

Niederschrift

über die 9. Sitzung des Stadtrates

vom Dienstag, 03.02.2015

Sitzungsort:
Grafing b.München
Marktplatz 28
Sitzungssaal, Rathaus
Beginn: 19:00 Uhr

- öffentlich -

Anwesend:

Vorsitzende

Obermayr, Angelika

Erste Bürgermeisterin

Mitglieder

Biesenberger, Josef

Stadtrat

Böhm, Ernst Dr.

Stadtrat

Carpus, Josef

Stadtrat

Einhellig, Christian

Stadtrat

Frey, Franz

Stadtrat

Goldschmitt-Behmer, Christiane

Stadträtin

Graf von Rechberg, Max-Emanuel

Stadtrat

Huber, Wolfgang

Stadtrat

Klinger, Josef

Stadtrat

Linhart, Susanne

Stadträtin

Nave, Yukiko Dr.

Stadträtin

Offenwanger, Regina

Stadträtin

Oswald, Johannes

Stadtrat

Ottinger, Marlene

Stadträtin

Pollinger, Josef

Stadtrat

Rothmoser, Josef Dr.

Zweiten Bürgermeister

Rothmoser, Peter

Stadtrat

Saißreiner, Franz

Stadtrat

Schlechte, Georg

Stadtrat

Singer, Roswitha

Stadträtin

Wieser sen., Josef

Dritten Bürgermeister

Schriftführer/in

Häusser, Susanne

Meyerhofer, Stephan

Verwaltung

Bauer, Christian

Weißmüller, Markus

Wolfert, Manfred

Entschuldigt:Mitglieder

Fröhlich, Karl-Heinz Dr.	Stadtrat
Huber, Thomas MdL	Stadtrat
Wischeropp, Gabriela	Stadträtin

Die Sitzungsleiterin, Frau Erste Bürgermeisterin Obermayr, eröffnete die 9. Sitzung des Stadtrates und stellte fest, dass hierzu gemäß den gesetzlichen Bestimmungen form- und fristgerecht eingeladen wurde und das Gremium beschlussfähig ist (Art. 47 Abs. 2 GO).

Tagesordnung

1. Bürgerfragestunde (15 Minuten) gemäß § 25 Abs. 2 der Geschäftsordnung
2. Gemeindeordnung; Straßenverkehrsordnung;
Antrag aus der Teilbürgerversammlung Grafing-Bahnhof zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in der Brünsteinstraße
3. Gemeindeordnung; Straßenverkehrsordnung;
Antrag aus der Teilbürgerversammlung Straußdorf zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit an der Ortsdurchfahrt auf 30 km/h
4. Antrag der CSU Fraktion auf Vorlage der Haushaltsdaten an die Rechtsaufsichtsbehörde vor der Behandlung des Haushaltes im Stadtrat
5. Informationen
6. Anfragen gemäß § 30 der Geschäftsordnung

TOP 1

Bürgerfragestunde (15 Minuten) gemäß § 25 Abs. 2 der Geschäftsordnung

Keine Fragen

TOP 2

Gemeindeordnung; Straßenverkehrsordnung;
Antrag aus der Teilbürgerversammlung Grafing-Bahnhof zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in der Brünsteinstraße

Die Erste Bürgermeisterin erteilt dem Vertreter der Verwaltung, Herrn Weißmüller, das Wort. Dieser führt Folgendes aus:

In der Teilbürgerversammlung in Grafing-Bahnhof am 27.11.2014 wurde beantragt, in der Brünsteinstraße zwischen Hauptstraße und Stauffenweg eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen mit einer zulässigen Höchstparkdauer von 3 Stunden an den Wochentagen zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr. Zur Begründung wurde ausgeführt, dass in diesem Bereich entgegen der bestehenden Anliegerbeschränkung auch Pendler parken.



Empfehlungen aus Bürgerversammlungen sind gem. Art. 18 Abs. 4 GO innerhalb von drei Monaten zu beraten.

Mit Beschluss des Bau-, Werk- und Umweltausschusses vom 18.06.2002 wurden die Ortsstraßen in Grafing-Bahnhof mittels Zeichen 251 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge) mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“ für den allgemeinen Verkehr gesperrt. Hintergrund dieser Entscheidung waren Pendlerfahrzeuge, die mangels verfügbarer Parkplätze auf dem Bahngelände in den Ortsstraßen abgestellt worden sind. Die Überwachung ist schwierig. Die Verordnung über Zuständigkeiten im Ordnungswidrigkeitenrecht (ZuVOWiG) als Ermächtigungsgrundlage für Gemeinden zur Ahndung von Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr sieht unter § 2 Abs. 3 Nr. 3 keine Ermächtigung zur Überwachung der Zeichen 250 ff. StVO vor. Verstöße hiergegen können demnach nur von den Polizeibehörden geahndet werden. Die örtliche Polizeiinspektion sieht sich hierzu regelmäßig aus zeitlichen Gründen nicht imstande.

Seit 2010 stehen in Grafing-Bahnhof in größerem Umfang Parkplätze für Pendler zur Verfügung. Seit 01.11.2010 werden auf den Pendlerparkplätzen in Grafing-Bahnhof Parkentgelte erhoben. Der befürchtete Ausweichverkehr in die Anliegerstraßen, um die Entgeltspflicht zu umgehen, ist ausgeblieben. Die Parksituation in den Anliegerstraßen hat sich durch das P+R-Parkplatz-Angebot erheblich verbessert. Trotzdem gab es immer wieder einzelne Beschwerden von Anwohnern, dass Pendler ihre Fahrzeuge in den Anliegerstraßen, die für den öffentlichen Verkehr gesperrt sind, abgestellt haben.

Der Bau-, Werk- und Umweltausschuss hat sich in seiner Sitzung vom 18.12.2012 mit der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Sonderparkregelungen für Bewohner (Zonenhalteverbot mit Ausnahmen oder Parkraumbeschilderung mit Einschränkungen) befasst.

Bei beiden Alternativen könnte jeweils das Parken mit Parkscheibe (z.B. bis zu 3 Stunden) ermöglicht werden. Diese Zeit ist für den üblichen Anliegerverkehr (z.B. Besucher, Handwer-

ker) in der Regel ausreichend, für Pendler hingegen uninteressant. Ferner könnten Bewohner mit Bewohnerparkausweis von der Einschränkung ausgenommen werden. Einen Parkausweis können auf Antrag Personen bekommen, die mit Hauptwohnsitz im Lizenzgebiet gemeldet sind, für Fahrzeuge, die auf ihren Namen zugelassen sind bzw. mit einem Fahrzeug fahren, das ihnen zur dauerhaften Nutzung überlassen wurde (Firmenwagen). Für den Bewohnerparkausweis fallen Gebühren von € 10,20 bis € 30,70 pro Jahr an (Rahmengebühr nach Ziff. 265 GebTSt). Durch diese Regelung entsteht ein erhöhter Verwaltungsaufwand durch das Ausstellen/Ändern der Bewohnerausweise.

Der Diskussion im Ausschuss lag folgende Beschilderungsmöglichkeit und räumlicher Geltungsbereich zu Grunde:



Nach § 45 Abs. 1b Nr. 2 a StVO kann für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel eine Freistellung von Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen erfolgen. Der Hintergrund für die Berechtigung, Bewohnerparkflächen auszuweisen, liegt in der Absicht des Gesetzgebers, die Parkraumsituation der Anwohner von innerörtlichen Wohnstraßen, die aufgrund älterer Bauart über keine privaten Stellflächen verfügen, zu verbessern, wenn aufgrund eines erheblichen allgemeinen Parkdrucks regelmäßig keine Möglichkeit besteht, fußläufig von der Wohnung einen Stellplatz zu finden. Auch wenn die Anliegerstraßen von einigen Pendlern zum Parken genutzt werden, werden die Interessen der Anwohner nicht unzumutbar beeinträchtigt.

Der Bau-, Werk- und Umweltausschuss hat sich deshalb in seiner Sitzung vom 18.12.2012 gegen ein Zonenhalteverbot bzw. Parkraumbewirtschaftung mit Bewohnerrechten ausgesprochen.

Ferner hätte eine Parkraumbewirtschaftung nicht nur Vorteile für die Bewohner. Sofern die Einschränkungen in der Brunnsteinstraße für jedermann gelten sollen, fallen die Möglichkeiten für Bewohner weg, ihr Fahrzeug dauerhaft auf der Straße abzustellen. Sofern Bewohner mit Parkausweis von der Regelung ausgenommen werden sollen, fallen wie erwähnt Gebühren an. Die Sperrung für den allgemeinen Verkehr wäre dann auch obsolet, weil sie nicht mehr erforderlich bzw. widersprüchlich wäre. Besucher von Anwohnern, die länger als 3 Stunden parken wollen, haben keine Möglichkeit, das Fahrzeug stehen zu lassen.

Partielle Maßnahmen in der Brünsteinstraße würden vermutlich nur zu einer Verlagerung der Dauerparker führen, gleichgültig ob Anwohner oder Pendler.

In der anschließenden Diskussion wurde vorgeschlagen, den durch die Pendler entstehenden Parkdruck durch das Aufstellen und Bewerben von „Pendlerhaltestellen“, wie sie am Flughafen München schon bestehen, zu lindern.

Ebenfalls könnte das Grafinger Pendler-Portal durch die Verwaltung beworben werden.

Ein anderer Diskussionsbeitrag warf die Frage auf, ob die genannten Anwohnerparkausweise nicht nur in Grafing-Bahnhof, sondern auch an anderen städtischen Örtlichkeiten nicht doch eine sinnvolle Ergänzung zur bisherigen Verkehrspolitik wären.

Dies müsste nach Einschätzung der Verwaltung eher verneint werden, da für die Einführung von Parkausweisen die rechtlichen Grundlagen fehlen würden (andere Parkmöglichkeiten nur in unzumutbarer Entfernung vorhanden).

Ferner wurde vorgeschlagen, in westlichen Teil der Brünsteinstraße (nördliche Straßenseite, auf Höhe der Anwesen Hauptstr. 32 und Brünsteinstr. 1) dort die Parkzeit auf 3 Stunden zu begrenzen.

Beschluss:

Ja: 22 Nein: 0

Der Stadtrat beschließt einstimmig, dem Antrag aus der Teilbürgerversammlung in Grafing-Bahnhof vom 27.11.2014 zur Einrichtung einer Parkraumbewirtschaftung in der Brünsteinstraße zwischen Hauptstraße und Stauffenweg mit einer zulässigen Höchstparkdauer von 3 Stunden an den Wochentagen zwischen 9.00 Uhr und 18.00 Uhr nicht zu entsprechen, sondern lediglich im westlichen Teil der Brünsteinstraße die Parkdauer auf 3 Stunden zu begrenzen.

TOP 3

Gemeindeordnung; Straßenverkehrsordnung;

Antrag aus der Teilbürgerversammlung Straußdorf zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit an der Ortsdurchfahrt auf 30 km/h

Die Sitzungsleiterin erteilt dem Vertreter der Verwaltung, Herrn Weißmüller, das Wort. Dieser erläutert folgenden Sachverhalt:

In der Teilbürgerversammlung in Straußdorf am 26.11.2014 wurde beantragt, dass der Stadtrat für die Ortsdurchfahrt in Straußdorf die Begrenzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h beantragen möge.

Bis zur endgültigen Asphaltierung der Staatsstraße solle die Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h reduziert sein; unabhängig davon solle die Geschwindigkeit der Staatsstraße auf Dauer aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen auf Tempo 30 km/h begrenzt sein. Falls notwendig, solle diese Geschwindigkeitsbegrenzung auf dem Klageweg bis zur zweiten Instanz eingeklagt werden.

Zur Begründung wurde Folgendes ausgeführt:

In den nächsten Jahren werde die Ortsumgehung von Grafing gebaut werden, dann werde sich der Verkehr in Straußdorf voraussichtlich verdoppeln. Der einseitige Gehsteig um die Kirche sei teilweise nur 50 cm breit. Um zum Kindergarten zu gelangen, haben die Kindergartenkinder als einzigen Weg den Gehsteig um die Kirche herum. Alle Schulkinder und Erwachsene, welche mit dem MVV-Bus fahren, müssten an dieser Engstelle vorbei zur Bushal-

testelle im Oberdorf. Die Situation sei deshalb so schwierig, da auf der gegenüberliegenden Straßenseite zwei Häuser direkt an der Straße stehen und damit die Straße verengen. Begegnen sich an der Kirche zwei LKW oder Busse, seien nur ein paar Zentimeter zwischen den Menschen und den Fahrzeugen. Regelmäßig touchieren an dieser Stelle Lastwagen mit ihren Außenspiegeln. Erschwerend komme hinzu, dass an der Kirchenmauer für die Passanten keine Möglichkeit des Ausweichens besteht. Bei hohen Geschwindigkeiten von Fahrzeugen sei der entstehende Sog für Kinder beängstigend und gefährlich. Dazu komme, dass es immer schwieriger werde, von den beiden Straßen Am Hang und der Moosstraße auf die Staatsstraße zu gelangen oder diese zu überqueren. Die Anwohner vom Pfarrhof, nördlich der Kirche, könnten nur unter größter Gefahr auf die Straße fahren, da die Straße in Richtung Süden nicht einsehbar ist. In der Stadt Rosenheim sei die B15 innerorts, ab der Kreuzung Prinzregentenstraße bis zum Bruckberg, aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h begrenzt. Dann müsse auch eine Begrenzung der Geschwindigkeit in Straußdorf möglich sein.

Grundsätzliches:

Die Ortsdurchfahrt in Straußdorf ist eine Staatsstraße (St 2080). Staatsstraßen bilden mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und dienen dem Durchgangsverkehr (Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG). Zuständige Straßenverkehrsbehörden für Staatsstraßen in Bayern sind die Landratsämter (Art. 4 ZustGVerk).

Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen:

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden können nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen Verkehrsbeschränkungen auch in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen. Zur Beurteilung der Zumutbarkeit für die Bevölkerung wurden in Bayern die vorläufigen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) verbindlich eingeführt. Danach ist die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, was im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss, wobei nach Nr. 1.3 der Richtlinien in der Abwägung auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen einzubeziehen sind. Verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen zwar grundsätzlich in Betracht, wenn der Beurteilungspegel am Immissionsort in Dorfgebieten 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts überschreitet. Es handelt sich um Orientierungswerte, die maßgeblich vom Lkw-Anteil beeinflusst sind. Der Lkw-Anteil ist in Straußdorf vergleichsweise gering. Eine Einschätzung, ob der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel, der nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu ermitteln ist, erreicht wird, ist der Verwaltung nicht möglich. Aber selbst wenn der Beurteilungspegel erreicht wird, steht einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen deren besondere Verkehrsfunktion entgegen (Nr. 3.3 Lärmschutz-Richtlinien-StV), was von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der Ermessensausübung zu berücksichtigen sein wird.

Allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Die Vorschrift des § 45 Abs. 9 StVO beschränkt die Zulässigkeit verkehrsrechtlicher Anordnungen auf die Fälle, die zwingend notwendig sind. Für Eingriffe in den fließenden Verkehr fordert die StVO zusätzlich, dass aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine besondere Gefahr der Beeinträchtigung geschützter Rechtsgüter vorliegen muss, die ein Einschreiten gebietet. Bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen sind verkehrliche Anordnungen Ermessensentscheidungen der Straßenverkehrsbehörde. Im Rahmen der Ermessensabwägung ist regelmäßig zu berücksichtigen, dass auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs die besondere Verkehrsfunktion einer Geschwindigkeitsbeschränkung in der Regel entgegensteht. Weitere Abwägungskriterien sind die Anzahl bisheriger Unfälle, Sichtverhältnisse usw. Als Maßstab ist der durchschnittliche Verkehrsteilnehmer heranzuziehen.

Mit Ausnahme des Bereichs an der Kirche St. Johannes d. Täufer, an der die Fahrbahn verengt ist, liegen in Straußdorf keine besonderen örtlichen Verhältnisse vor, die wesentlich von denen anderer Ortsdurchfahrten abweichen.

Zur Engstelle an der Kirche fand am 13.01.2015 eine Ortseinsicht statt, an der u.a. Vertreter des Landratsamtes, des Straßenbauamtes, der Polizei sowie Mitglieder des Arbeitskreises zur Dorferneuerung teilgenommen haben. An der Engstelle reduzieren sich die Straßenbreite und auch die Gehwegbreite. Ein Begegnungsverkehr von Pkw ist noch möglich, nicht jedoch ein Begegnungsverkehr von Lkws.

Vertreter von Landratsamt und Straßenbauamt haben klargestellt, dass sie angesichts einer Verkehrsstärke von ca. 4.000 Fahrzeugen pro Tag mit einem vergleichsweise geringen Anteil an Schwerlastverkehr trotz der örtlichen Verhältnisse in Abwägung mit der Verkehrsbedeutung einer Staatsstraße keine besondere Gefahr im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO sehen, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung rechtfertigen würde. Es sind dort auch keine Unfälle bekannt, die eine Beschränkung zwingend erforderlich machen würden.

Die Problematik besteht in einer Engstelle durch die Kirche auf der einen Seite und zwei Gebäuden auf der anderen Seite. Letztlich hat man sich darauf verständigt, dass seitens der Stadt eine Verkehrsplaner mit einer Planung beauftragt wird, ob und in wie weit dort durch bauliche Maßnahmen eine Verbesserung möglich ist. Ferner wird geprüft, ob eine bessere Ausleuchtung des Gehwegs in diesem Bereich möglich ist, und ob Leitbaken zur besseren Erkennbarkeit der Engstelle beitragen können. Außerdem wurde die Zustimmung des Straßenbauamtes für einen Verkehrsspiegel erteilt, um die Ausfahrt der Kirchenbesucher von der Parkfläche zu erleichtern.



Klagebefugnis und Klageaussichten:

In der Vergangenheit und auch bei der Ortseinsicht am 13.01.2015 wurde von den Vertretern der Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen wie auch auf Grund einer allgemeinen Gefährdung abgelehnt.

Vorliegend wäre die Verpflichtungsklage die statthafte Klageart. Eine Klagebefugnis setzt voraus, dass der Kläger geltend machen kann, durch die Ablehnung der begehrten verkehrsrechtlichen Anordnung in seinen Rechten verletzt zu sein. Hierfür ist eine Verletzung eigener subjektiver Rechte geltend zu machen.

Die Klagebefugnis ergibt sich nicht bereits aus einer geltend gemachten Lärmbelastung. Denn nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist eine Gemeinde nicht befugt, sich zum Sachwalter öffentlicher oder privater, nicht von ihrer Planungshoheit umfasster Belange aufzuschwingen; demnach kann sie keine Lärmschutzinteressen ihrer Bürger geltend machen (BVerwG vom 11.8.2011 Az. 9 A 7/11). Die Stadt könnte allenfalls als Eigentümerin von Grundstücken (Grafinger Straße 18) auf Schutz vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen klagen.

Die Klagebefugnis der Stadt bezüglich einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung ergibt sich nicht bereits aus einer geltend gemachten Gefährdung. Die Stadt könnte möglicherweise geltend machen, in den zum Selbstverwaltungsbereich gehörenden Planungs- und Entwicklungsbelangen einer Gemeinde beeinträchtigt zu sein.

Bei den Entscheidungen auf Geschwindigkeitsbeschränkung handelt es sich jeweils um eine Ermessensentscheidung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Der gerichtliche Prüfungsumfang erstreckt sich nur auf die Rechtmäßigkeit der Entscheidung (Ermessensnichtgebrauch oder -fehlgebrauch), nicht aber auf deren Zweckmäßigkeit.

Aufgrund der besonderen Verkehrsbedeutung von Staatsstraßen für den Durchgangsverkehr, der sich in der einschlägigen Lärmschutz-Richtlinien-StV wiederfindet, liegt nach Auffassung der Verwaltung bei der Entscheidung über eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen keine Ermessensreduzierung auf null vor, so dass bei jetziger überschlägiger Betrachtung die Klageaussichten auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus diesem Grund an der Ortsdurchfahrt Straußdorf unabhängig vom Straßenzustand als gering einzustufen sind.

Ebenfalls aufgrund der besonderen Verkehrsbedeutung und den örtlichen Verhältnissen, die den Fuß- und Fahrverkehr zwar beeinträchtigen, die aber bei entsprechender Sorgfalt von jedem Verkehrsteilnehmer zu erkennen sind, so dass sie ihr Verhalten darauf einstellen können (§ 1 StVO), liegt nach Auffassung der Verwaltung für eine allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung keine Ermessensreduzierung auf null vor, so dass bei jetziger überschlägiger Betrachtung die Klageaussichten auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung sowohl an der gesamten Ortsdurchfahrt Straußdorf als auch im Bereich der Engstelle an der Kirche St. Johannes d. Täufer als gering einzustufen sind.

In der anschließenden Diskussion wurde der Vorschlag eingebracht, an der Westseite einen Gehsteig zu errichten und durch gestalterische Maßnahmen (Anpflanzungen, Laternen etc.) so für eine Verkehrsberuhigung zu sorgen.

Außerdem könne das Aufstellen von „Good-Will-Schildern“ (freiwillig Tempo 30) ein Lösungsansatz sein.

Einig war sich das Gremium in der Einschätzung, dass der Bereich an der Kirche für Fußgänger beim z.B. Vorbeifahren von LKWs als lebensgefährlich einzustufen sei und somit die besondere Gefahr i.S.d. § 45 Abs. 9 StVO erfüllt wäre.

Im Übrigen hätte es vor vielen Jahren im Zuge der Sanierung der Kirche bereits einmal eine (temporäre) Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h gegeben.

Des Weiteren wurde im Bereich der Engstelle auf die Möglichkeit der Errichtung eines kleinen Verkehrskreisels hingewiesen, analog der Staatsstraße durch Bad Aibling.

Die Verwaltung teilte mit, dass ein Verkehrsplaner beauftragt wurde, um eine Ideensammlung anzulegen für eine Straßenaufweitung an der Engstelle. Entscheidend für deren Zustimmung ist jedoch die Zustimmung der Grundstückseigentümer.

Sodann lässt die Erste Bürgermeisterin über den Beschlussvorschlag der Verwaltung abstimmen (der wie folgt lautet: Dem Stadtrat wird empfohlen, dem Antrag aus der Teilbürgerversammlung Straußdorf vom 26.11.2014 zur Durchsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an der Ortsdurchfahrt nicht zu entsprechen.)

Beschluss:

Ja: 2 Nein: 20

Der Stadtrat beschließt gegen 2 Stimmen, der Beschlussvorlage der Verwaltung nicht zuzustimmen.

Sodann formuliert die Sitzungsleiterin einen neuen Beschlussvorschlag, den sie zur Abstimmung stellt.

Beschluss:

Ja: 22 Nein: 0

Der Stadtrat beschließt einstimmig:

- **Wegen der besonderen Gefahrenlage an der Engstelle Kirche St. Johannes soll bei den zuständigen Behörden mit Nachdruck auf Tempo 30 in diesem Bereich hingewirkt werden (jedoch ohne Beschreitung eines möglichen Klageweges).**
- **Zur Entschärfung dieser Engstelle wird ein Verkehrsplaner zur Aufweitung der Straße beauftragt werden.**
- **Eine bessere Ausleuchtung des Gehweges im Bereich der Kirche wird überprüft.**

TOP 4

Antrag der CSU Fraktion auf Vorlage der Haushaltsdaten an die Rechtsaufsichtsbehörde vor der Behandlung des Haushaltes im Stadtrat

Stadträtin Dr. Nave verlässt den Sitzungssaal.

Die Sitzungsleiterin verweist auf den Antrag der Fraktion der CSU und fügt hinzu, dass der Kämmerer bzgl. des städtischen Haushalts im permanenten Austausch mit der Rechtsaufsichtsbehörde stehe.

Eine Haushaltsdebatte wolle sie an dieser Stelle nicht führen.

(Der Antrag wird Bestandteil der Niederschrift.)

In der anschließenden Diskussion erläutert Stadtrat Graf von Rechberg den Antrag seiner Fraktion, in dem er ausdrücklich betont, dass dieser Antrag keinesfalls als Kritik an der Kämmerei verstanden werden soll, sondern frühzeitig evtl. gegebene Finanzierungsspielräume aufzeigen soll.

Dies gerade auch im Hinblick auf die weitere Vorgehensweise in der Angelegenheit Rotter Str. 8 (als freiwillige Leistung) und dem inzwischen eingestellten Bürgerbegehren.

Außerdem wolle man somit den einmal begangenen Fehler bei der Aufstellung des Finanzierungskonzeptes für die geplante Sanierung der Rotter Str. 8 im Jahre 2009 vermeiden, wo hinterher das Landratsamt das Vorhaben angesichts der Finanzlage gekippt hatte.

Demgegenüber wurde die Meinung vertreten, dass der Stadtrat und die Kämmerei zusammen über ausreichend Sachverstand verfügen, um die finanzielle Realisierbarkeit von Projekten einschätzen zu können. Eine Nachhilfe vom Landratsamt brauche man hier nicht. Man wolle sich folglich also auch nicht selbst „entmündigen“.

Es wurde zudem befürchtet, dass der Antrag der CSU auf die (mangelhafte) Arbeit des Kämmers abziele, die doch aber als äußerst gewissenhaft bezeichnet werden müsse.

Auch wurde die Fraktion der CSU mit dem Vorwurf konfrontiert, dieser eingebrachte Antrag wäre ein „Nachhaken“ in der Causa Rotter Str. 8, was aber von der CSU-Fraktion vehement bestritten wurde

Schlussendlich wurde noch darauf hingewiesen, dass man zwar auf eine beträchtliche Schuldenhöhe zusteuern würde (mit den Stadtwerken zusammen auf etwa 30 Millionen Euro), die Stadt Grafing demgegenüber aber auch beträchtliches Vermögen besitze.

Beschluss:

Ja: 10 Nein: 11

Der Stadtrat beschließt 11 gegen 10 Stimmen, dem Antrag der Fraktion der CSU nicht zuzustimmen.

TOP 5
Informationen

TOP 6
Anfragen gemäß § 30 der Geschäftsordnung

Anschließend nicht öffentliche Sitzung.

Grafing b.M., 23.03.2016
Stadt Grafing b.München

Angelika Obermayr
Erste Bürgermeisterin

Stephan Meyerhofer
Schriftführer/in