

## **Aus der Arbeit des Gemeinderates – Gemeinderatssitzung vom 25.02.2021**

### **1. Fragestunde**

Ein Bürger erkundigte sich nach dem aktuellen Verfahrensstand des neuen Häckselplatzes und bemängelten äußeren Zustand der Lutz-Sigel-Hütte. Bürgermeister Vierling erläuterte, dass für den neuen Häckselplatz in der letzten Woche ein Termin mit dem Landratsamt Heilbronn für weitere Abstimmungen stattgefunden habe. Ein Problem war bislang der Lärmschutz, nun liegt hierzu eine Lösung vor. Bauherr des Häckselplatzes ist der Abfallwirtschaftsbetrieb des Landkreises. Voraussichtlich in diesem Sommer starten die Bauarbeiten. Weiter äußerte Bürgermeister Vierling, dass der Zustand der Lutz-Sigel-Hütte überprüft werde und dankte dem Bürger für diese Information.

### **2. Lärmaktionsplan der Gemeinde Untergruppenbach - Behandlung und Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange**

Zu diesem Tagesordnungspunkt begrüßte Bürgermeister Vierling Herrn Dr. Koch vom Ingenieurbüro PLANUNG + UMWELT aus Stuttgart. Herr Vierling erläuterte, dass in der Gemeinderatssitzung vom 16.05.2019 die Aufstellung eines interkommunalen Lärmaktionsplans beschlossen wurde. Der gemeinsam mit dem Ingenieurbüro erarbeitete Entwurf des Lärmaktionsplans (3. Stufe) wurde dem Gremium am 20.02.2020 vorgestellt. Der Gemeinderat stimmte dem Entwurf einstimmig zu und beauftragte die Verwaltung mit der Beteiligung der Öffentlichkeit durch die Auslegung des Entwurfs sowie die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden bis Mitte November 2021 bearbeitet und in Form einer Abwägungstabelle für die Sitzung des Gemeinderates zur Abwägung zusammengetragen. Herr Dr. Koch hat die detaillierte Abwägungstabelle in einer Präsentation vorgestellt.

Inbesondere wurde auf folgende „Konfliktbereiche“ eingegangen:

- Straßenverkehrsbelastung durch die Autobahn A 81:

Durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags auf der Autobahn konnte bereits eine erste Maßnahme zur Verbesserung ergriffen werden. Eine weitere Verbesserung für die betroffenen Bürger\*innen könnte eine Geschwindigkeitsbegrenzung bewirken. Diese Entscheidung liegt jedoch nicht im der Kompetenz der Gemeinde.

- Straßenverkehrsbelastung durch die L 1111 in den Ortsdurchfahrten von Unterheinriet und Vorhof sowie durch die L 1102 in der Ortsdurchfahrt Oberheinriet:

Hier soll eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erfolgen. Weitere Maßnahmen wie beispielsweise die Geschwindigkeitsreduzierung vor den Ortseingängen von Vorhof oder das Motorradlärmdisplay konnten bereits umgesetzt werden.

- Straßenverkehrsbelastung durch die L 1111 im Westen von Donnbronn und die K 2087 in der Ortsdurchfahrt von Untergruppenbach:

Die Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt von Untergruppenbach ist bereits teilweise auf Tempo 30 reduziert. In weiteren Bereichen von Untergruppenbach bzw.

Donnbronn liegen die Voraussetzungen (Lärmwerte) für eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht vor. Bei einzelnen betroffenen Häusern könnte ein Schallschutzfensterprogramm eine Verbesserung bewirken.

Bürgermeister Vierling betonte, dass die Gemeinde bei der Ausarbeitung der Maßnahmen im Lärmaktionsplan das Ziel verfolgt, möglichst viele Menschen vor Lärm zu schützen und zu entlasten.

Herr Dr. Koch ging im Besonderen auf die Stellungnahmen zum geplanten Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten ein. Bürgermeister Vierling ergänzte hierzu, dass die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde mit den Auswirkungen auf den ÖPNV noch auf Grundlage des alten Fahrplans basiert. Seit dem 15.02.2021 gibt es neue Verbindungen mit entsprechendem Puffer zu den Anschlussverbindungen. Eine Beschränkung auf Tempo 30 führt aufgrund der Kürze der Ortsdurchfahrten, parkenden Fahrzeugen und häufigen Halten ohnehin nur zu einer Fahrzeitverlängerung der Busse von wenigen Sekunden.

Im Anschluss an den Vortrag von Dr. Koch und Bürgermeister Vierling gab es eine kurze Aussprache indem sich die Mitglieder des Gemeinderates für den Lärmaktionsplan sowie die Maßnahmen zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger ausgesprochen haben.

**Einstimmig hat der Gemeinderat die eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange zur Kenntnis genommen und diese entsprechend der Abwägungstabelle abgewogen. Weiter hat der Gemeinderat den Lärmaktionsplan in der geänderten Fassung beschlossen und die Verwaltung beauftragt, auf die zuständigen Behörden zuzugehen, um die Umsetzung der Maßnahmen mit den Behörden abzustimmen.**

**Der Lärmaktionsplan wird auf der Homepage der Gemeinde veröffentlicht**

### **3. Gemeindehaushalt 2021 einschließlich Wirtschaftsplan für die Wasserversorgung - Beschlussfassung**

Nach zwei Vorberatungen im Finanz- und Verwaltungsausschuss hatte die Verwaltung den drittendoppschen Haushaltsplan in der Sitzung am 28.01.2021 in den Gemeinderat eingebracht und die Schwerpunkte des Planes sowie die Finanzplanung ausführlich erläutert.

Da es zwischen der Einbringung des Haushalts und der vergangenen Sitzung seitens der Verwaltung keine Änderungen gab, ging der Bürgermeister nicht mehr auf einzelne Projekte ein und bat die Fraktionsvorsitzenden um ihre Haushaltsreden.

Bürgermeister Vierling bedankte sich zunächst bei der Kämmerin, Frau Vogel und dem gesamten Team der Finanzverwaltung ganz herzlich für die hervorragende Arbeit, bei der Aufstellung des umfangreichen Zahlenwerks.

Mit dem Haushaltsplan legt die Gemeinde einen finanziellen Rahmen für die Projekte, die in den kommenden Monaten gemeinsam realisiert werden sollen. Neben den laufenden Aufgaben geht es unter anderem hierbei um

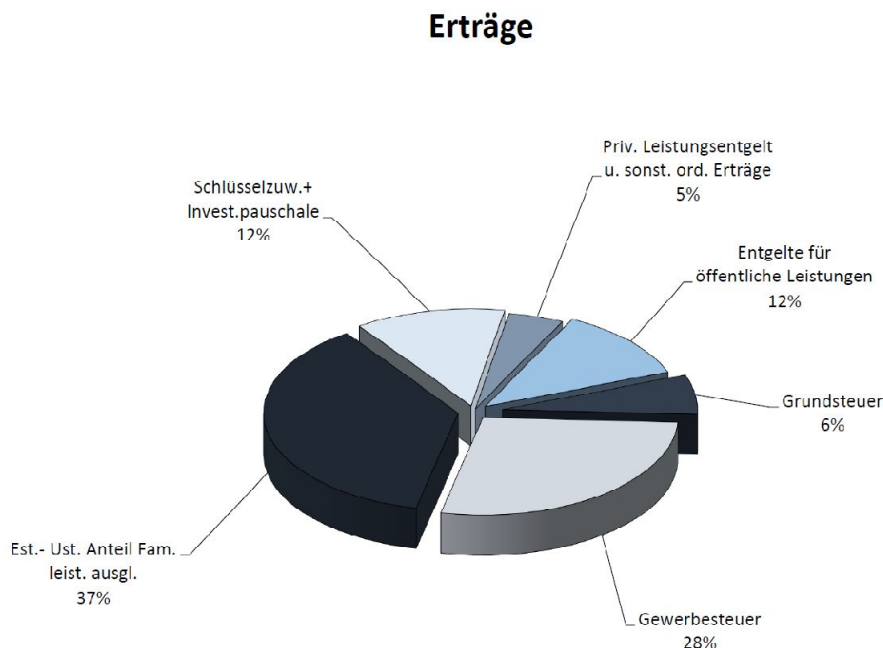
- die Innensanierung der Hohenriethalle
- die Schaffung einer Kita in Obergruppenbach

- die Einführung eines neuen Kassensystems sowie der 1. Sanierungsabschnitt im Freibad
- die Verlegung des Häckselplatzes und Recyclinghofes einschließlich neuer Zufahrt
- die Sanierung von zwei Regenüberlaufbecken
- die Erstellung einer Photovoltaikanlage auf dem Dach des Feuerwehrgebäudes in Untergruppenbach
- der Planung der Heinrieter Ortsmitte

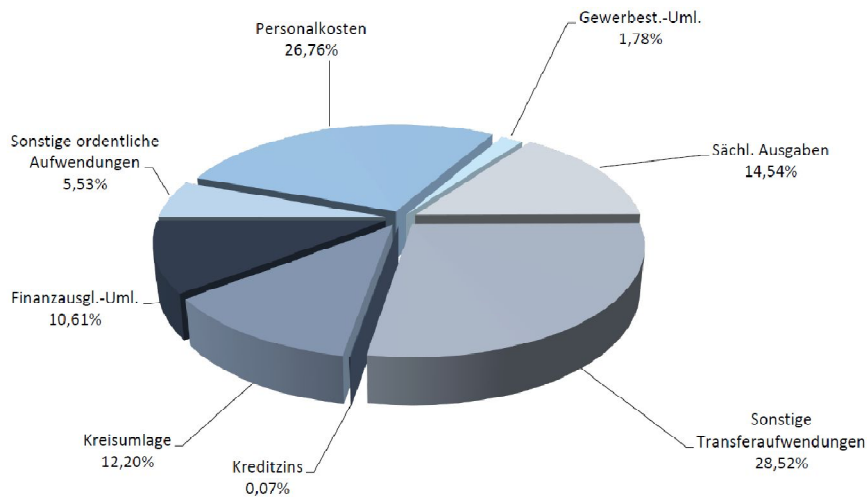
Die Maßnahmen im investiven Bereich betragen insgesamt rund 6,57 Millionen Euro. Dieses Aufgabenspektrum fordert die Gemeinde sowohl finanziell, als auch personell. Nach wie vor sind keine Kreditaufnahmen notwendig. Aus der Rücklage müssen zwar Gelder entnommen werden, aber dafür ist die Rücklage auch angedacht. Gerade in der aktuellen schwierigen Situation haben die Kommunen eine wirtschaftliche Verantwortung. Trotz den hohen Bauausgaben steht der Haushalt auf einem soliden Fundament.

Für die UWG-Fraktion nahm Gemeinderat Hermann Steiner, für die CDU-Bürgerliste Frau Lopetra Möhle und für die SPD-Fraktion Frau Ellen Mangatter abschließend zum Haushaltsplan Stellung. Die drei Fraktionsvorsitzenden gingen in ihren Haushaltsreden auf das letzte Jahr, im Besonderen auf die Aufgaben und Auswirkungen der Corona-Pandemie, ein. Weiter dankten die Redner\*innen der Gemeindeverwaltung und all ihren Beschäftigten - in allen Einrichtungen - für die sehr gute Zusammenarbeit. Dem Gremium ist das sehr hohe Aufgabenspektrum und die dadurch entstehende Belastung der Gemeindeverwaltung bewusst. Nach den Haushaltsreden dankte Bürgermeister Vierling den Fraktionsvorsitzenden für das positive Feedback.

Die wichtigsten Erträge und Aufwendungen der Gemeinde setzen sich wie folgt zusammen:



## Aufwendungen



**Der Gemeinderat beschloss einstimmig die Haushaltssatzung für das Haushaltsjahr 2021 sowie den Wirtschaftsplan für den Wasserversorgungsbetrieb.**

#### **4. Mögliche Bahnverbindung zwischen Heilbronn und Marbach - Information zum aktuellen Sachstand**

Zwischen Heilbronn und Marbach verkehrte bis in die 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts die so genannte „Bottwartalbahn“. Die 34 Kilometer lange Bahnstrecke führte durch das Schozach- bzw. Bottwartal und hatte an beiden Endpunkten Anschlüsse an das jeweilige Schienennetz. Im Jahr 1966 wurde der Personenverkehr auf der Strecke eingestellt. Teile der Strecke - insbesondere im südlichen Abschnitt - blieben zunächst weiterhin für den Güterverkehr nutzbar.

Durch die fortschreitende Entwicklung der Region, dem zunehmenden Verkehr sowie mit den positiven Erfahrungen der weiteren Stadtbahnverbindungen im Landkreis Heilbronn, wurde bereits Ende der 90er Jahre eine Machbarkeitsstudie und im Jahr 2001 eine Wirtschaftlichkeitsberechnung für eine Schienenverbindung zwischen Heilbronn und Beilstein erarbeitet. In der Studie wurden verschiedene Trassenführungen im Schozachtal untersucht, wobei der Nordkorridor über Flein, Untergruppenbach und Abstatt aufgrund der dichteren Bebauung bevorzugt wurde.

Ein Ergebnis dieser Untersuchung war, dass eine Stadtbahnverbindung zwischen Heilbronn und Beilstein nur dann sinnvoll ist, wenn eine Weiterführung der Strecke nach Marbach (mit Anschluss an die S-Bahn Stuttgart) erfolgt. In der so genannten „Standardisierten Bewertung“, die zum Erhalt von Fördermitteln auf Bundes- und Landesebene zwingend durchzuführen ist, konnte aufgrund der hohen Betriebs- und Infrastrukturkosten, der erforderliche Kosten-Nutzen-Quotient von 1,0 nicht erreicht werden. Da die Gemeinden im Schozach-Bottwartal schon seit vielen Jahren das Ziel verfolgen, die Region „auf die Schiene“ zu bringen, wurde die mögliche Trasse als Vorzugsvariante in den Flächennutzungsplänen, als Freihaltetrasse, ausgewiesen.

#### **Erneute Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung**

In den vergangenen 20 Jahren hat sich die Siedlungsstruktur in den Gemeinden des Schozach- und Bottwartals sehr dynamisch entwickelt. Neue Wohn- und Gewerbegebiete sind entstanden und auch die Schul- bzw. Hochschullandschaft hat sich weiterentwickelt. Mit

MAGNA und BOSCH haben zwei internationale Konzerne den Standortvorteil unserer Region erkannt und bieten zwischenzeitlich mehrere tausend zusätzliche Arbeitsplätze vor Ort. Darüber hinaus haben der Individualverkehr und die Stauhäufigkeit auf den Straßen zugenommen. Auch die Sichtweise auf Umweltaspekte hat sich verändert und die Bahnen haben sich technisch weiterentwickelt, so dass topografische Gegebenheiten an Bedeutung verloren haben. Durch diese veränderten strukturellen Rahmenbedingungen verfolgten die Gemeinden das Ziel, die Untersuchung einer Bahnanbindung erneut zu forcieren.

Die Überlegungen zur Reaktivierung der Bottwartalbahn haben im Jahr 2017 erneut an Aufmerksamkeit gewonnen. Auslöser für die Wiederbelebung der öffentlichen Diskussionen um eine entsprechende Bahnstrecke, war, neben den Bemühungen der „Bürgeraktion Bottwartalbahn“, insbesondere die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans des Verbandes „Region Stuttgart“. Dieser hatte den Neubau der Bahnstrecke im Rahmen des Entwurfs zur Fortschreibung des Regionalverkehrsplans erneut mit hoher Dringlichkeit eingestuft.

Nachdem alle Gemeinden im Schozachtal eine mögliche Reaktivierung der Bahn ausdrücklich befürwortet haben, hat sich der Landkreis Heilbronn an einer erneuten Untersuchung beteiligt und übernimmt 50 % der Kosten für die Studie. Die anderen 50 % der Kosten teilen sich die Gemeinden im Bottwartal und der Landkreis Ludwigsburg.

Mit dem Prozess der erneuten Untersuchung, wurde die TransportTechnologieConsult Karlsruhe (TTK) im Jahr 2018 beauftragt. Diese Untersuchung teilt sich die Abschnitte Infrastruktur, Betrieb und verkehrliche Wirkung sowie die standardisierte Bewertung

## **1. Infrastruktur:**

### Fahrzeuge:

Zunächst wurde festgelegt, welche Schienenfahrzeuge Basis für den weiteren Untersuchungsprozess sein sollen. Die Beteiligten haben sich für eine „Zweissystem-Stadtbahn“ nach dem Karlsruher Modell entschieden. Diese Stadtbahnen verkehren bereits heute in Heilbronn und können auch entsprechende Steigungen bewältigen. Die Stadtbahnen dieses Typs können auf klassischen Eisenbahngleisen fahren und auch in das Ortsbild integrierbare Bahnkörper nutzen. Formal handelt es sich dabei um Straßenbahnen, weshalb teure Brücken, Tunnel und Querungen nicht zwingend erforderlich sind.

### Trassenführung:

Die ehemalige Bahntrasse ist vollständig entwidmet und teilweise überbaut. Im Dezember 2018 wurden in allen Gemeinden entlang der möglichen Bahntrasse Ortsbesichtigungen mit dem beauftragten Büro durchgeführt. Die Trassenführung im Landkreis Ludwigsburg orientiert sich weitestgehend an der historischen „Bottwartaltrasse“. Für den Abschnitt zwischen Beilstein und Heilbronn wurden vier denkbare Trassen auf ihre technische Machbarkeit hin untersucht.

1. Beilstein, Ilsfeld, Talheim, Heilbronn (Originaltrasse)
2. Beilstein, Auenstein, Abstatt, BOSCH, Untergruppenbach, Donnbronn, Heilbronn
3. Beilstein, Auenstein, Abstatt, Untergruppenbach, Donnbronn, Heilbronn
4. Beilstein, Auenstein, Abstatt, Untergruppenbach, Donnbronn, Flein, Heilbronn

Alle vier Varianten sind aus technischer Sicht umsetzbar. Die geschätzten Investitionskosten unterscheiden sich bei den jeweiligen Varianten, aufgrund der topografischen Herausforderungen und erforderlichen Querungen im Bereich der BAB81, deutlich.

## **2. Betrieb und verkehrliche Wirkung**

### Betrieb:

Für den Betrieb wurde im Wesentlichen bei allen Varianten mit einem 30-Minuten-Takt gerechnet. Zu den Berufsverkehrszeiten wurde teilweise ein 15-Minuten-Takt und am Wochenende ein Stundentakt angesetzt. Auf dieser Basis wurde ein Betriebskonzept ausgearbeitet und mögliche Betriebskosten berechnet.

#### Verkehrliche Wirkung:

Um die verkehrlichen Wirkungen der Bahn zu erfassen und zu bewerten, wird der Ist-Zustand mit der zukünftigen Situation ohne Bahnstecke (Ohnefall) und dem gewünschten Zustand mit Bahnanschluss (Mitfall) verglichen. Die verschiedenen Trassen unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich der Kosten, sondern auch hinsichtlich der Fahrzeiten, möglichen Fahrgastgewinnen und vermiedenen PKW-Fahrten deutlich (verkehrliche Wirkungen).

### **3. Standardisierte Bewertung**

Die Standardisierte Bewertung ist ein gesetzlich vorgegebenes Verfahren zur gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Untersuchung von ÖPNV-Projekten. Um Fördermittel auf Landes- und Bundesebene zu erhalten, muss der Kosten- und Nutzenquotient dieser Standardisierten Bewertung die Zahl von 1,0 übersteigen. Ohne die Fördermittel wäre die Reaktivierung der Strecke Marbach – Heilbronn für die Kommunen nicht finanzierbar.

#### Erster Zwischenstand

Das erste Zwischenergebnis der Standardisierten Bewertung zeigte, dass nach derzeitigem Planungsstand und den bislang vorgeschriebenen Berechnungsmethoden bei keiner der untersuchten Trassen ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielt werden konnte. Damit wäre das Projekt derzeit nicht förderfähig.

#### Neue Vorschriften zur Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses

Im Jahr 2019 hat der Bund beschlossen, die Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), deutlich aufzustocken. Im Jahr 2020 wurde die Summe von zuvor 332 Millionen Euro, auf eine Milliarde Euro angehoben. Ab dem Jahr 2025 sollen die Förderungen zwei Milliarden Euro jährlich betragen. Die Investitionskosten von Reaktivierungsvorhaben können nach dem GVFG zu 90 % gefördert werden. Das Land Baden-Württemberg würde von einem verbleibenden Eigenanteil nochmals 57,5 % der vom Bund nicht gedeckten Bau- und Planungskosten tragen.

Damit möglichst viele Projekte von diesen erhöhten Mitteln profitieren können, wurde mit der Novellierung des GVFG einschließlich der neuen Fördersätze auch beschlossen, die Vorgaben zur Durchführung der Standardisierten Bewertung zu überarbeiten. Mit dem Ergebnis ist nach derzeitigem Informationsstand bis zum Jahresende 2021 bzw. bis Anfang 2022 zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass sich die neuen Vorgaben positiv auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis auswirken werden.

### **Das Land Baden-Württemberg stellt eine Studie zur Reaktivierung von stillgelegten Bahntrassen vor**

Verkehrsminister Winfried Hermann hat am 02.11.2020 in Stuttgart eine Studie zur Reaktivierung von stillgelegten Bahntrassen vorgestellt. In der landesweiten Potenzialuntersuchung, wurden 42 Trassen im Land auf ihr Fahrgastpotenzial untersucht. Auf Grundlage des zu erwartenden Fahrgastaufkommens wurden die Strecken in vier Kategorien eingeteilt. Der Bottwartalbahn (zwischen Marbach und Heilbronn) wurde ein sehr hohes Nachfragepotenzial von 15.380 Fahrgästen pro Tag attestiert und sie wurde in der höchsten (aussichtsreichsten) Kategorie des Landes eingruppiert. Keine andere Strecke konnte ein so hohes absolutes Nachfragepotential belegen, wie die Bottwartalbahn. Das Land hat in Aussicht gestellt, bei Reaktivierung von Strecken mit „sehr hohem“ und „hohem“ Nachfragepotential künftig die Betriebskosten bis zu 100% des Landesstandards zu

übernehmen. Es hat der Bahntrasse durch die vorgestellte Studie damit politischen Rückenwind gegeben.

Die Investitionskosten waren allerdings nicht Bestandteil der vom Land durchgeführten Potentialuntersuchung. Das Land Baden-Württemberg besteht, ebenso wie auch der Bund, auf die mit dem Verfahren der Standardisierten Bewertung nachgewiesene Wirtschaftlichkeit der Maßnahme. Die erhöhten Förderungen (siehe oben) und das attestierte sehr hohe Potential ändern nichts an der Hürde von 1,0 bei der Standardisierten Bewertung.

Aus Sicht der beteiligten Gemeinden, ist der politische Rückenwind für das Bahnprojekt sehr erfreulich. Das Land Baden-Württemberg hat ein sehr großes Interesse daran, die Bahnverbindung zwischen Heilbronn und Marbach umzusetzen. Dies wurde in verschiedenen, kürzlich durchgeführten Videokonferenzen, mit dem Verkehrsministerium deutlich. Allerdings hat es auch klargestellt, dass eine Förderung nur bei Erreichen der Wirtschaftlichkeit in Frage kommt.

### **Weiteres Vorgehen**

Im weiteren Prozess gilt es nun, den durch die Studie erzeugten politischen Rückenwind aufzugreifen und weitere Ansätze zu prüfen, die eine Verbesserung der bisher unzureichenden Ergebnisse erhoffen lassen. Ideen von weiteren Bahnexperten und der Bürgerinitiative sowie der Gemeinden werden in diese Prüfung mit einbezogen. So soll die Zeit bis zur Fertigstellung der neuen Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung für alle möglichen und vom Land als Zuschussgeber akzeptierten Optimierungen genutzt werden.

Auch wenn das Ziel, nach aktuellem Stand der Untersuchungsergebnisse, noch weit entfernt scheint, ist es sehr zu begrüßen, dass die Landkreise die beteiligten Gemeinden, künftig noch enger in den Prozess einbinden möchten und sämtliche denkbaren Ansätze, im Sinne des gemeinsamen Ziels, überprüfen werden.

Bürgermeister Vierling hat ausführlich den Sachstand vorgestellt und sieht eine große Chance für die Gemeinde Untergruppenbach und die Region. Nun gilt es, weiter intensiv für das Projekt zu werben und insbesondere zu hoffen, dass durch die neuen Regeln der standardisierten Bewertung der Kosten- und Nutzenquotient von 1,0 erreicht wird.

**Einstimmig hat der Gemeinderat den aktuellen Sachstand zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Untergruppenbach begrüßt die vom Land Baden-Württemberg vorgestellte Potentialstudie zur Reaktivierung von Bahntrassen ausdrücklich. Die Gemeinde sieht in einer möglichen Stadtbahnanbindung eine historische Chance für die Gemeinde Untergruppenbach sowie für die gesamte Region. Das in der Studie ermittelte Fahrgastpotential auf der Bahntrasse zwischen Heilbronn und Marbach spricht für die Bedeutung dieses Projekts. Ein Bahnanschluss wäre eine echte Alternative zum Individualverkehr und würde zu einer deutlichen Entlastung der Straßen beitragen. Darüber hinaus könnte durch die Bahn ein wesentlicher Beitrag für den Umweltschutz geleistet werden. Die Gemeinde Untergruppenbach bittet das Land Baden-Württemberg, sich im Bund-Länder-Arbeitskreis bei der Fortschreibung der Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung dafür einzusetzen, dass sich das enorme Potential der Strecke nach den neuen Vorgaben zur Standardisierten Bewertung so darstellen lässt, dass eine Förderung erfolgt. Der Gemeinderat wartet mit Spannung auf die Ergebnisse der überarbeiteten Machbarkeitsstudie und hofft, dass damit der entscheidende Schritt zur Anbindung der Region an das Schienennetz getan werden kann.**

**5. Erlass einer neuen Polizeiverordnung gegen umweltschädliches Verhalten, Belästigung der Allgemeinheit, zum Schutz der Grün- und Erholungsanlagen und über das Anbringen von Hausnummern (Polizeiliche Umweltschutz-Verordnung)**

Bürgermeister Vierling erläuterte, dass die allgemeinen Polizeibehörden zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Polizeigesetz polizeiliche Gebote oder Verbote erlassen können, die für eine unbestimmte Anzahl von Fällen, an eine bestimmte Anzahl von Personen gerichtet sind (Polizeiverordnung). Dies betrifft auch die Gemeinde Untergruppenbach als Ortschaftspolizeibehörde. Am 30. September 2020 hat der Landtag die Neufassung des Polizeigesetzes für Baden-Württemberg (zuletzt geändert am 6. Oktober 2020) beschlossen und am 16. Oktober 2020 im Gesetzblatt für Baden-Württemberg verkündet. Das neue Polizeigesetz von Baden-Württemberg ist gemäß Artikel 5 (drei Monate nach seiner Verkündung) am 17. Januar 2021 in Kraft getreten.

Aufgrund der geänderten Rechtsgrundlage hat der Gemeinderat Baden-Württemberg ein neues Muster aufgelegt. Die Gemeinde Untergruppenbach hat deshalb ihre Polizeiverordnung an dieses neue Muster angepasst. Bei den Veränderungen handelt es sich lediglich um redaktionelle Änderungen aufgrund der Neufassung des Polizeigesetzes von Baden-Württemberg.

**Einstimmig hat der Gemeinderat die neue Polizeiverordnung beschlossen.**

Hinweis: Die Neufassung der Polizeiverordnung der Gemeinde Untergruppenbach ist in dieser Ausgabe des Nachrichtenblattes an anderer Stelle abgedruckt und bereits auf der Homepage der Gemeinde Untergruppenbach bekannt gemacht worden.

Nach dem Tagesordnungspunkt Bekanntgaben und Anfragen schloss der Vorsitzende die öffentliche Gemeinderatssitzung eine nicht öffentliche Sitzung schloss sich an.