



# Niederschrift

(Ergebnisprotokoll)

über die öffentliche Sitzung des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und  
Energiewendausschusses vom 13.11.2024  
Ort: Neues Rathaus (Großer Sitzungssaal)

# Niederschrift

über die öffentliche Sitzung des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und  
Energiewendausschusses vom 13.11.2024  
Ort: Neues Rathaus (Großer Sitzungssaal)

Beginn der Sitzung: 14:30 Uhr

Ende der Sitzung: 17:33 Uhr

## **Anwesend waren:**

### **Vorsitz:**

Herr Bürgermeister Lothar Höher

### **Mitglieder:**

Herr Hans Blum

Herr Hans Forster

Herr Florian Graf

Frau Gabriele Laurich

Herr Jürgen Meyer

Frau Dr. Eva Nitsche

Herr Helmut Schöner

Herr Rainer Sindensberger

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

### **Beratendes Mitglied:**

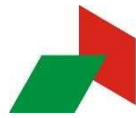
Herr Jürgen Strauss

### **Referent:**

Frau Rechtsdezernentin Nicole Hammerl

### **Verwaltung:**

Frau Christina Rosner



**Sitzungsdienst:**

Herr Lukas Moll

**Abwesend waren:**

**Mitglieder:**

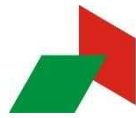
Herr Heinrich Vierling

Bürgermeister Lothar Höher 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.

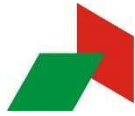
Mit der vorliegenden Tagesordnung bestand Einverständnis.

**Tagesordnung**

- 1 **Genehmigung der Niederschrift der letzten öffentlichen Sitzung**
- 2 **Änderung der Satzung für die Bürgermedaille der Stadt Weiden i.d.OPf.**
- 3 **Anpassung der Marktsatzung und Ladenschlussverordnung**
- 4 **Tariferhöhung im Stadtbus Weiden zum 01.01.2025**
- 5 **Überprüfung der Parkgebühren im Stadtgebiet Weiden**
- 6 **Gebührenfreies Parken für E-Autos – Regelung ab dem 01.01.2025**
- 7 **VGN Verbundraumstudie - Auswirkungen im Falle der Einführung der Stadtpreisstufe in der Stadt Weiden i.d.OPf.**
- 8 **Mitgliedschaft im Fonds für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung der Metropolregion Nürnberg**
- 9 **Anträge**
  - 9.1 **Antrag der Fraktion Bürgerliste vom 21.08.2024;  
Natürliche Taubenabwehr am Josefshaus - Vergrämung durch Falkeneinsatz**
  - 9.2 **Antrag der Fraktion Bürgerliste vom 21.08.2024;  
Streichung der Busampel und Busspur in der Weigelstraße**
  - 9.3 **Antrag der Fraktion DieBasis vom 10.06.2024;  
Einmündung von der Fichtestraße in die Heinrich-Bischoff-Straße**
  - 9.4 **Antrag der Fraktion DieBasis vom 04.10.2024;  
Kostenfreiheit des Schulwegs in Weiden**



- 9.5 **Antrag der Fraktion DieBasis vom 04.10.2024;  
Bußgeldverfahren im Rahmen des Infektionsschutzgesetzes und der  
bayerischen Infektionsschutzverordnungen**
- 10 **Anfrage**
- 10.1 **Anfrage StR Schöner;  
Wie ist der Stand des Grundwassers in Weiden und wie hat sich dieser  
entwickelt?**



## 1 Genehmigung der Niederschrift der letzten öffentlichen Sitzung

### **Beschluss:**

Die Niederschrift der öffentlichen Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschusssitzung vom 04.07.2024 wird ohne Änderungen genehmigt.

**Beschlusnummer:** 26

**Abstimmungsergebnis:** Ja:10 Nein:0

## 2 Änderung der Satzung für die Bürgermedaille der Stadt Weiden i.d.OPf.

Die Satzung für die Bürgermedaille der Stadt Weiden (BürgermedaillenS) regelt neben den persönlichen Voraussetzungen für die Ehrung und den förmlichen Voraussetzungen auch die exakte Beschaffenheit der Goldmünze.

§ 1 Abs. 2 der Satzung lautet wie folgt:

Die Auszeichnung besteht in einer Goldmünze mit einem Durchmesser von 41 mm, die auf der Vorderseite das Stadtsiegel von 1501 und auf der Rückseite die kreisförmige Aufschrift „für besondere Verdienste“ und ein Lorbeerblatt trägt. Die Medaille wird in 980/000 f Gold geführt. Sie wird mit einer goldenen Einfassung und einer Ansteckvorrichtung versehen, an der eine Schleife in den Stadtfarben angebracht ist. Mit der Medaille wird eine Anstecknadel in Gold verliehen, die das Stadtsiegel von 1510 trägt und einen Durchmesser von 12 mm besitzt.

In Vorbereitung auf die letzte Verleihung musste eine neue Medaille angeschafft werden. Durch den in den letzten Jahren stark gestiegenen Goldpreis erhöhte sich der Kaufpreis für die Goldmünze mit Anstecknadel und Etui auf knapp 7.700, was nur durch eine Verschiebung innerhalb des Unterbudgets gedeckt werden konnte.

Der Zulieferer schlug vor, über eine Feinsilbermedaille mit Goldbezug nachzudenken. Diese kostet bei Einzelkauf 716€, bei drei Stück sogar nur 346€ pro Medaille.

Ein Abgleich mit anderen Städten ergab, dass u.a. Erlangen und Regensburg in vergleichbaren Fällen mit (vergoldeten) Feinsilbermünzen verleihen, die Stadt Lauf an der Pegnitz stellte im Jahr 2022 von der Reingoldmedaille aus Kostengründen auf vergoldete Medaillen um. Auch die goldenen Medaillen bei den Olympischen Spielen sind vergoldet.

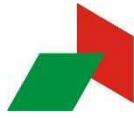
Da die Medaillen, anders als die Anstecknadeln, üblicherweise nicht öffentlich getragen werden, schlägt die Verwaltung vor, § 1 Abs. 2 dahingehend abzuändern, dass die Medaille künftig in Feinsilber gefertigt und echt vergoldet wird.

### **Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Die Verwaltung würde das bis 09.12.2024 gültige Angebot nutzen und drei Medaillen erwerben. Pro Medaille ergibt sich dann eine Kostenersparnis von 7.350 €.



**Empfehlung an den Stadtrat:**

Die Bürgermedaillensatzung vom 23.05.1977 wird wie folgt geändert.

§ 1 Abs. 2 Satz 2 erhält folgende neue Fassung: „Die Medaille wird in Feinsilber gefertigt und echt vergoldet.“

**Beschlusnummer: 27**

**Abstimmungsergebnis: Ja:10 Nein:0**

**3 Anpassung der Marktsatzung und Ladenschlussverordnung**

---

Beim Jubilatemarkt 2022 gab es kritische Stimmen aus der Bevölkerung und wohl auch der Restaurantbesitzer der Innenstadt, da damals der verkaufsoffene Jubilatemarkt (3. Sonntag nach Ostern) und der Muttertag (seit langem von Wirtschaftsverbänden auf den 2. Sonntag im Mai gelegt) zeitlich zusammenfielen. Dies wäre im Jahr 2025 am 11.05.2025 erneut der Fall; danach erst wieder im Jahr 2030. Nachdem gerade im Einzelhandel viele Frauen beschäftigt sind, sollte der Muttertag für diese arbeitsfrei bleiben und z.B. auch einen Gaststättenbesuch an diesem Tag ermöglichen.

Diesem Gedanken folgend soll nun die Anlage zur Marktsatzung sowie die Ladenschlussverordnung dahingehend geändert werden, dass der Jubilatemarkt um eine Woche verschoben wird, soweit dieser mit dem Muttertag kollidiert.

Da in der Woche zuvor am „weißen Sonntag“ oftmals Kommunionen stattfinden, wird künftig der darauffolgende Sonntag (also der 4. Sonntag nach Ostern) als Markttag festgelegt, soweit der Jubilatemarkt andernfalls mit dem Muttertag zusammenfällt.

**Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

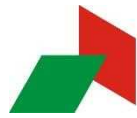
Keine finanziellen Auswirkungen.

**Empfehlung an den Stadtrat:**

Die Satzung zur Änderung der Satzung über die Abhaltung von Märkten in der Stadt Weiden i.d.OPf. (Marktsatzung) einschließlich der Anlage zur Marktsatzung sowie die Verordnung zur Änderung der Ladenschlussverordnung werden beschlossen. Die beiliegenden Satzungs- und Verordnungstexte sind Bestandteil dieses Beschlusses.

**Beschlusnummer: 28**

**Abstimmungsergebnis: Ja:10 Nein:0**



#### 4 **Tariferhöhung im Stadtbus Weiden zum 01.01.2025**

---

Die jetzigen Fahrpreise im Stadtbusverkehr gelten seit dem 01.01.2024.

Die Stadt Weiden i.d.OPf. bekennt sich nach wie vor zu einem leistungsfähigen, attraktiven ÖPNV-Angebot als wichtige Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Daher besteht auch nach wie vor die Bereitschaft, einen nicht unerheblichen Defizitausgleich zu leisten.

Aufgrund des Einsatzes öffentlicher Mittel und allgemeiner Preissteigerungen ist es aber auch legitim, bei den Fahrpreisen über eine moderate Erhöhung der Fahrpreise nachzudenken. Dies ist auch angesichts der Tatsache, dass staatliche Ausgleichszahlungen für die Stadt Weiden i.d.OPf. bzw. für die Kommunen ganz allgemein nicht beeinflussbar sind. Seit 2023 ist eine jährliche Preisanpassung unbedingt erforderlich, da nach Corona und im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg die Betriebskosten im ÖPNV überdurchschnittlich stark gestiegen sind. Zudem werden die Nahverkehrstarife seit der Einführung des Deutschlandtickets (2023) zunehmend durch dieses Angebot tangiert. Im Regionalverkehr sind die Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf der Haustarife mittlerweile um 80 – 90 % zurückgegangen, in Klein- und Mittelstädten, die aufgrund der geringeren Reiseweiten niedrigere Tarife und einen hohen Anteil im Binnenverkehr aufweisen, um bis zu 50 %. Die Einnahmeausfälle werden auf Basis der Erlöse aus dem Fahrkartenverkauf des Jahres 2019 unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Fahrpreiserhöhungen ausgeglichen. Dabei handelt es sich um einen statischen Ausgleich, an Mehrerlösen aus Fahrgastzuwächsen nehmen die Unternehmen nicht teil. Die Ausgleichsbasis kann deshalb nur durch jährliche Preisanpassungen erhöht werden.

Nach § 3 Abs. 3 des Verkehrsvertrages zwischen der Stadt Weiden i.d.OPf. und dem Stadtbusbetreiber, der Fa. Wies Faszinatour GmbH & Co. KG, hat diese 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.

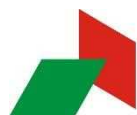
Es besteht lediglich die Verpflichtung des Linienbetreibers, die geänderten Beförderungsentgelte bei der Regierung der Oberpfalz anzuzeigen.

Mit erfolgter Anzeige gilt die Genehmigung der neuen Tarife als erteilt.

Wir haben den Verkehrsunternehmer daher gebeten, neue Tarife zu erarbeiten, die ab 01.01.2025 gelten sollten. Zugleich wurde versucht, Zeitfahrausweise und Mehrfachkarten bei der Erhöhung prozentual weniger zu verteuern als Einzelfahrscheine, um die „Stammkundschaft“, welche z. B. mit Monatsfahrkarten oder Jobtickets unterwegs ist, im Hinblick auf die dauerhafte Kundenbindung geringer zu belasten.

Nachdem der überwiegende Teil der Fahrausweise im Omnibus beim Fahrer gelöst wird, war darauf zu achten, dass zu Gunsten einfacher Wechselgeldmodalitäten bei Fahrpreisanpassungen einigermaßen „glatte“ Preise vorliegen.

Die Vorschläge zu den geänderten Beförderungsentgelten liegen nunmehr vor.

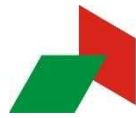


Dabei stellen sich die geplanten neuen Fahrpreise wie folgt dar:

Art der Fahrkarte	aktueller Preis € Zone Stadt (seit 01.01.2024)	neuer Preis € Zone Stadt (ab 01.01.2025)	aktueller Preis € Zone Land (seit 01.01.2024)	neuer Preis € Zone Land (ab 01.01.2025)
Einzelfahrschein Erwachsene	2,20	2,30	2,40	2,50
Einzelfahrschein ermäßigt	1,50	1,50	1,70	1,70
Einkaufsfahrschein/Tageskarte	4,40	4,60	4,80	5,00
Familientageskarte	6,50	7,00	7,00	7,50
Fünferkarte Erwachsene	8,50	9,00	9,50	10,00
Fünferkarte ermäßigt	5,40	5,70	6,40	6,70
Schülerwochenkarte	10,00	10,50	11,50	12,00
Schülermonatskarte	30,00	31,50	34,50	36,50
Erwachsenenmonats-/ Umweltkarte	40,00	42,00	45,00	47,00
Halbjahreskarte (Job-Ticket A)	204,00	216,00	228,00	240,00
Jahreskarte (Job-Ticket B)	366,00	384,00	420,00	441,00
Jahreskarte im Monatsabo (Job-Ticket A)	372,00	390,00	426,00	447,00
Semesterticket	108,00	113,00	108,00	113,00
Monatskarte Erwachsene Ferienaktion	28,00	30,00	28,00	30,00
Monatskarte Schüler Ferienaktion	17,00	18,00	17,00	18,00
Sonderfahrschein	1,00	1,00	1,00	1,00
Fahrräder und Rodelschlitten	kostenlos	kostenlos	kostenlos	kostenlos

Prozentual gesehen bedeuten diese neuen Tarife folgende Erhöhungen:

Art der Fahrkarte	Zone Stadt %	Zone Land %
Einzelfahrschein Erwachsene	4,55%	4,17%
Einzelfahrschein ermäßigt	0,00%	0,00%
Einkaufsfahrschein/Tageskarte	4,55%	4,17%
Familientageskarte	7,69%	7,14%
Fünferkarte Erwachsene	5,88%	5,26%
Fünferkarte ermäßigt	5,56%	4,69%
Schülerwochenkarte	5,00%	4,35%
Schülermonatskarte	5,00%	5,80%
Erwachsenenmonats-/Umweltkarte	5,00%	4,44%
Halbjahreskarte (Job-Ticket A)	5,88%	5,26%
Jahreskarte (Job-Ticket B)	4,92%	5,00%
Jahreskarte im Monatsabo (Job-Ticket A)	4,84%	4,93%



Semesterticket	4,63%	4,63%
Monatskarte Erwachsene Ferienaktion	7,14%	7,14%
Monatskarte Schüler Ferienaktion	5,88%	5,88%
Sonderfahrtschein	0,00%	0,00%
Fahrräder und Rodelschlitten	0,00%	0,00%

Das Semesterticket wurde gemäß Beschluss des HVUE-A vom 04.07.2024 zum Wintersemester 2024/2025 wieder eingeführt.

**Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Eine Verbesserung der Einnahmen im Stadtbus Weiden hat positive Auswirkungen auf den Zuschussbedarf. Hier ist in der aktuellen weltwirtschaftlichen Lage mit extrem gestiegenen Preisen für Treibstoffe, Ad-Blue-Zusätze und Ersatzteile sowie die unbekannte Höhe staatlicher Ausgleichszahlungen jedoch keine verlässliche Abschätzung möglich.

**Beschluss:**

Mit der Erhöhung der Beförderungsentgelte im Stadtbus Weiden – wie im Vorlagebericht vorgeschlagen - besteht Einverständnis.

**Beschlusnummer:** 29

**Abstimmungsergebnis:** Ja:10 Nein:0

## **5 Überprüfung der Parkgebühren im Stadtgebiet Weiden**

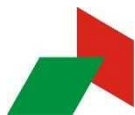
---

Im Prüfbericht des Rechnungsprüfungsamtes zur letzten Prüfung der Gebühren der Parkscheinautomaten der Jahre 2019 bis 2021 wurde u.a. angeführt, dass es aus wirtschaftlichen Gründen sinnvoll wäre, die Parkgebühren nach den gesetzlichen Vorgaben des § 6a Abs. 6 und 7 StVG i.V.m. § 10 ZustV zu erhöhen. Des Weiteren wurde angeregt, Gebiete mit erhöhtem Parkdruck auszuweisen, in denen nach den vorgenannten Vorgaben höhere Gebühren verlangt werden können.

Die aktuell angespannte Haushaltslage der Stadt Weiden i.d.OPf. spricht ebenfalls für Überlegungen zur Anpassung der Parkgebühren. Einerseits ist die Menge der kommunalen Pflichtaufgaben in der Vergangenheit stetig gewachsen. Demgegenüber wurden die Einnahmemöglichkeiten der Kommunen durch den Gesetzgeber bekanntermaßen nicht entsprechend angepasst.

Andererseits kann eine Erhöhung der Parkgebühren ggf. negative Auswirkungen auf die Attraktivität v.a. der Innenstadt mit seinen Angeboten erzeugen.





**Aus diesen Gründen wird vorgeschlagen, über eine evtl. Anpassung der Parkgebühren politisch zu diskutieren und zu entscheiden.**

*Gemäß § 10 ZustV können die örtlichen und die unteren Straßenverkehrsbehörden in ihrem Zuständigkeitsbereich unter Beachtung nachfolgender Höchstsätze Gebührenordnungen für das Parken nach*

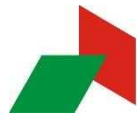
*§ 6a Abs. 6 und 7 StVG erlassen. Die Parkgebühren dürfen höchstens 0,50 €, in Gebieten mit besonderem Parkdruck höchstens 1,30 € je angefangener halber Stunde betragen.*

Die städtische Parkgebührenverordnung enthält hierzu aktuell folgende Regelung (zuletzt geändert zum 31.12.2013):

*[...] Für die erste Stunde 0,90 €, für die zweite und jede weitere Stunde 1,20 € [...]*

Hinsichtlich der Einwohnerzahl vergleichbare bayerische Städte erheben derzeit (vereinfacht dargestellt) folgende Parkgebühren:

<b>Stadt</b>	<b>Parkgebühren</b>
Amberg (geändert Juni 2024)	In Bereichen mit besonderem Parkdruck: Erste Stunde 1,40 bis 1,80 €, jede weitere Std. 1,00 bis 1,50 € (je nach Standort)  Übrige Bereiche: Erste Stunde 0,70 bis 1,00 € (je nach Standort), jede weitere Std. 1,40 €
Ansbach (geändert 01.03.2024)	In Bereichen mit besonderem Parkdruck: Erste und zweite Stunde 1,40 €, dritte Std. 2,00 € und vierte Std. 2,40 €  Übrige Bereiche: 0,60 – 1,00 € pro Stunde (je nach Standort)
Coburg (geändert März 2019)	In Bereichen mit besonderem Parkdruck: 0,50 € je angefangene 15 – 20 min oder 1,00 € je angefangene 30 min (je nach Standort)  Übrige Bereiche: 0,50 € je angefangene 30 min
Neumarkt	In den zentralen Parkhäusern: 0,50 € je angefangene 45 min
Schwabach (geändert Januar 2023)	1,00 € für jede volle Stunde



Bei Betrachtung der in Weiden vorhandenen Parkscheinautomaten im Hinblick auf deren jeweilige Einnahmehöhe bzw. Auslastung lassen sich dabei folgende Bereiche mit besonderem Parkdruck ausmachen:

Automaten Nr.	Standort (s. auch Anlage)
1	Am Parkplatz
2	Sebastianstraße
3	Kurt-Schuhmacher-Allee (Rathaus)
5	Kurt-Schuhmacher-Allee (Realschule)
25	Naabwiesenparkplatz (Der Neue Tag)
26	Naabwiesenparkplatz (Mitte)
27	Naabwiesenparkplatz (ZOB)
32	Naabwiesen (Mitte)
34	Söllnerstraße (Notaufnahme)
601 + 602	Max-Reger-Halle (Betrieb gewerblicher Art)

Eine Auswertung hat dabei ergeben, dass tendenziell eher kurz (1 – 2 Stunden) geparkt wird. Unter diesem Gesichtspunkt wäre es sinnvoll, anders als bisher geregelt, für die erste Stunde eine höhere Gebühr als für die weiteren Stunden zu erheben.

**Unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte erscheint folgende Gebührenanpassung zeitgemäß:**

In Bereichen mit besonderem Parkdruck (s.o.):

Für die erste Stunde 1,40 €, für die zweite und jede weitere Stunde 1,20 €

Übrige Bereiche:

1,00 € je angefangene Stunde

Weitere Vorgehensweise:

Diskussion und Beschlussfassung über die Gebührenhöhen.

Vorbereitung der Änderung der Parkgebührenverordnung und Vorlage im HVUEA sowie Stadtrat zur Beschlussfassung

**Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

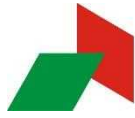
Je nach beschlossener Gebührenhöhe und künftigem Parkverhalten unterschiedliche Auswirkungen.

**Beschluss:**

Es sollen Bereiche mit besonderem Parkdruck und erhöhten Gebühren ausgewiesen werden.

**Beschlusnummer:** 30.1

**Abstimmungsergebnis:** Ja 6 Nein 4



**Beschluss (abgelehnt):**

In Bereichen mit besonderem Parkdruck wird für die erste Stunde eine Gebühr von 1,40 € und für die zweite und jede weitere Stunde 1,20 € festgesetzt.

**Beschlusnummer:** 30.2

**Abstimmungsergebnis:** Ja0Nein10

**Beschluss:**

In Bereichen mit besonderem Parkdruck wird für die erste Stunde eine Gebühr von 1,20 € und für die zweite und jede weitere Stunde 1,40 € festgesetzt.

**Beschlusnummer:** 30.3

**Abstimmungsergebnis:** Ja10Nein0

**Beschluss:**

Die Verwaltung wird beauftragt, eine entsprechende Änderung der Parkgebührenverordnung dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die Verwaltung wird beauftragt im Vorfeld Gespräche mit der SGW zu führen.

**Beschlusnummer:** 30.4

**Abstimmungsergebnis:** Ja10Nein0

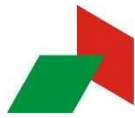
## **6 Gebührenfreies Parken für E-Autos – Regelung ab dem 01.01.2025**

---

Mit Beschluss des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses vom 24.11.2022 wurde die Verwaltung angewiesen, weiterhin bis zum 31.12.2024 keine Fahrzeuge mit E-Kennzeichen auf städtisch bewirtschafteten Parkflächen zu verwarren. Zudem wurde die Kostenfreiheit auf dem Naabwiesensparkplatz, die seit Herbst 2015 gilt, verlängert. Zur Vermeidung von Dauerparkern sollten die Höchstparkzeiten auch für Fahrzeuge mit E-Kennzeichen gelten und mittels Parkscheibe nachgewiesen werden. Entsprechende Hinweise wurden auf den Parkscheinautomaten angebracht.

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) sieht die Möglichkeit zur Gebührenbefreiung bis 31.12.2026 vor. Die Verwaltung schlägt vor, diese Bevorrechtigung von Fahrzeugen mit E-Kennzeichen nicht mehr zu verlängern und zum 31.12.2024 auslaufen zu lassen.

Immer mehr Kommunen in Deutschland gehen diesen Schritt. Die Befreiung von Parkgebühren ist kein nennenswerter Anreiz für die Anschaffung eines E-Fahrzeuges (Fahrzeuge mit E-Kennzeichen in der Stadt Weiden: 2017 0; 2020 190; 2022 781; aktuell 1029). Zugkräftigstes Fördermittel war hier der sogenannte Umweltbonus der Bundesregierung, der aber zum 18.12.2023 beendet wurde. Seit Beendigung des Umweltbonus leidet der Absatz von E-Fahrzeugen. Die Gebührenfreiheit kann diesen Wegfall nicht kompensieren und setzt keinen Kaufanreiz.



Darüber hinaus werden durch die gestiegene Zahl der E-Autos Parkplätze ganztägig blockiert. Dies ist vor allem an neuralgischen Punkten, wie z. B. in der Nähe des Eingangs der Notaufnahme, ein Problem. Hier sind bereits Dauerparker aufgefallen.

Die Überwachung der Höchstparkdauer ist nur mit zusätzlicher Beschilderung und somit finanziellem Aufwand durchsetzbar. Auf Grund der angespannten Haushaltslage und der Befristung des EmoG hat die Verwaltung hiervon Abstand genommen, in der Folge erfolgen auch keine Verwarnungen.

Nicht auszuschließen ist, dass der bayerische Gesetzgeber aktiv wird. Zumindest hat Ministerpräsident Söder am 18.09.2024 angekündigt, dass nach seinen Vorstellungen in ganz Bayern E-Autos zwei Stunden lang kostenlos parken dürfen. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Vorlageberichts waren hierzu allerdings noch keine weiteren Details bekannt.

Aus den oben genannten Gründen und um den Parkdruck in Weiden nicht weiter durch dauerparkende E-Fahrzeuge zu erhöhen, empfiehlt die Verwaltung, die bestehende Gebührenfreiheit nicht zu verlängern und die konkrete Ausgestaltung des Vorschlags des Ministerpräsidenten abzuwarten.

**Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Steigerung der Parkgebühreneinnahmen.

**Beschluss:**

Die seit Beschluss des HVUEA vom 29.06.2017 geltenden Bevorrechtigungen für E-Fahrzeuge auf städtisch bewirtschafteten Parkflächen werden nicht über den 31.12.2024 hinaus verlängert.

**Beschlusnummer:** 31

**Abstimmungsergebnis:** Ja:9 Nein:1

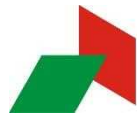
**7 VGN Verbundraumstudie - Auswirkungen im Falle der Einführung der Stadtpreisstufe in der Stadt Weiden i.d.OPf.**

---

In der Sitzung des Stadtrates vom 18.12.2023 wurde beschlossen, von der RVV- zur VGN-Verbundraumstudie zu wechseln.

Im Rahmen der Grundlagenstudie wird die VGN GmbH die finanziellen und tariflichen Auswirkungen darstellen und die durch die Aufgabenträger nötigen Ausgleichszahlungen berechnen.

Die VGN GmbH hat inzwischen Informationen zu einer möglichen Eintarifierung und den damit verbundenen Mindereinnahmen für die Stadt Weiden i.d.OPf. übermittelt.



Derzeit existieren im Stadtverkehr Weiden zwei unterschiedliche Tarifstufen. Die Zone Stadt kommt bei Fahrten innerhalb des Stadtgebiets auf denen vom Stadtverkehr bedienten Relationen zur Anwendung. Die Zone Land gilt im Stadtverkehr Weiden zwischen dem Stadtgebiet und den Orten Schirmitz, Pirk, Pirkmühle, Enzenrieth, Hochdorf, Zeißau, Engleshof und Matzlesberg. Ebenfalls gilt die Zone Land zwischen Mällersricht bzw. Maierhof und Weiden. Darüber hinaus gilt für die Fahrt von Tröglersricht bzw. Blockhütte nach Weiden mit dem Regionalbus die Tarifwabenstufe 2 des TON-Tarifs.

Die Eintarifierung im VGN-Tarif orientiert sich grundsätzlich an zwei Parametern. Zum einen soll der Fahrgast beim zukünftigen VGN-Tarif nicht deutlich mehr bezahlen müssen als heute. Zum anderen sollen die Fahrpreise aber nicht zu stark abgesenkt werden, damit mögliche Ausgleichsverpflichtungen für die Aufgabenträger wirtschaftlich tragfähig bleiben.

In der Anlage findet sich eine Übersicht der Zonen sowie entsprechende Gegenüberstellungen der Kosten. Die dargestellten Preise beziehen sich sowohl im TON- als auch im VGN-Tarif auf den Preisstand 01.01.2024.

Hieraus ist ersichtlich, dass die VGN-Tarifstufe E im Preisvergleich zur aktuellen Zone Stadt des Stadtbusses Weiden im Bartarif (Einzelfahrten, Mehrfahrtenkarten und den Tagestickets) fast immer günstiger oder preisgleich ist. Die Zeitfahrausweise sind im Schnitt mit knapp über 10 % etwas teurer als im bisherigen Haustarif. Im Vergleich zwischen der Zone Land des Stadtbusses Weiden und der VGN-Tarifstufe 1 fallen die Unterschiede teilweise deutlicher aus. Im Bereich des Bartarifs befinden sich Einzelfahrkarten und Mehrfahrtenkarten für Erwachsene ungefähr auf dem gleichen Preisniveau wie heute im Haustarif. Einzelfahrausweise und Mehrfahrtenkarten für Kinder sind dagegen deutlich günstiger. Nur die Tagestickets sind im VGN-Tarif teurer als im bisherigen Haustarif.

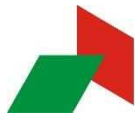
Die VGN-Tarifstufe D würde zu deutlich höheren Preisen für die Fahrgäste führen. Seitens VGN wird daher die VGN-Tarifstufe E empfohlen.

Damit durch Fahrpreisverbilligungen für die Fahrgäste im Falle der Verbundintegration keine finanziellen Nachteile für die Verkehrsunternehmen entstehen, müssen die Einnahmen vor und nach der Integration für jede einzelne Personenfahrt gleich sein. Falls die Einnahmen nach der Verbundintegration niedriger sind als zuvor, ergeben sich für den Aufgabenträger Ausgleichszahlungen für die entstehenden Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste.

Durchtarifierungsverluste entstehen durch Umsteiger von einem Verkehrsunternehmen auf ein zweites Unternehmen, sofern hier zwei unterschiedliche Tarife gelten (z.B. Umstieg von Eisenbahnunternehmen auf Stadtbusunternehmen). Der Durchtarifierungsverlust beziffert dann den Wegfall der Einnahme durch den zweiten Fahrausweis beim Stadtbus. Konkrete Zahlen werden erst nach einer Fahrgastbefragung und damit mit Ende der Grundlagenstudie durch die VGN GmbH vorgelegt. Aufgrund der Erfahrung wird mit einem kleineren fünfstelligen Betrag gerechnet.

Als Harmonisierungsverluste bezeichnet man die unterschiedliche Ergiebigkeit der Tarife vor und nach Einführung des VGN-Tarifs. Ist der VGN-Tarif auf einzelnen Relationen ergiebiger als der bisher geltende Haustarif, so werden die Mehreinnahmen den Harmonisierungsverlusten bei diesem Verkehrsunternehmen gegengerechnet.

Die Berechnung potentieller Ausgleichsbeträge erfolgt unter der Annahme, dass die Fahrgäste bei etwa gleichem Fahrkartenangebot nach einer Integration wieder die entsprechende oder vergleichbare Fahrkarte im VGN-Gemeinschaftstarif wählen.



Von der VGN GmbH wurden auf Basis der Verkaufszahlen der Fa. Wies aus dem Jahr 2019 die Tarifharmonisierungsverluste berechnet. Demnach würden durch die beschriebene Eintarifierung in der VGN-Tarifstufe E für den Stadtverkehr Weiden keine Tarifharmonisierungsverluste anfallen, die Einnahmen aus dem VGN-Gemeinschaftstarif liegen über den heutigen Einnahmen des Stadtverkehrs.

**Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine finanziellen Auswirkungen. Erst mit Beschluss über den Beitritt entstehen finanzielle Auswirkungen.

**Beschluss:**

Die Stadttarifstufe E kommt im Falle eines VGN-Verbundbeitritts im vom Stadtbus bedienten Stadtgebiet zur Anwendung.

Diese Festlegung ist für die weitere Grundlagenstudie erforderlich.

Über den möglichen Beitritt zum VGN wird nach Vorlage der Grundlagenstudie entschieden.

**Beschlusnummer:** 32

**Abstimmungsergebnis:** Ja:7Nein:3

## **8 Mitgliedschaft im Fonds für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung der Metropolregion Nürnberg**

---

Seit Jahren unterstützt die Stadt Weiden die regionalen Klimaschutzanstrengungen auf Ebene der Metropolregion Nürnberg – insbesondere als Mitglied des Forums für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung, als Unterzeichner des Klimapakts, der zuletzt im Juli 2024 aktualisiert und in neuer Fassung verabschiedet wurde, sowie im Rahmen des Initiativkreises der Klimaschutzmanager\*innen der Metropolregion Nürnberg.

Aus dem Forum ist 2022 der ‚Fonds für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung der Metropolregion Nürnberg‘ – kurz: Klimafonds – entstanden, der ein innovatives Finanzierungsmodell und alternative Finanzierungsmöglichkeiten für Klimaschutzmaßnahmen aus der Region für die Region bietet.

Ziel des Fonds ist es, durch zusätzliche Finanzmittel die Kommunen in der Region bei der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen finanziell zu unterstützen, und somit einen Beitrag zur schnelleren Transformation und Erreichung der Klimaziele der Metropolregion zu leisten. Die Mittel des Fonds werden insbesondere aus Fördermitgliedschaften sowie projektbezogenen Spenden von regionalen Unternehmen, Privatpersonen und/oder gemeinnützigen Organisationen bereitgestellt, durch die wiederum konkrete Klimaschutzprojekte in der Region auf Antrag gefördert werden.



Anträge auf Projektförderungen können durch Kommunen, kommunale Zusammenschlüsse, gemeinnützige Organisationen wie z.B. Vereine, private Initiativen, Unternehmen sowie Körperschaften des öffentlichen Rechts gestellt werden. Über die Zuwendung entscheidet der Vergabebeirat nach Ablauf der Eingangsfristen (jeweils im Frühjahr/Herbst eines Jahres). Bisher wurden aus dem regionalen Fonds beispielsweise Projekte wie ein Agri-PV-Modellvorhaben, ein Balkonsolar-Programm für einkommensschwache Haushalte, die ökologische Auswertung eines brachliegenden Bauhof-Areals sowie verschiedene Bildungsprojekte (für weitere Informationen siehe auch <https://unser-klimafonds.de/projekte>) gefördert. Träger des Fonds ist ein gemeinnütziger Trägerverein, der sich aus 30 stimmberechtigten Mitgliedern (Kommunen, Städte, Landkreise und gemeinnützige Organisationen) aus dem Gebiet der Metropolregion Nürnberg zusammensetzt (Stand 2024).

Parallel zum hier angeregten Beitritt der Stadt Weiden sollen im Rahmen der Klimaschutz-Öffentlichkeitsarbeit sowie durch Ansprache von Weidener Vereinen, Bildungseinrichtungen und/oder Unternehmen nach Möglichkeit weitere Akteure aus dem Weidener Stadtgebiet mit eingebunden sowie konkrete Projektideen für Förderanträge angestoßen werden.

Die Beteiligung der Stadt Weiden am Klimaschutzfonds der Metropolregion Nürnberg ist als eine ‚Sofortmaßnahme‘ Teil der Umsetzung des Klimaschutzkonzepts. Mit der Beteiligung am Klimafonds steht ein innovatives Finanzierungsinstrument zur Verfügung, welches sich darüber hinaus positiv auf die Umsetzung weiterer Maßnahmen des Weidener Klimaschutzkonzepts auswirken kann.

**Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine weiteren personellen Auswirkungen. Die notwendigen personellen Kapazitäten zur Umsetzung der Maßnahme sind anteilig im derzeit laufenden Anschlussvorhaben des Klimaschutzmanagements berücksichtigt.

**Finanzielle Auswirkungen:**

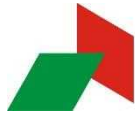
Die Stadt Weiden wird Mitglied im „Fonds für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung der Europäischen Metropolregion Nürnberg e.V.“. Das Klimaschutzmanagement wird beauftragt, den Klimafonds im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung mit einzubinden sowie insbesondere Möglichkeiten zur Einreichung von Projektanträgen zur Umsetzung wirksamer Klimaschutzmaßnahmen zu prüfen.

**Beschluss:**

Die Stadt Weiden wird Mitglied im „Fonds für Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung der Europäischen Metropolregion Nürnberg e.V.“. Das Klimaschutzmanagement wird beauftragt, den Klimafonds im Rahmen von Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung mit einzubinden sowie insbesondere Möglichkeiten zur Einreichung von Projektanträgen zur Umsetzung wirksamer Klimaschutzmaßnahmen zu prüfen.

**Beschlusnummer: 33**

**Abstimmungsergebnis: Ja 2 Nein 8**



## 9 Anträge

---

### 9.1 Antrag der Fraktion Bürgerliste vom 21.08.2024; Natürliche Taubenabwehr am Josefshaus - Vergrämung durch Falkeneinsatz

---

Die allgemeine Taubenproblematik und konkret die Situation der Taubenpopulation am Josefshaus beschäftigen die Stadt Weiden i.d.OPf., ihre Gremien und die Verwaltung bereits seit Jahren.

Mit Schreiben vom 21.08.2024 beantragte die Fraktion Bürgerliste Weiden, dass die Stadtverwaltung den Einsatz von Vergrämungsfalken prüfen möge, die Kosten hierzu ermittle und ggf. eine Fachfirma beauftragen soll.

Zur Begründung wurde hierbei vorgetragen, dass die Stadt Weiden i.d.OPf. ebenso wie andere Städte und Gemeinden mit Taubenpopulationen an ungewünschten Orten konfrontiert sei. Städte wie München oder Hamburg würden diesbezüglich eine natürliche Vergrämung durch die Präsenz von Falken erproben, ohne die Tauben hierbei zu jagen oder zu töten.

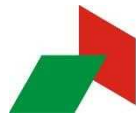
#### **Prüfergebnis:**

Aufgrund der baulichen Beschaffenheit des Josefshauses und seiner allgemein bekannten Fassade mit einzelnen Vertiefungen, hat sich der Ort zu einem Hotspot für Tauben entwickelt, da diese hier perfekte Nistbedingungen vorfinden. Dies ist der Fall, da die heutige Stadtaube ein Abkömmling der Felsentaube ist, die in freier Wildbahn gerne in Höhlen, auf Vorsprüngen oder in Mulden brütet, also genau in solchen Gegebenheiten, wie sie am Josefshaus vorgefunden werden können. Eine Vergrämung von einem solch idealen Brutort gestaltet sich daher äußerst schwierig, zumal Tauben eine stark ausgeprägte Standorttreue besitzen.

Neben diesen ohnehin schon hervorragenden Bedingungen, zeigte sich im Laufe der Jahre, dass einige fehlgeleitete vermeintliche Tierschützer dort immer wieder zusätzliche Futtermittel verstreuen, wodurch auch aus dem Umfeld zusätzliche Tauben angelockt werden und sich die Population vor Ort noch schneller vermehrt. Obgleich dies nach dem Straßen- und Wegegesetz aufgrund der Verunreinigung der öffentlichen Verkehrsfläche unzulässig ist, ist es so gut wie unmöglich tatsächlich jemanden hierbei zu erwischen, da das Füttern höchstens wenige Sekunden dauert. Ähnliche Probleme gibt es auch an anderen Taubehotspots wie z.B. in der Unteren Bachgasse und in der Max-Reger-Anlage.

In dieser Beobachtung liegt ferner ein allgemeines Problem in der Taubenfrage. Während es zum einen eine sehr laute Bewegung gibt, welche maßlos und ohne jede Verhältnismäßigkeit tierschützerisch tätig werden will, gibt es eine ähnlich extreme Gegenbewegung, welche Tauben als reine Schädlinge betrachtet und selbst die radikale Vergrämung oder besser noch die Tötung der Tiere fordert.





In der Praxis sind somit Politik und Verwaltung gefragt einen Interessensausgleich zwischen diesen Extrempositionen herzustellen, was aufgrund von einem jeweils proklamierten absoluten Richtigkeitsanspruch faktisch unmöglich ist. So erkennen Tierschützer selbst in jeder noch so milden Vergrämungsmaßnahme sofort einen Verstoß gegen das Tierschutzrecht, während die Taubengegner bei jeder Maßnahme bemängeln, dass diese nicht weit genug gehen.

Obgleich sich die Stadt Weiden i.d.OPf. aus Sicht eines unbefangenen Beobachters somit eigentlich „nur“ mit dem einfach anmutenden Thema Tauben beschäftigen muss und daher gelegentlich Unverständnis hinsichtlich der wahrgenommenen Tatenlosigkeit kommuniziert wird, sind im Hintergrund zwei extrem gegenseitige Pole zu befrieden und es gilt ferner tatsächlich hochwertige Rechtsgüter abzuwägen.

Gemäß Art. 20a Grundgesetz genießt der Schutz der Tiere, damit auch der von Tauben, Verfassungsrang, weshalb der öffentlichen Hand durch das Tierschutzgesetz ein enger Handlungsspielraum angelegt wird. Dieses erkennt schon in § 1 Satz 2 TierSchG, dass niemand einem Tier ohne vernünftigen Grund Schmerzen, Leiden und Schäden zufügen darf.

Insofern muss sich ein Vergrämen durch Falken daran messen lassen, ob hierdurch Schmerzen, Leiden oder Schäden am Tier entstehen und falls ja, ob es hierfür überhaupt einen vernünftigen Grund gibt.

#### a) Zufügen von Schmerzen, Leiden und Schäden

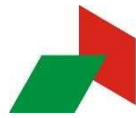
Als Schmerz kann jede unangenehme sensorische und gefühlsmäßige Erfahrung, die mit akuter oder potentieller Gewebeschädigung einhergeht oder in Form solcher Schädigungen beschrieben wird, gesehen werden [Lorz/Metzger, Tierschutzgesetz, 7. Auflage, 2019, TierSchG, § 1, Rdnr. 20]. Wirbeltiere wie Tauben sind im Allgemeinen unstrittig schmerzfähig.

Als Leiden sind alle vom Begriff des Schmerzes nicht erfassten Beeinträchtigungen des Wohlbefindens zu verstehen, die über ein schlichtes Unbehagen hinausgehen und eine nicht ganz unwesentliche Zeitspanne fortauern [Lorz/Metzger, Tierschutzgesetz, 7. Auflage, 2019, TierSchG, § 1, Rdnr. 32]. Auch die Leidensfähigkeit von Tauben steht außer Frage.

Als Schaden bezeichnet man einen Zustand eines Tiers, der von seinem gewöhnlichen Zustand hin zum Schlechteren abweicht und nicht bald vorübergeht [Lorz/Metzger, Tierschutzgesetz, 7. Auflage, 2019, TierSchG, § 1, Rdnr. 51].

Das Vergrämen von Tauben durch Falken verursacht solche Schmerzen, Leiden und Schäden. Obgleich das hier nicht gewollte Töten von Tauben oder der direkte Angriff durch Falken ganz offensichtlich zu Verletzungen und Schäden führen würden, ist auch das von der Bürgerliste vorgeschlagene Vorgehen ohne solche direkten Angriffe, sofern dies überhaupt zu realisieren ist, zumindest mit Leiden verbunden.

Ziel des Falkeneinsatzes wäre hier, die standorttreuen Tauben durch die regelmäßige Anwesenheit von Falken so zu verängstigen, dass diese ihr natürlich standorttreues Verhalten aufgeben werden.



Angst ist jedoch schon für sich genommen als Leiden im Sinne des Tierschutzgesetzes zu identifizieren [Hirt/Maissack/Moritz/Felde, Tierschutzgesetz, 4. Auflage, 2023, § 1, Rd. 24], denn Angst ist ein unangenehmer Zustand bei Erwartung eines stark negativen Ereignisses [Sambras 1997, S. 32]. Das regelmäßige, selbst das einmalige bewusste und von Menschenhand herbeigeführte Präsentieren eines Fressfeindes, ängstigt die Taube bewusst in einer solchen Schwere, dass durch die Todesangst versucht wird, eine Verhaltensänderung herbeizuführen. Hierdurch soll also das Normalverhalten einer Taube, nämlich die konkrete Standortprägung, abgestellt werden; es wird also durch Leid eine Verhaltensanomalie bewusst provoziert.

#### b) Vernünftiger Grund

Ein vernünftiger Grund liegt dann vor, wenn er triftig, einsichtig und von einem schutzwürdigem Interesse getragen ist und er zusätzlich unter den konkreten Umständen schwerer wiegt als das Interesse des Tiers an seiner Unversehrtheit und an seinem Wohlbefinden. Hierzu ist nach einhelliger Rechtsprechung und Literatur eine am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz orientierte, umfassende Güter- und Pflichtenabwägung vorzunehmen [Hirt/Maissack/Moritz/Felde, Tierschutzgesetz, 4. Auflage, 2023, § 1, Rd. 33].

Der Falkeneinsatz müsste sich insofern daran messen lassen, ob

1. ein nachvollziehbarer und billigerswerter Zweck vorliegt,
2. ein geeignetes Mittel gewählt wird,
3. ein gleichsam wirksames milderer Mittel besteht,
4. der erzielte Nutzen dem Schaden am Tier überwiegt
5. und die Beachtung ob andere Handlungsalternativen weniger schädlich wären.

Zu 1.:

Der Antrag der Fraktion Bürgerliste stellt insbesondere auf die Verschmutzung der öffentlichen Straßen und Wege ab, die derzeit behelfsweise mit einem Bauzaun verborgen werden. Definiertes Ziel ist insofern wohl der Erhalt der öffentlichen Reinlichkeit.

Da der Erhalt der öffentlichen Reinlichkeit ein schützenswertes Gut ist, darf von einem legitimen Zweck ausgegangen werden.

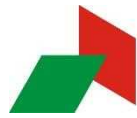
Zu 2.:

Ein geeignetes Mittel liegt nur dann vor, wenn es wahrscheinlich ist, dass durch den Einsatz eines Falken eine nachhaltige Verbesserung am Josefshaus eintritt.

Dies ist sowohl nach fachlicher Einschätzung der Abteilung für Veterinärwesen und Verbraucherschutz als auch nach Meinung einer befragten Falknerei nicht der Fall.

So kommt es nach amtstierärztlicher Expertise durch die rein gelegentliche Anwesenheit eines Falken nicht dazu, die instinktiv tief verwurzelte Standorttreue von Tauben zu unterbinden. Viel mehr ist bei Anwesenheit des Falkens mit einer Flucht der Tiere zu rechnen, die ab Entfernen des Falkens mit einer unmittelbaren Rückkehr der Tiere verbunden ist.

Dies bestätigt so auch die Oberpfalz Falknerei Kolitsch auf Anfrage und führt aus, dass sie derlei Vergütungen nicht einmal mehr anbieten, da dies mit erheblichen personellem, tierischem und finanziellem Aufwand verbunden sei und der Erfolg der Maßnahmen bestenfalls fraglich und auf längere Sicht meist mit nicht zufriedengestellten Kunden verbunden sei.



Ferner berichtet auch die Abteilung für Veterinärwesen und Verbraucherschutz, dass die Tauben im Laufe der Zeit bei wiederholter Vorstellung des Greifvogels gegenüber der anfänglich noch dramatisch wahrgenommenen Gefahr abstumpfen und dann schlicht nicht mehr auf die vermeintliche Bedrohung reagieren. Obgleich in diesem Fall das Leidensmerkmal der Angst wohl entfällt, entfällt auch die Wirksamkeit der Maßnahme, denn ohne Angst keine Vergrämung.

Selbst wenn der konkrete Bestand vor Ort nachhaltig vergrämt werden könnte, würde dies nichts an den idealen Brutumständen für die Tauben ändern. Es muss daher damit gerechnet werden, dass sich einfach andere Taubenbestände neu ansiedeln.

Auch die o.g. Falknerei berichtet, dass eine Vergrämung sehr regelmäßig, vielleicht sogar täglich stattfinden müsste, um irgendwelche Effekte zu erzielen. Im verkehrsreichen Innenstadtbereich wäre außerdem vermutlich lediglich ein Tragen des Greifvogels aus Sicherheitsgründen für das Tier möglich. Ob hierdurch überhaupt irgendwelche Effekte gegen die Tauben erzielt werden könnten, ist unwahrscheinlich.

**Sowohl die Fachstelle im Haus, als auch ein extern angefragter Falkner kommen insofern zu dem Ergebnis, dass die vorgeschlagene Maßnahme keine nennenswerten Effekte erzielen würde. Die hierfür aufgewandten Kosten wären insofern mit großer Wahrscheinlichkeit wirkungslos und damit schlecht investiert.**

Zu 3.:

Auch gibt es ein gleich wirksames milderes Mittel, welches derzeit bereits angewandt wird. Obgleich die aufgestellten Bauzäune als recht behelfsmäßige Maßnahme wahrgenommen werden können, scheinen diese nach Feststellung des Amtes für öffentliche Ordnung ihren Zweck weit besser als erwartet zu erfüllen.

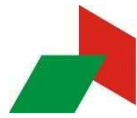
Denn obwohl an der Ursache des Problems hierdurch nichts verändert wird, stellt die Verwaltung fest, dass es seit Aufstellen der Zäune kaum mehr Bürgerbeschwerden hinsichtlich der Situation am Josefshaus gegeben hat, da die Kotanhäufungen großteils wie beabsichtigt hinter den Zäunen verbleiben und kein direkter Kontakt für Passanten besteht.

Zu 4. und 5.:

Abschließend muss die Verwaltung auch feststellen, dass der Standort Josefshaus nicht der schlimmste denkbare Standort ist. Zwar befindet sich das Josefshaus an einer sehr exponierten Stelle und ist damit durch die Taubenmengen unästhetisch, die groben Probleme erschöpfen sich hierin jedoch bereits.

Nachdem sich vor dem Josefshaus keine Personengruppen über längere Zeit aufhalten, stellen die vorhandenen Fäkalien kein Gesundheitsrisiko dar, durch die Nähe zur lauten Kreuzung fällt das Gurren der Tauben lärmtechnisch weniger ins Gewicht und die vorhandene Wohnbebauung wird – sofern vorhanden – nur vergleichsweise geringfügig belastet.

Angenommen eine Vergrämung der Tauben wäre an diesem konkreten Standort dennoch erfolgreich, verlassen die Tauben das Stadtgebiet auf keinen Fall. Es erscheint eher wahrscheinlich, dass diese sich neue, nahegelegene Nistplätze suchen, die vor allem in Wohngebieten oder in der Altstadt zu großen Verwerfungen führen würden.



Das Ziel der Vergrämung der Tauben vom Josefshaus ist daher schon grundsätzlich nicht empfehlenswert.

### **Ausblick und Empfehlung:**

Eine natürlich vorkommende Greifvogelpopulation, wie beispielsweise die Wanderfalken an der Michaelskirche, könnte je nach Anzahl einen gewissen regulativen Effekt auf die Taubenpopulation (insbesondere in der Jungtieraufzuchtphase) haben. Inwiefern eine Förderung oder Erhaltung einer solchen Population möglich ist, ist insbesondere von der politischen Willensbildung und von den tatsächlichen ökologischen Grundvoraussetzungen abhängig. Sofern Raubvögel in freier Natur Tauben zur Eigenversorgung töten, stellen sich jedenfalls keine Fragen der Verhältnismäßigkeit, da kein menschliches oder gar hoheitliches Eingreifen zu bejahen wäre.

Sofern eine nachhaltige Verbesserung am Josefshaus erreicht werden soll, wäre die beste Maßnahme eine Renovierung der Außenfassade. Da sich das Josefshaus in privater Hand befindet, hat die Stadt Weiden i.d.OPf. jedoch hier keine Handhabe.

Abschließend ist festzustellen, dass die Stadt Weiden i.d.OPf. berechtigt wäre eine Taubenfütterungsverbotsverordnung gemäß Art. 16 LStVG zu erlassen. Tatsächlich steigt das Brutverhalten von Tauben bei ausreichender Futtermittellieferung exponentiell, sodass ein solches Verbot grundsätzlich zu begrüßen wäre, in der Praxis und der gelebten Erfahrung anderer Kommunen scheitert es jedoch häufig daran fütternde Personen festzustellen, sodass fraglich bleibt, ob der Erlass einer solchen Verordnung über reine Symbolik hinausgehen würde.

**Vorgangsnummer: 34**

**DeBerichtdientzuKenntnisnahme.**

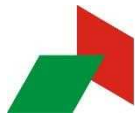
## **9.2 Antrag der Fraktion Bürgerliste vom 21.08.2024; Streichung der Busampel und Busspur in der Weigelstraße**

---

Mit Antrag vom 21.08.2024 beantragte die Stadtratsfraktion Bürgerliste Weiden, die Busampel und die Busspur in der Weigelstraße dauerhaft zu streichen sowie zu prüfen, ob die Bushaltestelle Weigelstraße um ca. 50 m vorverlegt werden kann.

Die Situation am angesprochenen komplexen Knotenpunkt wurde zuletzt im HVUE-A vom 04.07.2024 erläutert.

Die Haltestelle in Fahrtrichtung Ost wurde mehrfach fachlich als an diesem Standort passend erachtet und auch bereits baulich barrierefrei so umgesetzt. Eine Verschiebung der Bushaltestelle wurde im HVUEA vom 04.07.2024 bereits thematisiert und letztlich abgelehnt. Auch der Standort der Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist fachlich an diesem Standort passend, da hier der Bussonderfahrstreifen vorhanden ist und damit keine Auswirkungen auf den Individualverkehr erfolgen. Die Bushaltestelle ist zudem in einem baulich guten Zustand.



Aus Sicht der Stadtplanung sollte der Antrag auf Wegfall der Busspur und Busampel nicht weiterverfolgt werden:

„Eine Beseitigung der Busspur in der Weigelstraße/ Einmündung Bahnhofstraße hätte gravierende Verlustzeiten für den ÖPNV zur Folge. Im beschlossenen Mobilitätskonzept der Stadt Weiden i.d.OPf. wurde ein verkehrliches Leitbild definiert. Insbesondere ist dabei auf folgenden Satz hinzuweisen: „Mit Verkehrsverlagerungen durch intensive Förderung des Umweltverbundes und einer Reduzierung der Dominanz des Kfz-Verkehrs sowie Verkehrsvermeidung durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, soll der Klima- und Umweltschutz in Weiden gestärkt und die Lebensqualität erhöht werden.“

Die Reduzierung von Verlustzeiten im Busverkehr etwa durch eine Busbevorrechtigung oder Bussonderfahrstreifen (Maßnahme M28) stellt in diesem Zusammenhang eine wichtige und hoch priorisierte Maßnahme zur Stärkung des ÖPNV dar. Diese Maßnahme wird im Mobilitätskonzept explizit für den Bereich der Bahnhofstraße vorgeschlagen.

Ein Wegfall der Busspur und Bus-Ampel hätte eine Stärkung des Kfz-Verkehrs und eine Schwächung des ÖPNV zur Folge und steht demnach im direkten Widerspruch zu den Zielen des Mobilitätskonzeptes.

Weiter ist eine Busbeschleunigung nur möglich, wenn der Bus auch bis zum Kreuzungsbereich vordringen kann. Der Wegfall der Busspur würde die angestrebte Busbeschleunigung, die im Rahmen der aktuellen Stadtbus-Neuausschreibung implementiert werden soll, konterkarieren. Eine Abschaffung der Busspur widerspricht nicht nur den Empfehlungen des Mobilitätskonzepts deutlich, sondern steht auch den Zielen der Stadtbus-Neuausschreibung entgegen – nämlich der Reduzierung von Verlustzeiten im Busverkehr.

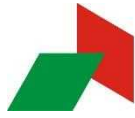
Bereits am 16.06.2015 wurde im HVA UA ein Antrag auf den Wegfall der Busspur von der Bahnhofstraße in die Weigelstraße abgelehnt, da dies den Empfehlungen des gesamtstädtischen Verkehrskonzeptes widersprach.“

Auch in der Verkehrsuntersuchung zum Bürgerbräu-Areal der R + T Verkehrsplanung GmbH vom 20.06.2024 wurde der Knotenpunkt Frauenrichter Straße / Bahnhofstraße / Weigelstraße bereits betrachtet. Hierin wird ebenfalls bestätigt, dass die Busbevorrechtigung an diesem Knotenpunkt die oberste Priorität hat und dabei auch über der Koordinierung steht. Es ist nicht zu erwarten, dass ein Bus in jedem Umlauf seine Freigabezeit anfordert.

Bezüglich der Auswirkung auf den ÖPNV wurde auch der Stadtbusbetreiber beteiligt. Hier wurden folgende Bedenken geäußert:

Ein Fahrgastwechsel wäre nur möglich, wenn kein Rückstau auf der rechten Spur vorhanden ist. Zudem würde der Individualverkehr aufgehalten, wenn grün ist und die Busse gleichzeitig Fahrgastwechsel durchführen. Der Verkehr würde sich quasi gegenseitig behindern. Hierdurch ergibt sich folglich auch ein Nachteil für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Für den ÖPNV ergäben sich durch den Wegfall der Busspur sowie der Bussignalisierung nur Nachteile.

Auch auf die Taktung hätte ein Wegfall der Busspur samt Bussignalisierung negative Auswirkungen. Bekanntlich leidet der Stadtbus Weiden unter dem Problem, dass die bestehenden Fahrpläne (hier ganz besonders die Linie 5) nur noch schwer einzuhalten sind. Eine weitere „Verlangsamung“ durch Wegnahme der ÖPNV-Beschleunigung und dem Mitschwimmen im Verkehr würde diese Problematik weiter verstärken.



Diese Bedenken sind auch aus Sicht der Verkehrsbehörde durchaus begründet. Eine Beseitigung der Busspur sowie der Bussignalisierung hätte Verlustzeiten für den ÖPNV zur Folge. Die Attraktivität des Stadtbusverkehrs würde unter der beantragten Maßnahme zweifellos leiden. Es wäre zu befürchten, dass eine große Zahl von Stadtbusnutzern auf Pkw umsteigt, was eine weitere Verdichtung des Verkehrsaufkommens in der Innenstadt zur Folge hätte. Gleichzeitig würde das Betriebskostendefizit im Stadtbusverkehr wegen sinkender Fahrgastzahlen ansteigen.

Ein Wegfall der ÖPNV-Beschleunigung steht ebenso im völligen Widerspruch zur Neuausschreibung des ÖPNV. Bei der Überarbeitung des Betriebskonzepts wurde in den Arbeitskreisen sowie in der Politik eine bessere Einhaltung des Fahrplans angestrebt.

Falls am versetzten Knotenpunkt Frauenrichter Straße / Bahnhofstraße / Weigelstraße Eingriffe in das Lichtsignalprogramm geprüft werden, müssen die beiden großen benachbarten signalisierten Knotenpunkte ebenfalls betrachtet werden. Diese sind mit dem versetzten Knotenpunkt koordiniert und voll verkehrabhängig gesteuert. Änderungen sind nur im „Gesamtsystem“ möglich. Eine isolierte Streichung der Bussignalisierung ist daher nicht möglich. Darüber hinaus würde eine Auflassung der Busspur in der Bahnhofstraße großes Konfliktpotential hervorrufen. In der Weigelstraße befänden sich zwei Rechtsabbiegespuren. Nach Einmündung in die Bahnhofstraße gibt es nur noch eine Geradeausspur. Der andere Fahrstreifen führt nach links in die Frauenrichter Straße. Bei dem Wechsel von zwei Fahrstreifen auf einen ist bereits jetzt ein Konfliktpotential erkennbar und es ist mit weiterem Rückstau an einem bereits überlasteten Knotenpunkt zu rechnen.

Im Übrigen wurden die Markierungen nach Beendigung der Asphaltierungsarbeiten am 23.09.2024 wieder aufgebracht.

**Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine finanziellen Auswirkungen.

**Beschluss:**

Der Antrag, die Busampel und die Busspur in der Weigelstraße dauerhaft zu streichen wird nicht weiterverfolgt.

Auch der Antrag auf Verlegung der Bushaltestelle Weigelstraße wird nicht weiterverfolgt.

**Beschlusnummer: 35**

**Abstimmungsergebnis: Ja:10 Nein:0**



### **9.3 Antrag der Fraktion DieBasis vom 10.06.2024; Einmündung von der Fichtestraße in die Heinrich-Bischoff-Straße**

---

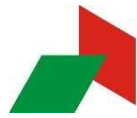
Am 10.06.2024 stellte die Basis-Stadtratsfraktion einen Antrag zur Erarbeitung von Überlegungen oder Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Schulwege im Bereich der Einmündung von der Fichtestraße in die Heinrich-Bischoff-Straße. Dieser Bereich wurde als Gefahrenpunkt beschrieben, da jeden Schultag Grundschulkinder zu Fuß oder mit Zweirädern zur Schule oder zum Spiel bzw. Sportplatz unterwegs sind, eine sehr unübersichtliche Verkehrssituation vorliegt und weder Fuß- noch Radwege vorhanden sind.

Bereits in der Sitzung des Bau- und Planungsausschusses am 18.07.2024 stellte die Verwaltung mögliche Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fuß- und Radfahrende in dem Bereich der Einmündung von Fichte- in die Heinrich-Bischoff-Straße vor. Die Entscheidung wurde in der Sitzung auf den HVUEA verwiesen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht bedarf der westliche Teil der Fichtestraße und der nördliche Teil der Heinrich-Bischoff-Straße einer Neuordnung. Dies lässt sich auch mit dem verkehrlichen Leitbild des Mobilitätskonzepts der Stadt Weiden i.d.OPf. begründen. Hier ist es Zielsetzung, „durch konsequente Beseitigung von Konfliktsituationen und Schwachstellen im Straßennetz“ den „Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer\*innen“ zu verbessern, den Verkehrsverbund zu fördern sowie die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. In der Fichtestraße existieren beidseitig Fußwege. Hier ist auf Höhe der Rebühlschule (Grundschule) die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Am westlichen Ende der Fichtestraße gilt auf einer Länge von 90 m, bis zur Einmündung in die Heinrich-Bischoff-Straße, 50 km/h (siehe Anlage). Circa 6-10jährige Schüler und Schülerinnen gehen am westlichen Ende der Fichtestraße, am Ende des gesicherten Fußweges, ca. 50 m auf der Fahrbahn der beidseitig beparkten Heinrich-Bischoff-Straße, um die Rebühlstraße und ihre Wohnorte zu erreichen. Hier ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Nach Rücksprache der Verkehrsbehörde mit der PI Weiden hat sich an den Einmündungen Fichtestraße/Heinrich-Bischoff-Straße und Heinrich-Bischoff-Straße/Rehbühlstraße in den letzten drei Jahren (01.01.2021 – 31.12.2023) je ein Verkehrsunfall ereignet. Bei beiden Unfällen wurde niemand verletzt. Weder bei der PI Weiden noch bei der Verkehrsbehörde sind Beschwerden von Anwohnern über gefährliche Verkehrssituationen an den Einmündungen bekannt.

Ein verkehrsberuhigter Bereich wäre für diesen Bereich grundsätzlich wünschenswert. Die Einrichtung müsste jedoch höchstwahrscheinlich mit einer Änderung des Straßenbelags (aufgrund des Übergangs aus Tempo 50) einhergehen und wäre somit mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden. Die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches in dem angesprochenen Bereich der Heinrich-Bischoff-Straße ist im derzeitigen Ausbauzustand rechtlich nicht möglich. Laut VwV-StVO zu Z. 325.1 und 325.2 dürfen die Straßen oder Bereiche, welche für einen verkehrsberuhigten Bereich in Betracht kommen, nur von sehr geringem Verkehr frequentiert werden und müssen über eine überwiegende Aufenthaltsfunktion verfügen. Es muss erkennbar sein, dass der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Dies kann u.a. dadurch erreicht werden, dass sich der Ausbau der Straße deutlich von angrenzenden Straßen unterscheidet (z.B. Pflasterung). Der besondere Charakter des Gebietes muss sich für den Fahrzeugführer schon aus dem äußeren Bild der Verkehrsfläche erschließen. Weiterhin ist ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich. Weiterhin wird zu bedenken gegeben, dass Kinder im gesamten verkehrsberuhigten Bereich spielen dürfen. Aufgrund der



beiden Einmündungen zur Fichtestraße und Rehbühlstraße wird hier das Risiko von gefährlichen Verkehrssituationen und die Gefahr von Verkehrsunfällen mit Personenschaden erhöht.

Eine kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme wäre die Entfernung von ruhendem Verkehr aus dem Gefahrenbereich. Nach § 49 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Nachdem Kinder aufgrund ihrer Körpergröße zwischen parkenden Fahrzeugen nicht gut erkennbar sind, sollte in der Heinrich-Bischoff-Str. zwischen der Fichtestraße und der Rehbühlstraße auf beiden Fahrbahnseiten – oder mindestens auf der östlichen Straßenseite – das Abstellen von Fahrzeugen durch Einrichtung eines Halteverbots untersagt werden. Durch die Nähe zur Rehbühlschule und des Fehlens eines Gehwegs kann die Anordnung von Halteverböten in dem oben beschriebenen Bereich der Heinrich-Bischoff-Straße mit dem Aspekt der besseren Sichtverhältnisse begründet werden.

Aufgrund des geringen Parkdrucks im Gebiet und einer vertretbaren Länge von 50 m kann dieses Parkverbot dauerhaft oder „auf die Schulzeiten begrenzt“ angeordnet werden. Indem (mit den geringstmöglichen Einschränkungen für den MIV) eine deutliche Verbesserung ihrer Sichtbarkeit auf der Fahrbahn hergestellt wird, kann hier die Verkehrssicherheit für Grundschüler auf ihrem Schulweg verbessert werden.

Allerdings ist dieses Halteverbot auf die Schulzeiten zu reduzieren, um den Eingriff minimal zu halten. Da es sich um eine offene Ganztagschule handelt, wird vorgeschlagen, das Halteverbot auf Schultage und den Zeitraum 7:00 bis 16:30 Uhr zu beschränken.

Der Bereich der Heinrich-Bischoff-Straße zwischen Rehbühlstraße und Fichtestraße ist bereits Zone 30. In der Fichtestraße ist im Bereich der Rehbühlschule bereits Tempo 30 sowie das Gefahrenzeichen Kinder (Z 136) angeordnet. Die erleichterten Voraussetzungen zur Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen an allgemeinbildenden Schulen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO) sind nur im unmittelbaren Bereich der Rehbühlschule anwendbar.

Inzwischen ist jedoch zum 02.10.2024 die Änderung der StVO in Kraft getreten, wonach gemäß § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 4 StVO Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c und kurzen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Streckenabschnitten von bis zu 500 Metern zwischen Tempo 30-Strecken erleichtert angeordnet werden können. Infolge der Änderung der StVO wird auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) angepasst werden. Hierbei sollen insbesondere die neu geschaffenen Anordnungsmöglichkeiten und unbestimmte Rechtsbegriffe definiert werden. Das Inkrafttreten wird voraussichtlich im Frühjahr 2025 erfolgen. Dies bleibt zunächst abzuwarten.

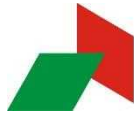
**Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine finanziellen Auswirkungen.





### **Beschluss:**

Der Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss beschließt:

1. Die Verwaltung wird beauftragt das Anbringen des Schriftzuges „Tempo 30“ in der Heinrich-Bischoff-Straße zu prüfen. Ein Parkverbot soll nicht umgesetzt werden.
2. Die Prüfung der verkehrsrechtlichen Anordnung einer Tempo 30-Zone in der Fichtestraße im Bereich zwischen der Rehbühlstraße und Heinrich-Bischoff-Straße, sobald auch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) an die Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) angepasst wurde.

**Beschlusnummer:** 36

**Abstimmungsergebnis:** Ja:10 Nein:0

### **9.4 Antrag der Fraktion DieBasis vom 04.10.2024; Kostenfreiheit des Schulwegs in Weiden**

---

Zum Antrag der Fraktion „Die Basis“ vom 04.10.2024 wird im Folgenden Stellung genommen:

Die im Antrag aufgeführte 3 km-Regelung findet ihre Grundlage in Art. 1 Abs. 1 i. V. m. Art. 2 Abs. 1 SchKfrG und § 1 i. V. m. § 2 Abs. 2 SchBefV. Demnach besteht eine Beförderungspflicht, soweit der Weg zur Schule für Schülerinnen und Schüler ab der Jahrgangsstufe 5 länger als drei Kilometer ist und die Zurücklegung des Schulwegs auf andere Weise nach den örtlichen Gegebenheiten und nach allgemeiner Verkehrsauffassung nicht zumutbar ist.

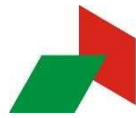
Die Übernahme der Schulwegkosten für Schülerinnen und Schüler, welche nicht unter die genannte Beförderungspflicht des Schulwegkostenfreiheitsgesetzes (SchKfrG) fallen, würde eine freiwillige Leistung der Stadt Weiden darstellen. Allein am Beispiel der Rehbühl-Schule würden sich für das SJ 2024/25 ca. 83.500 Euro und am Beispiel der Gerhardinger-Schule ca. 49.500 Euro als freiwillige Leistungen ergeben.

Aufgrund der Haushaltslage der Stadt Weiden und des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit wird derzeit davon abgeraten, weitere finanzielle Verpflichtungen auf freiwilliger Basis einzugehen.

### **Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

Keine personellen Auswirkungen.

### **Finanzielle Auswirkungen:**



Keine finanziellen Auswirkungen.

**Beschluss:**

Der Antrag wird aus Kostengründen abgelehnt.

**Beschlusnummer: 37**

**Abstimmungsergebnis: Ja:10 Nein:0**

**9.5 Antrag der Fraktion DieBasis vom 04.10.2024;  
Bußgeldverfahren im Rahmen des Infektionsschutzgesetzes und der  
bayerischen Infektionsschutzverordnungen**

---

Zu a)

Seit März 2020 wurden im Zusammenhang mit den genannten Gesetzen insgesamt 1792 Ordnungswidrigkeitenverfahren durch die zentrale Bußgeldstelle eingeleitet. Diese Verfahren sind alle abgeschlossen. Insgesamt wurden im Rahmen dieser Verfahren Verwarn- und Bußgelder in Höhe von 235.706,50 € ausgesprochen.

Zu b)

Vereinzelte aktuell noch anhängig sind Vollstreckungsverfahren. Insgesamt sind dies 48 Verfahren, die sich im Status „Ratenzahlung“, „Stundung“, „Antrag auf Erzwingungshaft“ oder „Insolvenz der Betroffenen“ befinden. Hier steht ein Betrag in Höhe von rund 8.500 € aus.

Mit Blick auf die angeführten Ankündigungen des Ministerpräsidenten Dr. Söder wurde die Stadt mit GMS vom 26.09.2024 informiert, dass derzeit zur Umsetzung der entsprechenden Absichten der Bay. Staatsregierung von Seiten des Staatsministeriums für Gesundheit, Pflege und Prävention (StMGP) in Abstimmung mit dem Staatsministerium der Justiz (StMJ) Vorgehensweisen erarbeitet werden, über die voraussichtlich im Oktober 2024 beschlossen werden soll. Über das dann festgelegte Verfahren wird im Anschluss informiert.

Für die Zwischenzeit bis zu einer entsprechenden Information wurden die jeweils zuständigen Behörden gebeten, bei ihnen anhängige einschlägige Ordnungswidrigkeitsverfahren zunächst nicht weiter zu betreiben bzw. Bußgeldbescheide zunächst nicht weiter zu vollstrecken.

**Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):**

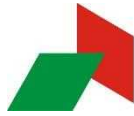
Zusätzlicher Bearbeitungsaufwand zum erwarteten Vollzug der gesetzlichen Vorgaben.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Ggf. Mindereinnahmen aus laufenden Ratenzahlungen bzw. bei der Beendigung von Vollstreckungsmaßnahmen.

**Vorgangsnummer: 38**

**DeBerichtdientzuKenntnisnahme.**



## 10 Anfrage

---

### 10.1 Anfrage StR Schöner; Wie ist der Stand des Grundwassers in Weiden und wie hat sich dieser entwickelt?

---

Es darf auf den Sachstandsbericht zum Antrag von Bündnis 90/Die Grünen zum gleichen Thema im Stadtrat vom 15.05.2023 sowie die aktuelle Stellungnahme der Stadtwerke verwiesen werden.

Vorgangsnummer: 39

DeBerichtdientzuKenntnisnahme.

#### Anfrage StR Blum:

Ist es möglich im Bereich Krumme Äcker / Berliner Straße ein Temposys aufzustellen?  
Kann man dort den Lastwagenverkehr einschränken?  
Er regte an, dass die Polizei dort vermehrt Geschwindigkeitsmessungen durchführen sollte.

#### Anfrage StRin Laurich:

Mit Beschluss-Nr. 5 des HVUEA vom 31.03.2022 wurde beschlossen, bezüglich der Einrichtung von Tempo-30-Zonen, eine bundesweite Regelung abzuwarten. Nun sei der Gesetzesänderung zugestimmt worden. Sie bittet daher um aktuelle Berichterstattung zum Thema. (vgl. Antrag SPD vom 25.01.2022)

#### Anfrage StR Schöner:

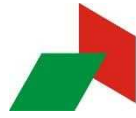
Ist es beabsichtigt im Stadtgebiet Erweiterungen bei den Anwohnerparkplätzen vorzunehmen?  
Wenn ja, wo, wann und wie viele?

Um 17:33 Uhr beendete Bürgermeister Lothar Höher die öffentliche Sitzung.

Weiden i.d.OPf., 13.11.2024

gez.  
Lothar Höher

gez.  
Lukas Moll



Bürgermeister

Protokollführung