

Ortschaftsratssitzung vom 2. Dezember 2022

1. Bekanntgaben

a) Aspenschopf

Der Vorsitzende stellt fest, da es in der letzten Sitzung zu Nachfragen zur Kreuzung Aspenschopf gekommen ist, liege den Fraktionen ein anonymisiertes Schreiben an einen Bürger aus. Darin werden alle Fragen umfassend erläutert.

b) Adventsfenster

An dem an jedem Tag an einem anderen Ort in Maichingen stattfindenden Adventsfenster nimmt das Bezirksamt Maichingen mit Unterstützung der Musikkapelle Maichingen am Donnerstag, den 15.12.2022 um 17:30 teil, zu welchem herzlich eingeladen wird. An diesem Tag werde das Bezirksamt bereits um 17 Uhr geschlossen, so der Vorsitzende.

c) Einladung Schlüsselübergabe Vereinshaus

Diese finde am Freitag, den 9.12.22 um 12 Uhr für geladene Gäste statt. Die offizielle Einweihung ist im Frühjahr 2023 geplant.

2. Anregungen und Fragen der Einwohnerschaft

Beleuchtung in Maichingen

In Bereichen mit LED sei diese ausreichend. In der Bismarckstraße, am Eck des Schulparkplatzes, höre die LED-Beleuchtung z.B. auf und der dortige Zebrastreifen liege relativ im Dunkeln. Hier bestehe die Gefahr, dass man beim Überqueren des Zebrastreifens schlecht erkannt werde. Dieser Straßenzug sollte daher mit LED-Licht ausgestattet werden, derselbe Vorschlag gelte für die Fußgängerüberwege im Bereich Laurentiusstraße/Talstraße.

Der Vorsitzende bedankt sich für die Anregung und gibt sie gerne weiter.

3. Anregungen und Fragen des Ortschaftsrates

Bürgerbüro und Bürgerhaus

Aus dem Gremium wird gelobt, das digitale Beantragen eines Termins für Bürgerbüro habe gut funktioniert.

Beim Termin habe man Wasserpfützen auf der Treppe in das 1. Obergeschoss festgestellt. Man verweise daher auf die Sanierungsbedürftigkeit des Gebäudes, die schon mehrfach ein Thema gewesen sei. Hier handele es sich um eine kritische Stelle, da die Gefahr des Ausrutschens bestehe.

Der Vorsitzende stellt dazu fest, er habe die regelmäßig nach Starkregen auftretenden Pfützen bereits mehrfach fotografisch und filmisch festgehalten.

Der gesamte Gebäudekomplex müsse auch im Zusammenhang mit dem Ortsentwicklungskonzept ein zentrales Thema sein. Hier bestehe ein unmittelbarer Bezug zur Frage, wie es mit der Ortsmitte weitergehen solle.

4. E-Lade-Konzept Sindelfingen

Bedarfsprognose, Standortkonzeption, Umsetzungsplanung

Pilotprojekte „östlicher Rathausplatz“ und „Parkplatz Stadthalle (Burghaldenstraße)“

Kurzinfo

Der Ortschaftsrat stimmt der Vorlage einstimmig zu.

Der Vorsitzende begrüßt Holger Kesten von der Stabstelle für Klimaschutz und E-Mobilität, der die Sitzungsvorlage vorstellt:

Ausgangslage

Das von der EU beschlossene Aus von Zulassungen für nicht klimaneutrale Fahrzeuge im Jahr 2035 markiert eine Zeitenwende, in der Realität jedoch wird die Entwicklung zur E-Mobilität noch schneller vollzogen werden. Bereits 2024 rechnen Experten (z. B. Analysten der Schweizer UBS) mit Preisparität zwischen Verbrenner und E-Pkw. Wenn die aktuellen Entwicklungen anhalten, dürfte ebenfalls 2024 der E-Anteil an Neuzulassungen die 50 %-Marke überschreiten. Ab 2028 planen die ersten deutschen Autobauer, keine Verbrenner mehr zu produzieren. Aufgrund der exponentiell steigenden Zulassungszahlen bei elektrischen Fahrzeugen, vermehrten Nachfragen aus der Bürgerschaft zu öffentlichen Lademöglichkeiten und hohen Ab-

satzzahlen an den vorhandenen Ladesäulen, sieht die Verwaltung einen steigenden Bedarf am weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge.

Aktuell gibt es in der Stadt Sindelfingen 34 Ladepunkte (an 17 Ladesäulen) im öffentlichen Raum. Hinzu kommen 26 halböffentliche Ladepunkte (z.B. auf Kundenparkplätzen), sowie zehn Schnellladepunkte im Stadtgebiet, davon vier der Stadtwerke Sindelfingen im öffentlichen sowie sechs von anderen Unternehmen im halböffentlichen Raum. Hinzurechnen kann man 16 Tesla Supercharger unmittelbar hinter der Gemarkungsgrenze (bei der Motorworld), die seit Juni nicht mehr exklusiv für Teslas reserviert sind. Bei diversen Projekten der Verwaltung sind weitere Ladepunkte vorgesehen (z.B. Floschenstadion, Tiefgarage Marktplatz). Eine Übersicht aller Ladepunkte pflegt die Verwaltung anhand der Daten der Bundesnetzagentur, die regelmäßig abgefragt und aktualisiert werden.

Mit der „Richtlinie für Ladepunktbetreiber und Investoren“, die mit SV 147/2022 im Juli verabschiedet wurde, hat der Gemeinderat die Grundlage geschaffen, damit die Verwaltung Anfragen von Investoren nach einheitlichen Kriterien bearbeiten kann. Um Fehlentwicklungen genauso wie Versorgungslücken auszuschließen, hat die Verwaltung als zweiten Schritt die Situation und den Bedarf an Ladeinfrastruktur in der Gesamtstadt und den Stadtteilen untersucht. Aus dieser Analyse, der Verfügbarkeit von öffentlichen Parkflächen und Netzkapazitäten werden Standorte identifiziert, die aus Sicht der Verwaltung für den weiteren Ausbau von Ladeinfrastruktur geeignet sind. Die Verwaltung steht hierzu im Austausch mit den Stadtwerken, besonders hinsichtlich der notwendigen Anschlusskapazitäten im Stromnetz und deren Weiterentwicklung entsprechend § 7 Absatz (2) des Konzessionsvertrags. Die Standortvorschläge werden den Gemeinde- und Ortschaftsräten zu gegebener Zeit zur Kenntnis gegeben. Konzept und Standorte werden regelmäßig ergänzt und verbessert sowie im Jahreszyklus an die Entwicklung der Elektromobilität und den Bedarf in der Stadt angepasst.

Bedarfsprognose

Stand Januar 2022 beträgt der Anteil an E-Autos bundesweit 2 %, in Baden-Württemberg 2,6 %, im Kreis Böblingen 4,9 % und in der Stadt Sindelfingen 11,7 %. Insgesamt sind Stand Juni/2022 6796 E-Autos in Sindelfingen zugelassen.

Diese hohen Zulassungszahlen korrelieren mit den hohen Stromabsätzen der vorhandenen Ladesäulen. Dieser liegt zwischen 300 % und 500 % über dem Schnitt aller geförderter Ladesäulen in Baden-Württemberg.

Die EU gibt als Empfehlung ein Verhältnis von 10 E-Autos pro öffentlichem Ladepunkt für alle EU-Länder. Sindelfingen hat derzeit ein Verhältnis von 75:1. Der Ausbaubedarf ist somit groß. Da Prognosen über zukünftige Entwicklungen schwierig sind, orientiert sich die Verwaltung stattdessen an den politischen Zielen.

Die Bundesregierung hat das Ziel bis 2045 klimaneutral zu sein und Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität zu machen. Hierfür will sie 2030 Zulassungen von 15 Mio. E-Autos erreichen und 1 Mio. öffentliche Ladepunkte ermöglichen. Gemessen am Bevölkerungsanteil braucht es in Sindelfingen damit 762 Ladepunkte, gemessen am Anteil der Zulassungszahlen 1137 Ladepunkte.

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat das Ziel, bis 2040 klimaneutral zu werden und bis 2030 65 % CO² gegenüber 1990 einzusparen. Auch Sindelfingen hat sich mit dem Beitritt zum Klimapakt (SV 14/2022) zu diesem Ziel verpflichtet. Um dieses Ziel zu erreichen, will das Land im Verkehr 55 % CO² einsparen, bis 2030 soll jedes zweite Auto klimaneutral fahren. Eine der Voraussetzungen hierfür ist der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur, das Ziel sind 100.000 öffentliche Ladepunkte bis 2030. Gemessen am Bevölkerungsanteil braucht es in Sindelfingen damit 571 Ladepunkte, gemessen am Anteil der Zulassungszahlen 807 Ladepunkte.

Der Unterschied in den Zielen ergibt sich aus dem für Baden-Württemberg angenommenen höheren Anteil an privaten Ladestationen. Da dies auch für Sindelfingen anzunehmen ist, orientiert sich die Verwaltung an den Zielen Baden-Württembergs. Aus heutiger Sicht rechnet die Verwaltung entsprechend damit, dass bis 2030 mindestens 500 Ladepunkte an 250 neuen Ladesäulen in Sindelfingen benötigt werden, bei einer beschleunigten Entwicklung der Elektromobilität könnte der Bedarf auf bis zu 1000 Ladepunkte und entsprechend 500 Säulen steigen. Eine Beschleunigung des Ausbaus ist deshalb notwendig, ebenso eine jährliche Evaluierung und Anpassung der Prognosen und Ziele.

Standortkonzeption

Um den Bedarf bis 2030 zu decken und Ressourcen sinnvoll einzusetzen, schlägt die Verwaltung das folgende Standortkonzept vor. Hiermit will die Verwaltung die aus heutiger Sicht notwendigen 500 Ladepunkte ermöglichen oder selbst schaffen.

- a. Im Sinne der Subsidiarität bemüht sich die Verwaltung zuerst um Ladeangebote auf privaten Flächen, besonders Kundenparkplätzen von Super- und Fachmärkten und Einzelhandel, bevor auf öffentlichem Grund geplant wird. Die Unternehmen werden angesprochen und in die Standortplanung einbezogen. Die Verwaltung berät Unternehmen zu den Vorteilen, zur Umsetzung und zu Fördermöglichkeiten ihrer Projekte.
- b. In städtischer Verantwortung sind Standorte an öffentlichen Einrichtungen – Rathaus & Bezirksämter, ÖPNV-Knoten sowie Sport-, Freizeit- und Bildungseinrichtungen. Hier befindet sich besonders häufig genügend Parkraum in städtischem Eigentum und es gibt positive Nutzungsüberschneidungen: BesucherInnen sowie MitarbeiterInnen der Einrichtungen laden tagsüber, FreizeitsportlerInnen oder VeranstaltungsbesucherInnen meist am Abend, AnwohnerInnen abends und nachts. Die Erfahrungen mit der bestehenden Ladeinfrastruktur bestätigen diese Einschätzung eindrücklich, die Ladesäulen an Rathaus und Bezirksämtern sind im Stromabsatz Spitzenreiter.
- c. Stadtteile ohne vorhandene Ladeinfrastruktur haben hohe Priorität.
- d. Stadtteile und Straßenzüge mit hohem Anteil an Mehrfamilienhäusern haben ebenfalls Priorität, da hier privates Laden baulich aufwändig oder gar nicht möglich ist und die Auslastung öffentlicher Ladeinfrastruktur aufgrund der Bebauungs- und Wohndichte potentiell höher ist.
- e. In Siedlungsbezirken ohne geeignete Parkplätze an öffentlichen Einrichtungen werden zentral gelegene Parkflächen gesucht und vorgeschlagen.
- f. Die Kosten für Ladeinfrastruktur hängen ganz wesentlich von der Entfernung zu Netzeinspeisepunkten und Trafostationen ab. Dies wird bei den vorgeschlagenen Standorten wo irgend möglich berücksichtigt.
- g. Aus Gründen des Stadtbilds, des sich wandelnden Mobilitätsverhaltens und zur Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit ist das Ziel der Verwaltung, statt einzelner Ladesäulen am Straßenrand zentral in den Vierteln gelegene Lade-Hubs zu schaffen. Ziel ist außerdem, das Ladeangebot vor allem auf größeren Parkplätzen zu schaffen, um die Reduktion der Parkfläche für fossil betriebene Fahrzeuge vertäglich zu halten.

- h. Standard für die Ladeparkplätze sind so genannte Senkrechtparkplätze. Längsparkplätze werden nicht in Betracht gezogen. Ausnahmen in Gebieten wo es keinerlei senkrechte Alternativen gibt müssen zwischen Parkfläche und Geh-/Radweg eine Grünfläche aufweisen.
- i. Um das Laden für AnwohnerInnen attraktiv zu machen schlägt die Verwaltung vor, das Parken (auch nach dem Laden) zwischen 20 und 7 Uhr für AnwohnerInnen mit E-Autos nicht zu sanktionieren.

Umsetzung

In einem ersten Ausbauschnitt zur flächendeckenden Ermöglichung von Elektromobilität bestimmt die Verwaltung für jedes der 18 wohnbaulich geprägten Sozialräume/Stadtviertel zentrale öffentliche Flächen. Im Umfeld besonders dicht besiedelter Quartiere werden weitere Flächen ausgewiesen. Diese werden mit den Stadtwerken abgestimmt. Im Anschluss werden die Standortvorschläge den Gemeinde- und Ortschaftsräten zur Kenntnis gegeben, in einem wettbewerblichen Verfahren veröffentlicht und den marktteilnehmenden Unternehmen zur Realisierung einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur angeboten.

Die Bekanntmachung potentieller Standorte erfolgt über das vom Bund zu eben diesem Zweck entwickelte „FlächenTool“ (www.flaechentool.de). Hier werden die Flächen und Anforderungen an die Ladeinfrastruktur eingetragen und veröffentlicht. Interessierte Investoren können die Stadt über das Tool kontaktieren und Angebote abgeben.

Im anschließenden wettbewerblichen Verhandlungsverfahren wird der geeignetste Investor anhand festgelegter Kriterien ermittelt.

Standorte, für die sich keine Interessenten im Verfahren finden, sowie Standorte an städtischen Einrichtungen realisiert die Verwaltung selbst und beantragt hierzu eine Förderung via LGVFG (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Hierbei tritt die Verwaltung nicht als Ladesäulenbetreiber, aber als Bauherr und Pachtgeber auf, beziehungsweise beauftragt Dienstleister mit Planung, Bau und anschließendem Betrieb. Die notwendige Anschubfinanzierung wird im Haushalt oder, bei schnellerer Realisierbarkeit, als außerplanmäßige Mittel zur Verfügung gestellt. Langfristig ist die Maßnahme dank Förderung sowie Einnahmen via THG-Quote und Pacht/Betrieb potentiell haushaltspositiv.

Als Pilotprojekte sind „Östlicher Rathausplatz“ und „Parkplatz Stadthalle (Burghaldenstraße)“ vorgesehen.

Planung, Bau und Anschluss der Ladepunkte werden öffentlich ausgeschrieben, der anschließende Betrieb wird ebenfalls als öffentlicher Dienstleistungsauftrag ausgeschrieben.

Wortmeldungen

- Man bedanke sich für den schönen Vortrag, der sowohl Planungen des Bundes, des Landes und der Stadt Sindelfingen berücksichtige. Zum Thema Netzkapazitäten stelle man sich die Frage, inwieweit diese ausreichen, z.B. bei privaten Wallboxen. In Bezug auf die Förderung habe man die Frage, ob sich diese auf den Ausbau der Ladepunkte beziehe oder auch auf den zügigen Ausbau der Netzkapazitäten.
- Man bedanke sich für den Vortrag, man könne hier mitgehen. Man frage sich aber, warum diese zentral aufgestellt werden sollen und nicht dezentral an so vielen Orten wie möglich?
- Man sei froh über den Fortschritt, da Maichingen momentan nur 1 Ladesäule mit 2 Ladepunkten habe. Diese nicht optimale Situation müsse sich deutlich verbessern. Aber wann werde es spürbar, können erste Ladesäulen in Betrieb gehen?
- Auch hier stelle man sich die Frage, warum zentral und wie genau konkret die Aufstellung erfolgen soll, z.B. an 1 bis 2 Standorten oder an zentralen Punkten innerhalb eines Wohngebietes?
- Die Verwaltung wolle 500 Stationen schaffen, werden die Ladepunkte von der Stadt Sindelfingen selbst betrieben, gehe sie damit in Konkurrenz zu privaten Anbietern? Nicht nur Mitarbeitende der Stadt, sondern auch Mitarbeitende von Unternehmen müssen berücksichtigt werden. Ein weiterer Punkt, der vorrangig berücksichtigt werden sollte, sei die Ladeinfrastruktur in Neubaugebieten.

- Gibt es neben dem Betreibermodell auch eine Einnahmeprognose? Schnellladestationen seien ein Geschäftsmodell, hier werden erhebliche Preise verlangt. Welche Strategie fahre hier die Stadt?
- Fördermittel in Höhe von 50 %, treffe dies auf jede Ladestation zu?

Holger Kesten antwortet, eine Förderung sei nur für die Ladeinfrastruktur vorgesehen. Die Netzkapazitäten seien tatsächlich das größere Thema. Es sei ein entsprechender Vertrag mit den Stadtwerken vorgesehen, damit Netzkapazitäten erweitert werden.

Warum zentral? Ziel sei eine Reichweite von 500 Metern, um die nächste Ladestation zu erreichen. Dies sei eine Investition, die die Stadtwerke leisten müssen. Daran orientiere man sich in der 1. Ausbaustufe.

Ihm sei ein Standort mit mehreren Ladesäulen lieber, da dadurch u.a. weniger Suchverkehr entstehe. Ladehubs oder Ladeparks werden in Baden-Württemberg gegenüber einzelnen Stationen bevorzugt. Man möchte Standorte, an denen senkrecht Parken möglich sei, keine Parkplätze entlang den Straßen, also Längsparker.

Wann kann man mit der Umsetzung rechnen? Das Planungsverfahren müsse durchlaufen und Ladesäulen gestellt werden. Seine Hoffnung sei, 12 Monate nach Beschlussfassung mit den ersten Einweihungen rechnen zu können.

Die Stadt betreibe Ladesäulen nicht selbst, man will dafür Dienstleister beauftragen. Es gab schon mehrere Versuche seinerseits, Kontakte mit Unternehmen aufzunehmen, der Rücklauf sei aber bisher ziemlich „mau“ gewesen.

Er denke, die Stadtplanung habe dies bei Neubaugebieten auf dem Schirm. Er werde dort auch weiterhin Präsenz zeigen.

Hier gehe es momentan um normale Ladestationen, nicht um Schnelllader.

Ist aber im bereits bebauten Bereich sehr schwierig.

Wortmeldungen

- Wurden die Stadtwerke dazu gehört, ob sie das System aufbauen möchten?
- Sind beim Bussteig auch E-Ladesäulen geplant, z.B. im Bereich Parkplatz, wie sehen da die Planungen aus? Park und Ride-Parkplätze seien sicher auch interessante Standorte für Ladesäulen.

- Es wird angeregt, bei neu geplanten Bereichen wie Wohngebiete etc. gleich die Verpflichtung aufzunehmen, Ladesäulen mit zu berücksichtigen.

Holger Kesten stellt fest, man sei mit den Stadtwerken im Austausch.

Von der Gesetzlage her sei man verpflichtet, auszuschreiben und kein Monopol entstehen zu lassen. Die Stadtwerke spielen als Netzbetreiber eine wichtige Rolle. Er gehe davon aus, dass sie an attraktiven Standorten mitbieten werden.

Gesetzt seien auf jeden Fall Leerrohre beim Bussteig. Der dortige Park and Ride sei konzeptionell eine Herausforderung in Bezug auf die Dauer des Ladens.

Der Vorsitzende ergänzt, das Vergaberecht mache an verschiedenen Bereichen Schwierigkeiten, z.B. auch im Bürgerhaus. Ladepunkte seien z.B. auch in den Bereichen Allmendstadion und Krautgärten geplant und überall dort, wo viele Menschen wohnen. Deshalb seien weitere Siedlungen wie Grünäcker, Landhaussiedlung und öffentliche Einrichtungen im Fokus, für den Bereich Bürgerhaus eine Erweiterung in der Goethestraße.

Auch beim Parkplatz Weilderstädter Straße könne er sich Säulen vorstellen.

Die verschiedenen Standorte sollten s.E. auch ein Thema der Ortsentwicklung – Verkehr – sein.

Abstimmung

Es ergeht folgende einstimmige Beschlussempfehlung an den Gemeinderat:

1. Der Gemeinderat nimmt die Bedarfsprognose (Punkt 3) zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat stimmt der Standortkonzeption (Punkt 4) zu.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das E-Lade-Konzept Sindelfingen wie in Punkt 5 dargestellt umzusetzen.
4. Für die Umsetzung des E-Lade-Konzepts werden außerplanmäßig bis zu 40.000 € zur Verfahrensbetreuung bewilligt.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, die Pilotprojekte „Östlicher Rathausplatz“ und „Parkplatz Stadthalle (Burghaldenstraße)“ umzusetzen. Es werden außerplanmäßige Mittel in Höhe von 300.000 € freigegeben, wenn die Förderung via LGVFG in Höhe von 75 % der förderfähigen Projektkosten und 10 % Planungspauschale durch den Fördermittelgeber bewilligt ist.

5. Bauliche Realisierung des Radverkehrskonzeptes Sindelfingen

Umsetzung der Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route

- Baubeschluss

- Kostenschätzung

Der Vorsitzende führt ein, er habe es ja schon öfters betont: Es freue ihn sehr, dass man im Grunde genommen 2x in der Pilotphase dabei sei. R 7 sei klar, der Name sei Programm. Aber auch R 5 sei für Maichingen attraktiv, zudem kommen die Routen auf Höhe des Minigolfplatzes zusammen. Er begrüßt Jens Kirschnik, von der Abteilung Straßen- und Brückenbau des Tiefbauamtes, der die Sitzungsvorlagen vorstellt:

- Im Mai 2020 hat der Gemeinderat dem Radverkehrskonzept der Stadt Sindelfingen zugestimmt.
- Zentraler Baustein dieses Konzepts stellt ein Netz aus 10 Hauptradrouten dar, die so angeordnet sind, dass die Stadtteile und die Teilorte gut miteinander und gut mit der Sindelfinger Innenstadt verbunden sind.
- Gleichzeitig ist die Verbindung zur Nachbarstadt Böblingen, den anderen Nachbarkommunen und auch die Anbindung an das Kreis- und Landesradnetz sichergestellt.
- Am 18.10.2022 wurden die Beschlussvorlagen zu den Radhaupttrouten R 7 „Maichinger Bogen“ und R5 „Hinterweil Route“ im Gemeinderat eingebracht.
- Am 22.11.2022 fand die Bürgerinfo zur Vorrangroute R5 „Hinterweil Route“ statt.
- Am 29.11.2022 fand die Bürgerinfo zur Vorrangroute R7 „Maichinger Bogen“ statt.
- Beide Veranstaltungen wurden bei reger Beteiligung digital durchgeführt.

Zeitliche Planung

Bauabschnitt 1

Beginn: Beginn der Route in Höhe Wurmbergstraße/Maichinger Straße

Ende: Hirschstraße, kurz vor Einmündung in die Maichinger Straße

Vergabebeschluss: Frühjahr 2023

Baubeginn: vrs. Sommer 2023

Bauende: vrs. Herbst/Winter 2023/24

Bauabschnitt 2

Beginn: neuer Kreisverkehr Maichinger Straße/Hirschstraße

Ende: nördliche Gemarkungsgrenze in Richtung Magstadt

Aufstellungs- und Auslegungsbeschluss: vrs. Frühjahr 2023

Abschluss Grunderwerb: vrs. Frühjahr 2023

Vergabebeschluss: vrs. Sommer 2023

Baubeginn: vrs. Herbst 2023

Bauende: vrs. Herbst 2024

Die Verwaltung plant, nach Vorstellung der Vorplanung in den Gremien eine öffentliche Bürgerinformation durchzuführen.

Kosten

Folgende baubezogene Realisierungs-Kosten wurden auf Basis der Vorplanung geschätzt:

Kostenschätzung:	2.025.000 EURO
Planungskosten ca. 20 %:	405.000 EURO
<u>Summe:</u>	<u>2.430.000 EURO</u>
davon 1. Bauabschnitt:	840.000 EURO
davon 2. Bauabschnitt:	1.590.000 EURO

Mögliche baubezogene Mehrkosten für Baumaterialien/-leistungen oder anderweitig bedingte Preissteigerungen sind in dieser Kostenschätzung nicht enthalten.

Weiterer Ablauf

Im Zuge der weiteren Planung wird die Verwaltung die Öffentlichkeit über die planerischen Lösungen zur Umsetzung der Hauptradroute informieren. Ergänzend werden die Anlieger vor Beginn der Baumaßnahmen über den Bauablauf und im Zusammenhang stehende Einschränkungen informiert.

Die Verwaltung wird darüber hinaus gemäß ihrer Beauftragung nach dem Beschluss vom 26.05.2020 (Beschlussvorlage Nr. 066/2020) in 2022 mit der straßenbaulichen Planung der nächsten Hauptradroute beginnen. Hierbei wird die Planung der Hauptradroute R6 - Mahdental-Achse begonnen.

Wortmeldungen

- Der Gemeinderat habe 10 Routen beschlossen, pro Jahr soll 1 Route umgesetzt werden. Es mache Sinn, geordnete Maßnahmen zu treffen. An den meisten Stellen funktioniere es gut, an Engstellen müssen entsprechende Maßnahmen getroffen werden. Bei R7 habe man wenig bis keine Probleme. Schwerer tue man sich bei R5: In der Stuttgarter Straße seien 2 Ampeln hintereinander geplant, dies sehe man als relativ überflüssig an.
Auf der nördlichen Seite seien 50 cm zu schmal, daher müsse die Straße überquert werden. „Im Pflästerle“ als Fahrradstraße zu bezeichnen würde bedeuten, dass hier kein Auto mehr fahren dürfe? Diese Straße wäre auch der einzige Weg für die dortige Gartenanlage und die Landwirtschaft, auf ihre Felder zu kommen. Hier herrsche Handlungsbedarf, z.B. „Anliegerstraße“. Die Verwaltung müsse akzeptieren, dass Leute, die vor Ort leben, einen anderen Blickwinkel auf die Dinge haben. Man wolle das Verfahren nicht aufhalten, aber gute Lösungen für die Bürger.
- Man sei gegen die Planung in der Stuttgarter Straße.
- Man freue sich, dass das Konzept der Fahrradrouten jetzt seinen Lauf nehme und in der Bearbeitung vorangeschritten sei. Man sei an einer schnellen Umsetzung der Routen interessiert und teile die vorgebrachten Bedenken nicht. Auf einer Fahrradstraße haben Fahrradfahrer Vorfahrt vor den Autos, i.d.R. sei eine Nutzung durch beide möglich. Man wünsche der weiteren Umsetzung einen guten Verlauf.
- Man bedanke sich für den Bericht. Bei den Verkehrsformen herrsche ein ziemlicher Flickenteppich. Wäre teilweise eine Bodenmarkierung nicht sinnvoll, wird angeregt.
- Man freue sich über den Beginn der Umsetzung. Ziel müsse das nebeneinander Agieren der verschiedenen Verkehrsteilnehmer sein. Insgesamt wird festgestellt, dass der Zustand der Wege und Straßen vernachlässigt sei. Werden die Straßen und Wege in diesem Zusammenhang wenigstens in manchen Bereichen saniert? Man stehe unter Zeitdruck, um an die Fördertöpfe zu kom-

men. Wie hoch ist die Anzahl der Leute, mit denen Gespräche geführt werden müssen?

Man möchte, dass die Umsetzung erfolge, in Bezug auf die Kostenschätzung frage man sich, ob es möglich ist, die Kosten besser einzugrenzen? Hier habe man Bauschmerzen, gibt es einen konkreteren Kostenrahmen? Wie hoch sind die Fördertöpfe?

- Bei einer Fahrradstraße seien Anlieger erlaubt. Das Problem in der Stuttgarter Straße sei der Zugang. Wie sehe die Plausibilisierung aus?
- Man habe Verbesserungsvorschläge im Bereich Schlüsselackerplatz, diese werden von Herrn Kirschnik geprüft.

Jens Kirschnik antwortet zur Stuttgarter Straße, das Vorsignal für eine sichere Querung der Straße mit einer Bedarfsampel sei die wirtschaftlichste und praktikabelste Lösung. Es sei ein Vorsignal und damit keine eigenständige, also „doppelte“ Ampel. Zur Fahrradstraße: er bestätigt, dass der Anliegerverkehr über ein Zusatzzeichen weiterfahren könne. Eine Flächenmarkierung sei in Planung mit Piktogrammen und Symbolen.

Die Sanierungsfrage könne nicht pauschal beantwortet werden. Bei einer Straße rechne man mit Kosten von 800 Euro pro lfd. Meter. Aber auch die Verkehrsräume seien von Größe und Zustand her unterschiedlich. Bereiche auf bestehenden Verkehrsflächen beinhalten entsprechende Sanierungsarbeiten. Es werde versucht, die Eingriffe möglichst gering zu halten. Die Förderquoten liegen je nach Verkehrsart zwischen 15 und 75 %.

Abstimmung

Es erfolgt ein Antrag der CDU-Fraktion über eine getrennte Abstimmung der vier Spiegelstriche der Ziffer 1 der Beschlussvorlage sowie einzeln zu den Ziffern 2, 3 und 4 der Beschlussvorlage.

Ergebnis Antrag CDU-Fraktion: Einstimmig 0 E

Abstimmung über die Sitzungsvorlage

Es ergeht folgende Beschlussempfehlung an den Gemeinderat:

1. Der Gemeinderat stimmt den von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorzugsvarianten der Vorplanung zu und beauftragt die Verwaltung,
 - die Realisierung der Hauptradroute R5 – Hinterweil-Route in die Wege zu leiten,
 - in entsprechende Grunderwerbs-Gespräche für erforderliche private Grundflächen einzutreten,
 - die weiteren Schritte der straßenbaulichen Planung zu beauftragen
 - und entsprechende Vergabeverfahren für Bauleistungen vorzubereiten und durchzuführen (Baubeschluss).
2. Der Gemeinderat nimmt die Kostenschätzung für die Maßnahmen nach Ziffer 1 in Höhe von 2,43 Mio. EURO zur Kenntnis.
3. Die für 2023 und 2024 anfallenden Kosten werden im Vorgriff auf den noch zu verabschiedenden Haushalt 2023/24 bereitgestellt.
4. Der Gemeinderat stimmt einer Verpflichtungsermächtigung im Haushalt 2023 in Höhe von 980.000 EURO zu.

Ergebnis:

Ziffer 1 Spiegelstriche 1 bis 3:	Einstimmig 0 E
Ziffer 1 Spiegelstrich 4:	Mehrheitlich abgelehnt 6 G, 1 E
Ziffern 2, 3, 4:	Einstimmig 0 E

6. Bauliche Realisierung des Radverkehrskonzeptes Sindelfingen

Umsetzung der Hauptradroute R7 – Maichinger Bogen

- Baubeschluss

- Kostenschätzung

Kurzinfo

Der Ortschaftsrat stimmt der Vorlage einstimmig zu.

Auch diese Vorlage wird von Jens Kirschnik erläutert.

Straßenbauliche Planung

Räumliche Einordnung

Die Hauptradroute R7 - Maichinger Bogen beginnt an ihrem östlichen Ende an zwei unterschiedlichen Verknüpfungspunkten innerhalb des Hauptradrouten-Netzes, zum einen an der Verknüpfung des Calwer Bogens mit der Calwer/Hanns-Martin-Schleyer-Straße (mit zukünftigem Übergang in die Hauptradroute R3 – Darmsheim-

Route) und an der Einmündung der Weidenstraße in die Bachstraße (mit zukünftigem Anschluss an die Hauptroute „R1 - City-Ring“). Die beiden vorgenannten Routenführungen verbinden sich dann im weiteren Verlauf Richtung Westen an der Einmündung Weiden-/Lindenstraße, die Route setzt sich von diesem Punkt aus nördlich entlang der S-Bahn-Strecke und weiter durch den östlichen Teil des Siedlungskörpers des Teilorts Maichingen bis zu ihrem Endpunkt im östlichen Umfeld des Kreisverkehrs Stuttgarter-/Konrad-Adenauer-Straße fort. Dort wird sie zukünftig an die beiden Hauptrouten R5 – Hinterweil-Route und R8 – Nord-West-Tangente anschließen.

Die Strecke ist ca. 4,5 km lang, davon verlaufen ca. 2,0 km innerorts und ca. 2,5 km außerorts.

Auswirkungen der Planung

- Das Kfz-Parken entlang der Hauptroute wird neu geordnet und muss teilweise reduziert werden (geringfügig in der Weidenstraße, Lindenstraße, Lärchenweg und Teuchelweg).
- Im Bereich der Kleingartenanlage Ochsenallmend kann kurzfristig nur eine Übergangslösung realisiert werden. Die Schwierigkeit besteht darin, dass zwischen der Bahnbetriebsanlage einerseits und der heute wegebegleitend bestehenden Baumreihe mit großen Linden andererseits nicht genügend Platz ist, um den nach dem Stand der Technik gebotenen Querschnitt für die Rad-/Fußverkehrsanlage herstellen zu können. Nach Überprüfung der verschiedenen grundsätzlichen Reaktionsmöglichkeiten (siehe hierzu die Ausführungen in Anlage 1, S.18ff) schlägt die Verwaltung im ersten Schritt vor, den bestehenden Weg im Rahmen der bestehenden räumlichen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung des Schutzes der Baumreihe zu verbreitern. Damit wird eine Verbesserung für die Radfahrenden entlang des jetzt schon gut genutzten Weges erreicht. Langfristig sieht die Verwaltung aber das Erfordernis, eine Erweiterung zur Zielbreite in Richtung der angrenzenden Kleingärten zu verfolgen. Der Vorschlag ergeht dabei unter der Bedingung, dass sich aus diesem Vorgehen keine Förderschädlichkeit für die Gesamtanlage ergibt – die Verwaltung befindet sich hierbei in Gesprächen mit dem Fördermittelgeber.

- Auf dem Schlüsseläckerplatz soll durch Markierungen angezeigt werden, dass Radfahrende hier nicht Vorfahrt haben, sondern in diesem Bereich dem Fußverkehr gleichgestellt und insoweit gegenseitige Rücksichtnahme geboten ist.

Zeitliche Planung

Die beschriebenen Verfahrensschritte führen dazu, dass nicht, wie ursprünglich geplant, direkt Ausschreibung und Vergabe für die Umsetzung der Anlagen in einem zeitlichen Zusammenhang vorbereitet werden können.

Um trotzdem schon frühzeitig mit der Umsetzung beginnen zu können, schlägt die Verwaltung vor, die Realisierung Haupttradrouten in 2 Bauabschnitte aufzuteilen.

Bauabschnitt 1

Beginn 1a:	Calwer Bogen/Lindenstraße und Weidenstraße/Bachstraße
Ende: 1a	Lindenstraße am Ende der Bebauung
Beginn 1b:	Ochsenallmend/Rudolf-Harbig-Straße
Ende: 1b	Spielplatz Karlsbader Weg
Vergabebeschluss:	Frühjahr 2023
Baubeginn:	vrs. Sommer 2023
Bauende:	vrs. Herbst/Winter 2023/2

Bauabschnitt 2

Beginn:	Lindenstraße am Ende der Bebauung
Ende:	Ochsenallmend/Rudolf-Harbig-Straße
Aufstellungsbeschluss	
im planungsrechtlichen Verfahren:	vrs. Frühjahr 2023
Auslegungsbeschluss:	vrs. Frühjahr 2023
Abschluss Grunderwerb:	vrs. Frühjahr 2023
Vergabebeschluss:	vrs. Sommer 2023
Baubeginn:	vrs. Herbst 2023
Bauende:	vrs. Sommer 2024

Die Verwaltung plant, nach Vorstellung der Vorplanung in den Gremien eine öffentliche Bürgerinformation durchzuführen.

Kosten

Folgende baubezogene Realisierungs-Kosten wurden auf Basis der Vorplanung geschätzt:

Kostenschätzung:	1.540.000 EURO
Planungskosten ca. 20 %:	308.000 EURO
<u>Summe:</u>	<u>1.848.000 EURO</u>
davon 1. Bauabschnitt:	1.185.000 EURO
davon 2. Bauabschnitt:	663.000 EURO

Mögliche baubezogene Mehrkosten für Baumaterialien/-leistungen oder anderweitig bedingte Preissteigerungen sind in dieser Kostenschätzung nicht enthalten.

Ebenso entstehen weitere, aktuell noch nicht abschließend zu beziffernde Kosten für den Grunderwerb.

Weiterer Ablauf

Siehe Ausführungen zu R5, TOP 5.

Wortmeldungen

Siehe Ausführungen zu R5, TOP 5.

Abstimmung

Es ergeht folgende einstimmige Beschlussempfehlung an den Gemeinderat:

1. Der Gemeinderat stimmt den von der Verwaltung vorgeschlagenen Vorzugsvarianten der Vorplanung zu und beauftragt die Verwaltung,
 - die Realisierung der Hauptradroute R7 – Maichinger Bogen in die Wege zu leiten,
 - in entsprechende Grunderwerbs-Gespräche für erforderliche private Grundflächen einzutreten,
 - die weiteren Planungsschritte zu beauftragen
 - und entsprechende Vergabeverfahren für Bauleistungen vorzubereiten und durchzuführen (Baubeschluss).
2. Der Gemeinderat nimmt die Kostenschätzung für die Maßnahmen nach Ziffer 1 in Höhe von 1,848 Mio. EURO zur Kenntnis.
3. Die für 2023 und 2024 anfallenden Kosten werden im Vorgriff auf den noch zu verabschiedenden Haushalt 2023/24 bereitgestellt.

4. Der Gemeinderat stimmt einer Verpflichtungsermächtigung im Haushalt 2023 in Höhe von 670.000 EURO zu.

7. Ortschaftsbudget

Der Vorsitzende berichtet, in der letzten Sitzung wurden u.a. 400 Euro Zuschuss an den HCM beschlossen für den Kauf neuer Notenständer für alle Orchester.

Die Gesamtrechnung über 660 Euro liege bereits vor, der Verwendungsnachweis sei damit erbracht.

Weitere Anträge seien nicht mehr eingegangen.

Der in Frage kommende Verein für einen analogen Zuschuss zur Beschaffung von Registrierkassen wie bei der Musikkapelle Maichingen habe sich nicht gemeldet.

Aus dem Ortschaftsrat wird nachgefragt, ob ein Übertrag auf 2023 möglich sei, was der Vorsitzende verneint. Allerdings wird es auch künftig einen Topf geben.

8. Verschiedenes

Jahresrückblick des Ortsvorstehers (im Wortlaut wiedergegeben)

Vorwort

Und schon wieder ist ein Jahr fast wie im Fluge vergangen.

Zumindest kommt es einem im Bezirksamt Maichingen so vor, was auch an der erfreulichen Tatsache liegt, dass zumindest im Veranstaltungsbereich wieder so etwas wie Normalität zurückgekehrt ist. Und wer selbst schon einmal eine Veranstaltung organisiert oder mitorganisiert hat, der weiß, dass man da automatisch in gewisse Routinen verfällt und man in Richtung der Events lebt, denkt und arbeitet.

So ist man der Zeit gefühlt automatisch 2, 3 Monate voraus.

Der Vorsitzende fährt fort:

Trotzdem: Es war wieder kein gewöhnliches Jahr, unser Bundeskanzler hat es mit dem Begriff Zeitenwende sehr plastisch ausgedrückt.

Noch mitten in einer schon gefühlten „Endphase“ der Pandemie kam der russische Angriff auf die Ukraine.

Nach dem ersten Schock über kriegerische Ereignisse mitten in Europa bedeutete dies für die Verwaltung die Fortsetzung und stellenweise sogar neue Intensivierung

der Krisenbewältigung. Somit bin ich weiterhin parallel als Leiter des Vsb1 (Verwaltungsstab) tätig.

Aktuell arbeiten wir sehr intensiv an Notfallkonzepten und -szenarien, z.B. bei Energiekrisen, um auf für die Fälle gewappnet zu sein, die hoffentlich nie eintreten.

Leben in Maichingen

Wie schon erwähnt: Viele liebgewonnene Veranstaltungen lebten wieder auf und – das war für alle Beteiligten sehr schön – erfreuten sich aller Unkenrufe zum Trotz großer Beliebtheit.

In Maichingen wurde der Begriff „**Jubiläum-plus-X**“ populär, was zugleich die Durchhaltefähigkeit und Hartnäckigkeit unserer Engagierten belegt, hier ein paar Auszüge, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

- Der TCM konnte seine neuen Plätze einweihen, 24.04.
- Die Feier zum 50jährigen Zusammenschluss konnte am 29.04. gemeinsam mit dem Bezirksamt Darmsheim nachgeholt werden, also **50-plus-1**
- Ein Maibaum wurde aufgestellt, 1.5.
- Die LandFrauen begingen das Jubiläum des Landesverbands mit der Rosenpflanzung vor dem Alten Schulhaus, 7.6.
- Die Landhauchocketse feierte Renaissance, 24.6.
- Die Musik, konkret HCM und GSV starteten wieder durch, 25.6. und 14.10., bei den GSV-Chören war dies das Jubiläum **150-plus-2**
- Und endlich konnten die mehrfach verschobenen Traditionsumzüge Kinderfest (16.7.), Roßtag (18.9.) und Sichelhenke durchgeführt werden – mit schon erwähnter großartiger Resonanz
- Es gab wieder eine Hauptübung der Feuerwehr, schön kombiniert mit dem neuen Haus Allmendäcker, das wiederum am 16.10.2022 mit einem Tag der offenen Tür die offizielle Einweihung nachgeholt hat. Allen Seniorinnen und Senioren sowie dem gesamten Pflegepersonal auch von dieser Stelle aus nochmals ein herzlicher Willkommensgruß!
- Zwei weitere Jubiläen wurden begangen **100-plus-2** Jahre Posaunenchor am 5.11 sowie 10 Jahre Förderverein Bücherei am 26.11.
- Eine sehr gelungene Aktion war sicher auch „Maichingen startet durch“ des Gewerbe- und Handelsvereins in den Sommermonaten.

Wenn ich eingangs über den Krieg in der Ukraine gesprochen habe, will ich zwei Aktionen des RFV Maichingen nicht unerwähnt lassen:

- 15.5. Ponyreiten, Erlös zugunsten der Flüchtlingshilfe
- 29.11. Besuch einer Delegation ukrainischer Kinder und Jugendlicher, denen im Reitverein ein schöner Vormittag geboten wurde.

Erfreulich war die sommerliche Einweihung des neuen Kunstrasens neben dem Allmendstadion, quasi garniert mit dem Baubeschluss zum Neubau des Funktionsgebäudes und der Sanierung der Tribüne im Allmendstadion (12.10.)

Ein Projekt, für das der Ortschaftsrat lange gekämpft hat, der Ausbau der Nahversorgung, kam mit einem Spatenstich am 6.4.2022 ins Rollen, ich spreche vom Neubau des Aldi.

Die konstante Erweiterung der Bestattungsmöglichkeiten im Waldfriedhof ging voran (Urnen und Baumgräber) und die Feuerwehr konnte zum Jahreswechsel 2021/2022 den GW Logistik in Betrieb und Besitz nehmen, ein neues Lösch-Fahrzeug ist in der Beschaffung.

Dankbar bin ich, dass die tolle Arbeit im Seniorentreff (Freundeskreis der Älteren) mit Unterstützung der Evangelischen Kirchengemeinde, die allerdings zeitgleich die eigene Seniorenarbeit einstellen musste, fortgeführt werden kann.

Wir haben die Ortsschilder komplettiert, das Ortsentwicklungskonzept befindet sich im Zeitplan und damit mitten in der Phase 2.

Ortschaftsrat

Der Ortschaftsrat tagte mit dem heutigen Abend 7 Mal und bearbeitete 51 (2021:59) öffentliche sowie 13 (2021:14) nichtöffentliche TOPs. Hinzu kam die Klausur am 11.3.2022 zum OEK.

Dem Bezirksamt ist bewusst, dass der Rückgang der Sitzungen (2021:10) bei Ihnen auf Kritik stößt, wir haben Ihnen wunschgemäß für 2023 optionale Zusatztermine vorgeschlagen. Einer davon könnte für eine Klausur genutzt werden.

Trotzdem zeigte mir ein Blick in den Jahresrückblick, der im Januar wieder im Blättle veröffentlicht wird, dass doch einiges vorangebracht wurde.

Ich erwähne nochmals den Baubeschluss Allmendstadion oder den Änderungsbeschluss zur Schule mit dem Planungsauftrag zum Schulstandort. Daran wird gerade intensiv beim Amt für Bildung & Betreuung gearbeitet.

Auch der Naturkindergarten sei erwähnt, der aus Ihrer Mitte vorangetrieben wurde. Im Bereich der barrierefreien Bushaltestellen ist Maichingen – bei allen sonstigen Unzulänglichkeiten was Wartehäuschen o.ä. anbelangt – dank der Arbeit des Tiefbauamtes weit vorne. In Sachen Bussteig Talstraße haben Sie am 16.11. einen Sachstand bekommen.

Letztendlich muss der gemeinsame Fokus auf den Phasen 2 und 3 des Ortsentwicklungskonzeptes liegen, und da vor allem auf der Fragestellung, was wir konkret und zeitnah umsetzen können auch in Sachen Klima- und Energiekrise.

Über das 2021 federführend von uns wieder eingeführte Ortschaftsbudget haben Sie Projekte im Ehrenamt mit 3.280 Euro gefördert.

Bezirksamt

Die Arbeit im Bezirksamt Maichingen ist zunächst einmal geprägt von hervorragenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

So freut es einen zu hören, dass wir bspw. im landesweit viel kritisierten Bereich Bürgerbüro sehr oft positive Rückmeldungen bekommen. Ja, auch bei uns gibt es Wartezeiten, auch mit der mit viel Hoffnung neu eingeführten Technik (Aufrufanlage) sind wir noch nicht rundum zufrieden.

Aber wir sind und waren – auch während Corona – immer da, es gibt keine Schließzeiten wie in anderen Städten. Mit der Übernahme unserer früheren Amtsbotin konnten wir einen Glücksgriff tätigen und ihr gleichzeitig eine berufliche Perspektive bieten. Win-Win heißt das heutzutage.

Mein Dank geht an das Hauptamt, das in diesen Fragen immer ein offenes Ohr für uns hatte.

Schwierig ist und bleibt die Situation im Bürgerhaus. Den wenigsten ist bewusst, dass wir hier eine Versammlungsstätte haben, die deutlich höhere personelle und technische Anforderungen an den Betreiber und den Veranstalter stellt, als bspw. eine „klassische“ Gemeindehalle.

Die Ortschaftsverwaltung kann dies dauerhaft ohne Personalzuwachs im technischen Bereich oder – was uns lieber wäre – eine konstante Einbindung der städtischen Tochtergesellschaft CCBS, nicht stemmen.

Zum baulichen Zustand bzw. insbesondere zum Erscheinungsbild muss ich nicht mehr viel sagen, hier wurde heute schon eine entsprechende Frage aufgeworfen.

Ja, es regnet bei jedem Starkregen herein und ja, Sie haben immer noch keine befriedigende Antwort auf Ihren Antrag 2/2018 erhalten.

Allerdings will ich sagen, dass der Kollege Kempf im Amt für Gebäudewirtschaft überaus pragmatisch und unterstützend agiert. Wir haben vereinbart, dass bis zur Klärung der großen Fragen die Dinge in Angriff genommen werden, die entweder substantiell sind oder von der Verwaltung direkt entschieden werden können.

Als leuchtendes Beispiel nenne ich den Außenaufzug. Sie alle sehen die Bautätigkeiten, die bis 12.12. vollendet sein sollen.

Dank

Ich bedanke mich, auch im Namen meiner Kollegin Widmayer, für die gute Zusammenarbeit und die großartige Sitzungsdisziplin, die Sie an den Tag legen. Auch persönlich ist es eine überaus angenehme Zusammenarbeit mit Ihnen allen.

Herzlichen Dank, dass Sie dieses zeit- und arbeitsaufwändige Ehrenamt zum Wohle unserer Ortschaft leisten. Ein Beispiel von heute: Die ehrenamtlichen Mitglieder des Ortschaftsrates beschäftigen sich eben nicht nur privat mit Energiefragen, sondern haben den ganzen Ort im Blick.

Der Dank schließt die Partner/innen ein, die oft auf Sie verzichten müssen.

Wir bedanken uns bei der Presse, primär Herrn Heiden, für eine konstante und faire und vor allem richtige Berichterstattung.

Abschließend unser Dank an alle Aktiven, vom Kleintierzüchter über die Musiker, Sportler bis zu den Rettungs- und Hilfsdiensten sowie engagierten Bürgern, bspw. im Ak Asyl, kirchlichen Gruppen und Einrichtungen oder in der Nachbarschaftshilfe.

Hervorheben muss man weiterhin das phantastische Engagement des DRK Sindelfingen und Maichingen sowie der Freiwilligen Feuerwehr, aber auch in den beiden Fördervereinen, die wichtige Einrichtungen sehr erfolgreich betreiben.

Beide Fördervereine stellen im Frühjahr ihre Jahresberichte vor.

Ein **Ausblick** bleibt schwierig.

Ich denke aber, dass es – wie erwähnt – im Zuge des Ortsentwicklungskonzeptes vorrangig darum gehen muss, was wir daraus konkret ableiten. Parallel ist es an der Zeit, bestimmte Richtungs-Entscheidungen zu treffen, das gilt zuvorderst für diesen Bereich der Ortsmitte, sprich unserem Bürgerhauskomplex.

Einen Fokus müssen wir, da greife ich gerne auf deinen Hinweis von Frau Haug zurück, auch darauf richten, dass gewisse Verwaltungsroutinen wieder eingehalten werden. Gemeint ist bspw. der regelmäßige Bericht zu den Kita-Plätzen, die sog. Bedarfsplanung.

Damit schließe ich und wünsche allen eine gesegnete und schöne Adventszeit. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung.

Ortschaftsrat Walter Arnold ergreift das Wort im Namen des Gremiums. Er bedankt sich für die Worte des Vorsitzenden. Man sei froh, dass die Vereinslandschaft und das Ehrenamt wieder erfolgreich gestartet und nicht eingefroren sei. Alle „Blaulicht-organisationen“ seien unschätzbar und wichtige Stützen für die Veranstaltungen, es gehe an diese ein klares Dankeschön von Seiten des Gremiums. Ein sehr gutes Miteinander habe man mit dem gesamten Bezirksamt einschließlich der geschickten und netten Hausmeister. Dies sei nicht selbstverständlich und man sei daher in einer guten Position. Man könne gut miteinander, erlaube sich aber auch, ab und zu Kritik zu äußern, lasse sich gerne auch selbst kritisieren.

Man würde sich mehr als 7 Sitzungen im Jahr wünschen, dafür benötige man aber die entsprechenden Vorlagen. Wichtig sei, dass man zusammenkomme. Interessant werde es, in den Haushaltsplanberatungen einen gewissen Input einzubringen, ebenso in die Ortsentwicklung. Er habe manchmal die Sorge, dass dieses Gremium in die Unbedeutendheit geschoben werde, wenn man nicht mehr einfordere. Dies müsse nicht im Bezirksamt, sondern bei der Stadt Sindelfingen geschehen.

Man freue sich über den Kunstrasenplatz Allmendäcker. Leider seien einige Dinge Dauerthemen, da warte man schon länger, dass etwas passiere.

Man möchte bei neuen Wohngebieten eingebunden werden, z.B. Mühlweg. Hier müsse berücksichtigt werden, was unsere Ortschaft noch vertrage und was nicht. Es sei wichtig, diese Themen gemeinsam anzugehen.

Wir alle sammeln Kräfte für das neue Jahr. Er bedanke sich beim Ortsvorsteher für seinen Einsatz und seine Rührigkeit und auch bei seinen Mitarbeiterinnen, die Anlaufpunkte für alle seien. Er wünsche geruhige Feiertage und einen guten Rutsch in Neue Jahr und gute, stabile Gesundheit.