

SITZUNGSNIEDERSCHRIFT

Sitzung	Öffentliche Sitzung im Sitzungssaal des Rathauses
Beschlussorgan	Verkehrsausschuss
Sitzungstag	09.07.2020
Beginn	17:00 Uhr
Ende	18:20 Uhr

I. Ladung der Mitglieder des Beschlussorgans

Der erste Bürgermeister eröffnete die Sitzung und stellte fest, dass zu der heutigen Sitzung des Verkehrsausschusses alle 10 Mitglieder ordnungsgemäß geladen wurden. Einwände dagegen wurden nicht vorgetragen. Es waren zur Sitzung erschienen:

Erster Bürgermeister Hans-Peter Dangschat und die Stadtratsmitglieder:

Bauer Simon
Gorzel Roger
Gruber Alexander
Mirbeth Stephan
Plontsch Ingo (Vertr. f. Schroll Reinhold)
Seitlinger Bernhard
Unterstein Konrad (Vertr. f. Bauregger Matthias)
Winkels Gerti
Dr. Winter Jürgen

Nicht erschienen war(en):

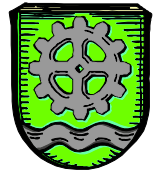
Bauregger Matthias
Obermeier Paul
Schroll Reinhold

Grund (un)entschuldigt:

entschuldigt
entschuldigt
entschuldigt

II. Beschlussfähigkeit des Beschlussorgans

Der erste Bürgermeister stellte die Beschlussfähigkeit des Verkehrsausschusses fest und erkundigte sich nach Einwänden gegen die Tagesordnung; es wurden keine Einwände vorgetragen.



III. Tagesordnung

1. Beschließende Angelegenheiten

- 1.1 Besprechung der beim vorherigen Ortstermin an der Siebenbürgener Straße festgestellten Verkehrssituation
- 1.2 Antrag einer Anwohnergemeinschaft aus Haßmoning vom 09.06.2020 - Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h für die Straße in Richtung Ginzling in Haßmoning

2. Vorberatende Angelegenheiten

- 2.1 Anträge des AKV vom 18.02.2020;
Errichtung einer Radwegeverbindung zwischen der Georg-Simon-Ohmstraße und Niedling sowie
Querungshilfe TS 49 zwischen Ohmstraße und Feld- und Waldweg in Richtung Niedling

IV. Beschlüsse

1. Beschließende Angelegenheiten

1.1 Besprechung der beim vorherigen Ortstermin an der Siebenbürgener Straße festgestellten Verkehrssituation

Im Rahmen der Ortsbesichtigung konnten sich die Mitglieder des Verkehrsausschusses gemeinsam mit den zuständigen Mitarbeitern der Stadtverwaltung ein Bild über die Verkehrssituation an der Ein- und Ausfahrt der Siebenbürgener Straße machen.

Fahrer, die aus der Siebenbürgener Straße auf die ST 2104 abbiegen, sind gehalten, vor dem Radweg anzuhalten, auf querende Radfahrer zu achten und sich dann an die Kreuzung heranzutasten, um den Straßenverkehr einzusehen. Als Hinweis für die Autofahrer ist in Verbindung mit dem Schild „Vorfahrt gewähren“ das Zusatzzeichen „Radfahrer kreuzen“ angebracht.

Das im Kreuzungsbereich angelegte Sichtdreieck misst nach beiden Seiten eine Länge von jeweils 30 m. Bei beengten Verhältnissen könnte das Sichtdreieck auf 20 m reduziert werden, dies wurde vorliegend jedoch nicht vorgenommen.

Vor Ort konnte beobachtet werden, dass das vorgesehene Sichtdreieck (ausgehend von einer für Pkw-Fahrer angenommenen Augenhöhe von 1 m) uneingeschränkt einsehbar ist. Es ist somit zunächst festzuhalten, dass die gesetzlichen Vorgaben vollumfänglich eingehalten werden.

Nichtsdestotrotz wurden die folgenden Maßnahmen besprochen, deren Umsetzbarkeit von Seiten der Stadtverwaltung zu prüfen ist:

- Stoppschild mit Haltelinie an der Ausfahrt der Siebenbürgener Straße
- Rote Einfärbung des Radweges
- Schild „Vorfahrt gewähren“ für Radfahrer
- Hinweis auf eine gefährliche Kreuzung für Radfahrer
- Darstellung der Kosten für eine bauliche Veränderung des Lärmschutzwalles

Es ist keine Beschlussfassung erforderlich.

1.2 Antrag einer Anwohnergemeinschaft aus Haßmoning vom 09.06.2020 - Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h für die Straße in Richtung Ginzing in Haßmoning

Eine Anwohnergemeinschaft von Haßmoning stellte mit Schreiben vom 09.06.2020 und dazugehöriger Unterschriftenliste folgenden Antrag:

An den Verkehrsausschuss Traunreut

Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h in ganz Haßmoning

Mit Freude haben wir aufgenommen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h in zwei Straßen des Dorfes Haßmoning nun genehmigt ist. Leider gilt dies nicht für die Straße Richtung Ginzing. Die Gründe hierfür sind uns nicht nachvollziehbar. Im Artikel des Traunreut Tagesblattes vom 28.5.2020 werden die Gründe für eine Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h aufgeführt, z.B. starker Ziel- und Quellverkehr an wichtige Einrichtungen wie Kindergärten oder Alten- und Pflegeheime. Dies trifft jedoch auch für die beiden anderen Straßen in Haßmoning nicht zu. Vielmehr sehen wir den gleichen, wenn nicht mehr Verkehr auf der Straße nach Ginzing.

Haßmoning ist gottlob ein sehr kinderreiches Dorf! Von der Irsinger und Ginzinger Seite müssen momentan 14 Schulkinder zur einzigen Bushaltestelle im Dorf gehen. 3 Schulkinder kommen demnächst hinzu (das letzte Haus Richtung Ginzing wird vermietet). Weitere 5 Kleinkinder werden in Zukunft auch diesen Weg gehen müssen.

Die gerade Streckenführung nach Ginzing lädt nach unseren Erfahrungen zum schnellen Fahren ein – vor allem Berufspendler, die die B304 wegen Stau versuchen zu vermeiden, und landwirtschaftliche Fahrzeuge.

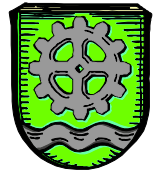
Die Alternative eines Gehwegs ist aus baulichen Gründen nicht möglich, da die Straße an manchen Stellen nur fünf Meter breit ist und Privatgrundstücke angrenzen. Die Wohnhäuser stehen oft nur ein paar Meter von der Straße entfernt. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von unübersichtlichen Ausfahrten von Anwohnern an dieser Straße.

Die Begründung, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h sowieso nicht eingehalten wird, ist für uns nicht nachvollziehbar, da wir mit der Geschwindigkeitsbegrenzung der beiden anderen Straßen gute Erfahrungen gemacht haben.

Gott sei Dank sind noch keine Unfälle passiert – aber darauf zu warten kann wohl keine Lösung sein.

Aus oben genannten Gründen beantragen wir eine erneute Prüfung der Sachlage bezüglich einer Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h für die Straße Richtung Ginzing in Haßmoning.

Haßmoning am 9.6.2020



Stellungnahme der Polizei:

Sehr geehrter Herr Beilhack,

bezugnehmend auf Ihre E-Mail vom 24.06.2020 möchte ich Ihnen eine rechtliche Würdigung zu der bereits angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Irsinger Straße in Haßmoning, bzw. zu der beabsichtigten Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Haßmoninger Straße, bzw. der nun doch beantragten Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h in der Ginzinger Straße geben.

In Deutschland gilt generell innerorts eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h, festgelegt durch § 3 StVO.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann beim Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage gem. § 45 Absatz 9 StVO, diese zulässige Höchstgeschwindigkeit beschränkt werden.

Rechtsgrundlage Verkehrsbeschränkungen:

(9) 1. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist.

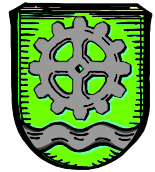
2. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss.

3. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Eine besondere Gefahrenlage gem. § 45 Abs. 9 StVO liegt dann vor, wenn sich aus den besonderen örtlichen Gegebenheiten eine konkrete Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung, ohne die Anordnung einer dementsprechenden Beschränkung ergeben würde.

Eine besondere Gefahrenlage wird dadurch definiert, dass an der betreffenden Örtlichkeit eine Gefahrensituation vorherrscht, welche weit über Gefahrensituationen hinausgeht, wie sie üblicherweise im Straßenverkehr vorzufinden sind.

Bei der Ortsdurchfahrt Haßmoning handelt es sich um einen typischen Streckenabschnitt einer Ortsdurchfahrt in einer ländlichen Gemeinde ohne überdurchschnittliches Unfallaufkommen.



Eine Recherche im Verkehrsunfallprogramm VULKAN ergab ein eher unterdurchschnittliches bzw. gar nicht vorhandenes Verkehrsunfallaufkommen. Eine sogenannte Unfallhäufung stellt sich auf dem betreffenden Streckenabschnitt nicht dar.

Eine besondere Gefahrenlage welche eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung darstellen würde, ist also auf Grund der zuvor beschriebenen Erkenntnisse nicht begründbar.

Weitere Würdigung:

im § 3 I StVO wird die sogenannte Abstrakte Geschwindigkeit geregelt.

Dieser Absatz I des § 3 StVO lautet im Wortlaut:

(1) Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.

Dies bedeutet, dass man, obwohl innerhalb geschlossener Ortschaften eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, diese unter den oben beschriebenen Voraussetzungen nicht ausreizen darf, sondern dass die gefahrene Geschwindigkeit vom Verkehrsteilnehmer an die Gegebenheiten vor Ort anpasst werden muss. Eine Beschilderung darf und soll hier nicht erfolgen.

Betrachtet man also die bereits angeordnete bzw. beschlossene und beantragte Situation in Haßmoning, so kommt man zu dem Ergebnis, dass die bereits angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung in der Irsinger Straße nicht rechtskonform angeordnet ist, bzw. eine Anordnung der diskutierten weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht rechtskonform wäre.

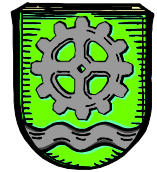
Würdigung Zone 30:

Rechtsgrundlage Zone 30

(1c) 1. Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

2. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen (Zeichen 306) erstrecken.

3. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen.



- 4. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten.**
- 5. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.**

Da in Haßmoning einige Bereiche des Ortsteils einen für eine Zone 30 erforderlichen „Zonencharakter“ aufweisen, könnte es rechtlich möglicherweise begründet werden diese als Zone 30 auszuweisen. Allerdings sei in diesem Fall erwähnt, dass hierbei dann wie in § 45 Absatz 1 c beschrieben, an jeder Kreuzung grundsätzlich die Vorfahrtsregel rechts vor links (8 Absatz 1 Satz 1 StVO) gelten müsste. Eine Zone 30 darf auch nicht über einen Streckenabschnitt hinausgezogen werden, bei dem die Bebauung durch eine Wiese oder ähnliches unterbrochen wird, da hier der Zonencharakter verloren ginge.

Auf Grund der beschriebenen Rechtslage spreche ich mich daher bezüglich der beschlossenen und der beantragten Geschwindigkeitsbeschränkung gegen eine Anordnung der selben gem. § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO aus.

Gleichzeitig sei darauf hingewiesen, dass Geschwindigkeitsmessungen, bzw. die Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen an nicht rechtskonform angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht möglich sind. Messstellen, welche durch die kommunale Verkehrsüberwachung betreut werden sollen, müssen von der Polizei auf Rechtmäßigkeit geprüft und genehmigt werden.

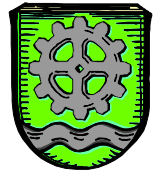
Mit freundlichen Grüßen

PHK Peter Zitzelsperger
Sachbearbeiter Verkehr

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Antrag hätte zur Folge, dass für ganz Haßmoning die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gelten würde.

Deshalb verweist die Verwaltung nicht nur auf den Beschluss und die Stellungnahmen zur Sitzung des Verkehrsausschusses vom 25.05.2020 hin, sondern führt ferner aus, dass der Anlage zu Vorschriftzeichen in der StVO zu entnehmen ist, dass es rechtswidrig ist, eine geschwindigkeitsbeschränkte Zone für das gesamte Gebiet einer Ortschaft, z. B. an den Ortstafeln (Z. 310 StVO) so anzuordnen, dass im Ergebnis eine flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung für das Gebiet einer Ortschaft zustande kommt. Mit Recht weist die Vollzugsbekanntmachung weiter daraufhin, dass diese Fälle der Grundsatzentscheidung des Ordnungsgebers widersprechen. Nach dem Willen des Ordnungsgebers verbleibt es ausdrücklich grundsätzlich bei der bisherigen Regelung, wonach die innerörtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt.



Hierbei wird auf den allgemeinen Grundsatz der StVO verwiesen, dass der Kraftfahrer sein Fahrzeug nur so schnell fahren darf, dass er dieses ständig beherrscht, dass er innerhalb der übersehbaren Strecke halten kann, und dass er auf Fahrbahnen, welche so schmal sind, dass dort entgegenkommende Fahrzeuge gefährdet werden könnten, so langsam fahren muss, dass er mindestens innerhalb der Hälfte der übersehbaren Strecke halten kann (§ 3 StVO).

Herr Stadtrat Seitlinger stellte folgenden Antrag zur Geschäftsordnung:

Über den Tagesordnungspunkt soll in dieser Sitzung keine Abstimmung stattfinden.

Der Antrag wurde mit 1:9 Stimmen abgelehnt.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Antrag der Anwohnergemeinschaft wird abgelehnt.

für	gegen	
5	5	

Aufgrund Stimmengleichheit ist der Beschlussvorschlag der Verwaltung abgelehnt (Art. 51 Abs. 1 S. 2 GO, § 30 Abs. 5 S. 2 HS. 1 GeschO). Daraus folgt jedoch keine Beschlussfassung über das Gegenteil (§ 30 Abs. 5 S. 2 HS. 2 GeschO), der Antrag der Anwohnergemeinschaft wurde somit nicht angenommen.

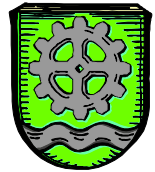
2. Vorberatende Angelegenheiten

2.1 Anträge des AKV vom 18.02.2020; Errichtung einer Radwegeverbindung zwischen der Georg-Simon-Ohmstraße und Niedling sowie Querungshilfe TS 49 zwischen Ohmstraße und Feld- und Waldweg in Richtung Niedling

Sachverhalt:

Der Arbeitskreis Verkehr (AKV) stellte mit Schreiben vom 18.02.2020 folgende beiden Anträge:

*Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren vom Stadtrat.*



Eine wichtige Radwegverbindung zwischen Traunreut und der Kreisstraße TS1 fehlt.

Da der Bau des Radwegs Traunwalchen, -Niedling, Zweckham (Tabelle 1 Nr. 7 im Radwegekonzept), in naher Zukunft nicht realisiert werden kann, (scheiterte am Grunderwerb), schlägt der AKV vor, den Feld- und Waldweg, der von der Ohmstraße nach Niedling führt, auszubauen. Siehe Bild

Von Niedling führt eine verkehrsarme Asphaltstraße weiter zur TS1. An der TS1 führt ein Geh- und Radweg nach Traunstein. Auch kann man in Kammer abzweigen und auf verkehrsarmen Straßen nach Waging fahren.

Die Querung der TS49 von der Ohmstraße zu dem Feld- und Waldweg in Richtung Niedling wäre mit geringem Aufwand durch eine Querungshilfe zu verbessern. Der Platz für die Insel ist als Sperrfläche bereits vorhanden. (Tabelle 2 Nr. 25 im Radwegekonzept). Siehe Zeichnung und Bild

Der Unterbau des Feld- und Waldwegs in Richtung Niedling ist von der Ohmstraße bis zum Brunnen Niedling in gutem Zustand. Vom Brunnen bis nach Niedling ist der Weg jedoch teilweise in einem sehr schlechten Zustand. Siehe 2 Bilder.

Der AKV beantragt hiermit die oben beschriebene Querungshilfe herzustellen und den Radweg von der Ohmstraße nach Niedling auszubauen.

Pichler Reinhard

Arbeitskreis Verkehr Traunreut

Anlagen: Zeichnung Radweg Traunreut-TS1
 Zeichnung Querung Ohmstraße TS 49
 2 Bilder vom Wegzustand
 Bild der Sperrfläche auf der TS49

Stellungnahme des SG 312 – Tiefbau:

Zum dem Antrag wurde beim Straßenbaulastträger, Landkreis Traunstein, eine Anfrage hinsichtlich der Errichtung einer Querungshilfe auf der TS 49, in Höhe der Zufahrt Georg-Simon-Ohm-Straße, eingeholt.

E-Mail vom 18.05.2002 vom Sachgebietsleiter Tiefbauverwaltung:

„Sehr geehrter Herr Heuser,

ich gehe davon aus, dass die angefragte „Querungshilfe“ in Form einer Querungsinselform erstellt werden soll. So ein Bauwerk ist auf freier Strecke nicht möglich, da sich daraus eine potenzielle Gefahr für den Längsverkehr (z. B. Kradfahrer) ergibt.

Mit freundlichen Grüßen
Gerhard Seehuber“

Weiterhin wurde die beantragte Radwegeverbindung auch hinsichtlich der Umsetzbarkeit vom Sachgebiet überprüft.

E-Mail vom 20.05.2002 vom Sachgebietsleiter 312 Tiefbau der Stadt:

„Zum Ausbau ist grundsätzlich zu sagen, dass die bestehenden Wegeverbindungen stellenweise nicht mit der Flurkarte übereinstimmen. Die Wege verlaufen zum Teil auf Privatgrund. Zudem sind Teilstücke der Wege komplett in Privatbesitz.

Um hier baulich tätig werden zu können, müssen erst die Grundstücksverhältnisse geklärt werden.“

Die Kosten für einen Ausbau der Radwegeverbindung wurden überschlägig ermittelt.

2 Ausbauvarianten wurden hierbei angenommen

Variante 1: Ausführung in Asphaltbauweise

Variante 2: Ausführung mit wassergebundener Kiesdecke

Die Ausbaulänge beträgt insgesamt ca. 2.150 m. Es wurde eine Ausbaubreite von 3,00 m angenommen. Hinzu kommen noch die beidseitigen Bankette mit 50 cm Breite.

Es wurden 2 Bauabschnitte angedacht:

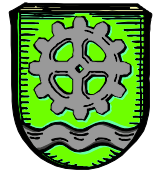
- Abschnitt I – TS 49 bis Brunnen (Länge ca. 1.050 m)
- Abschnitt II – Brunnen bis Niedling (Länge ca. 1.100 m)

Baukosten Variante 1 – Asphaltbauweise (ohne Planungskosten und Grunderwerb)

- | | |
|------------------------------------------------|--------------------------------|
| - Abschnitt I – TS 49 bis Brunnen = | ca. 189.500,00 € brutto |
| - <u>Abschnitt II – Brunnen bis Niedling =</u> | <u>ca. 149.000,00 € brutto</u> |
| Gesamtbaukosten | ca. 338.500,00 € brutto |

Baukosten Variante 2 – wassergebundene Kiesdecke (ohne Planungskosten und Grunderwerb)

- | | |
|------------------------------------------------|--------------------------------|
| - Abschnitt I – TS 49 bis Brunnen = | ca. 223.500,00 € brutto |
| - <u>Abschnitt II – Brunnen bis Niedling =</u> | <u>ca. 185.400,00 € brutto</u> |
| Gesamtbaukosten | ca. 408.900,00 € brutto |



Stellungnahme des SG 111 – Öffentliche Sicherheit, Ordnung und Verkehr

Der Weg von der TS 49 nach Niedling ist derzeit nicht gewidmet. Da sich einige Grundstücke auf diesem Weg nicht im Eigentum der Stadt befinden, ist vor einer angedachten Widmung sicherzustellen, dass die Stadt ein Verfügungsrecht über die betroffenen Grundstücke erhält oder das Eigentum über diese erwirbt.

In Frage kommt hier die Widmung zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg (nicht ausgebaut). Die Straßenbaulast liegt in diesem Fall bei den Grundstücksanliegern. Die Stadt würde lediglich das Material zum Herrichten der Wege zur Verfügung stellen.

Fazit:

Aufgrund der hohen Kosten, die für den Ausbau des Geh- und Radweges anfallen, sollte der beantragte Ausbau derzeit nicht weiterverfolgt werden. Aufgrund der ablehnenden Stellungnahme des Straßenbaulastträgers kann auch die Herstellung einer Querungshilfe nicht befürwortet werden.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Die im Schreiben vom 18.02.2020 gestellten Anträge des AKV auf Ausbau des Radweges und Errichtung einer Querungshilfe werden zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt, sollen mittelfristig aber erneut in Erwägung gezogen werden.

für 10	gegen 0	Beschlussempfehlung:
------------------	-------------------	-----------------------------

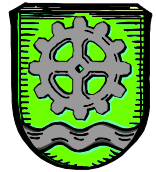
Die im Schreiben vom 18.02.2020 gestellten Anträge des AKV auf Ausbau des Radweges und Errichtung einer Querungshilfe werden zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt, sollen mittelfristig aber erneut in Erwägung gezogen werden.

Durch das Stadtratsmitglied Herrn Gorzel wurde der folgende Antrag gestellt:

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, nochmals an den Straßenbaulastträger heranzutreten und abzuklären, ob an der oben genannten Stelle eine provisorische Querungshilfe angebracht werden kann.

für 10	gegen 0	Beschluss:
------------------	-------------------	-------------------

Die Stadtverwaltung wird beauftragt, nochmals an den Straßenbaulastträger heranzutreten und abzuklären, ob an der oben genannten Stelle eine provisorische Querungshilfe angebracht werden kann.



STADT TRAUNREUT

Vorsitzender

Hans-Peter Dangschat
Erster Bürgermeister



Schriftführerin

Sarah Wirth