

Einladung

für die am Donnerstag, 25.06.2009 um 14:30 Uhr stattfindende Sitzung des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses im großen Sitzungssaal des Neuen Rathauses.

Tagesordnung

0. Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung

1. Amt für öffentliche Ordnung

Verkehrsunfallstatistik und Untersuchung der Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet Weiden i. d. OPf. im Jahre 2008

2. Amt für öffentliche Ordnung

SPD-Stadtratsfraktion

Verkehrsführung in der Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße und Einmündung der Moosbürger Straße
(HVA-UA Beschluss Nr. 37 vom 30.7.08)

3. CSU-Stadtratsfraktion

Amt für öffentliche Ordnung

Gespräche mit dem Regensburger Verkehrsverbund – RVV -
(HVA-UA Beschluss Nr. 10 vom 12.03.2009)

4. SPD-Stadtratsfraktion

Antrag auf Ausweisung des Baugebietes „Westlich Schirmitzer Weg“ mit Z 274
(Zone 30) StVO

5. SPD-Stadtratsfraktion

Ergreifung geeigneter Maßnahmen, um die Gehwege im Baugebiet „Westlich Schirmitzer Weg“ wieder in Ordnung zu bringen.

6. CSU-Stadtratsfraktion

Antrag auf Installierung einer Ampelanlage am Knotenpunkt Leimbergerstraße/Berliner Straße.

7. Stadtratsfraktion Bürgerliste Weiden e.V.

Antrag, sich mit den entsprechenden Vereinen und dem Flugleiter abzusprechen, um die Öffnungszeiten und die Gebührenordnung am Flugplatz Latsch zu optimieren.

8. CSU-Stadtratsfraktion

Antrag auf Anbringung eines Zusatzschildes „Anlieger frei“ auf dem parallel zur Ostmarkstraße B 22 verlaufenden Radweg im Bereich Butterhof. Weiter soll der Hinweis angebracht werden „Achtung landwirtschaftlicher Verkehr kreuzt“.

9. Beantwortung der Anfrage der SPD–Stadtratsfraktion

**Besteht die Möglichkeit, dass die Fahrgäste mit Jobticket auch die RBO-Linien nutzen können?
(HVA-UA Beschluss Nr. 55 vom 09.10.2008)**

10. Stadtratsfraktion Freie Wähler/FDP

Die Verwaltung wird beauftragt für das Jahr 2009:

- 1) einen Nahverkehrsplan für Weiden zu erstellen im Entwurf**
- 2) einen Nahverkehrsplan, wenn möglich, mit dem umliegenden Landkreis zu erstellen**

Zwischenbericht zum Stadtratsbeschluss Nr. 134 vom 10.11.2008 und HVA-UA Beschluss Nr. 5 vom 12.03.2009

11. Beantwortung der Anfrage aus dem Bau- und Planungsausschuss vom 20.05.2009 des Stadtrates Rank

Kann die Tankstelle am Flugplatz Latsch umgestellt werden von Jet-Fuel auf bleifreies Autobenzin, da die Flugzeuge dort überwiegend damit betrieben werden können und dort keine Anschlussmöglichkeit besteht?

12. Beantwortung der Anfrage aus dem Bau- und Planungsausschuss vom 20.05.2009 des Stadtrates Schell

Warum der Hopfenweg erneut gesperrt ist (es liegen Anliegerbeschwerden vor) und die vorhandenen Weiher zu wenig Wasser bekommen?

13. Neuregelung der Wertstoffentsorgung

- Erfassung von Verkaufsverpackungen aus Leichtverpackungen (LVP) und Glas durch DSD und derzeit 8 weiteren Systembetreibern -

14. Besetzung des Naturschutzbeirates 2009 bis 2014

15. Künftige Vergabe des Umweltpreises als Energiepreis

16. Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 8.6.09 – Umstellung der Wertstoffentsorgung auf ein Holsystem

17. Berichterstattung über Altablagerungen

18. Verlegung der Wertstoffinsel in der Jägerstraße

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 01:

Amt für öffentliche Ordnung

Verkehrsunfallstatistik und Untersuchung der Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet Weiden i. d. OPf. im Jahre 2008

Sachstandsbericht:

Allgemeines über den Zuständigkeitsbereich

Die öffentliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle erfolgt im Rahmen einer „Unfallkommission“ aus Vertretern der Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörde der Stadt Weiden i. d. OPf., sowie der Polizeiinspektion Weiden i. d. OPf..

Ziel dieser Richtlinie ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch das Erkennen und Beseitigen von Verkehrsunfallursachen. Die neue Richtlinie hat für die Stadt Weiden i. d. OPf. keine besonderen Auswirkungen, denn die Stadt Weiden i. d. OPf. als kreisfreie Stadt, hat in der Vergangenheit und wird auch zukünftig mit der Polizei eng zusammenarbeiten und Besonderheiten bei der Entwicklung von Verkehrsunfällen sofort aufgreifen und entsprechend handeln.

A. Verkehrsunfallstatistik für den Bereich der Stadt Weiden i. d. OPf. 2008

1. Entwicklung des Unfallgeschehens

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Gesamtzahl der Unfälle von 1680 um 3,09 % auf 1628. Die steigende Tendenz des Vorjahres, sie betrug 7,41 %, konnte somit wieder umgekehrt werden und entspricht auch der bayernweiten Unfallentwicklung.

Am deutlichsten fiel der Rückgang mit –6,8 % bei den schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden aus. Entgegen dem allgemeinen Trend erhöhten sich die Unfälle mit Personenschaden um 2,88 % von 277 auf 285. Auffällig ist der überproportionale Anstieg um 8,26 % bei den Verletzten von 351 auf 380. Als besorgniserregend ist festzustellen, dass sich der Anteil der dabei schwer verletzten Personen um 30 % von 50 auf 65 erhöhte.

Während im Vorjahr nur eine Person getötet wurde, kamen 2008 zwei Personen ums Leben. Diese Unfälle sind unter Nr. 3 näher beschrieben.

Die Fälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort reduzierten sich um 9,85 % von 355 auf 320. Die Aufklärungsquote konnte von 28,16 % auf 37,81 % gesteigert werden. Im Klartext bedeutet dies, dass 121 der 320 flüchtigen Unfallverursacher ermittelt werden konnten. Der Anteil der Unfallfluchten mit Personenschaden verringerte sich zum Vorjahr von 20 auf 17.

Die Zahl der Alkoholunfälle stieg leicht von 28 auf 31 an. Der Anteil der Alkoholunfälle mit Personenschaden erhöhte sich entsprechend von 13 auf 14. Unter Nr. 4.3. werden die Alkoholunfälle noch näher erläutert.

Die sog. „Geschwindigkeitsunfälle“ stiegen deutlich von 32 auf 49 an. Davon ereigneten sich 5 auf der A 93. Ohne Kleinunfälle kam die Geschwindigkeit nur bei 31 Unfällen zum Tragen (Vorjahr: 20), davon in 17 Fällen als Hauptursache.

Die Gruppe der „jungen Erwachsenen“ zwischen 18-24 Jahren war von insgesamt 1435 bekannten Unfallbeteiligten (ohne Kleinunfälle) in 287 Fällen vertreten, was einem Anteil von 23,22 % (Vorjahr: 19,68%) entspricht. Unter den 538 bekannten Hauptverursachern waren sie in 150 Fällen bzw. mit 27,88 % (Vorjahr: 21,9 %) vertreten.

Grundsätzlich überwiegen innerhalb der Gruppe der „jungen Erwachsenen“ die Männer mit einem Anteil von ca. 60 %.

Bei den einzelnen Ursachen hebt sich die Gruppe insbesondere im Bereich Geschwindigkeit hervor. Bei 17 Unfällen mit der Hauptursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ sind 10 bzw. 58,82 % dieser Altersgruppe zuzuordnen. Die Beteiligung bei Alkoholunfällen verringerte sich zum Vorjahr von 9 auf 7, bzw. von 33 auf 24,13 %.

2. Tödliche Verkehrsunfälle

2.1. VU am 07.06.08, 21.25 Uhr auf der S 2166 (Ri. Mantel), km 24,750

Ein 47-jähriger Ungar fuhr mit seinem Pkw Ford Focus auf der Staatsstraße von Weiden in Richtung Mantel. Vermutlich aufgrund seiner Alkoholisierung mit einem Wert von 2,69 Promille kam er auf die Gegenfahrbahn. Dort kollidierte er mit einem entgegenkommenden Pkw BMW, an dessen Steuer eine 39-jährigen Frau aus Weiherhammer saß.

Beide Insassen wurden schwerst verletzt und die Frau aus Weiherhammer verstarb zwei Tage später an den Unfallfolgen.

An beiden Fahrzeugen war Totalschaden in Höhe von insgesamt 15.000 Euro entstanden.

2.2 VU am 22.08.08, 20.46 Uhr in der Frauenrichter Straße

Ein 36-jähriger Mann aus Weiden wollte vermutlich im Bereich der Bahnunterführung die Frauenrichter Straße queren. Vermutlich aufgrund erheblichen Alkoholeinflusses in Höhe von 2,98 Promille kam er auf der Fahrbahn zu liegen.

Zur gleichen Zeit fuhr ein 20-jähriger Mann aus Weiden mit seinem Pkw Seat auf der Frauenrichter Straße stadteinwärts. Es regnete stark und die Straßenbeleuchtung war noch nicht in Betrieb. Der Fahrer übersah in der Dunkelheit den auf der Fahrbahn liegenden Mann, erfasste ihn mit der Front und schleifte ihn ca. 100 m weit mit. Dabei erlitt dieser schwerste Verletzungen und verstarb kurz darauf im Klinikum Weiden.

3. Unfälle nach bestimmten Beteiligungsarten

3.1. Fahrradunfälle

	2008	2007	+/- in %
Fahrradunfälle gesamt	73	83	-12,05
-mit Personenschaden	66	73	-9,59
-mit Sachschaden	7	10	-30,00
-mit Unfallflucht	11	13	-15,38
--davon geklärt	6	3	+100,00
-mit Alkohol	7	8	-12,50
--dabei verletzt	6	8	-25,00
--davon allein beteiligt	3	4	-25,00
-mit alleiniger Beteiligung	11	16	-31,25
-Rad gegen Rad	4	7	-42,86
-Rad gegen Fußgänger	8	5	+60,00
-Schulwegunfälle	1	4	-75,00
-Kinder bis 14 Jahre	16	11	+45,45

	2008	2007	+/- in %
Unfallfolgen			
Verletzte gesamt	70	80	-12,50
-davon schwer	19	14	+35,71
-davon leicht	51	66	-22,73
verletzte Radfahrer	62	69	-10,14
-davon schwer	17	10	+70,00
-davon leicht	45	59	-23,73
-davon trugen einen Helm	9	2	+350,00
verletzte Fußgänger	7	3	+133,33
-davon schwer	2	0	+200,00
-davon leicht	5	3	+66,67
* verletzte sonst. Beteiligte	1	8	-87,50
-davon schwer	0	4	-100,00
-davon leicht	1	4	-75,00

* zu "sonst. Beteiligte" ist anzumerken:

Ein Kraftradfahrer wurde leicht verletzt als er mit einem querenden Radfahrer kollidierte und stürzte.

Im Vorjahr waren 6 Pkw-Insassen verletzt worden, als es beim Überholen eines Radfahrers zu einem Frontalzusammenstoß kam.

Beteiligte insgesamt	137	als Hauptverursacher	als Mitverursacher
-Radfahrer	78	40	10
-Fußgänger	8	1	0
-Pkw	42	26	3
-Krad	2	0	0
-Lkw	4	4	0
-Bus	1	0	0
-sonstige	2	2	0
Als Radfahrer beteiligte Kinder			
--00-09 Jahre	3	2	1
--10-14 Jahre	13	10	3
davon verletzt	10	6	4

Bei 40 Unfällen, entspricht 54,8 %, wurde die Hauptursache durch den Radfahrer gesetzt. Zählt man die Mitverursachung in 10 Fällen hinzu, so ergibt sich bei **82,2 %** aller Unfälle eine schuldhaftige Beteiligung der Radfahrer.

Unfallursachen beim Radfahrer	als Hauptverursacher	als Mitverursacher
-Gehweg benutzt	9	4
-linken Radweg benutzt	1	2
-Rechtsfahrgebot allgemein	3	0
-Alkoholeinwirkung	7	0
-Vorfahrtsmissachtung	4	0

Von insgesamt 50 Unfallursachen beim Radfahrer wurde in 16 Fällen bzw. zu 32 % verbotswidrig der Gehweg bzw. der linke Radweg benutzt.

Bei der **Charakteristik** der Unfallstellen liegen die Einmündungen mit 17 deutlich an vorderster Stelle, gefolgt von den Kreuzungen mit 15 und Grundstücksausfahrten mit 10 Fällen. Nur 2 Unfälle ereigneten sich im sog. "Längsverkehr" auf der Fahrbahn zwischen Radfahrer und Kraftfahrzeug.

Zur **Nachtzeit** (21.00-07.00 Uhr) ereigneten sich insgesamt nur 4 Unfälle mit Radfahrern. In einem Fall war fehlende Beleuchtung ursächlich. In drei Fällen war die Unfallursache Alkoholeinfluss.

3.2. Fußgängerunfälle

Die Zahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung verringerte sich um 12,8 % von 39 auf 34. Es wurde dabei ein Fußgänger getötet und 32 Fußgänger verletzt, 13 schwer und 19 leicht. Daneben erlitten noch zwei Radfahrer und ein Pkw-Lenker leichte Verletzungen.

Im Vorjahr waren insgesamt 16 Kinder unter 15 Jahren als Fußgänger beteiligt, 9 davon mit ursächlichem Fehlverhalten. Im Jahr 2008 ging die Beteiligung der Kinder erfreulicherweise um zwei Drittel auf 5 zurück und nur 2 davon hatten sich falsch verhalten. Von den 5 Kindern wurden 2 schwer und 3 leicht verletzt.

Bei 14 der 34 Unfälle wurde die Ursache durch den Fußgänger beim Betreten/Überschreiten der Fahrbahn gesetzt.

Zum Konflikt mit Radfahrern kam es in 8 Fällen (Vorjahr: 5), wobei sich nur in einem Fall der Fußgänger schuldhaft verhalten hatte.

Alkoholeinfluss wurde nur bei einem Unfall bei einem Radfahrer festgestellt.

Die Fälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort verringerten sich deutlich von 12 auf 4. Aufgrund von Zeugen konnten zwei Radfahrer und ein Fußgänger mit Einkaufswagen ermittelt und somit insgesamt 3 Unfallfluchten geklärt werden. Nur ein Pkw-Lenker blieb unbekannt, der eine Frau beim Einbiegen angefahren hatte. Im Vorjahr waren 7 Pkw-Fahrer geflüchtet, von denen 5 ermittelt werden konnten.

3.3. Kraftradunfälle

Die Verkehrsunfälle mit beteiligten Krafträdern stieg von 41 auf 49 an; wie im Vorjahr waren davon 5 Mofas. Insgesamt erhöhte sich die Zahl der Verletzten von 41 auf 59; bei den Leichtverletzten von 31 auf 44 und bei den Schwerverletzten von 10 auf 15.

Neben den Kradfahrern waren unter den Leichtverletzten 6 Pkw-Insassen, 2 Bus-Passagiere, ein Radfahrer und ein Fußgänger; ein Fußgänger wurde schwer verletzt.

Bei 14 Unfällen – wie im Vorjahr - wurde die Hauptursache durch den Kradfahrer gesetzt, davon in 6 Fällen – ebenfalls wie im Vorjahr - als Alleinbeteiligter. Alkohol wurde in keinem

Fall festgestellt (Vorjahr: 1).

Die Ursache „Geschwindigkeit“ kam – wie im Vorjahr – nur in einem Fall zum Tragen.

Die Gruppe der sog. „jungen Erwachsenen“ zwischen 18-24 Jahren war in 11 Fällen als Kradfahrer beteiligt (Vorjahr: 10). Allerdings setzten sie nur in 4 Fällen, jeweils als Mofa-Fahrer, die Hauptursache (Vorjahr: 3).

Jugendliche im Alter von 14-17 Jahren waren in 9 Unfälle (Vorjahr: 13) verwickelt, davon in 3 Fällen als Hauptverursacher (Vorjahr: 6).

3.4. Bus-/Schulbusunfälle

Im Jahr 2008 waren bei 8 Unfällen Busse beteiligt (Vorjahr: 5). Es wurden dabei 6 Personen verletzt (Vorjahr: 5), eine davon schwer. Die Unfälle im Einzelnen:

Als ein Lkw-Fahrer die Vorfahrt eines Busses missachtete, wurde der Kleinlastwagen-Fahrer leicht verletzt.

Ein Pkw-Fahrer missachtete beim Linksabbiegen den Vorrang eines entgegenkommenden Busses, es wurde aber niemand verletzt.

Als ein Pkw links abbiegen wollte und wegen Gegenverkehr anhielt, musste der nachfolgende Bus stark bremsen. Ein Fahrgast im Bus stürzte und verletzte sich leicht.

Ein Mofa-Fahrer übersah beim Einfahren in die Fahrbahn einen entgegenkommenden Bus und dessen Fahrer machte eine Vollbremsung. Dadurch stürzten zwei Insassen und wurden leicht verletzt.

Ein Fußgänger mit Gehhilfe klopfte mit der Faust an die bereits geschlossene Tür des gerade anfahrenden Busses, um noch in diesen einsteigen zu können. Er verlor das Gleichgewicht und stürzte gegen den Bus, wobei er leicht verletzt wurde.

Ein Frau im Bus stürzte, als sie sich nach ihrer Tasche bückte und der Bus gerade anfuhr. Sie stürzte schwer und zog sich einen Oberschenkelhalsbruch zu.

Ein Pkw missachtete außerorts die Vorfahrt eines Busses und es kam zum Zusammenstoß, es wurde aber niemand verletzt.

Nur ein Schulbus war 2008 in einen Unfall verwickelt (Vorjahr: 0), als dieser an einer Einmündung anhielt und ein Radfahrer vom Gehweg aus gegen den stehenden Bus prallte. Der Radfahrer flüchtete unerkannt und am Bus war nur geringer Schaden entstanden.

Bei zwei der 8 Busunfälle hatte der Busfahrer die Hauptursache gesetzt (Vorjahr: 1).

3.5. Schulwegunfälle

Nachdem sich die Zahl der Schulwegunfälle von 2006 auf 2007 auffällig von 3 auf 9 erhöht hatte, sank sie 2008 erfreulicherweise wieder auf 2 zurück. Es wurde ein Kind schwer und eines leicht verletzt.

Am 07.01.08, 07.25 Uhr, lief ein 9jähriges Mädchen über die Parksteiner Straße und wurde dabei von einem stadteinwärts fahrenden Pkw erfasst. Das Kind wurde schwer verletzt und es entstand Sachschaden in Höhe von 1000 Euro.

Am 26.06.08, 15.35 Uhr, befuhr ein 14jähriges Mädchen die mittlere Spur der Christian-

Seltmann-Straße stadtauswärts. Kurz vor der Einmündung Peuerlstraße kam es zu einer Berührung mit einem rechts neben ihr auf der Abbiegespur fahrenden Pkw. Das Mädchen stürzte und wurde leicht verletzt. Es entstand ein Sachschaden von 600 Euro.

4. Unfallursachen (ohne Kleinunfälle)

Es wurden insgesamt 737 Unfälle mit Personenschaden (VUPS) oder schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (VUSW) bewertet. In 199 Fällen ist der Hauptverursacher unbekannt.

4.1. Hauptursachen nach Häufigkeit

		(Vorjahr/Rang)		
1.	sonstige/unbek. Ursache	274	341	1.
2.	Vorfahrtsmissachtung bei Verkehrszeichen	117	116	2.
3.	Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren	68	52	4.
4.	Fehler beim Abbiegen	67	73	3.
5.	ungenügender Sicherheitsabstand	44	35	5.
6.	nicht angepasste Geschwindigkeit	31	20	11.
7.	Alkoholeinfluss	29	27	6.
8.	Fehler beim Einfahren	23	23	7.
9.	Vorfahrtsmissachtung rechts vor links	23	21	9.
10.	Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	19	22	8.

4.2. Hauptverursacher nach Altersgruppe/Geschlecht

In 100 Fällen ist die Altersgruppe nicht definierbar, da der Verursacher unbekannt ist. Sie sind den ungeklärten Unfallfluchten zuzuordnen.

Die Gruppe der 25-44jährigen stellt mit 144 den stärksten Anteil der Unfallverursacher. Auffallend in dieser Gruppe ist die Häufung bei der Ursache „Alkohol“ mit 12 von 29 Fällen. Die „jungen Erwachsenen“ zwischen 18-24 Jahren waren in 148 Fällen Hauptverursacher, die 45-64jährigen in 128 Fällen. Die ältere Generation über 65 war bei 72 Unfällen ursächlich beteiligt.

Von 538 bekannten Hauptverursachern waren 63,94 % Männer (Vorjahr: 69,9 %) und 36,05 % Frauen (Vorjahr: 30,2 %).

Die Relation zu allen bekannten 1236 Beteiligten (ohne Kleinunfälle) liegt bei 60,11 % zu 39,88 %.

4.3. Ursache „Alkohol“

Bei 29 von 31 Unfällen mit Einfluss „Alkohol“ wurde die Hauptursache durch den alkoholisierten Verkehrsteilnehmer gesetzt. Nur in zwei Fällen war der andere Beteiligte alkoholisiert. Insgesamt wurden 24 Pkw-Fahrer und 7 Radfahrer unter Alkoholeinfluss festgestellt. Davon waren 11 Pkw-Fahrer und 3 Radfahrer allein beteiligt.

Die häufigste konkretisierte Ursachenkombination mit 8 Fällen war nicht angepasste Geschwindigkeit, gefolgt von Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot in 6 Fällen und Fehlern beim Abbiegen in 3 Fällen.

In einem Fall wurde neben Alkohol auch noch die Wirkung von Arzneimittel festgestellt.

Bei 14 Alkoholunfällen entstand Personenschaden; es wurde eine Person getötet und 17 Personen verletzt, 6 davon schwer.

4.4. Ursache „Drogen/berauschende Mittel“

Die Zahl der erfassten Unfälle unter Drogeneinfluss erhöhte sich von 1 auf 3. Allerdings war in einem Fall kein relevanter Wirkstoff nachweisbar. Bei den beiden anderen Unfällen wurde jeweils Medikamenteneinfluss nachgewiesen, einer davon in Verbindung mit Alkohol.

Am 08.08.08 fuhr ein 53jähriger Mann mit 1,13 Promille in Verbindung mit Schlaftabletten im Hammerweg mehrfach gegen den Randstein und letztendlich gegen einen Granitquader. Verletzt wurde niemand und es entstanden Fremdschaden in Höhe von 500 Euro und Eigenschaden in Höhe von 7.000 Euro.

Am 12.12.08 missachtete ein 27jähriger Mann unter der Wirkung von Diazepam in der Goethe-/Ringstraße die Vorfahrt eines anderen Pkw, dessen beiden Insassen dadurch leicht verletzt wurden. Der Sachschaden belief sich auf insgesamt 4.400 Euro.

5. Unfallgeschehen auf der A 93, Bereich Weiden

Gegenüber dem Vorjahr mit 81 Unfällen, ist insgesamt ein deutlicher Rückgang auf 63 Unfälle zu verzeichnen. Allerdings erhöhte sich die Zahl der Unfälle mit Personenschaden von 12 auf 15 und die Anzahl der dabei Verletzten von 15 auf 23. Davon waren 19 Personen leicht (Vorjahr: 12) und 4 schwer (Vorjahr: 3) verletzt.

5.1. Fahrtrichtung Regensburg

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Zahl der Unfälle um 13,5 % von 37 auf 32. Auffallend ist die Verdoppelung der Unfälle mit Personenschaden von 4 auf 8 und der Rückgang bei den Kleinunfällen von 23 auf 14. Die Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden blieben mit 10 zum Vorjahr gleich.

Die Anzahl der leichtverletzten Personen stieg von 3 auf 10, die der schwerverletzten von 1 auf 2.

Der entstandene Sachschaden blieb mit 247.000 Euro auf dem Vorjahresniveau, das bei 248.000 Euro lag.

Die sog. „Geschwindigkeitsunfälle“ blieben mit 3 zum Vorjahr gleich. Die Zahl der Alleinbeteiligten stieg von 8 auf 11.

Bei einem Unfall wurde als Ursache Alkoholeinwirkung festgestellt.

5.2. Fahrtrichtung Hof

Im Vergleich zum Vorjahr reduzierte sich die Zahl der Unfälle um 29,5 % von 44 auf 31. Hierfür war aber in erster Linie der Rückgang der Kleinunfälle ursächlich, die um 34,7 % von 23 auf 15 sanken. Die Unfälle mit Personenschaden gingen von 8 auf 7, die mit schwerwiegendem Sachschaden von 13 auf 9 zurück.

Mit insgesamt 11 Verletzten, davon 9 leicht und 2 schwer verletzt, wurden exakt die Werte des Vorjahres erreicht.

Während im Jahr 2007 mit einer Schadenshöhe von 368.000 Euro ein absoluter Spitzenwert erreicht wurde, verursacht durch einen Unfall mit allein 241.000 Euro Schaden, liegt der Sachschaden im Jahr 2008 mit 105.000 Euro wieder in einem Bereich, der als normal be-

zeichnet werden kann.

Auch in dieser Fahrtrichtung blieben mit 2 sog. „Geschwindigkeitsunfällen“ die Werte zum Vorjahr gleich. Die Unfälle mit alleiniger Beteiligung verringerten sich von 8 auf 6.

B. Unfallhäufungsstellen in der 1-Jahres-Betrachtung

Def.: 4 oder mehr gleichartige Unfälle, denen ein Verstoß zugrunde liegt, der sich laut Bußgeldkatalog im Anzeigenbereich (über 35 Euro) befindet.

Übersicht:

Süd-Ost-Tangente/Moosbürger Straße	7 VU, davon 3 mit Personenschaden 1 Schwer- und 5 Leichtverletzte Gesamtschaden: ca. 49.900 Euro
Neustädter Str./B 22	7 VU, davon 4 mit Personenschaden 4 Leichtverletzte Gesamtschaden: ca. 63.900 Euro

zu 2007 weggefallene Unfallhäufungspunkte:

- Sedanstraße/Bgm.-Prechtl-Straße
- Berliner Straße/Krumme Äcker

Abkürzungsdefinitionen:

VU	Verkehrsunfall
VUSW	Verkehrsunfall mit schwerwiegendem Sachschaden
VUPS	Verkehrsunfall mit Personenschaden
SV	Schwerverletzte
LV	Leichtverletzte

1.1. Süd-Ost-Tangente/Moosbürger Straße

2006: 2 VU, 1 VUPS, 0 SV, 1 LV, 15.000 € (kein Schwerpunkt!)
2007: 12 VU, 5 VUPS, 2 SV, 4 LV, 81.500 €
2008 : 7 VU, 3 VUPS, 1 SV, 5 LV, 49.900 €

Unfallsituation :

- 5 Linksabbieger/Gegenverkehr	Süd-Ost-Tangente/Moosbürger Str
- 1 Abkommen nach rechts	Moosbürger Str./Süd-Ost-Tangente
- 1 Auffahrunfall	Moosbürger Str./Süd-Ost-Tangente

Bewertung:

Auch wenn sich die Situation zum Vorjahr entschärft hat, bleibt die Kreuzung als Unfallhäufungspunkt bestehen. Ursächlich ist wieder die Linksabbiegebeziehung von der Süd-Ost-Tangente in die Moosbürger Straße.

6 von 7 Unfällen ereigneten sich zwischen 11:55 Uhr – 16:30 Uhr.

Entscheidung der Unfallkommission:

Nachdem die Geschwindigkeit bereits auf 70 km/h beschränkt ist, erscheint nur – wie bereits im Vorjahr festgestellt - die Einrichtung einer eigenen Abbiegesignalisierung für die Linksabbieger erfolgversprechend.

Aufgrund der hohen Unfallbelastung sollte baldmöglichst das Steuerungsprogramm entsprechend überarbeitet und die Ampelanlage umgerüstet werden.

Bereits im Vorjahr wurde eine entsprechende Auskunft bei Siemens eingeholt, die Kosten würden sich auf ca. 12.000 € belaufen.

1.2. Neustädter Straße/B 22

2007: 3 VU, 2 VUPS, 1 SV, 3 LV, 37.000 € (kein Schwerpunkt !)

2008: 7 VU, 4 VUPS, 0 SV, 4 LV, 63.930 €

Unfallsituation:

- 6 Vorfahrtsunfälle	Neustädter Str. (alt)/B 22
- 1 Geschwindigkeitsunfall	B 22/Einfahrt Ri. ATU

Bewertung:

Äußere Umstände für den starken Anstieg der Unfallzahlen zum Vorjahr sind nicht erkennbar. In 6 Fällen missachtete der aus der untergeordneten (alten) Neustädter Straße kommende Fahrzeugführer die Vorfahrt. Jeweils drei wollten nach rechts einbiegen und drei geradeaus die B 22 queren. In 4 Fällen kam es zur Kollision mit Fahrzeugen, die stadteinwärts fuhren, in einem Fall mit einem stadtauswärts fahrendem Fahrzeug und in einem Fall mit einem Radfahrer, der verbotswidrig den linken Radweg stadtauswärts benutzte.

Die Geschwindigkeit ist stadteinwärts auf 60 km/h beschränkt und die Kreuzung liegt außerorts. Somit ist das **Staatl. Bauamt Amberg-Sulzbach** der zuständige Träger der Straßenbaulast!

Entscheidung der Unfallkommission:

Beim derzeitigem Ausbauzustand könnte durch eine vorgeschriebene Fahrtrichtung nach rechts die Lage entschärft werden. Allerdings müsste für ortsfremde Fahrer eine Beschilderung in Richtung Cham über den Hammerweg installiert werden.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung erscheint in Anbetracht der unmittelbar nach der Kreuzung beginnenden „geschl. Ortschaft“ nicht erfolgversprechend.

Das Staatliche Bauamt plant derzeit den Knotenpunkt um.

Ausgehend von der Tatsache, dass sich hier bereits beim derzeitigen geringfügigen Verkehr ein Unfallschwerpunkt bildet, sollte durch den geplanten neuen Einkaufsmarkt in diesem Bereich für die Zukunft auch untersucht werden:

Aufgrund des starken Verkehrsaufkommens sollte eine bauliche Veränderung – z.B. als großer Kreisverkehrsplatz - in Erwägung gezogen werden.

Zur Entschärfung der Unfallsituation käme aber auch eine Einbahnregelung der (alten) Neustädter Straße in Richtung Georg-Stöckl-Straße in Betracht.

C. Unfallhäufungsstellen in der 3-Jahres-Betrachtung

Def.: 3 oder mehr Unfälle mit schwerem Personenschaden (stat. Behandlung erforderlich).

Übersicht:

Dr.-Martin-Luther-Straße/Hammerweg	3 VU mit 3 Schwerverletzten Gesamtschaden: 2150 Euro
B 470/Abfahrt A 93 aus Ri. Hof	3 VU mit 3 Schwer- und 2 Leicht- verletzten Gesamtschaden: 45.000 Euro
Chr.-Seltmann-Straße/Peuerlstraße	4 VU mit 4 Schwer und 1 Leicht- verletzten Gesamtschaden: 8680 Euro

zu 2007 weggefallene Unfallhäufungspunkte:

keine

1. Dr.-Martin-Luther-Straße/Hammerweg

2004-2006: 2 VU, 2 SV, 0 LV, 2150 €

2005-2007 : 3 VU, 3 SV, 0 LV, 2150 €

2006-2008 : w.o.

Unfallsituation :

- 1 Fahrstreifenwechsel	Dr.-Martin-Luther-Str. einwärts
- 1 Rotlichtmissachtung	Dr.-Martin-Luther-Str. auswärts/FGÜ
- 1 Begegnungsverkehr Radfahrer	Dr.-Martin-Luther-Str./Hammerweg

Bewertung:

Die Unfälle weisen vom Hergang keinerlei Parallelen auf und sind eindeutig auf das Fehlverhalten der Fahrer zurückzuführen. Bei den schwerverletzten Personen handelt es sich um zwei Rad- und einen Rollerfahrer.

Entscheidung der Unfallkommission:

Aufgrund der unterschiedlichen Unfalltypen sind keine Maßnahmen zur Abhilfe erkennbar. Das Kriterium des Unfallhäufungspunktes wird mit 3 VU gerade noch erfüllt und die weitere Entwicklung kann abgewartet werden, zumal 2008 keine neuer Unfall hinzukam.

2. B 470/Abfahrt A 93 aus Richtung Hof

2004-2006: keine relevanten Unfälle!

2005-2007: 3 VU, 3 SV, 2 LV, 45.000 €

2006-2008 : w.o.

Unfallsituation :

- 2 Linksabbieger
- 1 Vorfahrtsunfall

B 470 einwärts/A 93
Abfahrt A93/B 470 auswärts

Bewertung:

Die Unfälle sind vom Hergang nicht gleichgelagert. Bei einem der beiden Abbiegeunfälle war ein Fußgänger ursächlich, der die Einmündung querte, weshalb der Abbieger auf der Gegenspur anhalten musste. Hier kollidierte er dann mit dem Gegenverkehr.

Entscheidung der Unfallkommission:

Aufgrund der unterschiedlichen Unfalltypen sind keine Maßnahmen zur Abhilfe erkennbar. Das Kriterium des Unfallhäufungspunktes wird mit 3 VU gerade noch erfüllt und die weitere Entwicklung kann abgewartet werden, zumal 2008 keine neuer VU hinzukam.

3. Chr.-Seltmann-Straße/Peuerlstraße

2006-2008 : 4 VU, 4 SV, 1 LV, 8680 €

Unfallsituation :

- 2 Linksabbieger
- 1 Vorfahrtsmißachtung
- 1 Vorfahrtsmißachtung

Chr-Seltmann-Str./Sintzelstraße
Peuerlstr./Chr.-Seltmann-Str.
Sintzelstr./Chr.-Seltmann-Str.

Bewertung:

Die Unfälle weisen vom Hergang keinerlei Parallelen auf und sind eindeutig auf das Fehlverhalten der Fahrer zurückzuführen. Bei den Schwerverletzten handelt es sich um zwei Rad- und zwei Kradfahrer.

Entscheidung der Unfallkommission:

Aufgrund der unterschiedlichen Unfalltypen sind keine Maßnahmen zur Abhilfe erkennbar.

Das Kriterium des Unfallhäufungspunktes wird mit 4 VU gerade noch erfüllt und die weitere Entwicklung kann abgewartet werden.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

- beratend
- beschließend
- öffentlich
- nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 02:

Amt für öffentliche Ordnung

SPD-Stadtratsfraktion

Verkehrsführung in der Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße und Einmündung der Moosbürger Straße
(HVA-UA Beschluss Nr. 37 vom 30.7.08)

Sachstandsbericht:

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 08.07.2008

„Die Verkehrsführung in der Dr.-Seeling-Straße – Einmündung Moosbürger Straße wird durch einen Kreisverkehr umgestaltet“.

Mit HVA-UA Beschluss Nr. 37 vom 30.7.08 wurde die Verwaltung beauftragt, zu untersuchen, wie der Verkehrsfluss bei einem Kreisverkehr funktioniert, wenn die Ampel an der Einmündung zur Unteren Bauscherstraße nicht in Betrieb (bzw. beseitigt) wäre.

Am 08.10.2008 wurde mit Vertretern der Verkehrsbehörde und Polizei, Tiefbauabteilung und Stadtplanungsamt eine Ortsbesichtigung und Besprechung der Thematik durchgeführt.

Der Knotenpunkt Dr.-Seeling-Straße/Einmündung Untere Bauscherstraße hat eine hohe Verkehrsbelastung, welche derzeit durch die Lichtzeichenanlage gut gesteuert wird. Größere Rückstaus entstehen in der Hauptsache nur bei Stoßzeiten. Eine größere unzumutbare Wartezeit für Pkw-Fahrer ist nur sehr selten gegeben.

Ohne Lichtsignalsteuerung würde eine sichere Verkehrsführung, insbesondere in Stoßzeiten, nicht gewährleistet. Eine probeweise Abschaltung der Lichtzeichenanlage wurde von den Teilnehmern der Fachstellen aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der Behinderung besonders des Fußgängerquerungsverkehrs, für nicht verantwortbar erachtet.

Es ist folgendes festgehalten worden:

Ein Umbau der bestehenden Grüninsel beim Knoten Dr.-Seeling-Straße/Moosbürger Straße/Regensburger Straße ist aus der Sicht der Fachstellen nicht erforderlich. Hierfür sprechen die Verkehrsbelastungen, welche sich im Rahmen bewegen. Schwierigkeiten haben derzeit nur Linksabbieger aus der Moosbürger Straße in Richtung Regensburger Straße (stadtauswärts). Jedoch entstehen durch die Ampelphasen immer wieder Lücken, die eine Einfädelung zulassen.

Überlegung:

Von den Teilnehmern wurde eine nochmalige Untersuchung mit möglichen Kreisverkehren angeregt. So sollte zuerst ein Kreisverkehr im Einmündungsbereich der **Unteren Bauscherstraße unter Beibehaltung der Grüninsel** im Einmündungsbereich der Moosbürger Straße geprüft werden. Mit dieser Verkehrsregelung könnte dann der „Linksabbiegeverkehr“ aus der Moosbürger Straße zuerst in Richtung Innenstadt den Kreisverkehr zum Wenden benutzen und dann in Richtung Regensburger Straße ausfahren. Ein Linksabbiegen wird im Bereich der Grüninsel unterbunden.

Allgemein:

Kreisverkehre haben ein hohes Sicherheitsniveau, wenn folgende Grundprinzipien berücksichtigt werden:

- möglichst senkrecht Heranführen der Knotenpunktzufahrten an die Kreisfahrbahn
- deutliche Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge durch die Kreisinsel
- einstreifige Knotenpunktausfahrten

Bei kleinen Kreisverkehren muss der Außendurchmesser mindestens 26 m betragen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte die Kreisfahrbahn kreisrund angelegt werden. Die Breite des Kreisringes ergibt sich in Abhängigkeit vom Außendurchmesser. Der Kreisring soll in die Kreisfahrbahn und in einen Innenring (deutlich abgesetzt und gepflastert) gegliedert werden. Dies ist insbesondere wegen der Sicherheit der Radfahrer erforderlich, soweit diese auf der Kreisfahrbahn geführt werden (teilweise erforderlich). Dadurch wird auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung durch verstärkte Auslenkung der Fahrlinien von Pkw erzielt.

Variante 1 mit einer Kreisverkehrsanlage im Bereich Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße und Umbau der Grüninsel im Bereich Moosbürger Straße

Vorteil:

Größtmögliche Beibehaltung der Grüninsel ; Wegfall der Ampel (Wegfall von Unterhalts- u. Wartungskosten)

Nachteil:

Bei der Fahrtrichtung von der Dr.-Seeling-Straße stadtauswärts in Richtung Südosttangente über die Moosbürger Straße wird im Bereich der Abbiegespur die Aufstellfläche z.B. für LKW mit Anhänger zu gering. Rückstaus werden möglich. Eine Verlängerung stadteinwärts ist aufgrund der Entfernung zum Kreisel und wegen der einstreifigen Verkehrsführung nicht möglich.

Linksabbiegen aus der Moosbürgerstraße stadtauswärts ist nicht mehr möglich, eine Umfahrung über den Kreisel Untere Bauscherstraße muss erfolgen.

Bei dieser Lösung ist jedoch festzuhalten, dass bei der Anordnung von nur einer Kreisverkehrsanlage im Bereich der Unteren Bauscherstraße die Anschlüsse der Dr.-Seeling-Straße an diesen Kreisverkehr mit erheblichen Kostenaufwand hergestellt werden müssten.

Aus diesem Grund wurde auch die Möglichkeit von zwei Kreisverkehrsanlagen geprüft.

Variante 2 mit zwei Kreisverkehrsanlagen in den Bereichen Dr.-Seeling-Straße/Untere Bauscherstraße und Einmündung der Moosbürger Straße

Die Überlegung eine zweite Kreisverkehrsanlage vorzusehen, ergibt sich aus folgenden Gründen:

- die Anbindung des Knotenpunktes an die Südosttangente und damit die Umfahrung der südlichen Stadt sollte fahrdynamisch ausgebildet sein, um die Akzeptanz der Umfahrung besser anzunehmen
- eine „Umfahrung“ für Linksabbieger aus der Moosbürger Straße über die Kreisanlage entfällt
- die Kosten des Umbaus der Einmündung der Moosbürgerstraße sind im Verhältnis nicht wesentlich höher

Vorteil:

Verkehrsabwicklung ist flüssiger. Eine Umfahrung wie unter Variante 1 entfällt.

Nachteil:

Kosten für zwei Kreisverkehrsanlagen

Maßnahmen

Aufgrund der ausreichenden Platzverhältnisse und ohne weiteren Grunderwerb in Anspruch zu nehmen wurde ein Außendurchmesser von 35 m und eine Innenringbreite von 6,00 m gewählt.

Die Zuführung auf den Kreismittelpunkt wurde leicht geknickt, da ein entsprechender Abstand von bestehenden Gebäuden notwendig ist. Außerdem sind nur 3 Verkehrszuleitungen zu den Kreiseln vorhanden.

Dr.-Seeling-Straße/Einmündung Untere Bauscherstraße

Eine Kreisverkehrsanlage (d=35 m) mit 3 Kreiszu- bzw. 3 Kreisausfahrten kann flächenmäßig in der bestehenden Verkehrsfläche ohne Grunderwerb eingebaut werden.

Der Radverkehr wird z.T. auf der Kreisfahrbahn, z. T. auf umlaufenden Radwegen geführt. Der Fußgängerüberquerungsverkehr verläuft über Fahrbahnteiler nahe an der Kreisfahrbahn. Die Bushaltestellen verbleiben an ihren Orten bzw. werden geringfügig verschoben.

Die Entwurfsplanung zeigt erhebliche Umplanungen für den Knotenpunkt Dr.-Seeling-Straße/Moosbürger Straße/Regensburger Straße auf. Dies sind in der Hauptsache die Verengung der Zufahrtsspuren zur Kreisverkehrsanlage und die Umbauten der Verkehrsführungen für Fußgänger und Radfahrer. Außerdem entfällt die Linksabbiegespur aus der Moosbürger Straße in Richtung Regensburger Straße. Es kann dort im Bereich des „Rondells“ durch Anbau des Gehweges eine Verkürzung des Überquerens für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden. Es ist auch vorgesehen den Radfahrer in Fahrtrichtung Regensburger Straße/Dr.-Seeling-Straße von der Fahrbahn weg auf das Gehwegniveau anzuheben.

In einer am 28.04.2009 erfolgten Ortsbesichtigung mit Herrn Oberbürgermeister, Vertretern von Amt 30, Amt 32, Amt 60/61, Amt 60/66 sowie der Polizeiinspektion Weiden i. d. OPf. wurden auch die Kosten aufgezeigt.

Kosten

Kreisverkehrsanlage Dr.-Seeling-Straße/Einmündung Untere Bauscherstraße mit Umbau des Knotenpunktes Dr.-Seeling-Straße/Moosbürger Straße/Regensburger Straße

Baukosten gesamt: **650.000,00 €– 750.000,00 €**

Zwei Kreisverkehrsanlagen, an der Dr.-Seeling-Straße/Einmündung Untere Bauscherstraße und Knotenpunkt Dr.-Seeling-Straße/Moosbürger Straße/Regensburger Straße

Baukosten gesamt: **800.000,00 €– 900.000,00 €**

Vor weiteren Untersuchungen wird von Seiten der Tiefbauabteilung eine Knotenpunktzählung für beide Knotenpunkte empfohlen (Kosten ca. 3.000,00 €).

Im Anschluss sollte eine Leistungsfähigkeitsberechnung (Kosten ca. 2.000,00 €) durchgeführt werden, ob der Kreisel überhaupt funktioniert.

Alternativ könnten beide Varianten in das neue Verkehrsgutachten bzw. Verkehrskonzept der Stadt Weiden i. d. OPf. einbezogen werden.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 03:

CSU-Stadtratsfraktion

Amt für öffentliche Ordnung

Gespräche mit dem Regensburger Verkehrsverbund – RVV -
(HVA-UA Beschluss Nr. 10 vom 12.03.2009)

Sachstandsbericht:

In dieser Angelegenheit wurde zwischenzeitlich mit dem Regensburger Verkehrsverbund – RVV – wegen eines Beitritts Kontakt aufgenommen.

Es wurde uns folgendes mitgeteilt:

Eine Einbindung der Stadt Weiden i. d. OPf. in den Schienenverkehr des RVV wäre jederzeit möglich; eine Einbindung des Busverkehrs wäre wegen der derzeitigen Querfahrten erst nach Umstellung der Tarifzonen in ein Wabensystem frühestens in einigen Jahren möglich.

Um konkrete Zahlen wegen der Beitrittskosten der Stadt Weiden i. d. OPf. zum RVV zu erhalten, wäre eine Erhebung vor Ort (Bahnhof) notwendig.

Eine derartige Erhebung ist beispielsweise für den Landkreis Schwandorf im Frühjahr 2010 geplant.

Die Erhebungskosten wären von der Stadt Weiden i. d. OPf. zu tragen und würden etwa bei **5.000,00 €** liegen.

Diese Erhebungen sind dann bei einem Beitritt zum RVV alle 4 – 5 Jahre notwendig.

Erst nach Abschluss dieser Erhebungen können auch die jährlichen Kosten für den RVV endgültig festgelegt werden.

Herr ... vom RVV Regensburg rechnet bei vorsichtiger Schätzung mit voraussichtlichen jährlichen Kosten von **60.000,00 € bis 80.000,00 €** für die Stadt Weiden i. d. OPf., wobei auch die Stadtverkehre (Linienbusse) in Regensburg und Weiden i. d. OPf. im Verkehrsverbund Aufnahme finden würden.

Zudem wäre aber notwendig, dass sich der Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab an diesem Projekt beteiligen würde, da die Bahnhöfe Luhe – Wildenau und Luhe von Weiden i. d. OPf. aus in Richtung Regensburg bis zur Landkreisgrenze Schwandorf bzw. umgekehrt mit in die Erhebungen einbezogen werden müssten.

Ein Gespräch mit dem zuständigen Sachbearbeiter beim Landratsamt Neustadt a. d. Waldnaab – Herrn ... – ergab, dass er sich eine finanzielle Beteiligung des Landkreises diesbe-

züglich derzeit leider nicht vorstellen kann, da dort vorrangig derzeit ein Beitritt zum Nürnberger Verkehrsverbund – VGN – geprüft wird.

Seitens der Städt. Verkehrsbehörde wird daher vorgeschlagen, dieses Vorhaben für 1 – 2 Jahre nochmals zurückzustellen, da bis dorthin die Beitrittskosten für den Landkreis Schwandorf bekannt sein dürften und dann auch ein Beitritt des Landkreis Neustadt/WN zum RVV leichter realisierbar wäre.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 04:

SPD-Stadtratsfraktion

Antrag auf Ausweisung des Baugebietes „Westlich Schirmitzer Weg“ mit Z 274 (Zone 30) StVO

Sachstandsbericht:

Das Baugebiet „Westlich Schirmitzer Weg“ liegt im Geltungsbereich eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes. In den textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan sind die sogenannten „Wohnstraßen“ bereits als verkehrsberuhigte Bereiche festgelegt. Die innerörtlichen Erschließungsstraßen sind keiner Verkehrsbeschränkung unterworfen; die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist mithin auf 50 km/h beschränkt.

Ende März 2009 wurden in der Bgm.-Probst-Straße in Richtung Schirmitzer Weg zwischen den Einmündungen der Josef-Linhardt-Straße und der Josef-Fiedler-Straße Geschwindigkeitsmessungen mit dem „Temposys“ durchgeführt, wobei die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten zwischen 44 – 48 km/h lagen.

Gemäß Stellungnahme der Polizeiinspektion Weiden i. d. OPf. vom 16.04.2009 kann das Unfallgeschehen in diesem Bereich bisher als absolut unauffällig bezeichnet werden.

Die Auswertung des Temposys zeigt jedoch, dass die bislang zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h im Durchschnitt fast erreicht und von einigen Fahrzeugen sogar deutlich überschritten wird.

Aufgrund der zunehmenden Bebauung wird von der Polizeiinspektion Weiden i. d. OPf. und der Städt. Verkehrsbehörde, der Einrichtung einer „Zone 30“ für die innerörtlichen Erschließungsstraßen für notwendig erachtet.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 05:

SPD-Stadtratsfraktion

Ergreifung geeigneter Maßnahmen, um die Gehwege im Baugebiet „Westlich Schirmitzer Weg“ wieder in Ordnung zu bringen.

Sachstandsbericht:

Nach der Geschäftsordnung des Stadtrates (§ 9 Abs. 3 Nr. 1 Buchst. b) ist der Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss zuständig für verkehrsregelnde Maßnahmen von erheblicher Bedeutung, insbesondere jene mit größerem finanziellen Aufwand oder weiträumiger Auswirkung auf den Gebieten der Verkehrsführung oder der Verkehrssicherung und der damit verbundenen organisatorischen Maßnahmen.

Damit fällt dieser Antrag nicht in die Zuständigkeit des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses, sondern ist vielmehr auf dem Verwaltungsweg zu prüfen und zu entscheiden.

Die Verkehrsbehörde hat den Bauhof gebeten, durch geeignete Maßnahmen einer „Verwilderung“ der Gehsteige entsprechend vorzubeugen.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 06:

CSU-Stadtratsfraktion

Antrag auf Installierung einer Ampelanlage am Knotenpunkt Leimbergerstraße/Berliner Straße.

Sachstandsbericht:

Mit der Realisierung des Bebauungsplanes „Leimbergerstraße/Krumme Äcker“ hat sich die Leimbergerstraße auch als Entlastungsstraße der östlich der Bahnanlagen verlaufenden Bahnhof-/Dr.-Seeling-Straße entwickelt.

Sie ist als Sammelstraße für das Baugebiet „Leimbergerstraße/Krumme Äcker“ zu sehen und dient außer der Ortsteilverbindung Konradshöhe/Frauenrichter Straße/Stockerhut auch den Versorgungs- und Lieferfahrzeugen zur Belieferung der Gewerbeeinheiten in diesem Gebiet.

Die Leimbergerstraße ist in diesem Abschnitt mit Tempo 50 zulässig befahrbar.

Die Berliner Straße ist zwischen Leimbergerstraße und Mühlweg auf Tempo 30 begrenzt und ist als Sammelstraße für die beidseitig angeordneten Wohngebiete zu sehen.

Das Verkehrsaufkommen auf der Berliner Straße ist sicherlich angestiegen, jedoch nicht besorgniserregend.

Eine entsprechende Verkehrszählung würde aufzeigen, ob eine ampelgesteuerte Kreuzung hier zu rechtfertigen ist, was seitens der Stadtplanung bezweifelt wird. Laut den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen wird für die Errichtung eines Fußgängerüberweges vorausgesetzt, dass der Fußgängerquerverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend **gebündelt** auftritt.

Außerdem muss die Verkehrsbelastung bestimmte Richtwerte erreichen. So wird ein Fußgängerübergang bei einer Verkehrsbelastung von 200 bis 300 Kfz/h und 50 Fußgänger und mehr (pro Stunde) für möglich gehalten. Empfohlen wird ein Fußgängerübergang bei einer Verkehrsbelastung von 300 bis 450 Kfz/h und 100 Fußgänger und mehr.

Auch das Städt. Tiefbauamt sieht keine dringende Notwendigkeit einer kompletten Signalisierung. Auf die äußerst hohen Investitions- und Unterhaltungskosten einer derartigen Anlage wird zudem jetzt bereits hingewiesen.

Die Kosten hierfür würden laut Auskunft des Tiefbauamtes zwischen 300.000 € und 350.000 € (ohne Unterhalts- und Wartungskosten) liegen.

Vielmehr wird vorgeschlagen, im Vorfeld auch andere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu prüfen.

Aus Sicht der Polizeiinspektion Weiden i. d. OPf. könnten die auf den beiden untergeordneten Straßen (Berliner Straße, Nikolaus-Otto-Straße) zur Zeit aufgestellten Verkehrszeichen Z 205 StVO (Vorfahrt gewähren) gegen „Stop-Zeichen“ (Z 206 StVO) ausgetauscht werden.

Zusätzlich sollte dort jeweils eine Haltelinie (Z 294 StVO) aufgebracht werden.

In der Leimberger Straße (HsNr. ...) wurde zur Beurteilung des Kfz-Verkehrs vom 18.05. – 02.06.2009 eine Verkehrszählung mit dem Verkehrsdatengerät VeDasys durchgeführt. Die Gesamtbelastung liegt demnach zwischen 2.684 Kfz/24 h (Sonntag, 31.05.2009) und 7.962 Kfz/24 h (Mittwoch, 20.05.2009). Die maximale Stundenbelastung konnte am genannten 20.05.2009 festgestellt werden und lag bei 751 Kfz/h (16:00 Uhr – 17:00 Uhr), davon 387 Kfz/h in Richtung Frauenrichter Straße und 364 Kfz in Richtung Regensburger Straße.

Gemäß den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen wird bei der vorhandenen Verkehrsbelastung eine Überquerungshilfe in Form eines Fußgängerüberweges („Zebrastreifen“) nicht empfohlen. Aufgrund der Verkehrsbelastung von bis zu unter 600 Kfz/h je Fahrtrichtung würde ein Fußgängerüberweg mit baulicher Mittelinsel innerhalb des empfohlenen Bereichs liegen, aber nur falls die Zahlen zum querenden Fußgängerverkehr sich entsprechend darstellen. Alternativ kann als verkehrssichere Variante die Herstellung einer lichtsignalgesteuerten Fußgängerfurt gesehen werden.

Jedoch muss nochmals darauf hingewiesen werden, dass entsprechender **gebündelter** Querungsbedarf seitens der Fußgänger vorhanden sein sollte. Zahlen zum querenden Fußgängerverkehr liegen jedoch nicht vor.

Auch die Polizeiinspektion Weiden i. d. OPf. sieht derzeit keine Notwendigkeit zur Schaffung eines Fußgängerüberweges im südlichen Bereich.

Eine Querung der Leimbergerstraße im südlichen Bereich für Autofahrer ist aufgrund des derzeitigen Verkehrsaufkommens problemlos möglich.

Da die für die Installierung einer Lichtsignalanlage bzw. die Errichtung eines Fußgängerüberweges notwendigen Voraussetzungen hier nicht erfüllt sein dürften, sollte aus Sicht der Verkehrsbehörde die weitere Verkehrsentwicklung in diesem Bereich zunächst noch abgewartet werden.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation werden die an den beiden Nebenstraßen angebrachten Verkehrszeichen (VZ 205) „Vorfahrt gewähren“ durch das „Stop-Zeichen“ (VZ 206) ausgetauscht. Zusätzlich werden jeweils Haltelinien (Z 294) aufgebracht.

Diese Maßnahmen werden auf dem Verwaltungsweg erledigt.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 07:

Stadtratsfraktion Bürgerliste Weiden e.V.

Antrag, sich mit den entsprechenden Vereinen und dem Flugleiter abzusprechen, um die Öffnungszeiten und die Gebührenordnung am Flugplatz Latsch zu optimieren.

Sachstandsbericht:

Beim Flugplatz Weiden – Latsch handelt es sich um einen Verkehrslandeplatz, welcher einer Öffnungspflicht unterliegt und somit auch einen „Standort-Faktor“ für Betriebe in und um Weiden darstellt. Ein erheblicher Teil der Motorflugbewegungen sind gewerbliche Flüge.

Im Jahre 2008 waren dies von insgesamt 5.022 Flugbewegungen immerhin 1.782 Starts und Landungen, somit 35,5 %.

Betreiber des Flugplatzes sind nicht die ortsansässigen Vereine, sondern die Stadt Weiden i. d. OPf..

Angesichts der immer wieder aufkommenden Diskussionen wegen des Fluglärms ist zu bezweifeln, ob eine generelle Ausweitung der Betriebszeiten im Sommer bis Sonnenuntergang von den Anwohnern überhaupt toleriert wird.

Die Betriebszeiten des Verkehrslandeplatzes Weiden – Latsch sind sehr wohl nachvollziehbar und in der AIP (Air Information Publication) wie folgt veröffentlicht:

März – September	09:00 Uhr – 18:00 Uhr
Oktober	09:00 Uhr – 17:00 Uhr
November – Januar	09:00 Uhr – 16:00 Uhr
Februar	09:00 Uhr – 17:00 Uhr

Die Arbeitszeit des Flugleiters richtet sich nach diesen veröffentlichten Zeiten, welche durch die Stadt Weiden i. d. OPf. vorgegeben werden.

Außerhalb der veröffentlichten Zeiten besteht keine Öffnungspflicht.

Die „durchgehende Verfügbarkeit“ auch während der Wintermonate unterscheidet einen „Vereinsflugplatz“ oder „Sonderlandeplatz“ von einem „Verkehrslandeplatz“, da dessen Nutzung auch in erster Linie als Infrastruktur für ansässige Industrie- und Gewerbeunternehmen zu sehen ist.

Im Zeitraum November 2008 bis Januar 2009 wurden folgende Flugbewegungen (Starts und Landungen) durchgeführt:

Werkverkehr	194
Schulflüge	66
Staatliche Flüge	18
Flugzeugschlepp	8
Nichtgewerbliche	126
Segelflüge	8
Motorsegler	12
Ultraleicht	486
<hr/>	
insgesamt	918

Dies bedeutet, dass im o. a. Zeitraum ca. 21 % gewerbliche Flugbewegungen stattgefunden haben.

Im sog. „PPR-Verfahren“ wird die Verfügbarkeit von Personal vorausgesetzt, welches dann auch für den „außerplanmäßigen“ Einsatz gesondert zu vergüten ist. Dies wird in der Regel durch die sog. „PPR-Gebühren“ abgedeckt, welche von dem anfordernden Piloten zu bezahlen sind.

Nach Auskunft des zuständigen Luftamtes Nord gilt die Regelung „Fliegen ohne Flugleiter“ nur für die genehmigten Einzelfälle und Luftfahrzeuge. Die „sachkundige und in Rettungseinrichtungen unterwiesene Person“ ist für eine generelle „PPR-Öffnung“ des Flugplatzes nicht ausreichend und nicht zulässig!

Der Flugleiter, welcher „PPR-Betrieb“ abwickelt, muss sämtliche luftrechtlichen Voraussetzungen erfüllen, bei der Stadt Weiden i. d. OPf. als Flugleiter gemeldet sein und vollen Zugriff auf alle Rettungseinrichtungen haben und in deren Handhabung unterwiesen sein.

Bei keinem der zitierten Flugplätze (Kulmbach, Würzburg, Mainbullau, Kempten, Rothenburg) wird der Flugbetrieb ganzjährig von einem einzigen hauptamtlichen Flugleiter abgedeckt, wie dies in Weiden der Fall ist. Teilweise sind bis zu 12 Flugleiter auf 400 €-Basis (Würzburg) eingesetzt, um den Flugbetrieb aufrecht zu erhalten (s. Anlage).

In den meisten Fällen wird an den Wochenenden der Flugbetrieb von den ortsansässigen Vereinen aufrechterhalten und die hauptamtlichen Flugleiter haben frei.

Die Vereine stellen dann die als Flugleiter eingewiesenen Personen.

In diesem Zusammenhang muss auf die zustehenden zusammenhängenden freien Wochenenden des Flugleiters verwiesen werden, welche seit Jahren nicht gewährt werden konnten.

Auch ist eine tägliche Arbeitszeit von 09.00 bis 21.00 Uhr arbeitsrechtlich nicht zulässig.

Wenn es der Wunsch der Politik ist, diesen Antrag zu unterstützen, wird seitens der Verkehrsbehörde vorgeschlagen, eine entsprechende organisatorische Untersuchung vorzunehmen.

Mit dem Luftamt ist auch abzuklären, ob für einen Verkehrslandeplatz ein Mehrschichtbetrieb wie vorgesehen, mit Nebenbeschäftigten durchführbar ist.

Dabei ist aber auch zu berücksichtigen, dass die Umstellung vom „Ein-Mann-Betrieb“ auf einen „Mehrschichtbetrieb“ auf Dauer gewiss auch mit einer Kostenmehrung verbunden ist,

da es nicht vorstellbar ist, dass diese Kräfte auf Dauer unentgeltlich arbeiten und zudem sich ständig fortzubilden haben.

Auch ist damit eine gewisse Abhängigkeit der Stadt Weiden i. d. OPf. von den Vereinen am Flugplatz gegeben.

Eine Optimierung der Gebührenordnung wird von Verwaltungsseite aus überprüft und ggf. vorgenommen.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Anlagen:

Übersicht der Flugleiter anderer Städten

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 08:

CSU-Stadtratsfraktion

Antrag auf Anbringung eines Zusatzschildes „Anlieger frei“ auf dem parallel zur Ostmarkstraße B 22 verlaufenden Radweg im Bereich Butterhof.
Weiter soll der Hinweis angebracht werden „Achtung landwirtschaftlicher Verkehr kreuzt“.

Sachstandsbericht:

Nach der Geschäftsordnung des Stadtrates (§ 9 Abs. 3 Nr. 1 Buchst. b) ist der Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss zuständig für verkehrsregelnde Maßnahmen von erheblicher Bedeutung, insbesondere jene mit größerem finanziellen Aufwand oder weiträumiger Auswirkung auf den Gebieten der Verkehrsführung oder der Verkehrssicherung und der damit verbundenen organisatorischen Maßnahmen.

Damit fällt dieser Antrag nicht in die Zuständigkeit des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses, sondern ist vielmehr auf dem Verwaltungsweg zu prüfen und zu entscheiden.

Die Verkehrsbehörde wird im Zusammenhang mit der Polizeiinspektion Weiden i. d. OPf. den Antrag prüfen und ggf. eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung erstellen.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> beratend | <input checked="" type="checkbox"/> beschließend |
| <input checked="" type="checkbox"/> öffentlich | <input type="checkbox"/> nichtöffentlich |

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 09:

Beantwortung der Anfrage der SPD–Stadtratsfraktion

Besteht die Möglichkeit, dass die Fahrgäste mit Jobticket auch die RBO-Linien nutzen können?

(HVA-UA Beschluss Nr. 55 vom 09.10.2008)

Sachstandsbericht:

Zwischenzeitlich wurden in dieser Angelegenheit mit der RBO Regionalbus Ostbayern GmbH Verhandlungen geführt.

Wie uns das Unternehmen mit Schreiben vom 14.04.2009 mitteilte, wird der Vorschlag, die Fahrscheine zu/von der Haltestelle Industriegebiet Nord zum Stadtlinientarif zu verkaufen und dies mit der Stadt Weiden i. d. OPf. bzw. der Firma Wies abzurechnen, als akzeptable Lösung angesehen.

Auch wird als positiv angesehen, einen Ausgleich der Tarifverluste, die der RBO bzw. der NWN-Nordost für die Anerkennung der Stadtverkehrsfahrscheine entstehen, in Form einer pauschalen Abgeltung vorzunehmen.

Aufgrund einer im Frühjahr 2009 erfolgten 2-wöchigen Fahrgastzählung der kostenlosen Umsteiger vom Stadtverkehr ergibt sich ein hochgerechneter jährlicher Einnahmeverlust von ca. 2.912,00 € für anerkannte Fahrausweise.

Zusätzlich kommen noch Tarifeinnahmeverluste aus einer zukünftigen Anerkennung der Job-Ticket-Fahrausweise dazu, die sowohl für die Hinfahrt zum Industriegebiet Nord als auch bei der Rückfahrt kostenlos anzuerkennen wären.

Es wird seitens der RBO vorgeschlagen, ihr jährlich insgesamt 5.000,00 € pauschal zu gewähren, die wiederum dem Einnahmepool der NWN-Nordost zugeschlagen werden würden.

Nach entsprechender Überprüfung und Rücksprache mit der Firma Wies scheint dieses Angebot der RBO seitens der Verkehrsbehörde für die Stadt Weiden i. d. OPf. annehmbar.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 10:

Stadtratsfraktion Freie Wähler/FDP

Die Verwaltung wird beauftragt für das Jahr 2009:

- 1) einen Nahverkehrsplan für Weiden zu erstellen im Entwurf
- 2) einen Nahverkehrsplan, wenn möglich, mit dem umliegenden Landkreis zu erstellen

Zwischenbericht zum Stadtratsbeschluss Nr. 134 vom 10.11.2008 und
HVA-UA Beschluss Nr. 5 vom 12.03.2009

Sachstandsbericht:

In dieser Angelegenheit liegen der Verkehrsbehörde 2 Angebote zur Erstellung eines Nahverkehrsplanes vor.

A. Angebot der Firma ... + ..., Nürnberg:

Bereits im Jahre 1996 wurde durch diese Firma der letzte Nahverkehrsplan für die Stadt Weiden i. d. OPf. und dem Landkreis Neustadt/WN erstellt.

Auf Grundlage des erstellten Konzeptes aus dem Jahre 1996 soll die Aktualisierung für die Stadt Weiden i. d. OPf. durchgeführt werden.

Die Aktualisierung und Weiterschreibung des Nahverkehrsplanes Landkreis Neustadt a. d. Waldnaab ist nicht Gegenstand dieser Leistung.

Auf Basis des vorliegenden Nahverkehrskonzeptes wird die Leistung für **58.000,00 €** (netto) angeboten.

B. Angebot des ...

Erstellung des Nahverkehrsplanes für die Stadt Weiden i.d. OPf

– Rahmenangebot -

Kosten nach Arbeitspaketen

Arbeitspakete	Kosten [€] netto
1 Analyse der Raumstruktur und der voraussichtlichen Entwicklungen	4.000 € - 5.000 €
2 Analyse des derzeitigen ÖPNV-Angebots (Schwachstellenanalyse)	6.000 € - 7.000 €
3 Rahmenkonzeption	ca. 4.000 €
4 Konkretisierung des Leistungsangebots für einzelne Planungsbereiche	10.000 € - 13.000 €
5 Erarbeitung von begleitenden Maßnahmen	3.000 € - 4.000 €
6 Erarbeitung von Umsetzungsstufen	ca. 2.000 €
Gesamtkosten Nahverkehrsplan (netto)	29.000 € bis 35.000 €

Die genannten Beträge stellen erste Kostenabschätzungen dar (Nettokosten). Auf Wunsch kann gerne ein konkretes Angebot erstellt werden:

Die Arbeitspakete für die Erstellung des Nahverkehrsplans orientieren sich an der „Leitlinie zur Nahverkehrsplanung Bayern“. Insbesondere in den Paketen 2 und 4 ist die Durchführung eines Projekt begleitenden Arbeitskreises eingerechnet, um die gesetzlich vorgeschriebene Einbeziehung von Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Schulen, Interessensverbänden und Behindertenbeauftragten angemessen durchführen zu können.

Die Gesamtkosten beinhalten die Berichterstattung über die laufende Arbeit und deren Ergebnisse.

Die endgültigen Ergebnisse der Planung werden in einem Abschlußbericht (Nahverkehrsplan) dargestellt.

Als Bearbeitungszeitraum für die Nahverkehrsplanung werden ca. 12 bis 15 Monate veranschlagt.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 11:

Beantwortung der Anfrage aus dem Bau- und Planungsausschuss vom 20.05.2009 des Stadtrates Rank

Kann die Tankstelle am Flugplatz Latsch umgestellt werden von Jet-Fuel auf bleifreies Auto-benzin, da die Flugzeuge dort überwiegend damit betrieben werden können und dort keine Anschlussmöglichkeit besteht?

Sachstandsbericht:

In dieser Angelegenheit wurde eine Anfrage an den Benzinlieferanten, die Firma TOTAL, gestellt, die uns folgende Antwort zukommen ließ:

Grundsätzlich lässt sich jede Tankstelle auf andere Produkte umstellen.

Dies stellt aber eine Kostenfrage dar. Die Tankanlage mit Pult und die Rohrleitungen müssen entgast, entleert und gereinigt werden. Dazu kommen noch die Restmengenentsorgung, Filterwechsel, etc..

Im Bezug auf einen eventuellen Produktwechsel wird jedoch zum einen auf das bestehende Lieferabkommen mit der Stadtverwaltung Weiden i. d. OPf. vom 04.07. und 24.07.2007, in dem eine Vertragslaufzeit bis zum 31.12.2017 mit der Abnahme von AVGAS und JET A-1 vereinbart wurde, verwiesen (HVA Beschluss Nr. 2 vom 22.03.2007).

Zum anderen wurde für den Umbau/Sanierung der vorhandenen JET-Tankstelle sehr viel Geld von TOTAL bezahlt, welches sich natürlicherweise wieder amortisieren muss und dafür im Gegenzug dieses Lieferabkommen mit der Stadtverwaltung abgeschlossen wurde.

Ein weiterer Aspekt betrifft die Qualitätssicherung der Produkte, die TOTAL für AVGAS und JET von der Produktion bis hin zur Lieferung an den Flugplatz garantiert.

Um die Qualitätssicherungskette weiter zu vervollständigen ist auch unser Partner mit Einlagerungskontrollen und Tageskontrollen gefordert.

Dies alles ist unerlässlich und trägt zur Sicherheit im Umgang mit Flugbetriebsstoffen bei.

Weiterhin stellt sich die Frage, wer bei einer Umstellung auf normalen Ottokraftstoff bei eventuellen Vorkommnissen die Haftung übernimmt, zumal es sich gemäß den GUIDELINES for Aviation Fuel Quality Control & Operating bei dem Ottokraftstoff Super plus um **keinen** Flugkraftstoff handelt.

Der Flugleiter, Herr ..., gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

Alleine der Verkauf von 35.486 Litern Kerosin im Jahre 2008 unterstreicht schon die Notwendigkeit der Kerosin-Tankstelle und trägt wesentlich zur Finanzierung des Flugplatzes bei.

Durch diese Tatsache wurde die Tankstelle von der Firma Nachtmann übernommen und durch die Firma TOTAL komplett überholt.

Die Betankung der Polizei- und Rettungshubschrauber findet nicht aus „Bequemlichkeit“ in Weiden statt, sondern weil der Aktionsradius beschränkt ist und ein Ausweichen auf andere Flugplätze auch mit erheblichen Mehrkosten für zusätzliche Flugzeit verbunden ist.

Auch im Winter findet regelmäßig gewerblicher Flugverkehr statt, welcher sich nicht nur auf Polizei und Rettungsdienste beschränkt. So werden z.B. regelmäßig die Gaspipelines und Hochspannungsleitungen von Weiden aus befliegen und sowohl Kerosin als auch AVGAS 100 LL in nicht unerheblichen Mengen getankt.

Motoren, die mit „Super / Bleifrei“ betrieben werden, finden ausschließlich in Ultraleicht- und Leichtflugzeugen Anwendung. Größere Reiseflugzeuge und Motorflugzeuge der „E-Klasse“ (bis 2 Tonnen max. Abfluggewicht) haben nach wie vor größtenteils Motoren, welche mit AVGAS 100 LL betrieben werden. Neuere Motoren für diese Flugzeuge werden mit Dieselmotoren betrieben, tanken jedoch meist Kerosin, da auf den wenigsten Flugplätzen Dieselmotoren verfügbar ist. Auch hierfür ist die Kerosin-Tankstelle notwendig.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> beratend | <input checked="" type="checkbox"/> beschließend |
| <input checked="" type="checkbox"/> öffentlich | <input type="checkbox"/> nichtöffentlich |

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 12:

Beantwortung der Anfrage aus dem Bau- und Planungsausschuss vom 20.05.2009 des Stadtrates Schell

Warum der Hopfenweg erneut gesperrt ist (es liegen Anliegerbeschwerden vor) und die vorhandenen Weiher zu wenig Wasser bekommen?

Sachstandsbericht:

Der Hopfenweg ist in der Tat letztes und dieses Jahr mit einer Baustelle belegt, die durchaus Beeinträchtigungen für die Anwohner bzw. das weitere Umfeld nach sich ziehen.

Beide Male ging es um eine Kanalauswechsellung, die die Stadtwerke vornahmen.

Wie bei vielen anderen Baumaßnahmen üblich, wurde auch diese in mehrere Bauabschnitte aufgeteilt.

Konkret handelt es sich hier um zwei Bauabschnitte.

Dabei wurde der erste Bauabschnitt im Spätsommer 2008 ausgeführt. Dieser befand sich zwischen der Kreuzung Hopfenweg / Leuchtenberger Straße und dem Einmündungsbereich Hopfenweg / Lindenstock.

Momentan läuft –voraussichtlich noch bis Ende Juli 2009- der zweite und letzte Bauabschnitt zwischen dem Einmündungsbereich Hopfenweg / Lindenstock und der Unterführung mit der B 22.

Für eine geregelte, technisch einwandfreie Abwasserentsorgung sollte es den Beschwerdeführern durchaus vermittelbar sein, dass hierfür zeitlich befristete Behinderungen in Kauf genommen werden müssen.

Bei den angesprochenen Weihern dürfte es sich um die sog. „Kaltenecker-Weiher“ handeln, die sich hinterhalb der Bushaltestelle „Festplatz“ befinden und von der Stadtgärtnerei betreut werden.

Der erste Weiher wird durch einen Abfluss aus dem Regenwasserkanal im Hopfenweg gespeist. Mittels eines Überlaufes aus dem ersten Weiher erhält dann auch der zweite Weiher sein Wasser.

Der erste Weiher ist nach Auskunft der Stadtwerke gut gefüllt, der zweite hat tatsächlich etwas wenig Wasser. Dies sei aber auch jahreszeitlich bedingt.

Die Stadtgärtnerei wird sich demnächst aber auch um den Überlauf des ersten Weihers kümmern und diesen ggf. ein wenig absenken, damit sich die Wasserversorgung des zweiten Weihers verbessert.

Hauptverwaltungsausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 13:

Neuregelung der Wertstoffentsorgung

- Erfassung von Verkaufsverpackungen aus Leichtverpackungen (LVP) und Glas durch DSD und derzeit 8 weiteren Systembetreibern -

Sachstandsbericht:

Mit Schreiben vom 29.4.09 weist uns „Der grüne Punkt – Duales System Deutschland GmbH“ (DSD), als zentraler Partner für derzeit insgesamt 9 Systembetreibern hin, dass sein Vertrag mit dem Entsorger am 31.12.2010 endet und deswegen neu ausgeschrieben werden muss. Inhalt wäre die bisherige Systembeschreibung. Sofern wir wesentliche Änderungen im seit 1991 bestehenden System wünschen, bitten sie um rechtzeitige Kontaktaufnahme, um das weitere Procedere zu besprechen.

Nach der Verpackungsverordnung muss der Systembetreiber die Abholung der Verkaufsverpackungen unentgeltlich und regelmäßig beim privaten Endverbraucher oder in dessen Nähe in ausreichender Weise gewährleisten. Es besteht also die Möglichkeit, ab 2011 das Bring-system beim Gelben Sack auf ein Holsystem umzustellen. Mit Schreiben vom 24.4.09 wurden alle Stadtratfraktionen von dieser Möglichkeit in Kenntnis gesetzt.

Auf eine Anfrage des Bauverwaltungsamtes vom 23.5.07 über die Möglichkeit einer Systemänderung teilte DSD mit, dass die Einführung des Holsystems beim Gelben Sack und zusätzlich 4 oder 5 weitere Annahmestellen in ihrem Haus sicher als nicht wirtschaftlich vertretbar angesehen werden kann. Die Chancen, ein reines Gelbes Sack-System mit 4-wöchiger Abholung akzeptieren zu können, werden wesentlich höher eingeschätzt.

Eine Umfrage im Sommer 2007 brachte folgendes Ergebnis (bei 3359 Antworten):

		%	Von den Zufriedenen	Von den Unzufriedenen
Mit bisherigem System zufrieden	Ja	63,2		
	Nein	32,2		
	Keine Angabe	4,6		
Entsorgung LVP	bringen	74,4	87,6	47,7
	holen	16,4	0,4	49,4

Die Umfrage wurde dem Ausschuss am 27.11.07 vorgestellt.

Eine Entscheidung für oder gegen ein Bringsystem bei LVP und Glas lässt sich daraus u.E. nicht ableiten, da zum damaligen Zeitpunkt noch keine Papiertonne eingeführt war. Möglicherweise würden heute mehr Bürger ein Holsystem bevorzugen.

Für die Beibehaltung des bisherigen Systems spricht, dass es sich bewährt hat und die Mehrheit damit zufrieden war. Es müssen keine Lagerkapazitäten im Haushalt vorgehalten werden. Eine Entsorgung ist täglich wohnungsnah möglich, nicht nur alle 4 Wochen. Es ist kein zusätzlicher Aufwand, wenn der gelbe Sack zusammen mit dem Glas entsorgt wird. Eine Beeinträchtigung an den Sammeltagen durch herausgestellte Abfallsäcke entfällt.

Für ein Holsystem spricht die bequeme Entledigung zu Hause, vor allem in Kombination mit der Papiertonne. Eine zusätzliche Entsorgungsmöglichkeit an einem Wertstoffhof sollte geschaffen werden, um Lagerungsprobleme zu beseitigen. Anliegerbeeinträchtigungen an den Wertstoffinseln werden durch weniger Verkehr verringert. Ohne LVP-Container und Kleidercontainer dürften die Vermüllungen stark zurückgehen. Auf Einzäunungen kann verzichtet werden. Die Wertstoffinseln können verkleinert und nur noch mit Glascontainern bestückt werden. Dosen dürfen im gelben Sack zurückgegeben werden. Nur für Glas könnten leichter weitere Standplätze gefunden werden.

Wir haben die großen Verbrauchermärkte angeschrieben, ob sie bereit wären, Glasglus auf ihren Parkflächen zu dulden. Dazu hat sich nur das Kaufland bereit erklärt. Von 9 weiteren Unternehmen haben wir Absagen erhalten.

Über folgende Fragen sollte deshalb entschieden werden:

1. Beibehaltung des bisherigen Systems für LVP und Glas
2. Umstellung auf das Holsystem für LVP
3. Zusätzlich am Wertstoffhof Vohenstraußer Str. eine Entsorgungsmöglichkeit
4. Weitere Entsorgungsmöglichkeit am Wertstoffhof Pressather Str.
5. Wie entscheiden wir uns, wenn DSD nur einem Wertstoffhof zustimmt?

Bei der Entscheidung ist zu berücksichtigen, dass eine Änderung während der Vertragslaufzeit nicht möglich ist.

Die heutige Entscheidung ist Grundlage für Verhandlungen mit DSD. Wie oben dargestellt, handelt es sich um eine Abstimmungsvereinbarung. Verantwortlich für die Entsorgung bleibt DSD.

Zusätzliche Kosten für die Stadt entstehen durch die Umstellung nicht. Die Nebenentgelte (erhält die Stadt von DSD und den anderen Systembetreibern) für die Standplatzreinigung würden sich um rd. 11.000 € jährlich reduzieren, wenn nur mehr Glascontainer aufgestellt werden. Dafür verringern sich andererseits auch unsere Kosten.

Sofern bei LVP auf das Holsystem umgestellt wird, sollte ergänzend auch die Papierentsorgung angepasst werden. Da private Entsorger die Papiertonne anbieten, könnte die Containersammlung auf wenige Standorte reduziert werden (Wertstoffhöfe Weiden Ost und Weiden West, Wertstoffinseln Trathgasse, SVD-Parkplatz, Conrad-Röntgenstraße). Die Papierentsorgung ist aber nicht Gegenstand der o.g. Verhandlungen mit DSD und anderen.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

(x) beratend () beschließend

(x) öffentlich () nichtöffentlich

Vorlagebericht an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 14:

Besetzung des Naturschutzbeirates 2009 bis 2014

Sachstandsbericht:

Zum 31.08.2009 endet die Amtsperiode des aktuellen Naturschutzbeirates. Für den Zeitraum vom 01.09.2009 bis zum 31.08.2014 sind durch die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Weiden i. d. OPf. erneut fünf Beiräte/Beirätinnen und fünf Vertreter/-innen zu bestellen (vgl. § 2 der Verordnung über die Naturschutzbeiräte vom 16.11.2006).

Als Mitglieder sollen 3 Personenkreise vertreten sein (§ 1 Abs. 2 der Verordnung):

1. **Fachleute** aus den für Fragen der **Ökologie** bedeutsamen **Grundlagendisziplinen** wie beispielsweise des Naturschutzes, der Landschaftspflege, der Biologie, der Vegetationskunde, der Geologie, der Hydrologie, der Meteorologie oder der Geographie, sowie aus dem Agrar- und Forstbereich,
2. sachverständige **Vertreter von Verbänden**, die sich satzungsgemäß überwiegend dem Naturschutz, der Landschaftspflege und den Aufgaben der Erholung in der freien Natur widmen,
3. **sonstige Sachverständige**, die mit den Aufgaben des Naturschutzes, der Landschaftspflege und der Erholung in der freien Natur befasst sind.

Nach Art. 41 Abs. 1 des Bayer. Naturschutzgesetzes soll der Naturschutzbeirat die Naturschutzbehörde in wissenschaftlichen und fachlichen Fragen unterstützen und beraten, d.h. im Rahmen des sachlichen Aufgabenbereichs. Die Auswahl der Beiräte sollte demnach insbesondere hinsichtlich ihrer fachlichen Qualifikation oder Erfahrung im Bereich Naturschutz und Ökologie und weniger nach ihrer Funktion bei Verbänden oder Vereinen erfolgen.

Wir haben deshalb 6 Personen aus dem Kreis der Fachleute/Sachverständige angeschrieben und gebeten, sich für den Naturschutzbeirat zur Verfügung zu stellen. Weiterhin wurden 7 Verbände gebeten, Vertreter zu benennen. Eine Zusammenstellung ist als Anlage beigefügt.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> beratend | <input checked="" type="checkbox"/> beschließend |
| <input checked="" type="checkbox"/> öffentlich | <input type="checkbox"/> nichtöffentlich |

Vorlagebericht an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 15:

Künftige Vergabe des Umweltpreises als Energiepreis

Sachstandsbericht:

Die Stadt Weiden i. d. OPf. hat sich mit der Umsetzung des Energieleitfadens ehrgeizige Ziele zur Energieeinsparung und erneuerbaren Energien gesetzt. Um diese Ziele zu erreichen, sind alle Bürgerinnen und Bürger, Handwerk und Handel, Gewerbe und Dienstleistungen zur Unterstützung aufgerufen. Mit der Vergabe eines Energiepreises soll die Bedeutung und die Realisierung der Energievision weiter vorangebracht werden. Dazu zählen insbesondere beispielgebende Projekte

- zur Energieeinsparung bei Gebäuden
- zum Einsatz regenerativer Energien
- zur Anwendung neuer Technologien zur Energieeinsparung oder -optimierung.

Für eine Auszeichnung muss das Projekt bereits realisiert sein und sollte über die bloße Erfüllung energierechtlicher Anforderungen oder die Erledigung gesetzlicher Pflichtaufgaben hinausgehen.

Das Preisgeld beträgt 1500 €. Es kann für mehrere Projekte auch gesplittet werden.

Der Energiepreis wird im Frühjahr 2010 erstmals vergeben. Über die eingegangenen Bewerbungen entscheidet der Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 16:

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 8.6.09 – Umstellung der Wertstoffentsorgung auf ein Holsystem

Sachstandsbericht:

Mit Schreiben vom 8.6.09 wird beantragt:

1. Die Entsorgung des gelben Sackes vom Bringsystem auf ein Holsystem umzustellen
2. Für Papier, Pappe und Kartonagen (PPK) ein flächendeckendes Holsystem durch die blaue Tonne einzuführen
3. Eine flächendeckende Aufstellung von Glascontainern bei den Einkaufsmärkten zu versuchen.

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 1.

Der Antrag ist bereits mit dem Sachstandsbericht der Verwaltung „Neuregelung der Wertstoffentsorgung“ erledigt. Hinsichtlich der Kosten ist noch zu ergänzen, dass die Kosten beim Personal und der Reinigung um ca. 140.000 € reduziert werden können, wenn nur noch Glascontainer aufgestellt werden. Für eine 120-Liter-Tonne ergäben sich bei rein linearer Gebührenstruktur jährliche Einsparungen von 9,60 €

Zu 2.

Bei der Papierentsorgung ist festzuhalten, dass diese derzeit nicht mit Kosten für die Stadt verbunden ist. Momentan zeichnen sich auch keine Gewinnmöglichkeiten ab, wenn die Stadt eigene Tonnen aufstellt. Nachdem der Entsorgungsvertrag noch bis Ende 2010 läuft, wird vorgeschlagen, die weitere Entwicklung auf dem Papiermarkt abzuwarten. Außerdem wurden die Stadtwerke durch HVA-UA-Beschluß beauftragt, zu prüfen, ob die Stadtwerke eine blaue Tonne anbieten können.

Zu 3.

Wir haben 11 Verbrauchermärkte angeschrieben und auch telefonisch nachgefragt, ob sie bereit wären auf ihren Parkplätzen Glascontainer aufstellen zu lassen. Nur vom Kaufland haben wir ein Angebot erhalten. Alle anderen haben abgelehnt.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 17:

Berichterstattung über Altablagerungen

Sachstandsbericht:

1. Deponie Hohenstauferstraße

Zur weiteren Überwachung der Deponie sollten zwei weitere Grundwassermessstellen im Abstrom errichtet werden. Die Maßnahme wurde zwischenzeitlich abgeschlossen und die Messstellen beprobt. „Die für die Deponie relevanten altlastenspezifischen Schadstoffverbindungen konnten jedoch nicht bzw. nur in geringen Spuren (PAK, LHKW, BTEX) nachgewiesen werden. Dagegen wurden relativ hohe Nitrateinträge im oberen Grundwasserkörper gemessen. Dies rührt möglicherweise von intensiver Gartennutzung und/oder von undichten Kanalleitungen her. Hinsichtlich der untersuchten anorganischen Leitparameter sind keine Auffälligkeiten feststellbar“, so der Gutachter. Diese Sachlage soll durch eine längere Messreihe bestätigt werden. Es wurde vorgeschlagen, halbjährliche Kontrollmessungen durchzuführen. Das Gutachten wurde dem Wasserwirtschaftsamt zugeleitet und um fachliche Bewertung gebeten. Eine Antwort steht noch aus.

2. Altablagerung westlich der Deponie Weiden-West

Eine orientierende Bodenuntersuchung wurde durchgeführt. In den Aufschlüssen wurden Fremdmaterialanteile von bis zu 75 Vol-% angetroffen. Es handelt sich hierbei überwiegend um Bauschutt, haushälterische Abfälle und organische Anteile, wie Holz, Stroh oder Friedhofsabfälle. Stellenweise wurden Abfälle aus der Porzellanindustrie vorgefunden. Der Auffüllkörper wurde durch die technische Untersuchung in Verbindung mit der Luftbildauswertung horizontal eingegrenzt. Die Mächtigkeit der anthropogenen Auffüllung im mittleren und südlichen Bereich ist nicht bekannt, da die Sohle der Altablagerungen in den Baggerschürfen nicht erreicht wurde. Im nördlichen Bereich wurden Auffüllungsmächtigkeiten bis zu 4,3 m vorgefunden.

Der Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung hat sich erhärtet. Es sind deshalb weitere Untersuchungen zur abschließenden Gefährdungsbeurteilung erforderlich.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> beratend | <input checked="" type="checkbox"/> beschließend |
| <input checked="" type="checkbox"/> öffentlich | <input type="checkbox"/> nichtöffentlich |

Vorlagebericht an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

Tagesordnungspunkt 18:

Verlegung der Wertstoffinsel in der Jägerstraße

Sachstandsbericht:

In der HVA-UA-Sitzung vom 12.3.09 wurde der Verlegung der Wertstoffinsel von der Jägerstraße in die Heidestraße zugestimmt. Nachdem die ursprünglich geplante Verlegung in den Steinweg auf heftigen Widerstand gestoßen ist, wurde der aus dem Stadtteil kommende Vorschlag der Verlegung in die Heidestraße beschlossen. Dies hat wiederum zur Sammlung von Unterschriften gegen diesen Standort geführt. Neben einigen Gesprächen mit den Anliegern vor Ort wurden auch in einem kurzfristig anberaumten Gespräch mit Herrn Bürgermeister Jens Meyer die Probleme, die sich durch die Verlagerung für die Anwohner ergeben, erörtert.

Die Verlagerung des bisherigen Standortes, der im Bebauungsplan ausgewiesen ist, um ca. 20 Meter, ist durch den Bau des Kreisverkehrs notwendig. Der neue Standort liegt dadurch teilweise außerhalb der Grenzen des Bebauungsplans, ist aber trotzdem rechtlich zulässig. Es gibt leider keinen akzeptablen Alternativstandort. Den Anliegern wurde zugesagt, alles zu tun, was vertretbar ist, um Beeinträchtigungen zu minimieren. Außerdem wurde vorgeschlagen, die Entwicklung des Verkehrs mit dem neuen Kreisverkehr abzuwarten und die Situation dann neu zu bewerten. Setzt sich das Holsystem bei den Leichtverpackungen durch, bleiben nur noch Glasiglus übrig. Dies dürfte den Entsorgungsverkehr erheblich reduzieren. Ein Rückgang der Verschmutzung wird ebenfalls erwartet. Auch über eine Verlagerung des Grüngutcontainers könnte dann noch einmal gesprochen werden.

Wir sind bemüht, auf die Wünsche der Bürger einzugehen, müssen aber auch den vom Gesetzgeber geforderten Pflichten nachkommen. Nach der Verpackungsverordnung ist die regelmäßige Abholung von Verkaufsverpackungen beim privaten Endverbraucher oder in dessen Nähe in ausreichender Weise zu gewährleisten.

Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich