

Gemeinde Muggensturm		Beschlussvorschlag		944			
Amt: Hauptamt		Beratungsfolge		Sitzung am			
		Gemeinderat		13.11.2023			
AZ.:				öffentlich			
Beratungsergebnis:							
Bearbeiter: Daniela Fischer							
Verfasser: Daniela Fischer							
einstimmig	Mit Stimmenmehrheit	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen	Beschlussvorschlag	Abweichung	Kein Beschluss wird nachgereicht

Verkehrs-, Mobilitäts- und Parkierungskonzept für den bebauten Ortsbereich Muggensturms

- Vorstellung der Ergebnisse

In den Jahren 2019/2020 wurde ein Parkierungskonzept, insbesondere für den Altdorfbereich in Zusammenarbeit mit dem Büro Koehler & Leutwein, Karlsruhe, entwickelt, welches 2019 vom Gemeinderat zur Umsetzung beschlossen wurde. Hierdurch konnte u. a. zusätzlicher Parkraum geschaffen werden.

Im Zuge dieser damaligen Diskussion wurde vom Gemeinderat angeregt, die Bereiche Verkehr, Mobilität sowie Radfahrverkehr inklusive des Verbesserungspotentials für den Gesamtbereich der Hauptstraße prüfen zu lassen.

Die Gemeinde Muggensturm hat beim Büro Koehler & Leutwein eine verkehrlich-städtebauliche Untersuchung zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und ein Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben. Bis dahin wurden lediglich Erhebungen zum fließenden motorisierten Verkehr durchgeführt. Die Förderung nachhaltiger Mobilität ist ein erklärtes Ziel des Landes Baden-Württemberg. Um eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes von 55 % gegenüber dem Basisjahr 2019 zu erreichen, hat sich das Land Baden-Württemberg bis zum Jahr 2030 folgende Ziele gesetzt:

- Verdopplung des öffentlichen Verkehrs,
- jedes zweite Auto fährt klimaneutral,
- ein Fünftel weniger Kfz-Verkehr in den Städten und dem Land,
- jede zweite Tonne fährt klimaneutral,
- jeder zweite Weg wird selbstaktiv mit Rad oder zu Fuß zurückgelegt.

Durch die Ausrichtung am Klimaschutz im Verkehr und einer stärkeren Berücksichtigung nachhaltiger Mobilität sowie die Verknüpfung von Verkehrsträgern und -mitteln und das Entstehen durchgängiger und sicherer Verkehrsnetze entsprechend dem Stand der Technik sollen diese Maßnahmen zu einer qualifizierten Verbesserung beitragen.

Prinzipiell müssen im Mobilitätskonzept alle Ansprüche der jeweiligen Nutzer berücksichtigt werden. Mobilität ist jedoch mehr als Klimawandel. Es geht im Mobilitätskonzept beispielsweise auch um städtebauliche Entwicklung und um die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Reduzierung von verkehrsbedingten Emissionen, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Umsetzung der Barrierefreiheit. Neben dem Radverkehr müssen daher auch die anderen Mobilitätsarten gleichberechtigt untersucht werden. Um den allgemeinen Zielen gerecht zu werden, muss beispielsweise eine zukunftsfähige Infrastruktur aufgebaut werden. Dazu zählt auch der Ausbau des ÖPNV. Dieser sichert die Mobilitätsansprüche aller und ist das Rückgrat multimodaler Mobilität. Der motorisierte Verkehr bleibt weiter wichtig, muss jedoch stadtverträglicher abgewickelt werden. Eine Förderung des Radverkehrs reduziert den „unnötigen“ Kfz-Verkehr und Fußgänger erzeugen Urbanität. Für alle Verkehrsarten wird ein Vorzugsnetz entwickelt, das die jeweils notwendigen Ansprüche abbildet. Dazu müssen neben dem Radverkehr auch die anderen Mobilitätsarten gefördert bzw. angepasst werden. Wichtig wird es sein, den nicht nötigen motorisierten Verkehr zu reduzieren, ohne Verbote zu erlassen und weiterhin die gute Erreichbarkeit von Muggensturm mit allen Verkehrsarten aufrecht zu erhalten bzw. diese teilweise sogar zu verbessern. Dies betrifft

sowohl den fließenden als auch den ruhenden Verkehr. Neben der Barrierefreiheit soll die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer erhöht werden. Zudem kann es notwendig werden, als Grundlage für zukünftige Planungen eine zielgerichtete Datenerfassung turnusmäßig durchzuführen. Dabei werden die Mobilitätsansprüche der Bevölkerung zielgerichtet erhoben. Diese Punkte werden in der weiteren Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes entsprechend behandelt, diskutiert und sofern zielführend, gemeinsam weiterentwickelt.

Aufbauend auf den bereits durchgeführten verkehrlichen Untersuchungen wurde ein Konzept erstellt, wie im Ortszentrum von Muggensturm mit unterschiedlichen Nutzungen die nachhaltige Mobilität für Fußgänger und Radfahrer gefördert werden kann. Hierzu wurde auch eine Erhebung des Angebotes im ruhenden Verkehr im Bereich Hauptstraße / alter Ortskern durchgeführt.

Auf dieser Basis wurde ein Mobilitätskonzept für Muggensturm entwickelt, mit den nachstehenden Schwerpunkten:

- Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer,
- Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs,
- Einbindung der Radwegeverbindungen in das Radwegenetz,
- Reglementierung von Dauerparkern und Parken,
- Schaffung von Fahrradabstellplätzen bzw. Neuausrichtung und Erweiterung bereits bestehender Systeme,
- Ausbau der Barrierefreiheit,
- alternative Antriebe und Ladestellen.

Bei allen Maßnahmen soll zukünftig nicht eine einzelne Verkehrsart, sondern der Mensch im Vordergrund stehen.

Der Ausbau des Umweltverbundes (ÖV, Fuß, Rad) führt jedoch auch zu Zielkonflikten insbesondere mit dem motorisierten Verkehr. Da die Räume in den Städten begrenzt sind, muss eine Umverteilung erfolgen. Dies betrifft sowohl Flächen für den fließenden, als auch den ruhenden motorisierten Verkehr. Wichtig wird es in diesem Zusammenhang sein, den auch weiterhin notwendigen motorisierten Verkehr verträglich abzuwickeln und das Angebot bedarfsgerecht anzupassen.

Es wurden strategische Ziele aus der allgemeinen Strategie abgeleitet:

- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs
- Aufrechterhalten der guten Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten
- Verbesserung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Verknüpfung der städtebaulichen Entwicklungen und integrierte Betrachtung
- Aktualisierung von Schulwegeplänen
- Verbesserung der Multimodalität durch Mobilitätsstationen

Vier Handlungsfelder lassen sich für die Gemeinde Muggensturm definieren:

- Vernetzen
- Gestalten
- Lenken
- Umdenken

Beim Handlungsfeld „Vernetzen“ wird das Ziel verfolgt, eine bessere Netzkonzeption für das Verkehrssystem in Muggensturm zu erreichen:

- Ausweisung von Fahrradstraßen und Einrichtung von Radschutzstreifen
- Ergänzung des Linienangebotes im ÖPNV
- Ergänzende Angebote wie Car- und Bike-Sharing

Im Handlungsfeld „Gestalten“ werden Maßnahmen, wie z.B. die Anpassung der Infrastruktur und des Umfeldes an die beabsichtigten Nutzungen beschrieben:

- Umbau bzw. Rückbau des Straßenraums zugunsten von Fußgängern und Radfahrern
- Umgestaltung von Knotenpunkten, z.B. zu Kreisverkehren
- Errichten von Querungshilfen bzw. Fußgängerüberwegen
- Verkehrsberuhigung im untergeordneten Verkehrsnetz
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Neubau von Mobilitätsstationen
- Ausbau der Ladeinfrastruktur

Das Handlungsfeld „Lenken“ enthält keine baulichen Maßnahmen, sondern Änderungen des verkehrsrechtlichen Rahmens:

- Gut verständliche Beschilderung der ausgewiesenen Radwege
- Markierung von Gefahrenstellen auf Fahrbahnoberflächen
- Kontrolle des fließenden und ruhenden Verkehrs

Eine Änderung der Wahrnehmung des Verkehrssystems durch die Nutzer ist im Handlungsfeld „Umdenken“ enthalten:

- Informationsveranstaltungen zu geplanten und durchgeführten Maßnahmen
- Verbesserung der Kommunikation zwischen den Behörden
- Aktionswochen für kostenlosen ÖPNV
- Aktionstage zum sicheren Umgang mit dem ÖPNV für Ältere Menschen und Kinder
- Bereitstellung kostenloser (Lasten-)Fahrräder an Einzelhandelsstandorten
- Einrichten eines Mobilitätsportals, sodass Nutzer Anregungen einfacher vorbringen können

Für diese werden unter Berücksichtigung der R2 Richtlinie E-Klima Überlegungen angestellt, die zu einer Reduzierung der THG-Emissionen führen sollen.

Daraus wurden konkrete Maßnahmen entwickelt, die zu einer konkreten Verbesserung in Muggensturm beitragen. Zur Ermittlung der heutigen Auslastungen im ruhenden Verkehr wurden auch aktuelle Verkehrszählungen durchgeführt. Dies betrifft insbesondere die Hauptstraße, die ebenfalls in das Konzept zum ruhenden Verkehr einbezogen wurde.

Das Radverkehrskonzept für die Gemeinde Muggensturm beinhaltet im Weiteren entsprechend den Standards zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte nachstehende Punkte:

- integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitradverkehr,
- baullasträgerübergreifende Betrachtung mit Einbeziehung von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen,
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der erforderlichen Maßnahmen,
- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien,
- grobe Kostenschätzung,
- Zielsetzung und Umsetzungsplanung,
- Untersuchung von Fahrradparkanlagen an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs,

- Verknüpfung mit dem ÖPNV, insbesondere P&R-Anlagen an Haltestellen und Bahnhöfen sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV,
- Öffentlichkeitsarbeit mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen,
- Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten.

Auf Basis dieser Teiluntersuchungen wurde eine integrierte Gesamtbetrachtung durchgeführt und beide Teilaspekte zusammengeführt. Es werden Vorschläge zur Fahrradstraße, Umbau von Gefahrenstellen, Erweiterungen der Radverkehrsanlagen, zusätzliche Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer sowie Maßnahmen zur Verlangsamung des motorisierten Verkehrs gemacht. Diese bauen teilweise auf den Untersuchungen zum alten Ortskern auf, wurden jedoch auf die gesamte Gemeinde ausgeweitet.

Grundsätzlich zielen die Maßnahmen für den Fußverkehr auf eine barrierefreie und sichere Führung, den Ausbau von Querungsstellen sowie das Freihalten der Gehwege von parkenden Kfz.

Das Ziel der Maßnahmen für den Radverkehr ist unter anderem die sichere Führung im ganzen Netz, die Verbindung über stark belastete Straßen sowie die Einrichtung von ausreichenden Abstellmöglichkeiten. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist im innerstädtischen Bereich einer Führung auf dem Gehweg aus Sicherheitsgründen vorzuziehen. Es ist vorgesehen, das Hauptradnetz teilweise als Fahrradstraßen auszuweisen. Dadurch wird die Widmung der Straße für den Radverkehr verdeutlicht. Kfz-Verkehr kann dort mit maximal 30 km/h freigegeben werden.

Die Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV) sollen zu einer Entschleunigung und Verstetigung des fließenden Kfz-Verkehrs führen sowie den ruhenden Kfz-Verkehr strukturieren, um Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden. Durch Umgestaltung von Verkehrsflächen soll die Verkehrssicherheit verbessert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden sowie die „grüne“ und „blaue“ Infrastruktur verbessert werden.

Im Zuge der nächsten Bündelausschreibung kann das ÖPNV-Angebot in Muggensturm überprüft und optimiert werden. Durch die Einführung flexibler Angebotsformen kann der ÖPNV in den Abendstunden und Schwachlastzeiten (z.B. an Wochenenden) ergänzt bzw. optimiert werden. Hierfür stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung:

- Bedarfslinienverkehr
- Richtungsbandbetrieb
- Sektorbetrieb
- Flächenbetrieb

Es wird vorgeschlagen gemeinsam mit den Nachbarkommunen das bestehende On-Demand-Angebot des KVV (KVV.MyShuttle) auch auf Muggensturm auszuweiten.

Zusätzlich zu den detaillierten Maßnahmen, die als Option bzw. Potential in den Maßnahmenplan verortet wurden, müssen auch weitere Aufgaben in den kommenden Jahren angegangen werden, die vor allem die Multimodalität beinhalten bzw. unterstützen. Zu diesen gehört beispielsweise der Neubau von Mobilitätsstationen, die verschiedenen Mobilitätsangebote an einem Standort verknüpfen. Der Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird vereinfacht und umweltverträgliche Transportmittel gestärkt. Zu den Maßnahmen gehören Angebote, wie z.B.:

- Carsharing
- Bikesharing
- überdachte Radabstellanlagen
- Lastenräderverleih
- Ladeinfrastruktur
- Fahrradservicestationen
- Schließfächer

- Paketstationen
- Sitzbänke
- Informationstafeln und Beschilderung
- Mitfahrerbanke (wenn vorhanden)

Die vorgeschlagenen Optionen bzw. Maßnahmen zur Erreichung der Zielsetzung wurden in einer umfangreichen Liste zusammengetragen und ein Vorschlag zur Priorisierung gemacht. Zudem kann hieraus auch abgeleitet werden, inwiefern die einzelnen Maßnahmen zum Erreichen des Zielszenarios notwendig sind und welcher besondere Nutzen dadurch entsteht. Die zu erwartenden Kosten sind ebenfalls in Kategorien dargestellt, um bereits in diesem Stadium eine vereinfachte wirtschaftliche Beurteilung zu ermöglichen.

Nachstehend sind die wichtigsten Vorschläge und Erkenntnisse aus der bisherigen Untersuchung aufgelistet:

- Muggensturm hat gegenüber vergleichbaren Kommunen bereits heute flächendeckend Tempo 30 sodass gute Voraussetzungen für die Förderung nachhaltiger Mobilität vorliegen.
- Die Verkehrsbelastungen im motorisierten Verkehr sind zwar stadtverträglich, liegen jedoch auf der Hauptstraße noch immer in einem relativ hohen Bereich, der zu Konfliktsituationen führt. Auf der südlichen Hauptstraße liegt die Verkehrsbelastung im motorisierten Verkehr demgegenüber noch immer in einem kritischen Bereich, der zu Problemen mit dem ÖV und dem Radverkehr führt.
- Für das Altdorf wurde bereits eine Parkraumuntersuchung durchgeführt, die Grundlage für die weitere Betrachtung ist. Vorschläge zur Anpassung der Situation wurden teilweise bereits umgesetzt.
- Die L 67 trennt das Gebiet Mittlere Hub vom Ortskern. Zudem führen die hohen Belastungen auf der Landesstraße auch zu Problemen im Bereich des Freizeitgeländes.
- Durch die B 3 neu – Umgehung Kuppenheim kann erwartet werden, dass die Verkehrsbelastungen auf der L 67 zunehmen werden.
- Der aktuelle Plan zum Umbau der AS Rastatt Nord sieht vor, die K 3728 von der B 462 abzuhängen. Dies würde zu Verkehrszunahmen in Muggensturm südlich der Rastatter Straße führen.
- Zur Minimierung der negativen Auswirkungen aus Projekten im Umland muss großen Wert auf die Förderung der nachhaltigen Mobilität und den Ausbau der Fuß- und Radwegeverbindungen gelegt werden, um die Belastungen innerorts zu reduzieren und die Klimaschutzziele erreichen zu können.
- Die Erfassung der vorhandenen Radabstellanlagen hat gezeigt, dass hier Erweiterungen im Bereich wichtiger Nutzungen erfolgen müssen. Diese Bereiche werden im Radverkehrskonzept beschrieben.
- Im Radwegenetz wurden Mängel festgestellt, die vor allem nicht gesicherte Querungen über die klassifizierten Straßen außerorts beinhalten.
- Zudem wird die Führung der Hauptradachse in Nord-Süd-Richtung auf der Hauptstraße Nord eher kritisch gesehen.
- Radverkehrsangebote im Industriegebiet fehlen.

- Zur Verbesserung der Situation wurden Haupttrachsen vorgeschlagen, die entsprechend zu verbessern sind:
 - Verlegung der Nord-Süd-Achse auf die Bahnhofstraße, die in Teilen zur Fahrradstraße umgewidmet werden soll.
 - Fahrbahnteiler mit Querungshilfe am südlichen Ortseingang.
 - Querungshilfe auf der L 67 im Bereich des Freizeitentrums.
 - Anpassung der Radverkehrsführung auf der Hauptstraße Nord im Bereich des Bahnhofplatzes zur Überleitung auf den kombinierten Geh- und Radweg in der Unterführung.
 - Verbesserung der Radverkehrsführung in der Vogesenstraße durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs und punktuelle Anpassungen im Straßenraum
 - Querungshilfe auf der L 67 im Bereich der Einmündung der Karlsruher Straße.
 - Querungshilfe über die L 67 in Verlängerung der Malscher Straße.
 - Erweiterung der Radabstellanlagen am Rathaus und der Albert-Schweitzer-Schule
 - Piktogramme auf der Vogesenstraße
 - Beseitigung der Umlaufsperr Am Federbach
 - Schaffen eines Angebotes für Radverkehr in der Heinkelstraße
 - Verbesserung der Radverkehrsführung im Bereich Unterführung Hauptstraße
 - Optimierte Ausleitung des Verkehrs nördlich der Heinkelstraße auf den westlich geführten Radweg

- Zudem wurden Maßnahmen vorgeschlagen, die sich auf die generelle Anpassung des Straßenraumes in Muggensturm beziehen.
 - Zur Ermittlung der aktuellen Auslastung im ruhenden motorisierten Verkehr wurde eine Nacherhebung im Zuge der Hauptstraße durchgeführt.
 - Hierauf aufbauend wurden Vorschläge zur Anpassung des ruhenden Verkehrs in der Hauptstraße gemacht. Diese müssen jedoch im Zusammenhang mit der Sperrung der K 3728 gesehen werden. Durch diese Maßnahme, die im Zusammenhang mit dem Umbau der AS Rastatt-Nord steht, würde sich die Verkehrsbelastung in der Hauptstraße voraussichtlich erhöhen.
 - Innerortsstraßen wie z.B. die Sofienstraße mit sehr breitem Straßenraum sollten langfristig neu aufgeteilt werden, um der nachhaltigen Mobilität, insbesondere den Fußgängern, mehr Raum geben zu können.
 - In Straßen mit ausreichender Breite sollten Baumstandorte realisiert und eine Organisation des ruhenden Verkehrs erfolgen.
 - Sowohl die „grüne“ als auch die „blaue“ Infrastruktur soll langfristig verbessert werden.
 - Durch Schaffen neuer Baumstandorte sollen Retentionsflächen geschaffen werden.
 - Durch die Umgestaltung des Straßenraumes werden die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität erhöht.
 - In der Bahnhofstraße vor der Albert-Schweitzer-Schule sollten die Verkehrsflächen so gestaltet werden, dass der Bring- und Holverkehr reduziert wird, um den Schülern auf dem Schulweg mehr Raum zu geben und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
 - Langfristig müssen in Teilbereichen auch Gehwege verbreitert werden und die Barrierefreiheit umgesetzt werden. Dies ist vor allem im Zusammenhang mit mittel- bzw. langfristig anstehenden Sanierungsarbeiten zu sehen.
 - Am Bahnhof soll ein multimodaler Knoten entstehen, der alle Verkehrsträger miteinander verknüpft. Genauso wie an der Haltestelle beim Badensee.
 - Aufbauend auf der Einwohnerverteilung und zukünftiger Baugebiete wurde ein Konzept für die öffentliche und halböffentliche Ladeinfrastruktur ausgearbeitet, welches auch die zukünftigen Entwicklungen berücksichtigt.
 - Schaffen vorgezogener Seitenräume an wichtigen Fußverkehrsverbindungen wie z.B. in Verlängerung der Margaretenstraße zum Sportgelände.

- Neuordnung des ruhenden Verkehrs im Industriegebiet "Schleifweg" mit Einrichtung einer Parkzone.
- Etablieren von Car-Sharing in Muggensturm z.B. am Festplatz, oder im künftig umgestalteten Bahnhofsareal
- Verbreiterung bestehender und zu schmaler Gehwege
- Umsetzung der Barrierefreiheit durch Nullabsenkung an Kreuzungen

Die Maßnahmen werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts in der weiteren Ausarbeitung bewertet sowie priorisiert. Hierbei werden verkehrliche wie klima- und umwelttechnische Aspekte, Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs sowie die Barrierefreiheit und Verbesserungen für den Fußverkehr berücksichtigt. Im Mobilitätskonzept werden zudem auch detaillierte Einzelmaßnahmen betrachtet, die jedoch für die strategische Zielsetzung und auch den Auswirkungen auf den Klimaschutz nur bedingt relevant sind. Nachstehend sind die entsprechenden Bewertungskriterien aufgelistet:

- Nachhaltige Mobilität, Klima- und Umweltschutz
- Verringerung Fahrgeschwindigkeiten und Lärmbelastung
- Verbesserung der Aufenthalts-/ Wohnqualität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Positiver Beitrag zur Schaffung eines attraktiven Radwegenetzes
- Förderung Fußverkehr und Barrierefreiheit
- Verbesserungen im ÖPNV
- Reduzierung des motorisierten Verkehrs

Die Einzelmaßnahmen wurden in Kategorien eingeteilt, um den Zusammenhang besser zu verdeutlichen. Dabei wurde in folgende Kategorien unterschieden:

- I Fußverkehr
- II Radverkehr
- III motorisierter Individualverkehr
- IV öffentlicher Verkehr
- V Sonstiges

Neben der Bewertung wurden die Einzelmaßnahmen hinsichtlich eines möglichen Realisierungszeitraumes eingeteilt.

Es wurden folgende Zeithorizonte unterschieden:

- Kurzfristig 1 bis 2 Jahre
- Mittelfristig 3 bis 6 Jahre
- Langfristig 7 Jahre

Hinsichtlich der zu erwartenden Kosten für die Gemeinde Muggensturm wird in einem ersten Arbeitsschritt zudem eine grobe Kategorisierung vorgenommen. Es wird unterschieden nach:

- Hohen Kosten
- Mittleren Kosten
- Moderaten Kosten

Durch die entsprechenden Leitziele und Handlungsfelder wird eine strategische Ausrichtung der Mobilität in der Gemeinde Muggensturm für die kommenden Jahre definiert. Hierauf aufbauend müssen entsprechende Maßnahmen zur Zielerreichung umgesetzt werden, die jedoch in dieser Gemeinderatssitzung nicht pauschal beschlossen werden. Hierzu müssen detailliertere Untersuchungen hinsichtlich Umsetzbarkeit und Kosten angestellt werden, über die im Einzelfall beschlossen werden kann. Durch den Beschluss werden jedoch weitere Prüfaufträge an die Verwaltung erteilt, um zeitnah erste Maßnahmen ausarbeiten und umsetzen zu können. Dabei sind vor allem kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wie beispielsweise die Einführung von Fahrradstraßen zu nennen, die im Radverkehrskonzept detailliert ausgearbeitet werden. Damit wird eine sukzessive Umsetzung des erläuterten Konzepts sichergestellt.

Ein Vertreter des Büros Köhler & Leutwein wird den Sachverhalt in der Gemeinderatssitzung vortragen.

Haushaltsrechtliche Deckung:

Im Haushalt sind für die Erstellung des Konzepts, die Evaluation des Konzepts und die Umsetzung der Maßnahmen unter der Investitionsmaßnahme 51100600 für die Jahre 2023 und 2024 jeweils 100.000 € eingestellt.

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat nimmt das vorläufige Konzept zur Kenntnis. Damit wird eine sukzessive Umsetzung des erläuterten Konzepts sichergestellt.
2. Der Gemeinderat beschließt die strategische Ausrichtung sowie die entsprechend Leitziele und Handlungsfelder.

Anlagen: Mobilitätskonzept Büro Koehler & Leutwein