

## Einladung

für die am Donnerstag, 09.10.2008 um 14:30 Uhr stattfindende Sitzung des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses im großen Sitzungssaal des Neuen Rathauses.

## Tagesordnung

1. Erledigung des Beschlusses Nr. 42 des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses vom 30.7.08 – Bericht über die PPK-Entsorgung in Tirschenreuth.
2. CSU-Stadtratsfraktion – Antrag vom 9.7.08: Bericht über das „alte Pionierlager“
3. SPD-Stadtratsfraktion - Antrag vom 16.9.08 über den Stand der Arbeiten im hinteren Teil der Deponie Weiden-West
4. SPD-Stadtratsfraktion - Antrag vom 22.9.2008 wegen Sondernutzung und Vertragsverletzung bei Einführung der blauen Tonne
5. SPD-Stadtratsfraktion – Antrag vom 22.9.08 – Stadt soll blaue Tonne anbieten
6. Amt für öffentliche Ordnung  
Stadtratsfraktion Bürgerliste Weiden e.V.  
Einsatz eines Abend-/Nachtbusses im Stadtgebiet Weiden  
(Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses Beschluss Nr. 36 vom 30.07.08)
7. Fraktionsgemeinschaft Freie Wähler – FDP  
Nahverkehrskonzept für die Stadt Weiden i. d. OPf.  
(Stadtratsbeschluss Nr. 98 vom 28.07.08)
8. SPD-Stadtratsfraktion  
Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung der Leuchtenberger Straße in die Friedrich-Ebert-Straße  
(HVA-Beschluss Nr. 31 vom 31.10.00 und Nr. 5 vom 03.02.05)
9. CSU – Stadtratsfraktion  
Es wird um einen Sachstandsbericht zur derzeitigen Planungsphase gebeten bzw. wann mit einem Baubeginn eines Parkdecks auf dem ehemaligen BRK-Gelände zu rechnen ist.

## **10. CSU – Stadtratsfraktion**

**Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt Maßnahmen zur Verbesserung des gesamten Parkleitsystems zu ergreifen.**

**Wenn möglich sollte dies im Rahmen des geplanten Verkehrsgutachtens mit einbezogen werden.**

## **11. CSU-Stadtratsfraktion**

**Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt:**

- 1. Die Verwaltung prüft, ob die Möglichkeit besteht, dass in Muglhof geschwindigkeitssenkende Maßnahmen durchgeführt werden können.**
- 2. In Muglhof ist auf der Durchfahrtsstraße mehrmals der Hinweis „30“ anzubringen.**
- 3. Ggf. können in Muglhof optische Fahrbahnverengungen angebracht werden, z.B. Kennzeichnung von Parkbuchten auf der Straße.**
- 4. Die Verwaltung prüft, ob ggf. durch eine Änderung der Vorfahrtsberechtigung in Muglhof die Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge entsprechend gesenkt werden kann.**

## **12. Beantwortung der Anfrage der SPD Stadtratsfraktion vom 16.09.08**

**Änderung der Lichtsignalsteuerung in der Christian-Seltmann-Straße – Mooslohstraße**

## **13. Beantwortung der Anfrage der SPD – Stadtratsfraktion vom 16.09.08**

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

**Somit könnten z.B. auch Bürger/-innen, die im Gebiet der Neustädter Straße wohnen, für den Stadtlinienverkehr gewonnen werden.**

## **Vorlagebericht**

**an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses**

### ***Tagesordnungspunkt 1:***

Erledigung des Beschlusses Nr. 42 des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses vom 30.7.08 – Bericht über die PPK-Entsorgung in Tirschenreuth.

### ***Sachstandsbericht:***

Die SPD-Stadtratsfraktion beantragt:

1. Die Verwaltung lädt einen kompetenten Mitarbeiter des Landratsamtes Tirschenreuth ein, der im Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss ausführlich über die bewährte Praxis der Papierentsorgung berichtet.
2. Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen und darüber zu berichten, welche Schritte notwendig sind, um im Stadtgebiet von Weiden die PPK-Entsorgung wie im Landkreis Tirschenreuth einführen zu können.

Diesem Antrag wurde mit o.g. Beschluss stattgegeben.

Der Landrat des Landkreises Tirschenreuth, Herr Wolfgang Lippert wurde schriftlich gebeten, einen kompetenten Mitarbeiter des Landratsamtes über die Praxis der Papierentsorgung berichten zu lassen. Frau Goossens wird diese Aufgabe übernehmen.

### ***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                         nichtöffentlich

## **Vorlagebericht**

**an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses**

### **Tagesordnungspunkt 2:**

CSU-Stadtratsfraktion – Antrag vom 9.7.08: Bericht über das „alte Pionierlager“

### **Sachstandsbericht:**

Der Antrag wurde zur Stadtratssitzung am 28.7.08 gestellt und durch Beschluss an den Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss verwiesen.

Es wurde beantragt, folgende Fragen zu klären:

1. Sind die Bodenuntersuchungen abgeschlossen und liegen Ergebnisse vor?
2. Sind Sanierungsmaßnahmen durch den Bund geplant?

Zu 1. : Auf Druck des Umweltamtes der Stadt Weiden i. d. OPf. wurde durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben die Firma ... , beauftragt, im Juli 2007 eine orientierende Altlastenerkundung auf dem Grundstück des ehemaligen Pionierlagers durchzuführen. Die Untersuchung ergab, dass die im Grundwasser vorhandene Konzentration der analysierten Metalle durchwegs die jeweils geltenden Geringfügigkeitsschwellen (vgl. LfW-Merkblatt Nr. 3.8/1 vom 31.10.2001) unterschreiten.

Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) konnten ausschließlich im Abstrompegel GWM 3 nachgewiesen werden. Die Konzentration erreicht hierbei den Stufe-1-Wert (vgl. LfW-Merkblatt Nr. 3.8/1 vom 31.10.2001).

Die LHKW-Konzentrationen (Leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe) lagen in allen Messstellen unter der Bestimmungsgrenze des Analysenverfahrens.

PAK (Polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) wurden in allen Grundwassermessstellen nachgewiesen. Die Geringfügigkeitsschwelle wird allerdings nur im südöstlichen Abstrompegel GWM 2 überschritten.

BTEX-Aromaten (Benzol, Toluol, Xylol, Ethylbenzol) waren am auffälligsten und in allen Messstellen nachweisbar. Die mit Abstand höchste Belastung mit einer Summenkonzentration > dem Stufe-2-Wert wurde dabei im Abstrompegel GWM 3 festgestellt. Hauptbestandteil der BTEX-Summe ist die Einzelverbindung Toluol.

In den über das Grundstück verteilten Kleinrammbohrungen wurden keine organoleptisch wahrnehmbaren Auffälligkeiten festgestellt. In den Bodenproben unterschreiten die Gehalte der analysierten Verbindungen mit Ausnahme eines erhöhten Arsengehalts in RKS 1, den Hilfswert 1 (vgl. LfW-Merkblatt Nr. 3.8/1 vom 31.01.2001).

Im Rahmen der orientierenden Altlastenuntersuchung wurde im Abstrombereich des ehemaligen Pionierlagers eine erhebliche Verunreinigung des Grundwassers durch BTEX-Aromaten und PAK (s. o.) nachgewiesen.

**Der Altlastenverdacht hat sich demnach bestätigt.**

Wenngleich eine Lokalisierung der Eintragstellen bisher nicht gelang, ist nach derzeitigem Kenntnisstand davon auszugehen, dass die im Grundwasser gefundenen Schadstoffe auf dem Grundstück des Pionierlagers eingetragen wurden, da doch die BTEX-Belastung im Zustrompegel GWM 1 deutlich geringer als die im Abstrompegel GWM 3 ist.

Zu 2. Mit Schreiben des Umweltamts der Stadt Weiden i. d. OPf. vom 22.02.2008 wurde der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben die durch das Wasserwirtschaftsamt Weiden bewerteten Untersuchungsergebnisse mitgeteilt. Gleichzeitig wurde die Bundesanstalt aufgefordert, folgende Maßnahme bzw. Untersuchungen zu veranlassen:

**Boden:**

Beauftragung und Durchführung einer historischen Erkundung

Falls weitere Bodenaufschlüsse durch Kleinrammbohrungen durchgeführt werden, sind Bodenluftuntersuchungen durchzuführen.

Bei Feststellung von erhöhten Metallgehalten sind Eluatuntersuchungen zu veranlassen.

**Grundwasser:**

Die festgestellte Grundwasserbelastung ist im Rahmen von Pumpversuchen zu verifizieren. Hierzu ist die GWM 1, GWM 2 und GWM 3 sowie die überdeckte Messstelle P5 zu Beginn und am Ende eines Pumpversuchs zu beproben. Insoweit ist die erste Wasserprobe nach Erreichen der Leitfähigkeitskonstanz zu entnehmen.

Die Grundwasseruntersuchungen sind zeitnah und losgelöst von den Bodenuntersuchungen (siehe oben) durchzuführen.

Die entnommenen Wasserproben sind auf die Parameter MKW, PAK (inkl. Naphthaline und Methylnaphthaline), BTEX-Aromaten (inkl. C3 bis C6 Alkylbenzole) und zusätzlich auf die bei der Erstbeprobung nicht untersuchten Basisparameter des LfW-Merkblattes Nr. 3.8/1, Tab. 2 (ohne Biotest) zu analysieren. Insbesondere bei den BTEX-Aromaten sind die Chromatogramme im Hinblick auf Verbindungen mit größeren Retentionszeiten vollständig auszuwerten.

Auf die Einhaltung der zulässigen Probestandzeiten und deren Dokumentation wird besonders hingewiesen.

Im Rahmen einer Pumpversuchsauswertung sind die hydraulischen Kennwerte (kf-Wert, Absenkreichweite etc.) zu bestimmen.

Unter Einbindung der Messstelle P5 und der GWM 1 bis GWM 3 ist eine Stichtagsmessung der Ruhewasserspiegel durchzuführen. Das Ergebnis ist in Form eines Grundwassergleichensplans darzustellen.

Bei der Besprechung am 26.03.2008 bzw. mit Schreiben vom 04.04.2008 wurde seitens der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben zugesagt, dass die vom Umweltamt der Stadt Weiden i. d. OPf. geforderten Maßnahmen ergriffen werden.

***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                       nichtöffentlich

## **Vorlagebericht**

**an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses**

### ***Tagesordnungspunkt 3:***

SPD-Stadtratsfraktion - Antrag vom 16.9.08 über den Stand der Arbeiten im hinteren Teil der Deponie Weiden-West

### ***Sachstandsbericht:***

Mit Schreiben vom 16.9.08 wird folgender Antrag gestellt:

„Nach Aussage der Verwaltung im November 2007 sollte im Januar 2008 mit den Arbeiten im hinteren Bereich der ehemaligen Deponie Weiden-West begonnen werden.

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt hierzu die Anfrage: Wie ist der Stand der Untersuchungen im hinteren Bereich der ehemaligen Deponie Weiden-West?“

Stellungnahme der Verwaltung:

Im Januar 2008 wurde die Historische Recherche, Auswertung und Bestandserfassung der vorliegenden Unterlagen durchgeführt und die Grundstücksgrenzen ermittelt. Schwierigkeiten gab es mit den Einverständniserklärungen der Eigentümer. Erst Ende Juli 2008 wurde die letzte notwendige Genehmigung zur Befahrung und die Maßnahmeerlaubnis von einem Grundstückseigentümer erteilt. Nach Aufstellung einer Angebotseinholung für eine erweiterte „orientierende Untersuchung“ wurden am 15.9. 2008 Angebotseinholungen an zugelassene Gutachter und Probenahmestellen versandt. Nach Rücklauf der Angebote ist als geplanter Untersuchungs- und Auswertungszeitraum Oktober bis November 2008 geplant.

### ***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                         nichtöffentlich

## **Vorlagebericht**

**an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses**

### ***Tagesordnungspunkt 4:***

SPD-Stadtratsfraktion - Antrag vom 22.9.2008 wegen Sondernutzung und Vertragsverletzung bei Einführung der blauen Tonne

### ***Sachstandsbericht:***

Der o.g. Antrag lautet:

„Die SPD-Stadtratsfraktion stellt den Antrag, nachstehende Fragen ausführlich zu beantworten und dem Ausschuss zu folgenden Punkten einen umfassenden Bericht vorzulegen:

1. Haben die drei Firmen für das Aufstellen der privaten Abfallbehälter für die PPK-Entsorgung auf Wegen und Straßen der Stadt Weiden dafür eine „genehmigte Sondernutzung“ beantragt und von der Stadt Weiden i. d. OPf. erhalten?
2. Hat die Firma Bergler auf Grund der seit 1991 bestehenden Verträge für die PPK-Entsorgung durch das Aufstellen der privaten Abfallbehälter gegen diese Verträge verstoßen?

Zur näheren Begründung spricht Herr Stadtrat Helmut Ruhland“

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 1. Eine spezielle „genehmigte Sondernutzung“ wurde nicht beantragt.

Zu 2. Nein, ein Vertragsverstoß liegt nach unserer Meinung nicht vor.

Vertragsgegenstand ist nur Altpapier aus den aufgestellten Papier-Iglu's und aus Bündelsammlungen (vgl. § 1 Nr. 1 und Nr. 3 des Vertrages).

### ***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                       nichtöffentlich

## **Vorlagebericht**

**an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses**

### ***Tagesordnungspunkt 5:***

SPD-Stadtratsfraktion – Antrag vom 22.9.08 – Stadt soll blaue Tonne anbieten

### ***Sachstandsbericht:***

Mit o.g. Antrag stellt die SPD-Stadtratsfraktion folgenden Antrag:

„Die Verwaltung wird beauftragt, den Bürgern zum 1. Februar 2009 eine blaue Tonne der Stadt Weiden i. d. OPf. zur PPK-Entsorgung anzubieten.“

Die nähere Begründung ergibt sich aus der Anlage.

Stellungnahme der Verwaltung:

Ob die Verhältnisse der angeführten Beispiele mit denen in Weiden i. d. OPf. rechtlich vergleichbar sind, kann in der Kürze der Zeit nicht ermittelt bzw. beurteilt werden. Eine blaue Tonne kann auch nicht einfach so angeboten werden. Dazu müsste sie beschafft werden und der Entsorgungsart und -weg geklärt werden. Die dafür notwendigen Finanzmittel stehen derzeit nicht zur Verfügung. Mit folgenden Investitionen müsste gerechnet werden:

Pro Tonne ca. 25 € Anschaffungspreis (vielleicht kann mit 3000 Tonnen gerechnet werden)

Müllfahrzeug ca. 155.000 €

Personalkosten mtl. (Fahrer 2 Müllwerker) ca. 9700 €

Bei dem Fahrzeug und dem Personal ist zu berücksichtigen, dass voraussichtlich keine Auslastung erreicht wird.

Die andere Möglichkeit wäre, eine Firma dafür zu beauftragen. Dafür wäre voraussichtlich eine EU-weite Ausschreibung erforderlich. Selbst wenn die Stadt ihre bisherige Rechtsaufassung aufgeben müsste, wäre der 1.2.2009 für eine Umstellung nicht zu schaffen.

### ***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                       nichtöffentlich

## **Vorlagebericht**

**an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses**

### ***Tagesordnungspunkt 6:***

Amt für öffentliche Ordnung

Stadtratsfraktion Bürgerliste Weiden e.V.

Einsatz eines Abend-/Nachtbusses im Stadtgebiet Weiden

(Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses Beschluss Nr. 36 vom 30.07.08)

### ***Sachstandsbericht:***

Es waren Erfahrungsberichte über Fifty-Fifty-Taxis und Anruf-Busse sowie über die Höhe der Kosten von anderen Kommunen einzuholen.

In dieser Angelegenheit wurden Umfragen in den Städten Straubing, Coburg, Schwandorf, Bayreuth und in den Landkreisen Bayreuth, Tirschenreuth u. Neustadt/WN durchgeführt.

#### **Stadt Straubing:**

Kein Nachtbusangebot für Jugendliche

#### **Stadt Coburg:**

Anrufbus für Jugendliche der Stadt an den Wochenenden bis 2.00 Uhr früh zum Stadtbustarif von 1,80 € bis vor die Haustüre. Zuschuss der Stadt ca. 30.000,00 € jährlich.

#### **Stadt Schwandorf:**

Kein direktes Nachtangebot für Jugendliche. Es gibt lediglich einen 9-Sitzer Bürgerbus, der von freiwilligen Fahrern gefahren wird.

#### **Stadt und Landkreis Bayreuth:**

Hier existiert ein Verbund Landkreis und Stadt Bayreuth. Im Stadtgebiet Bayreuth selbst gibt es bis 0.30 Uhr einen „Lumpensammler“.

Dazu fahren an den Wochenenden 9 Zubringerbusse vom Landkreis in die Stadt und 5 Discolinien, die auch den Jugendlichen der Stadt die Möglichkeit bietet, in die Discos im Landkreis Bayreuth zu gelangen.

Der Jugendliche bezahlt einmalig 3,50 €. Die letzte Fahrt findet um 02.00 Uhr früh statt.

Die Stadt Bayreuth zahlt einen Zuschuss für dieses Projekt an den Landkreis in Höhe von derzeit 16.000,00 € jährlich.

Die Gesamtkosten wurden uns vom Landkreis Bayreuth leider nicht mitgeteilt.

### **Landkreis Tirschenreuth:**

Hier gibt es nur in der Zeit von ca. 8.30 – 11.30 Uhr einen sogn. Anrufbus für Gemeindeteile, die nicht vom ÖPNV erfasst sind.

### **Landkreis Neustadt/WN:**

Im Landkreis gibt es das „Fifty-Fifty-Taxi“. Dies ist die Nachfolge des „SEPL-Busses“, der aufgrund eingestellter öffentlicher Fördermittel und zu wenig Resonanz ausgelaufen ist.

Der Kreisjugendring Neustadt/WN ist der Träger dieses Projekts.

Dabei werden Taxi-Gutscheine an Jugendliche (bzw. Eltern) zum halben Preis des Nennwertes abgegeben.

Die andere Hälfte bezahlen Sponsoren (Landkreis aus ÖPNV-Mitteln ca. 5.000,00 €, Gemeinden, Firmen, Sparkasse, Banken, Politiker und der Kreisjugendring selbst).

Sie alle helfen mit, dass Jugendliche abends sicher nach Hause kommen und die Disco-Unfallzahlen reduziert werden können.

Nutzer des Taxis sind Jugendliche und junge Erwachsene von 14 – 21 Jahren, die im Landkreis wohnen.

Wie funktionieren die Tickets?

Die Gutscheine werden zum halben Preis des Nennwertes gekauft.

Es gibt Gutscheine für 2,00 €, 5,00 € und 10,00 € (kosten also 1,00 €, 2,50 € bzw. 5,00 €) zum Bezahlen der Taxifahrten. Krumme Beträge müssen aufgezahlt werden.

Entweder der Einstiegs- oder der Zielort der Fahrt müssen im Landkreis Neustadt/WN liegen.

Selbstverständlich können sich mehrere ein Taxi teilen und so noch mehr sparen.

Maximal kann ein Jugendlicher pro Monat Tickets im Wert von 50,00 € (also Kosten von 25,00 €) kaufen.

Die Tickets gelten am Freitag, Samstag und vor Ferien- und Feiertagen jeweils ab 18.00 Uhr unbegrenzt.

Die jährlichen Kosten der Maßnahme, die, wie bereits aufgezeigt, durch Spendengelder erbracht werden, belaufen sich derzeit auf ca. 40.000,00 €.

Aus Sicht der Verkehrsbehörde scheint die Einführung eines Fifty-Fifty-Taxis in Weiden i. d. OPf. unter der Regie des Stadtjugendrings, ähnlich wie im Landkreis Neustadt/WN, am sinnvollsten.

Als äußerst vorteilhaft ist dabei zu erwähnen, dass die Jugendlichen nachts direkt bis zu ihrer Wohnung zurückgebracht werden.

Zu entscheiden wäre zudem, ob das „Fifty-Fifty-Taxi“ auch für Fahrten in den Landkreis Neustadt/WN gelten soll?

***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                       nichtöffentlich

## **Vorlagebericht** an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

### ***Tagesordnungspunkt 7:***

Fraktionsgemeinschaft Freie Wähler – FDP

Nahverkehrskonzept für die Stadt Weiden i. d. OPf.

(Stadtratsbeschluss Nr. 98 vom 28.07.08)

### ***Sachstandsbericht:***

Die Fraktionsgemeinschaft Freie Wähler – FDP beantragt mit Schreiben vom 25.06.2008 die Erstellung eines Nahverkehrskonzeptes für die Stadt Weiden i. d. OPf..

Zum vorliegenden Antrag wurde auch eine Stellungnahme des ÖPNV-Betreibers, der Firma Wies, eingeholt.

Der Antrag besteht aus 5 Punkten:

1. Die Linienführung, sowie der Takt, müssen neu konzipiert werden und den Benutzern angepasst werden:

Linienführung, Verkehrs- und Taktzeiten werden und wurden laufend den Bedürfnissen der Benutzer angepasst, soweit dies finanziell umsetzbar ist bzw. durch Änderungen Mehreinnahmen zu erwarten sind.

Als Beispiele wären hier der Ausbau der Linie 3 bis Gewerbegebiet Brandweiher, die Integration der Berufsschule/Weidingweg in die Linie 5, die Einbeziehung des neuen Baugebiets in Neunkirchen in die Linie 5 bzw. die Einbeziehung des Industriegebiets Mitte in die Linie 4 zu nennen.

Im Focus der Überlegungen stehen und standen dabei immer die Bedürfnisse potentieller Benutzergruppen, sowie die Maßgabe, das Defizit nicht zusätzlich zu erhöhen. Zusätzliche Angebote über die derzeitigen hinaus wären zwar wünschenswert, sind aber über die zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen bzw. aus dem Städt. Haushalt nicht finanzierbar.

2. Die Tarifpolitik muss auf die Familien, sowie Dauerfahrer abgestellt werden, um höhere Fahrgastzahlen zu erreichen:

Das Tarifangebot ist und war auf die angesprochenen Nutzergruppen ausgerichtet.

Für Dauerfahrgäste gibt es Halbjahres- und Jahresfahrkarten (Jobticket-Jahreskarte für 270,00 € bzw. Jobticket-Halbjahreskarte für 159,00 €), sowie preiswerte Monatskarten (31,00 € für Erwachsene bzw. 23,50 € für Schüler), für Familien die Familientageskarte (3,50 € für beliebig viele Fahrten am Kauftag bis zu zwei Erwachsene

und/oder 4 Kinder bis zum 15. Lebensjahr).

Besitzer von Jahresfahrkarten bzw. von Monatsfahrkarten für Erwachsene können an Wochenenden und Feiertagen eine zweite erwachsene Person, sowie alle familienangehörigen Kinder kostenlos mitnehmen. Weitere Familienangebote würden nicht zu höheren Fahrgastzahlen, wohl aber zu Fahrgeldausfällen führen.

3. Mittelfristig muss das Defizit mindestens halbiert werden:

Die Begrenzung bzw. die Reduzierung des Defizits war immer auch im Interesse des Betreibers und der Verwaltung. Dazu ist es notwendig, die Fahrgastzahlen zu steigern, aber nicht zu Lasten der Tarifergiebigkeit. Tarifsenkungen mögen zwar zu Fahrgastzuwächsen führen, in der Summe aber auf jeden Fall auch zu Erlösausfällen und damit zu einem höheren Defizit.

Eine Reduzierung des derzeitigen Defizits um 50% ist unter allen denkbaren Szenarien nicht realisierbar, unterstellt, der Aufgabenträger legt Wert auf ein akzeptables Verkehrsangebot.

Erwähnt werden muss auch, dass die staatlichen Zuschüsse für den ÖPNV in den letzten Jahren fast halbiert wurden und bei den ständig steigenden Spritkosten es nicht vorstellbar ist, wo noch eingespart werden soll und kann.

4. Verkehrsverbünde in der Metropolregion, sowie mit dem Landkreis müssen realisiert werden:

Ein Verkehrsverbund mit dem Landkreis Neustadt/WN besteht bereits seit 1994. Fahrgäste, die mit Bussen aus dem Landkreis nach Weiden kommen, können, ohne zusätzliche Fahrtkosten zu bezahlen, in Weiden umsteigen, umgekehrt werden Fahrausweise des Stadtliniensverkehrs im Überlandlinienbus angerechnet. Die Verkehrsgemeinschaft Weiden – Neustadt (NWN) arbeitet dabei ohne Verwaltungsaufwand.

Darüber hinaus werden im Stadtliniensverkehr Bayerntickets und Egronet-Tickets akzeptiert.

Ein Verkehrsverbund mit dem VGN wird derzeit auf seine Realisierbarkeit überprüft.

5. Weiterhin ist zu prüfen, ob wir nach Vertragsablauf neu ausschreiben oder dies in Regie der Stadtwerke organisieren:

Der ÖPNV in Weiden basiert auf dem Stadtratsbeschluss vom 22.07.1991, in dem festgelegt ist, dass die Firma Wies den Weidner ÖPNV übernimmt und nach einem vom Wirtschaftsprüfungsdienst Wibera aus Düsseldorf erarbeiteten Muster eine Betriebsabrechnung erstellt und die daraus resultierenden Defizite von der Stadt getragen werden, da wir nach dem BayÖPNVG Aufgabenträger sind.

Die Betriebsabrechnungen der Firma Wies werden im regelmäßigen Turnus vom Bayer. Kommunalen Prüfungsverband geprüft und wurden bis auf unerhebliche Beanstandungen bisher immer für in Ordnung befunden.

Hinsichtlich einer Übernahme des Busverkehrs durch die Stadtwerke stellt sich die Frage, warum ohne Notwendigkeit ein gut funktionierendes System aufgegeben und an jemanden übertragen werden soll, der keinerlei Erfahrungen mit dem Stadtliniensverkehr hat.

Darüber hinaus gehören die staatlich vergebenen Linienkonzessionen der Firma Wies.

Eine Umfrage in vergleichbaren Städten bezüglich des Betriebskostendefizits für das Kalenderjahr 2007 brachte folgendes Ergebnis:

	<i>Anzahl der Linien</i>	<i>Fahrgäste:</i>	<i>km-Jahresleistung:</i>	<i>Defizit:</i>
Bayreuth:	18	7.847.269	1.950.884	3.338.000,00 €
Coburg:	7	4.500.000	1.480.659	3.000.000,00 €
Hof:	12	4.800.000	1.260.000	2.000.000,00 €
Straubing:	4	2.100.000	430.000	500.000,00 €
Weiden:	7	3.106.455	1.231.000	<b>853.000,00 €</b>

***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

- beratend                       beschließend  
 öffentlich                       nichtöffentlich

## **Vorlagebericht**

**an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses**

### ***Tagesordnungspunkt 8:***

SPD-Stadtratsfraktion

Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung der Leuchtenberger Straße in die Friedrich-Ebert-Straße

(HVA-Beschluss Nr. 31 vom 31.10.00 und Nr. 5 vom 03.02.05)

### ***Sachstandsbericht:***

Die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Einmündung der Leuchtenberger Straße in die Friedrich-Ebert-Straße stand bereits in den HVA-Sitzungen vom 03.02.05 (Nr. 5) und vom 31.10.00 (Nr. 31) auf der Tagesordnung.

In dieser Angelegenheit fand am 04.09.08 eine Ortsbesichtigung mit der Polizeiinspektion Weiden i. d. OPf., dem Stadtbauamt und der Verkehrsbehörde statt.

Laut Mitteilung unseres Tiefbauamtes wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dem oben genannten Knotenpunkt bereits um einen Kreisverkehr handelt. Lediglich die Vorfahrtsregelung entspricht nicht den derzeit üblichen Vorgaben bei der Anlage eines Kreisverkehrsplatzes.

Zudem bleibt festzuhalten, dass die derzeitige Verkehrsführung ohne größere Behinderungen funktioniert.

Die Verkehrsteilnehmer auf der höher belasteten Hauptverkehrsstraße (Friedrich-Ebert-Straße / Staatsstraße 2166) sind derzeit vorfahrtsberechtigt. Durch eine geänderte Vorfahrtsregelung sind die Verkehrsteilnehmer veranlasst, die Vorfahrt im Kreisverkehr zu achten.

Ein positiver Aspekt besteht sicherlich in der voraussichtlich langsameren Durchschnittsgeschwindigkeit, vermutlich wird aber auch der Verkehrsfluss auf der Hauptverkehrsstraße gestört und höhere Emissionen (Lärm, Abgase) durch Brems- und Beschleunigungsmanöver sind nicht auszuschließen.

Die Vorfahrtsregelung soll allein durch Ummarkierungen und durch die Aufstellung der notwendigen Verkehrszeichen den üblichen Vorgaben eines Kreisverkehrs angepasst werden.

Aus verkehrstechnischer Sicht bestehen jedoch gewisse Bedenken, allein durch Ummarkierung eine Änderung der Verkehrsführung durchzuführen.

Die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit des Knotenpunktes ist ohne baulichen Änderungen (u.a. Einfassungen, Rückbauten) eingeschränkt und eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht auszuschließen.

Eine befriedigende Regelung für die „Restflächen“ ist nicht gegeben.

Auch sollten laut bestehender Vorschriften grundsätzlich in allen Knotenpunktästen Fahr-  
bahnteiler als Trennung der Verkehrsströme und als Überquerungshilfen für Fußgänger bau-  
lich hergestellt werden.

Eine ordnungsgemäße Beschilderung zur sicheren Wegweisung und Verkehrsführung ge-  
mäß StVO wäre zu errichten.

Auch bei einer reinen Ummarkierung fallen daher nicht unerhebliche Investitionskosten an  
(Markierung, Beschilderung ca. 30.000,00 €).

Aus Sicht des Tiefbauamtes wird daher von einem derartigen „Provisorium“ abgeraten.

Falls weiterhin eine Änderung der Vorfahrtsregelung gewünscht ist, wird aus fachlicher Sicht  
empfohlen, einen ordnungsgemäßen Umbau des Knotenpunktes durchzuführen.

Die Polizeiinspektion Weiden i. d. OPf. sieht in ihrer Stellungnahme vom 03.09.08 auch keine  
zwingende Notwendigkeit für einen Umbau.

In Anbetracht von zwei Unfällen mit Personenschaden und drei Kleinunfällen auf mehr als  
drei Jahren kann der Einmündungsbereich nach wie vor als absolut unauffällig bezeichnet  
werden. Nachdem sich auch im Verkehrsablauf keine grundlegenden Änderungen ergeben  
haben, bleibt die PI Weiden i. d. OPf. bei der Aussage in der Stellungnahme von 2005, dass  
im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ein Umbau nicht erforderlich erscheint.

Es bestehen aber auch weiterhin keine Einwände gegen einen Umbau, vorausgesetzt, er  
wird baulich im Rahmen der allgemeinen Anforderungen eines Kreisverkehrsplatzes ausge-  
führt.

Ausdrücklich spricht sich die PI Weiden i. d. OPf. gegen einen „aufmarkierten“ Kreisverkehr  
aus.

Die Kanalisierung des Verkehrs ist dadurch nicht gewährleistet und beim Ein- und Ausfahren  
wird das sog. „Kurvenschneiden“ nicht zu verhindern sein.  
Dieser Umstand erschwert eine Zeit-Weg-Einschätzung für andere Verkehrsteilnehmer und  
würde sich sicherlich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken.

Auch die Verkehrsbehörde der Stadt Weiden i. d. OPf. sieht derzeit hauptsächlich aus Kos-  
tengründen keine Notwendigkeit zur Änderung des Knotenpunktes und im Hinblick auf die  
Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses sei dies ebenfalls nicht notwendig.

### ***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                       nichtöffentlich

## **Vorlagebericht**

**an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses**

### ***Tagesordnungspunkt 9:***

CSU – Stadtratsfraktion

Es wird um einen Sachstandsbericht zur derzeitigen Planungsphase gebeten bzw. wann mit einem Baubeginn eines Parkdecks auf dem ehemaligen BRK-Gelände zu rechnen ist.

### ***Sachstandsbericht:***

Diese Angelegenheit war bereits TOP im Bau- und Planungsausschuss Nr. 48 vom 23.07.08.

Wie dahingehend von unserem Stadtplanungsamt zu erfahren war, fand am 25.04.08 eine Besprechung hinsichtlich der weiteren Vorgehensweise bezüglich einer Bebauung des Grundstücks Flst. Nr. ... , in der Ulrich-Schönberger-Straße statt.

Dabei waren Vertreter der Kliniken Nordoberpfalz AG, der Verwaltung der Stadt Weiden i. d. OPf., sowie der planende Architekt anwesend.

Seitdem ist in dieser Angelegenheit niemand mehr an die Stadt Weiden i. d. OPf. herangetreten: Eine Zuständigkeit dieses Ausschusses ist in dieser Angelegenheit nicht gegeben. Aktuellste Auskünfte können die Mitglieder des Aufsichtsrates der Klinikums AG Nordoberpfalz unmittelbar im Aufsichtsrat einholen.

### ***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                         nichtöffentlich

## **Vorlagebericht** an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

### ***Tagesordnungspunkt 10:***

CSU – Stadtratsfraktion

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt Maßnahmen zur Verbesserung des gesamten Parkleitsystems zu ergreifen.

Wenn möglich sollte dies im Rahmen des geplanten Verkehrsgutachtens mit einbezogen werden.

### ***Sachstandsbericht:***

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt mit Schreiben vom 23.09.08 Maßnahmen zur Verbesserung des gesamten Parkleitsystems, da das jetzige veraltet und wenig zeitgemäß erscheint.

Man hat sich gemäß HVA-Beschluss Nr. 29 vom 05.10.99 und HVA-Beschluss Nr. 22 vom 22.07.99 aus Kostengründen bewusst für ein statisches Parkleitsystem entschieden.

Natürlich wäre ein elektrisches System schon damals, wie auch heute noch, das wahrscheinlich bessere System gewesen. Es stellt aber eine Kostenfrage dar, ob man in diese Richtung überhaupt gehen will.

Die Kosten für die Einführung des bestehenden Systems betragen bereits im I. Bauabschnitt ca. 75.000,00 € und im II. Bauabschnitt ca. 50.000,00 €.

Eine Integration in den Auftragskatalog für das geplante Verkehrsgutachten könnte selbstverständlich erfolgen.

Seitens der Verwaltung wird empfohlen, mit dem Büro Obermeyer dahingehend in Verbindung zu treten, welche Kosten zusätzlich für die gewünschte Untersuchung anfallen würden. Hierfür müsste aber der Auftrag definiert werden. „Verbesserung“ kann vieles bedeuten, z.B. andere Schilder oder ein dynamisches System. Zumindest müsste aber dargestellt werden, was am derzeitigen System nicht gut ist.

### ***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                       nichtöffentlich

## **Vorlagebericht**

### **an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses**

#### ***Tagesordnungspunkt 11:***

CSU-Stadtratsfraktion

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt:

1. Die Verwaltung prüft, ob die Möglichkeit besteht, dass in Muglhof geschwindigkeits-senkende Maßnahmen durchgeführt werden können.
2. In Muglhof ist auf der Durchfahrtsstraße mehrmals der Hinweis „30“ anzubringen.
3. Ggf. können in Muglhof optische Fahrbahnverengungen angebracht werden, z.B. Kennzeichnung von Parkbuchten auf der Straße.
4. Die Verwaltung prüft, ob ggf. durch eine Änderung der Vorfahrtsberechtigung in Muglhof die Geschwindigkeit der durchfahrenden Fahrzeuge entsprechend gesenkt werden kann.

#### ***Sachstandsbericht:***

Die CSU-Stadtratsfraktion beantragt mit Schreiben vom 23.09.08 verschiedene Maßnahmen, die eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Weidner Ortsteil Muglhof bringen sollen.

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 Verwaltungswege zu prüfen und zu entscheiden.

Von einer deutlich überhöhten Geschwindigkeit, die in Muglhof gefahren werden soll, kann lt. unseren Aufzeichnungen nicht gesprochen werden.

Eine anfangs August 2008 durchgeführte Geschwindigkeitskontrolle zeigte eine gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit von 39 km/h im Ortsbereich.

Die Verwaltung wird dennoch in Zusammenarbeit mit der Verkehrspolizeiinspektion Weiden i. d. OPf. demnächst Geschwindigkeitskontrollen veranlassen.

Ebenfalls wird der Hinweis „30“ auf der Durchfahrtsstraße angebracht.

Nach Auskunft unseres Tiefbauamtes wird eine Kennzeichnung von Parkbuchten nach dem geplanten Straßenausbau kaum mehr vollziehbar sein, da wie vorgesehen, an den Fahrbahnrändern beidseitig Einfassungen entstehen, die bereits eine optische Einengung darstellen werden.

Die zusätzliche Markierung von Parkbuchten könnten zu Engpässen im Durchgangsverkehr für Busse und Lkw`s führen.

Die gewünschte Vorfahrtsänderung kann in Muglhof nicht vorgenommen werden, da es sich nach jetziger Situation um die vorfahrtsberechtigzte Kreisstraße „WEN 29“ handelt, die eine regionale, landkreisübergreifende Straßenverbindung darstellt. Derartige Straßen sind grundsätzlich auch innerorts immer vorfahrtberechtigt. Die gemessene Durchschnittsgeschwindigkeit rechtfertigt es nicht, von diesem Grundsatz abzuweichen.

***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                       nichtöffentlich

## **Vorlagebericht** an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses

### ***Tagesordnungspunkt 12:***

Beantwortung der Anfrage der SPD Stadtratsfraktion vom 16.09.08

Änderung der Lichtsignalsteuerung in der Christian-Seltmann-Straße – Mooslohstraße

### ***Sachstandsbericht:***

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt folgende Anfrage:

Bei den Ampelanlagen in der Christian-Seltmann-Straße – Mooslohstraße/Karl-Heilmann-Block und Christian-Seltmann-Straße – Sintzelstraße gibt es in Richtung Christian-Seltmann-Straße stadtauswärts zwei verschiedene Varianten bei den Ampelschaltungen.

Bei stärkerem Verkehr schaltet zuerst die Ampel in der Unterführung der Christian-Seltmann-Straße auf Grün und nach einigen Sekunden die Ampel an der zweiten Kreuzung. Dadurch ist der Verkehr stadtauswärts sehr flüssig.

Anscheinend wird in der Nacht und am Wochenende bei etwas weniger Verkehr die andere Variante der Schaltung verwendet.

Kann man die Variante, welche den Verkehr flüssiger hält, nicht auch in den anderen Zeiten mit etwas kürzeren Intervallen einrichten?

Zu dieser Anfrage liegt eine Stellungnahme unseres Tiefbauamtes vom 23.09.08 vor:

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass bei den besagten Lichtsignalanlagen im Rahmen einer jeweiligen grünen Welle zwei unterschiedliche Signalpläne laufen.

Der Signalplan 1 mit einer Umlaufzeit von 99 Sekunden läuft tagsüber, um den gesteigerten Verkehr auf den Straßen ordnungsgemäß zu steuern. Zu verkehrsärmeren Zeiten (Nacht, Sonntag, teilweise Feiertage) wird ein kürzerer Takt (70 Sekunden) geschaltet, um die Wartezeiten für die motorisierten Verkehrsteilnehmer und insbesondere für die Fußgänger zu verkürzen.

In diesem Signalplan 2 ist eine Vorlaufzeit für den stadteinwärts fahrenden Verkehr geschaltet. Diese Vorlaufzeit kann nach Rücksprache bei der Wartungsfirma Siemens entfallen. Durch eine geringfügige Änderung in der Steuereinheit kann auch im verkürzten Signalplan analog der Regelung im Signalplan 1 die Grünzeit im Bereich Mooslohstraße früher geschaltet werden.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die Signalprogramme in der Stadt Weiden i. d. OPf. grundsätzlich veraltet, nicht mehr auf aktuellem Stand sind und auch zum Teil nicht mehr den heute gültigen Vorschriften entsprechen.

Es ist unbedingt anzuraten, die bestehenden Signalprogramme zu überprüfen und den heutigen Richtlinien und Verkehrsstärken anzupassen.

Daher wurden seitens des Tiefbauamtes schon mehrfach Haushaltsmittel beantragt, jedoch bislang nicht bereitgestellt.

Auch für das Haushaltsjahr 2009 wurden wieder 60.000,00 € für die Überarbeitung der Signalprogramme und Verbesserung der Grünen Welle beantragt. Eine Umsetzung hätte nicht nur eine Verbesserung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs zur Folge, sondern würde sich auch günstig auf die Umwelt auswirken.

***Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:***

beratend                       beschließend

öffentlich                       nichtöffentlich

## **Vorlagebericht**

**an die Mitglieder des Hauptverwaltungs- und Umweltausschusses**

### ***Tagesordnungspunkt 13:***

Beantwortung der Anfrage der SPD – Stadtratsfraktion vom 16.09.08

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

Somit könnten z.B. auch Bürger/-innen, die im Gebiet der Neustädter Straße wohnen, für den Stadtlinienverkehr gewonnen werden.

### ***Sachstandsbericht:***

In dieser Angelegenheit liegt uns zwischenzeitlich eine Stellungnahme der Firma Wies vom 22.09.08 vor.

Darin wird mitgeteilt, dass die Jobtickets des Stadtlinienverkehrs (Firma Wies) auch in den RBO-Bussen gelten, soweit der Stadtlinienverkehr die betreffenden Haltestellen ebenfalls bedient. So kann man z.B. aus Rothenstadt mit einem Jobticket des Stadtlinienverkehrs auch RBO-Busse benutzen.

Praktisch hat dies jedoch eine eher geringe Bedeutung, da das Angebot des Stadtlinienverkehrs wesentlich umfangreicher und umsteigen am ZOB jederzeit möglich ist.

Die Fahrgäste fahren deshalb im Regelfall gleich mit dem Stadtbus.

Lediglich im Bereich der Neustädter Straße und im Industriegebiet Nord werden Jobtickets des Stadtlinienverkehrs derzeit von der RBO nicht anerkannt, da die Stadtbusse an der Salzbrücke zum Hammerweg abbiegen (Linie 1) und die Neustädter Straße nicht bedienen.

Erwähnt sei, dass die Fahrkarten der RBO im gesamten Stadtgebiet ohne Einschränkung in allen Stadtbusen der Firma Wies anerkannt werden.

Wegen der kurzfristigen Anfrage konnten wir von der RBO – Herrn Meller – am 24.09.08 nur folgende telefonische Auskunft erhalten:

Das durch eine Tarifanerkennung für die RBO entgehende Fahrgeld dürfte für das Kalenderjahr 2008 bei ca. 2.740,00 € liegen und müsste im Rahmen der Kooperationsförderung durch die Stadt Weiden i. d. OPf. ersetzt werden.

**Hauptverwaltungs- und Umweltausschuss:**

beratend                       beschließend

öffentlich                       nichtöffentlich