnrichtung befahrbar (Hirschgasse Richtung Poststraße). Die Verwaltung wird beauftragt, alles Notwendige hierfür zu veranlassen.

Es stimmen 19 Stadträte dafür, 13 stimmen dagegen und 2 enthalten sich. Bei der Abstimmung von Nr. 4.3 Einbahnrichtung fehlen Herr Stadtrat Buchholz und Herr Stadtrat Stefanidis.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, in der Schlachthausgasse vor dem Schloss überdachte Fahrradstellplätze mit E-Ladefunktion und abschließbaren Boxen zu planen und umzusetzen

Es stimmen 27 Stadträte dafür, 8 stimmen dagegen. Der Beschluss wird mehrheitlich gefasst.
Bei der Abstimmung Nr. 4.4 überdachte Fahrradstellplätze fehlt Herr Stadtrat Stefanidis.

Zu 5. Lärmaktionsplan

Die **UNS-Fraktion** stellt den Antrag, die Ortsdurchfahrt Büttelbronn und Cappel Richtung Eckartweiler mit in den Beschlussvorschlag aufzunehmen.

Herr Schramm erklärt, dass im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung, Straßen mit einer Verkehrsbelastung von täglich mehr als 8.200 Fahrzeugen eine Lärmkartierung vorzunehmen ist. Alles Weitere kann der Gemeinderat beschließen.

Die **AFD** erkundigt sich nach den Kosten.

Der **Vorsitzende** antwortet, dass die Kosten überschaubar sind.

Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Der **Vorsitzende** lässt zunächst über den Beschlussvorschlag laut Sitzungsvorlage abstimmen. Danach lässt er über den Antrag der UNS-Fraktion hinsichtlich der Ergänzung abstimmen. Beide Beschlüsse werden mehrheitlich gefasst.

Herr Stadtrat Dr. Müller verlässt den Sitzungssaal.

Zu 6. Beauftragung Radverkehrskonzept

Es liegen keine Wortmeldungen vor. Der **Vorsitzende** bittet um Abstimmung.

Zu 7. Städtisches Nahverkehrskonzept

Es liegen keine Wortmeldungen vor. Der **Vorsitzende** bittet um Abstimmung.

Zu 8. Verkehrs- und Parkleitsystem inkl. Koordinierung Knotenpunkte, Buspriorisierung (Busbeschleunigung)
Aus Sicht der **FWV-Fraktion** macht eine Trennung von Verkehrs- und Parkleitsystem keinen Sinn.

Herr Schäfer erklärt, dass es sich um ein Gesamtsystem handelt, das über einen Rechner gesteuert wird. Über ein Parkleitsystem sollen unnötige Fahrten reduziert werden. Die Investitionskosten sind zuschussfähig.

Herr Langenecker weist darauf hin, dass das Verkehrs- und Parkleitsystem nichts mit der Busbeschleunigung zu tun hat. Ziel der Buspriorisierung ist das schnelle Durchkommen des Stadtbuses.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, lässt der **Vorsitzende** einzeln über die Beschlussvorschläge abstimmen.

Zu 9. Parkraumbewirtschaftung

Die **FWV-Fraktion** bittet um eine getrennte Abstimmung der Beschlussvorschläge. Sie spricht sich für die Beibehaltung der kostenlosen Parkmöglichkeiten für Berufspendler aus.

Die **LBÖ-Fraktion** fragt nach der tatsächlichen Anzahl der zu vermietenden Stellplätze.

Herr Schramm sagt, dass wir derzeit unter 10% liegen. Viele Anwohnern haben den Wunsch einen festen Stellplatz anzumieten.

Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor, der **Vorsitzende** bittet um Abstimmung der einzelnen Punkte.

Zu 10. Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote verdichten (quantitativ und qualitativ)

Nachdem keine Wortmeldungen vorliegen, bittet der **Vorsitzende** um Abstimmung.

Zu 11. Mitfahrbänke

Die **FDP-Fraktion** sieht hier die Gefahr für Kinder, Jugendliche und Frauen und bittet die Fraktionen dies bei der Beschlussfassung zu berücksichtigen.

Die **CDU-Fraktion** sieht den Bedarf der Mitfahrbänke eher in den Dörfern wo man sich persönlich kennt.

Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Der **Vorsitzende** bittet um Abstimmung.

Herr Stadtrat Volkert ist bei der Abstimmung nicht im Raum.

Zu 12. Bezuschussung des 49-Euro-Tickets als Jobticket

Es liegen keine Wortmeldungen vor, der **Vorsitzende** bittet um Abstimmung.

Herr Stadtrat Volkert ist bei der Abstimmung nicht im Raum.

Zu 13. 3 V's (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten)

Für die **FWV-Fraktion** sind die Maßnahmen Nr. 13-15 zu pauschal formuliert, weshalb sie nicht zustimmen werden.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, bittet der **Vorsitzende** um Abstimmung.

Zu 14. Konflikt- und Maßnahmenkatalog

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, bittet der **Vorsitzende** um Abstimmung.

Zu 15. Finanzierung

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, bittet der **Vorsitzende** um Abstimmung.

B e s c h l u s s N r. 1:

Mehrheitlich beschlossen

Ja: 20 Nein: 11 Enthaltung: 5

1. Leitbild

Das Leitbild „Öhringen bewegt dich – hin zu einer leistungsfähigen, ökologischen, flexiblen und zukunftsorientierten Mobilität“ samt Glossar wird beschlossen.

B e s c h l u s s N r. 2:

Einstimmig beschlossen

Ja: 36

2. Planfälle

Die Planfälle bezüglich „Einbahnstraßenlösungen Innenstadttring“ (Nr. 1-3, 9, 11-13) und „Nordumfahrung“ (Nr. 7) werden auf Empfehlung der Gutachter nicht weiterverfolgt.

B e s c h l u s s Nr. 3:

Einstimmig beschlossen

Ja: 36

3. Umgestaltung Bahnhofsareal + Kubiz + BAG/Netto (städtebaulicher Wettbewerb)

Die Verwaltung wird ermächtigt einen städtebaulichen Wettbewerb vorzubereiten. Den Auftrag für die Durchführung dieses Wettbewerbs erhält das Büro *schreiberplan*, Stuttgart.

B e s c h l u s s Nr. 4.1:

Mehrheitlich beschlossen

Ja: 24 Nein: 12

B e s c h l u s s Nr. 4.2:

Mehrheitlich beschlossen

Ja: 23 Nein: 11 Enthaltung: 2

B e s c h l u s s Nr. 4.3:

Mehrheitlich beschlossen

Ja: 19 Nein: 13 Enthaltung: 2

B e s c h l u s s Nr. 4.4):

Mehrheitlich beschlossen

Ja: 27 Nein: 8

4. Temporäre Sperrung Marktplatz

1. Der Marktplatz wird von Montag bis Freitag jeweils von 19:00 bis 05:00 Uhr und samstags von 16:00 bis montags 05:00 Uhr für den MIV gesperrt.
2. Die Sperrung erfolgt in diesem Zeitraum **mittels Schilder in der Hirschgasse, Hauskante Schloss West sowie Rathausstraße (Poststraße bis Ledergasse) zunächst für 1 Jahr auf Probe**. Nach einem 1 Jahr wird im Gemeinderat über die weitere Vorgehensweise beraten.
3. Der Marktplatz ist nur noch in Einbahnrichtung befahrbar (Hirschgasse Richtung Poststraße). Die Verwaltung wird beauftragt, alles Notwendige hierfür zu veranlassen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, in der Schlachthausgasse vor dem Schloss überdachte Fahrradstellplätze mit E-Ladefunktion und abschließbaren Boxen zu planen und umzusetzen.

B e s c h l u s s Nr. 5.1:

Mehrheitlich beschlossen

Ja: 29 Nein: 2 Enthaltung: 5

B e s c h l u s s Nr. 5.2:

Mehrheitlich beschlossen

Ja: 24 Nein: 4 Enthaltung: 3

5. Beauftragung Lärmaktionsplan

1. Das Büro BS Ingenieure aus Ludwigsburg wird beauftragt den Lärmaktionsplan basierend auf den vorgestellten Kartierungsumfangs fortzuschreiben.
2. Der Lärmaktionsplan wird um die Ortsdurchfahrt Büttelbronn und Cappel Richtung Eckartsweiler ergänzt.

B e s c h l u s s Nr. 6:*Mehrheitlich beschlossen**Ja: 30 Nein: 2 Enthaltung: 3***6. Beauftragung Radverkehrskonzept**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, Fördermöglichkeiten zu prüfen und zu beantragen.
2. Die Verwaltung wird ermächtigt, den Auftrag für die Erstellung des Radverkehrskonzepts an das Büro BS Ingenieure aus Ludwigsburg zu vergeben, sobald die Fördervoraussetzungen dies zulassen.

B e s c h l u s s Nr. 7:*Mehrheitlich beschlossen**Ja: 33 Nein: 2***7. Städtisches Nahverkehrskonzept**

Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem NVH ein städtisches Nahverkehrskonzept, unter Berücksichtigung des vorhandenen Angebots des Regionalverkehrs, zu erstellen.

B e s c h l u s s Nr. 8.1:*Mehrheitlich beschlossen**Ja: 24 Nein: 9 Enthaltung: 2***B e s c h l u s s Nr. 8.2:***Mehrheitlich beschlossen**Ja: 32 Enthaltung: 3***B e s c h l u s s Nr. 8.3:***Mehrheitlich beschlossen**Ja: 32 Enthaltung: 3***8. Verkehrs- und Parkleitsystem inkl. Koordinierung Knotenpunkte, Buspriorisierung (Busbeschleunigung)**

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung eines Verkehrs- und Parkleitsystems zu verfolgen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Straßenbauamt des Landratsamts Hohenlohekreis die Neukoordinierung der Ampelanlagen mit Einrichtung der Buspriorisierung umzusetzen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, bei positiver Gutachterbewertung der bereits eingereichten Antragsunterlagen hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise auf den Gemeinderat zuzugehen.

B e s c h l u s s Nr. 9.1:*Einstimmig beschlossen**Ja: 35*

B e s c h l u s s N r. 9.2:*Mehrheitlich beschlossen**Ja: 29 Nein: 5 Enthaltung: 1***B e s c h l u s s N r. 9.3:***Mehrheitlich beschlossen**Ja: 30 Enthaltung: 5***B e s c h l u s s N r. 9.4:***Mehrheitlich beschlossen**Ja: 29 Enthaltung: 6***B e s c h l u s s N r. 9.5:***Mehrheitlich abgelehnt**Ja: 17 Nein: 18***9. Parkraumbewirtschaftung**

1. An den Parkplätzen Herrenwiese und Festplatz werden auch künftig keine Parkgebühren erhoben.
2. Im Parkhaus Alte Turnhalle und dem dazugehörigen Außenbereich werden ab 01.01.2024 Parkgebühren nach der städtischen Parkgebührenordnung erhoben. Die Art der Bewirtschaftung wird im weiteren Planungsverfahren festgelegt.
3. Auf den Parkplätzen am Innenstadtring werden bis zu 10 % der Stellplätze vermietet; die Konditionen sind der angeschlossenen Aufstellung zu entnehmen.
4. An den Schulparkplätzen im Kernstadtbereich werden Stellplätze zu den Konditionen der angeschlossenen Aufstellung vermietet.
5. Die Parkgebühren werden zum 01.01.2024 erhöht; der als Anlage angeschlossenen Parkgebührenordnung wird zugestimmt.

B e s c h l u s s N r. 10:*Mehrheitlich beschlossen**Ja: 33 Nein: 2***10. Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote verdichten (quantitativ und qualitativ)**

Die Verwaltung wird beauftragt ein Interessenbekundungsverfahren für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für alle E-Mobilitätsangebote durchzuführen.

B e s c h l u s s N r. 11:*Mehrheitlich beschlossen**Ja: 27 Nein: 3 Enthaltung: 4***11. Mitfahrbänke (im Stadtgebiet und den Ortsteilen)**

Die Stadtverwaltung wird beauftragt die notwendigen Bänke bis zu einem Preis von 450-500 € pro Stück zu beschaffen.

B e s c h l u s s N r. 12:*Mehrheitlich beschlossen**Ja: 33 Enthaltung: 1*

12. Bezuschussung des 49-Euro-Tickets als Jobticket

Die Mitarbeiter der Stadt Öhringen erhalten das 49 €-Ticket (Deutschland-Ticket) bzw. bis zur Vervollendung des 21. Lebensjahrs das JugendticketBW als Jobticket mit einer monatlichen Eigenbeteiligung von 9 €. Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende bis Vervollendung des 27. Lebensjahres können alternativ das Jugendticket Baden-Württemberg in Form eines Jobtickets oder ab einem Alter von 27 Jahren das Deutschland-Ticket kostenlos erhalten.

B e s c h l u s s N r. 13:

Mehrheitlich beschlossen

Ja: 18 Nein: 16 Enthaltung: 1

13. 3 V's (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten)

Die von den Gutachtern empfohlenen Maßnahmen im Rahmen der 3 V's (Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten) sollen bei künftigen Maßnahmen und Entwicklungen berücksichtigt werden.

B e s c h l u s s N r. 14:

Mehrheitlich beschlossen

Ja: 20 Nein: 15

14. Konflikt- und Maßnahmenkatalog

1. Der Konflikt- und Maßnahmenkatalog wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs zu verfolgen.

B e s c h l u s s N r. 15:

Mehrheitlich beschlossen

Ja: 21 Nein: 13 Enthaltung: 1

15. Finanzierung

Die notwendigen Haushaltsmittel werden in den kommenden Jahren sukzessive bereitgestellt.