



Niederschrift

(Ergebnisprotokoll)

über die öffentliche Sitzung des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und
Energiewendeausschusses vom 04.07.2024
Ort: Neues Rathaus (Großer Sitzungssaal)

Beginn der Sitzung: 14:30 Uhr

Ende der Sitzung: 15:43 Uhr

Anwesend waren:

Vorsitz:

Herr Oberbürgermeister Jens Meyer

Mitglieder:

Herr Hans Blum

Herr Hans Forster

Herr Florian Graf

Frau Gabriele Laurich

Frau Dr. Eva Nitsche

Herr Helmut Schöner

Herr Rainer Sindensberger

Frau Tip Dr. (Univ. Istanbul) Sema Tasali-Stoll

Herr Heinrich Vierling

Beratendes Mitglied:

Herr Jürgen Strauss

Referent:

Frau Rechtsdezernentin Nicole Hammerl

Verwaltung:

Herr Bau- und Planungsdezernent Alkmar Zenger, Berufsmäßiger Stadtrat

Herr Reinhold Gailer

Herr Hubert Grillmeier

Herr Thomas Huber

Frau Christina Rosner



Sitzungsdienst:

Frau Silke Merkl

Gast:

Herr Karl Bärnklaus

Abwesend waren:

Mitglieder:

Herr Jürgen Meyer



Oberbürgermeister Jens Meyer begrüßte die Mitglieder des Gremiums, die Damen und Herren der Verwaltung und die Vertreter der Medien sowie die Zuhörer. Er stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit des Plenums fest.

Mit der vorliegenden Tagesordnung bestand Einverständnis.

Tagesordnung

- 1 Genehmigung der Niederschrift der letzten öffentlichen Sitzung vom 07.03.2024**
- 2 Testweise semistationäre Geschwindigkeitsüberwachung in der Stadt Weiden i.d.OPf. – 1-wöchige Testphase in 2025**
- 3 Tarifierfassung im Stadtbus Weiden - Wiedereinführung des Semestertickets zum Wintersemester 2024/2025**
- 4 Neufassung der Sperrbezirksverordnung der Stadt Weiden i.d.OPf. durch die Regierung der Oberpfalz**
- 5 Eichengrabfeld auf dem Waldfriedhof**
- 6 Anträge**
 - 6.1 Antrag der SPD Stadtratsfraktion vom 04.04.2024 zum Abbiegen in der Weigelstraße**
 - 6.2 Antrag der Bürgerliste vom 03.05.2024
Beleuchtung Knotenpunkt Bundesstraße 470 - Dr.-Müller-Straße**
 - 6.3 Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17.05.2024 zur
Einrichtung einer Mitfahr-Plattform**



1 Genehmigung der Niederschrift der letzten öffentlichen Sitzung vom 07.03.2024

Beschluss:

Die Niederschrift der öffentlichen Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusssitzung vom 07.03.2024 wird ohne Änderungen genehmigt.

Beschlusnummer: 15

Abstimmungsergebnis: Ja: 9 Nein: 0

2 Testweise semistationäre Geschwindigkeitsüberwachung in der Stadt Weiden i.d.OPf. – 1-wöchige Testphase in 2025

Die Stadt Weiden i.d.OPf. hat mit der eigenverantwortlichen Durchführung der Geschwindigkeitsüberwachung gute Erfahrungen gemacht. Durch den direkten Einfluss der Stadt auf die Einteilung der jeweiligen Messstellen, kann schnell auf die Erfordernisse der Überwachung reagiert werden. Derzeit gibt es im Stadtgebiet 79 Messpunkte. Die Messungen erfolgen einmal pro Woche für insgesamt sechs Stunden. Dabei wird an jeweils zwei verschiedenen Messpunkten die Geschwindigkeit für drei Stunden überwacht.

Seit 2020 dürfen Kommunen in Bayern nicht nur mobile Geschwindigkeitsüberwachungen innerorts durchführen, sondern auch (teil-)stationäre Verkehrssicherheitsanlagen zum Einsatz bringen. Bei einer semistationären Messeinrichtung ist beispielsweise an einem besonders gefahrgeneigten Standort eine Messung über einen Zeitraum von sieben Tagen (rund um die Uhr) am Stück möglich.

Sowohl die PI Weiden als auch das Amtsgericht Weiden haben sich bereits positiv zu einer solchen Maßnahme geäußert. Die Verwaltung möchte diese positiven Rückmeldungen aufgreifen und im Jahr 2025, probeweise eine entsprechende Messung veranlassen, für den Fall, dass unser neuer Dienstleister eine Messung mittels semistationärer Verkehrssicherheitsanlage anbietet.

Ein Angebot aus Oktober 2023 sieht dafür Fixkosten von 5.380 € (brutto) vor. Variabel kommen dazu noch pro Verstoß 5,11 €. Bei erwarteten 2.000 – 2.500 Verstößen sind somit mit Ausgaben zwischen 10.220 € und 12.775 € zu rechnen.

Zum Vergleich: An Tagen, an denen regulär überwacht wird, können innerhalb von sechs Stunden bis zu 250 Verstöße festgestellt werden.

Bei Einplanung einer Teuerung bis 2025 und einem gewissen Puffer, falls die geschätzten 2.500 Verstöße überschritten werden, sind somit 22.000 € an Haushaltsmitteln notwendig. Die Deckung erfolgt über die Verwarn- und Bußgelder für die festgestellten Verstöße. Konservativ gerechnet (das niedrigste Verwarngeld beträgt 30 €) wären das bei 2.000 Verstößen 60.000 €. Dabei sind noch nicht enthalten die höheren Verwarngelder für höhere Geschwindigkeitsüberschreitungen und die Bußgelder bei noch höheren Überschreitungen. Bei Bußgeldern kämen dann noch die Einnahmen für die Gebühren und Auslagen hinzu.

Somit wird erwartet, dass die benötigten Haushaltsmittel mehr als gedeckt sind.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Zunächst vorübergehende Zusatzbelastung für die zuständige Teilzeitkraft.



Finanzielle Auswirkungen:

Kosten für den 1-wöchigen Testlauf (vgl. Sachstandsbericht).

Deckung durch die generierten Einnahmen wird erwartet.

Beschluss:

Zu den mobilen Geschwindigkeitsüberwachungen wird -wenn möglich- 2025 eine 1-wöchige Testphase mit einer semistationären Messeinrichtung durchgeführt.

Der FGVSA wird gebeten, die dafür benötigten Haushaltsmittel in Höhe von 22.000 bei den Etatberatungen für das HHJ 2025 bereit zu stellen.

Die Verwaltung wird beauftragt, nach erfolgter Messung mit der semistationären Messeinrichtung, dem HVUEA zu berichten.

Beschlusnummer: 16

Abstimmungsergebnis: Ja: 7 Nein: 3

Dagegen waren: StRe Blum, Dr. Nitsche und Forster

3 Tarifanpassung im Stadtbus Weiden - Wiedereinführung des Semestertickets zum Wintersemester 2024/2025

Mit Beschluss des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss vom 30.11.2023 wurde zuletzt eine Tarifierhöhung im Stadtbus Weiden beschlossen. An der OTH Amberg-Weiden wurden für das Wintersemester 2023/24 und das Sommersemester 2024 verpflichtende Studententickets eingeführt (Fahrtberechtigung mit entsprechendem Eindruck im Studierendenausweis). Das Studierendenwerk wollte das Semesterticket vorerst für ein weiteres Jahr bis einschließlich Sommersemester 2025 fortführen. Daher war zum damaligen Zeitpunkt ein separates Semesterticket-Angebot im Stadtbus nicht erforderlich. Aus diesem Grund wurde diese Fahrkartentart im Tarif 2024 nicht mehr angeboten.

Nun teilte jedoch das Studierendenwerk Oberfranken mit, dass der studentische Konvent das Semesterticket für die Zeit vom Wintersemester 2024/25 und das Sommersemester 2025 abgelehnt hat. Seitens des Studierendenwerkes Oberfranken wird das Semesterticket mit Ende des Sommersemesters 2024 auslaufen.

Nachdem das Semesterticket seitens der OTH nicht mehr fortgeführt wird, sollte ab dem Wintersemester 2024/25 (Beginn ab 01.10.2024) das Stadtbus-eigene Semesterticket wiederaufleben.

Nach § 3 Abs. 3 des Verkehrsvertrages zwischen der Stadt Weiden i.d.OPf. und dem Stadtbusbetreiber, der Fa. Wies Faszinatour GmbH & Co. KG, hat dieses ausschließlich den Tarif für Beförderungsbedingungen und -entgelte anzuwenden, der von der Stadt Weiden i.d.OPf. als Aufgabenträger vorgegeben wird. Nachdem diese Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, braucht für diese bei der



zuständigen Behörde (Regierung der Oberpfalz) keine separate Genehmigung eingeholt werden. Es besteht lediglich die Verpflichtung des Linienbetreibers, das geänderte Beförderungsentgelt bei der Regierung der Oberpfalz anzuzeigen. Mit erfolgter Anzeige gilt die Genehmigung des neuen Tarifs als erteilt.

Wir haben den Verkehrsunternehmer daher gebeten, einen neuen Tarif für das Stadtbus-eigene Semesterticket ab 01.10.2024 zu erarbeiten.

Der Vorschlag liegt nunmehr vor und stellt sich wie folgt dar:

Art der Fahrkarte	Letzter Preis € Zone Stadt (seit 01.01.2023 – 31.12.2023)	Neuer Preis € Zone Stadt (ab 01.10.2024)	Letzter Preis € Zone Land (seit 01.01.2023 – 31.12.2023)	Neuer Preis € Zone Land (ab 01.10.2024)
Semesterticket	100	108	100	108

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Keine personellen Auswirkungen.

Finanzielle Auswirkungen:

Wie auch bei den übrigen Fahrkartenanpassungen zum Jahreswechsel hat eine Verbesserung der Einnahmen im Stadtbus positive Auswirkungen auf den Zuschussbedarf. Eine genaue Abschätzung kann allerdings derzeit noch nicht getroffen werden.

Beschluss:

Mit der Wiedereinführung des Stadtbuseigenen Semestertickets mit einem Preis von 108,- € besteht Einverständnis.

Beschlusnummer: 17

Abstimmungsergebnis: Ja: 10 Nein: 0

4 Neufassung der Sperrbezirksverordnung der Stadt Weiden i.d.OPf. durch die Regierung der Oberpfalz

Am 18. Juni 2014 trat die bisherige Verordnung über das Verbot der Prostitution in der Stadt Weiden i.d.OPf. mit einer Laufzeit von 10 Jahren in Kraft, sodass diese im Juni 2024 planmäßig außer Kraft tritt. Das Verbot galt bisher im gesamten Stadtgebiet und sah keine Ausnahmen vor.

Dem Auslaufen der Verordnung folgend drängte sich die Frage einer Anschlussregelung auf, sodass der Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss bereits am 30.11.2023 über die Beantragung einer neuen Verordnung bei der Regierung der Oberpfalz beriet.

Nachdem die Stadt Weiden i.d.OPf. als einzige größere Gebietskörperschaft in der Oberpfalz noch ein absolutes Verbot der Prostitution aufwies, zeichnete sich bereits früh ab, dass die Regierung keinen erneuten Sperrbezirk dieses Umfangs beschließen wird. Entsprechendes ließ die Regierung auch bei Vorgesprächen mit der Stadt Weiden i.d.OPf. bereits durchblicken und



teilte zusätzlich in einer E-Mail vom 16.05.2023 mit: „*Ein Kompletterverbot, wie es aktuell in WEN existiert, wäre allenfalls noch unter besonders darzustellenden Umständen denkbar [...].*“

Derartige besondere Umstände, welche über typische und mit der Prostitution untrennbar einhergehende Probleme hinausgehen, waren nach Ansicht des Amtes für öffentliche Ordnung und der zuständigen Polizeidienststelle (PI und KPI Weiden i.d.OPf.) nicht erkennbar.

Der Ausschuss fasste daraufhin folgenden Beschluss:

„Die Verwaltung wird beauftragt bei der Regierung der Oberpfalz den Erlass einer neuen Sperrbezirksverordnung zu beantragen, die folgende Einschränkungen der Prostitution im Stadtgebiet von Weiden i.d.OPf. enthalten soll:

- 1. Verbot der Straßenprostitution im gesamten Stadtgebiet inkl. Anbahnungsverbot.*
- 2. Verbot der Prostitution im Umkreis von mindestens 250 m um Schulen, Kindergärten, andere Kinder- und Jugendeinrichtungen, Krankenhäuser und Friedhöfe.*
- 3. Verbot der Prostitution in Bereich der Innen- / Altstadt.*
- 4. Verbot der Prostitution in bestimmten Stadtgebieten und Straßenzügen.*

Die Verwaltung wird ferner beauftragt entsprechende Gebiete nach 3. und 4. zu definieren.“

Antragstellung und Verhandlung:

Nach weiteren Rücksprachen mit der Polizeiinspektion Weiden i.d.OPf. und der Erstellung entsprechender Gebietsbeschreibungen stellte die Stadt Weiden i.d.OPf. mit Schreiben vom 06.02.2024 den notwendigen Antrag bei der Regierung der Oberpfalz.

In einem Telefonat am 12.03.2024 teilte die Regierung mit, dass die Prüfung des Antrags und der Unterlagen folgende Zwischenergebnisse ergab:

- Der Rechtsgrundlage zum Erlass einer Sperrbezirksverordnung folgend seien für die Regierung nur der „Schutz der Jugend oder des öffentlichen Anstands“ nicht jedoch die Wahrung der öffentlichen Sicherheit, die Grenznähe bzw. Aspekte möglicher Begleitkriminalität zu betrachten (Art. 297 Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch – EGStGB).
- Ein Verbot der Straßenprostitution werde voraussichtlich gewährt, Ausnahmen für die Industriegebiete „Am Forst“ und „Brandweiher“ seien jedoch denkbar.
- Die Sperrradien von 250 m um einzelne Objekte wie Schulen, Kindergärten, etc. würden nicht umgesetzt. Obwohl wortgleiche Regelungen im Glücksspielrecht und im Konsumcannabisgesetz bestehen, wolle die Regierung keinen „Flickenteppich“ schaffen.
- Die Alt- und Innenstadt seien nicht grundsätzlich schützenswert, da die dort zu erwartende Wohnungsprostitution kaum Auswirkungen auf das Stadtbild habe.
- Man könne hinterfragen, ob die Stadt Weiden i.d.OPf. überhaupt noch einen Sperrbezirk benötige. Die insgesamt gut vergleichbare Stadt Amberg habe auch keinen.

In den darauffolgenden Verhandlungen bemühte sich die Verwaltung nachdrücklich darum, dennoch einen umfangreichen Sperrbezirk zu etablieren, welcher möglichst viele schützenswerte Objekte erfasst, städtebaulichen Planungen Rechnung trägt, den Jugendschutz fördert und gleichzeitig eine Wahrung des öffentlichen Anstands gewährleistet.

In einem finalen Abschlussgespräch am 22.04.2024 gelang es der Verwaltung, wichtige Aspekte zu vertiefen und die Regierung von ihren Punkten zu überzeugen. Obgleich die Sperrradien um



einzelne Objekte nicht verhandelbar waren, konnte das Gros der beantragten Einschränkungen trotz allem realisiert werden.

Konkret konnte erreicht werden:

1. Ein **vollständiges Verbot der Straßenprostitution im gesamten Stadtgebiet** inkl. eines Anbahnungsverbots.
2. Ein **sehr großer innerer Sperrbezirk (Anlage 2)**, der alle weiterführenden Schulen, mehrere Grundschulen, diverse Kindertagesstätten / Kindergärten, das JUZ, das Jugendcafé Plan-B, die üblichen Schulwege, den Bahnhof, den ZOB, die Max-Reger-Anlage, mehrere religiöse Einrichtungen verschiedener Glaubensrichtungen, den Stadtfriedhof, das Krankenhaus, die VHS, die Musikschule und viele weitere Objekte empfindlicher Infrastruktur schützt.
3. Ein **Schutz für die gesamte Alt- und Innenstadt**, welcher durch die Darlegung der gewöhnlichen Schulwege Jugendlicher zu den weiterführenden Schulen und der besonderen Anziehungswirkung der Weidner Altstadt und deren – gerade für Jugendliche relevante – gastronomischer Prägung, dennoch gelang.
4. Ein **Verbot in bestimmten Stadtgebieten und Straßenzügen**. Hierfür hatte die Stadt Weiden i.d.OPf. bei Antragstellung insbesondere die Bahnhofstraße, das Eisstadion und das Fußballstadion der SpVgg SV Weiden vorgesehen, welche allesamt ebenfalls in den gewährten Sperrbereich eingearbeitet wurden.

Insgesamt wurde dem Antrag der Stadt Weiden i.d.OPf. seitens der Regierung **somit beinahe vollständig** entsprochen. Hinsichtlich der Laufzeit der Verordnung beschloss die Regierung sogar eine großzügigere Frist von **20 Jahren**, wodurch im Stadtgebiet **langfristige Planungssicherheit** geschaffen wurde.

Insbesondere bei Betrachtung des Verfahrens zum Erlass einer Sperrbezirksverordnung für die Stadt Schwandorf, welche über Monate hinweg keine Verordnung erhielt und dann in einer verordnungsfreien Zeit verharren musste, sind **der Umfang des erreichten Sperrgebiets und die Geschwindigkeit, in welcher die Verhandlungen abgeschlossen werden konnten, als großer Erfolg zu werten**.

Weiteres Verfahren:

Die neue Verordnung wird am Tag nach der Bekanntgabe durch die Regierung wirksam. Diese ist für den 14.06.2024 im Amtsblatt der Regierung der Oberpfalz vorgesehen.

Derzeit liegen dem Amt für öffentliche Ordnung noch keine Anfragen von Prostituierten oder Bordellbetreibern vor, weshalb noch nicht abzuschätzen ist, wie schnell und ggf. in welcher Form sich eine entsprechende Infrastruktur aufbauen wird.

Eine Anfrage bei der kreisfreien Stadt Amberg ergab bereits Ende 2023, dass dort für ordnungsrechtliche Aufgaben rund um die Prostitution aufgrund langjähriger Erfahrungswerte 0,7 Vollzeitstellen eingerichtet sind. Da dort jedoch keine Verordnung existiert und somit kein gesonderter Kontrollaufwand für lokale Regelungen besteht, könnte sich bei der Stadt Weiden i.d.OPf. langfristig ein höherer Arbeitsaufwand ergeben. Diese Entwicklung muss jedoch vorerst abgewartet und beobachtet werden.



Neben den ordnungsrechtlichen Aufgaben (Pflichtberatungen rechtlich, Ausstellung von Anmeldebescheinigungen) dürften sich ferner neue Aufgaben- oder Prüffelder in folgenden Bereichen ergeben:

- Bauverwaltung (Zulässigkeitsprüfungen in bestimmten Baugebieten)
- Stadtplanung (Beachtung bei neuen planerischen Tätigkeiten)
- Gesundheitsamt (Pflichtberatungen medizinisch, HIV-Prävention)
- Zentrale Bußgeldstelle (Bußgelder wg. Verstößen)

Auch ist ein Mehraufwand für die Polizei zu erwarten, welche sowohl die Prostitution, als auch die damit einhergehenden Begleitdelikte kontrollieren und aufarbeiten wird. Durch die kontrollierte und nach wie vor restriktive Handhabung der Prostitution in Weiden, ist mit keiner Verschlechterung der Gesamtsicherheitslage zu rechnen.

Vorgangsnummer: 18

Der Bericht diene zur Kenntnisnahme

5 Eichengrabfeld auf dem Waldfriedhof

Die Verwaltung wurde beauftragt, zur Umsetzung der Idee des „Eichengrabfeldes“ auf dem Waldfriedhof das Areal zunächst zu untersuchen und die Kosten für die Einrichtung zu ermitteln, sowie über den Fortgang zu berichten.

Die Stadtgärtnerei hat das vorgesehene Areal untersucht und den als Anlage beigefügten Bericht angefertigt. Auf der Fläche von ca. 3.500 m² könnten demnach bei maximal möglicher Auslastung bis zu 1.000 Ascheurnen beigesetzt werden. Ein Eingriff in den vorhandenen Bewuchs ist entgegen der ursprünglichen Idee aber allein aus arbeitssicherheitsrechtlichen Aspekten heraus unvermeidlich.

Darüber hinaus erfordert die notwendige Vermessung die teilweise Freimachung des (Unter-) Aufwuchses in gewissem Umfang.

Die gewünschte Gestaltungsform erfordert zur Festlegung der einzelnen Grabplätze zunächst ein sogenanntes geodätisches Festpunktfeld. Hierbei wird das Grundareal vermessen und dauerhafte Messpunkte gesetzt. Anhand dieser Bestandsaufnahme wird ein Urnenraster mit nummerierten Zellen von 1 m² erstellt. In jeder Zelle können dann vier Urnen beigesetzt werden. Die Zellen sind jeweils vor der Belegung dann vom Aufwuchs freizumachen und erneut einzumessen und für die anstehenden Beisetzungen entsprechend zu markieren. Die Abwicklung der Vorbereitungen für jeden einzelnen Beisetzungsfall wären mit hohen Kosten verbunden, die kaum vermittelbar sind. Anstatt der Beisetzung der jeweils einzelnen Ascheurne ist es aus fachlicher Sicht daher zu bevorzugen, die Ascheurnen nach der Trauerfeier wieder in das Leichenhaus zu überführen und dort bis zum nächsten Termin einer anonymen Sammelbeisetzung zu verwahren. Dies wird auch andernorts so praktiziert und führt zu einer Kostenaufteilung für den Einzelfall, wobei dennoch der Wunsch der anonymen und pflegefreien Grabstelle erfüllt wird. Auch das Erscheinungsbild des Grabfeldes als naturbelassene Fläche wird dabei mit einer praktischen Umsetzung und dem dafür geringsten Aufwand in Einklang gebracht. Weiterhin wird aus fachlicher Sicht bevorzugt, nicht das gesamte Areal zu nutzen, sondern Teilareale in eher schwer zugänglichen Bereichen, um der dann unerwünschten Ablage von Grabbeigaben an den Grabplätzen vorzubeugen.

Eine koordinierte Belegung ist durch die landesrechtliche Vorgabe, ein Bestattungsverzeichnis zu führen, zwingend erforderlich. Zudem ist die Einräumung von Liegerechten zur Einbringung von Urnen nur dann eine steuerfreie Grundstücksvermietung, wenn räumlich abgrenzbare,



individualisierte Parzellen zur Nutzung unter Ausschluss Dritter überlassen werden (BFH Urt. v. 21.06.2017 – V R 4/17). Die Friedhofsverwaltung muss also in der Lage sein, den Grabplatz einer Urne anhand ihrer Verzeichnisse zu bestimmen. Andernfalls droht unter Umständen die Steuerbarkeit der Grabnutzung.

Neben den vorgenannten oberirdischen Aufgaben zur Einrichtung des Grabfeldes besteht weiterer und allgemeiner Untersuchungsbedarf hinsichtlich der Bodenbeschaffenheit. Der „Hygieneleitfaden Friedhöfe“ des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (LGL) empfiehlt, dass gerade bei der Beisetzung biologisch abbaubarer Urnen mit Ascheresten die Empfehlungen des Umweltbundesamtes beachtet werden sollten. Hierbei wird im speziellen darauf hingewiesen, dass bei Stauwasserböden mit langfristig wassergesättigten Bedingungen im Bereich der Bestattungstiefe von 80 cm auf eine Beisetzung solcher Urnen zu verzichten ist. Solche bzw. zumindest vergleichbare Bedingungen könnten auf Teilen des gesamten Waldfriedhofs durch die vorhandene natürliche Bodenstruktur vorliegen (abwechselnd Tonlinsen und Sandschichten, ggf. mit Mulden- bzw. Pfannenbildung mit Schichtwasseransammlungen). Diese ungünstigen Bedingungen werden durch den Kapillareffekt der Baumwurzeln zudem wohl noch verstärkt. Entsprechend nachteilige Beobachtungen liegen bereits im Bereich des Baum- und Wiesengrabfeldes vor. Auch in Grabfeldern für Sargbestattungen sind in Einzelfällen bereits Verwesungshemmungen aufgetreten. Verwertbare Aufzeichnungen über die Häufigkeit liegen allerdings nicht vor. Ein geotechnisches Gutachten zum benachbarten jüdischen Friedhof aus dem Jahr 2012 bezieht sich nicht auf Ascheurnen. Die vorgenannten Quellen für die Anforderungen an die Bodenbeschaffenheit für Grabstellen sind zudem deutlich jünger. Weitere Untersuchungen dazu waren bislang nicht möglich.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Die Schaffung der zusätzlichen und pflegefreien Grabart mit einer großen Anzahl verfügbarer Grabstätten wird zu einer erhöhten Nachfrage führen. Sofern der Zugang zum Grabfeld nicht auf die Einwohner der Stadt Weiden i.d.OPf. beschränkt bleibt, ist durch die städtische Lage und der parkähnlichen Gestaltung des Waldfriedhofs auch eine ansteigende Nachfrage von Auswärtigen zu erwarten. Abhängig vom tatsächlichen Anstieg der Fallzahlen sind erforderliche Stellenmehrungen bei der Stadtgärtnerei (als Auftragnehmer der Friedhofsverwaltung) oder im Zuge einer damit einhergehenden Rückverlagerung von Verwaltungsaufgaben in den Fachbereich ggf. auch bei der Friedhofsverwaltung zu erwarten.

Finanzielle Auswirkungen:

Die genannten Vermessungsarbeiten werden auf Basis eines vorliegenden Info-Angebots auf ca. 4.000 € geschätzt. Für die Schaffung von Sitzgelegenheiten sind je Bank Beschaffungskosten von ca. 1.250 € anzusetzen. Die internen Kosten sind dabei nicht berücksichtigt.

Die oberflächliche Ertüchtigung des Areals wird nach Angaben der Stadtgärtnerei mit ca. 5 € je m², also ca. 17.500 € geschätzt. Der Unterhaltsaufwand steigt auch für die Baumkontrolle und Baumpflege ggü. dem bisher noch ungenutzten Waldteil.

Kostenschätzungen für ein Bodengutachten liegen noch nicht vor. Erforderliche Abhilfemaßnahmen bei einem eventuellen Wasserproblem können weitere Kosten nach sich ziehen.

Beschluss:

Der Bericht der Friedhofsverwaltung dient der Kenntnisaufnahme.



Die Friedhofsverwaltung veranlasst die erforderlichen Bodenuntersuchungen und berichtet anschließend erneut.

Beschlusnummer: 19

Abstimmungsergebnis: Ja: 9 Nein: 1

Dagegen: StR Schöner

6 Anträge

6.1 Antrag der SPD Stadtratsfraktion vom 04.04.2024 zum Abbiegen in der Weigelstraße

Mit Antrag vom 04.04.2024 beantragt die SPD-Stadtratsfraktion, das Rechtsabbiegen von der Bahnhofstraße in die Weigelstraße sowie das Linksabbiegen von der Weigelstraße in die Bahnhofstraße zu ermöglichen.

Zunächst soll die Besonderheit an der betroffenen Kreuzung erläutert werden:

In einem klassischen Kreuzungsbereich treffen sich zwei geradlinige Straßen; diese können mit zwei gegenläufigen Ampelphasen bedient werden.

Die Programmierung der Ampelschaltung im Kreuzungsbereich Bahnhof-, Frauenrichter- und Weigelstraße erfordert aufgrund des Versatzes der beiden in die Bahnhofstraße einmündenden Straßen eine Steuerung von mehr als zwei Phasen, was bei Rotlicht zu längeren Haltezeiten führt. Die Durchflussmengen sind somit praktikabel verteilt und nicht beliebig beeinflussbar. Die aktuelle Steuerung der Lichtzeichenanlage ist in mehreren Anpassungen so optimiert worden, dass die maximal mögliche Menge von Verkehrsteilnehmern (auch Radfahrer und Fußgänger) die Kreuzung passieren kann.

Durch das Tiefbauamt wurde die Fa. Yunex GmbH bezüglich der Steuerung der Lichtzeichenanlagen beteiligt. Die Yunex GmbH teilte mit, dass für das Rechtsabbiegen von der Bahnhofstraße in die Weigelstraße zunächst geprüft werden muss, ob die Schleppkurve ausreichend ist. Sollte dies nicht der Fall sein, müsste die Haltelinie nach hinten versetzt werden, was zur Folge hat, dass die Räumwege der Kreuzung länger werden und weniger Grün-Signalzeit für die Verkehrsteilnehmer geschaltet werden kann. Aufgrund eines hohen Fußgängerverkehrs über die Weigelstraße gibt es Bedenken, dass in verschiedenen Umläufen nur sehr wenige KFZ-Teilnehmer die Kreuzung passieren können, da der Rechtsabbieger hier einen Rückstau erzeugen könnte.

Ähnlich stellt es sich bei dem Linksabbiegen von der Weigelstraße in die Bahnhofstraße dar. Hier würden sich ebenfalls sehr hohe Zwischenzeiten ergeben, die wiederum zu Lasten der anderen Verkehrsteilnehmer und der grünen Welle gehen.

Ergänzend teilte das Stadtplanungsamt Folgendes mit:

„1. Abbiegemöglichkeiten Bahnhofstraße/ Weigelstraße

Derzeit wird für die Einmündungsbereiche Bahnhofstraße/ Weigelstraße/ Frauenrichter Straße eine umfangreiche Knotenpunktuntersuchung durchgeführt (Mobilitätskonzept 2022, Maßnahme M 4). Anlass hierfür ist die im städtischen Mobilitätskonzept vorgeschlagene Verkehrsberuhigung der Dr.-Pfleger-Straße/ Sedanstraße.

Es ist davon auszugehen, dass Verkehrsbeschränkungen in der Dr.-Pfleger-Straße/ Sedanstraße zu einem gesteigerten Verkehrsaufkommen in der Weigel-/ Bahnhofstraße führen



werden. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist zu erwarten und wird dann die weitere Verkehrsentwicklung beeinflussen.

Im Maßnahmenkatalog des Mobilitätskonzepts ist für diese Einmündung nicht die Schaffung einer weiteren Abbiegemöglichkeit, sondern die Verbesserung der aktuellen Situation für ÖPNV und Radverkehrsanlagen als vordringlich genannt.

Laut einer detaillierten Stellungnahme der Fa. Yunex würde die Schaffung einer zusätzlichen Möglichkeit zum Abbiegen in diesem Einmündungsbereich dazu führen, dass die Leistungsfähigkeit für alle beteiligten Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV mit Vorrangschaltung und MIV) im Vergleich zum aktuellen Zustand abnimmt. Im Ergebnis würden sowohl die Wartezeiten verlängert als auch die Durchflussleistung reduziert werden.

2. Bushaltestelle Weigelstraße:

Die Notwendigkeit einer Rückverlegung der ÖPNV-Haltestelle Weigelstraße vor das neue AOK-Gebäude ist aus den folgenden Gründen geboten:

- Die Bushaltestelle wird beidseitig von 3 Stadtbuslinien angefahren. Sie befindet sich am unmittelbaren Einmündungsbereich zur Bahnhofstraße und verfügt hier auch über eine gesicherte Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger.
- Aufgrund des Linienverlaufs einzelner Linien dient sie zudem dem zügigen Erreichen des Bahnhofs.
- Die größere Tiefe des Gehweges vor dem AOK-Gebäude und auch gegenüber ermöglicht es, die Haltestellen zukünftig mit einer Überdachung zu versehen, welche immer im Zusammenhang mit der angestrebten Barrierefreiheit von ÖPNV-Haltestellen zu sehen ist. Diese Möglichkeit ist am provisorischen Standort Weigelstraße 8 nicht gegeben.“

Auch aus Sicht der Verkehrsbehörde ergibt sich Folgendes:

- Linksabbiegen von der Weigelstraße in die Bahnhofstraße:
Dies sollte nicht weiterverfolgt werden, um insbesondere die Leistungsfähigkeit des versetzten Knotenpunkts nicht zu verschlechtern (Leichtigkeit des Verkehrs).
- Rechtsabbiegen von der Bahnhofstraße in die Weigelstraße:
Die Schaffung einer Abbiegemöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von der südlichen Bahnhofstraße nach rechts in die Weigelstraße würde zu Rückstau auf der in Richtung Norden führenden Fahrspur führen, sobald ein Fahrzeug den Rechtsabbiegevorgang beginnt:
Nachdem die Fußgänger/ Radfahrer gleichzeitig Grünlicht bekommen, muss der Abbiegende solange die Geradeausspur blockieren, bis Fußgänger die (18 m lange) Distanz zwischen den Bordsteinen der Weigelstraße zurückgelegt haben – in dieser Zeit könnten bis zu 15 Fahrzeuge den Kreuzungsbereich Richtung Norden überqueren.

Wenn auch nur wenige Fahrzeuge zukünftig hier nach rechts abbiegen, würde der Abfluss des nach Norden orientierten Verkehrs auf ungefähr die Hälfte der aktuell möglichen Menge reduziert werden. Dieser Wert resultiert aus der aktuellen Länge der Ampelphasen, bei der die praktische Überquerungszeit von Fußgängern und Radfahrern in Abzug gebracht wird.

Praktisch gemessen (werktags um 10.30 Uhr): **siehe Skizze 1**

Der aus Süden auf der Bahnhofstraße kommende MIV hat an der Lichtzeichenanlage vor der Weigelstraße 32 Sekunden Grün – vom Beginn dieser Grünphase an hat



gleichzeitig der Fußgänger und Radfahrer über die Weigelstraße 23 Sekunden lang Grün. Im Normalfall verbleiben den Pkw lediglich 9 Sekunden, um ungehindert in die Weigelstraße abbiegen zu können. Möglicherweise wird der nachfolgende Verkehr jedoch bis zu 23 Sekunden (2/3 der gesamten Grünphase) lang gehindert, Richtung Norden weiterzufahren.

Der hier rechtsabbiegende Linienbus beeinflusst diesen Vorgang nicht, da er in einer Vorrangschaltung vor der allgemeinen Grünphase der Bahnhofstraße abbiegt. Jeder Eingriff in die aktuell programmierte Lichtzeichenanlagen-Steuerung zugunsten der Abbiege-Lösung würde automatisch andere Verkehrsteilnehmer weiter einschränken.

In einer weiteren anhängenden Skizze 2 sind die alternativen Umfahrungswege zur Erreichung der Weigelstraße dargestellt. Sie führen alle (ohne vergleichsweise längere Wege) auf sehr aufnahmefähigen Straßen zum Ziel.

Zusammenfassend bestünde bezüglich des Rechtsabbiegens von der Bahnhofstraße in die Weigelstraße grundsätzlich die Möglichkeit einer testweisen Erprobung für drei Monate. Hierfür sind allerdings zunächst Vorabuntersuchungen der Schleppkurve und der Haltelinien erforderlich. Als Kosten werden ca. 1.500 € (netto) seitens der Fa. Yunex GmbH geschätzt. Darüber hinaus fallen auch für die Umsetzung der Verkehrssteuerung (Neuberechnung der Zwischenzeiten, Umstellung Lichtzeichenanlage, usw.) Kosten von geschätzt 4.000 € (netto) an. Zudem sind Markierungsarbeiten durchzuführen, wobei mit Kosten in Höhe von ca. 5.000 € (netto) geschätzt werden muss. Für den Fall, dass sich die geplante Änderung nicht bewähren sollte, fallen für die Umprogrammierung und den Rückbau nochmals Kosten in ähnlicher Höhe an.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Keine personellen Auswirkungen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Stadtkämmerei sieht die testweise Erprobung des Rechtsabbiegens - aus der rein fachlichen, finanziellen Sicht - kritisch. Zum einen erfordert bereits die Testphase die Bereitstellung von Haushaltsmitteln in Höhe von 10.500 € zzgl. MwSt. Zum anderen bedarf es, sollte sich die Testphase nicht bewähren, der erneuten Bereitstellung dieser Mittel für die Rückgängigmachung der Programmierung u. Markierung usw. Für beide Maßnahmen (Installation und Rückbau) sind im Haushalt 2024 keine Mittel vorgesehen. Ferner handelt es sich bei dieser Maßnahme um eine weitere freiwillige Leistung (wir verweisen hierzu auf das vom Stadtrat beschlossene Haushaltskonsolidierungskonzept). Sollte der HVUEA die Testphase beschließen, muss eine Mittelbereitstellung zwingend durch Einsparung bei einer anderen Haushaltsstelle erfolgen (diese ist im Beschluss mit aufzunehmen). Eine überplanmäßige Deckung aus dem Gesamthaushalt ist im Hinblick auf die aktuelle Haushaltslage im HH 2024 nicht möglich."

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Antrag, das Linksabbiegen von der Weigelstraße in die Bahnhofstraße zu ermöglichen, wird nicht weiterverfolgt.

Der HVUEA spricht sich grundsätzlich dafür aus, das Rechtsabbiegen von der Bahnhofstraße in die Weigelstraße testweise für drei Monate zu ermöglichen. Mit Blick auf die Äußerungen der



Stadtkämmerei wird der FVGSA gebeten, die benötigten finanziellen Mittel bei den Etatberatungen für das HH-Jahr 2025 zur Verfügung zu stellen.

Beschluss:

Der Antrag, das Linksabbiegen von der Weigelstraße in die Bahnhofstraße zu ermöglichen, wird nicht weiterverfolgt.

Der Antrag, das Rechtsabbiegen von der Bahnhofstraße in die Weigelstraße zu ermöglichen, wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts weiterverfolgt.

Beschlusnummer: 20

Abstimmungsergebnis: Ja: 10 Nein: 0

6.2 Antrag der Bürgerliste vom 03.05.2024 Beleuchtung Knotenpunkt Bundesstraße 470 - Dr.-Müller-Straße

Mit Schreiben vom 03.05.2024 beantragt die Stadtratsfraktion Bürgerliste Weiden, den im Betreff genannten Knotenpunktbereich umfassend mit Straßenbeleuchtung auszustatten und über die zu erwartenden Kosten sowie den Zeitaufwand zu informieren.

Bei dem oben genannten Knotenpunkt handelt es sich um die Einmündung der Dr.-Müller-Straße in die Bundesstraße 470. Baulastträger der Bundesstraße ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Amberg-Sulzbach, die Dr.-Müller-Straße als zentrale Erschließung des Gewerbegebietes Weiden West I-III liegt in der Verwaltung der Stadt.

Die gemeindliche Beleuchtungspflicht gilt gemäß Art. 51 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz nur für öffentliche Straßen innerhalb geschlossener Ortslage. Bei dem oben genannten Knotenpunkt handelt sich jedoch um eine sogenannte freie Strecke der Bundesstraße außerhalb der geschlossenen Ortslage. Eine außergewöhnliche Gefährdung für Radfahrer bzw. den MIV, die eine Errichtung einer Beleuchtung auf freier Strecke auf freiwilliger Basis begründen könnte, ist nach den Unfallzahlen nicht nachweisbar. Nach Einschätzung der Polizeiinspektion sind die dort vorherrschenden Lichtverhältnisse auch nicht als unfallursächlich zu sehen. Nach deren Mitteilung vom 16.05.2024 liegt keine Unfallhäufungsstelle vor. Des Weiteren ist der Einmündungsbereich bereits auf 70 km/h beschränkt. Nach einer groben Kostenschätzung würde sich die Ergänzung der Beleuchtung im Bereich des Knotenpunktes auf etwa 40-50 T€ belaufen. Die Erhaltungskosten wie Strom, Leuchtmitteleratz, Wartung etc. kommen noch hinzu. Zur Herstellung der Beleuchtung auf Bundesstraßengrund ist ein Gestattungsvertrag mit dem Staatlichen Bauamt abzuschließen. Sobald Mittel vorhanden sind, könnte eine Realisierung zeitnah stattfinden.

Die Dr.-Müller-Straße ist bereits bis zur Bundesstraßeneinmündung beleuchtet. Eine weitere Ausleuchtung des Bundesstraßenbereiches ist weder aus dem Gesetz noch anderen



vorliegenden Aspekten begründbar und würde eine reine freiwillige Leistung darstellen. Aufgrund der knappen Haushaltslage der Stadt wird daher empfohlen, von einer Errichtung einer Beleuchtung derzeit abzusehen.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Keine personellen Auswirkungen.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine finanziellen Auswirkungen.

Beschluss:

Infolge der angespannten Haushaltslage wird gegenwärtig von der Begründung einer weiteren freiwilligen Leistung und damit von einer Errichtung einer Beleuchtung des Knotenpunktes Bundesstraße 470/Dr.-Müller-Straße abgesehen.

Beschlusnummer: 21

Abstimmungsergebnis: Ja: 10 Nein: 0

**6.3 Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 17.05.2024 zur
Einrichtung einer Mitfahr-Plattform**

Mit Antrag vom 17.05.2024 beantragt die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen, eine Mitfahr-Plattform analog der im Allgäu gegründeten „fahrmob“ einrichten zu lassen.

Basierend auf einem Beschluss des Rates der Metropolregion Nürnberg wurde den einzelnen Mitgliedern die Einrichtung einer einheitlichen Mitfahrerzentrale für die Metropolregion Nürnberg empfohlen. Bei der Auswahl der bestehenden Angebote entschied sich die Geschäftsstelle des Forums Verkehr für das Angebot der MiFaZ (Fa. Janssen).

Gemäß Stadtratsbeschluss vom 22.03.2010 und dem Vertrag mit der Fa. Janssen vom 01.04.2010 ist auch die Stadt Weiden i.d.OPf. der einheitlichen Mitfahrerzentrale der Metropolregion Nürnberg beigetreten.

Die Online-Mitfahrerzentrale der Metropolregion Nürnberg MiFaZ ist seit Juli 2010 nutzbar. Die zentrale Website ist unter folgender Web-Adresse einsehbar: <https://metropolregion-nuernberg.mifaz.de/>.

Die MiFaZ ist eine einfach zu bedienende und intelligente Online-Mitfahrerzentrale, die speziell auf Regionen, Landkreise, Städte und Gemeinden ausgerichtet ist. Über die MiFaZ wird den



Bürgern der kostenfreie Service geboten, sich zu Fahrgemeinschaften zusammenzufinden. Das gemeinsame Hauptziel ist die Reduzierung des Pendlerverkehrs.

Ebenso ist die Einbindung des ÖPNV möglich. Die MiFaZ kann daher auch als Ergänzung zum ÖPNV gesehen werden.

Die MiFaZ der Stadt Weiden i.d.OPf. ist unter der Web-Adresse <https://weiden.mifaz.de//> einzusehen. Der Link ist auch über die städtische Homepage in der Rubrik „Umwelt/Gesundheit/Verbraucher“ – Nachhaltigkeit – Mitfahrgelegenheit erreichbar.

Die Mitgliedschaft der Stadt Weiden i.d.OPf. bei der MiFaZ besteht weiterhin. Der Vertrag wird automatisch jährlich verlängert. Hierfür wird für die Stadt Weiden i.d.OPf. ein jährlicher Mitgliedsbeitrag fällig.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Keine personellen Auswirkungen.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine finanziellen Auswirkungen.

Beschluss:

Der Antrag zur Einrichtung einer Mitfahr-Plattform analog der Plattform „fahrmob“ wird nicht weiterverfolgt, da die Stadt Weiden i.d.OPf. bereits Mitglied der Online-Mitfahrzentrale der Metropolregion Nürnberg ist.

Beschlusnummer: 22

Abstimmungsergebnis: Ja: 10 Nein: 0

Anfrage StR Forster

Am neuen Volksfestplatz führt die Ortsverkehrswacht Veranstaltungen durch, z. B. Fahrschultraining für Senioren. Dies kann man mit bis zu 7 Pkw machen. Die Stadt Weiden verlangt hierfür für den Platz eine Gebühr von 119,00 €.

Warum muss die Stadt Weiden i.d.OPf. für diesen gemeinnützigen Zweck Geld verlangen?

Um 15:43 Uhr beendete Oberbürgermeister Jens Meyer die öffentliche Sitzung.



Weiden i.d.OPf., 04.07.2024

gez.
Jens Meyer
Oberbürgermeister

gez.
Silke Merkl
Protokollführung