



Einladung

zur Sitzung des

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses

am Donnerstag, den 28.07.2022 um 14:30 Uhr

Ort: Neues Rathaus (Großer Sitzungssaal)

Tagesordnung:

- 1 Genehmigung der Niederschrift der letzten öffentlichen Sitzung
- 2 Verkehrsunfallstatistik und Untersuchung der Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet Weiden i.d.OPf. im Jahre 2021
- 3 Anträge
 - 3.1 Antrag DÖW vom 13.03.2022;
Aufstellung von wildtiersicheren Müllbehältern an der Bushaltestelle Brandweiher sowie an anderen Standorten
 - 3.2 Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 02.06.2022;
Errichtung einer Mittelinsel an der Bushaltestelle „Steinige Äcker“ (Am Stein) Rothenstadt
 - 3.3 Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 02.06.2022;
Taubenkot am Josefshaus
 - 3.4 Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 02.06.2022;
Zone 30
 - 3.5 Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 06.04.2022;
Reduzierung von Einwegplastik: Einheitliches Pfandsystem To-go/Take-away
 - 3.6 Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 06.04.2022;
Klimaneutrale Stadt Weiden - Stellungnahme der Stadtwerke
 - 3.7 Gemeinschaftsantrag CSU, FW, FDP und Bürgerliste vom 14.02.2022;
Schaffung öffentlich zugängliches Solarpotentialkataster
- 4 Anfragen
 - 4.1 Anfrage von Herrn Stadtrat Blum;
Rotkreuzplatz
 - 4.2 Anfrage von Herrn Stadtrat Blum;
Seitenverkleidung von Bushäuschen in der Gabelsbergerstraße



- 4.3 Anfrage von Herrn Stadtrat Schöner;
Entwicklung der Ordnungs- und Bußgeldern in den letzten Jahren

gez. Jens Meyer
Oberbürgermeister



Informationsvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 3 - Recht, Sicherheit und Ordnung
Amt: Amt für öffentliche Ordnung
Erstelldatum: 08.06.2022
Vorlagen-Nr.: IV/123/2022

Verkehrsunfallstatistik und Untersuchung der Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet Weiden i.d.OPf. im Jahre 2021

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss

28.07.2022

Sachstandsbericht:

Allgemeine Informationen zur Verkehrsunfallstatistik und der Untersuchung von Unfallschwerpunkten im Stadtgebiet der Stadt Weiden i.d.OPf.

In Anlehnung an die Regelungen im IMS zur Bekämpfung des Unfallgeschehens auf Bayer. Straßen vom 18.09.2017 werden zur örtlichen Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle die Unfallhäufungsstellen von der PI Weiden i.d.OPf. an die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Weiden i.d.OPf. weitergemeldet. Die Straßenverkehrsbehörde dankt in diesem Zusammenhang insbesondere Herrn PHK Hans Wurm für die Erstellung der hierzu erforderlichen Verkehrsunfallstatistik.

Die Untersuchung der Unfälle erfolgt durch die Unfallkommission, welche sich aus Vertretern der Straßenverkehrs-, Straßenbaubehörde und der PI Weiden i.d.OPf. zusammensetzt.

Die Unfallkommission hat die Verkehrsunfallstatistik ausgewertet und die im Stadtgebiet von Weiden i.d.OPf. vorhandenen Unfallschwerpunkte analysiert. Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation bzw. zu den einzelnen Unfallhäufungspunkten im Stadtgebiet wurden eingearbeitet.

Die Straßenverkehrsbehörde arbeitet eng mit der PI Weiden i.d.OPf. zusammen, so dass auf markante Unfallhäufungen unmittelbar reagiert werden kann.



A. Verkehrsunfallstatistik für den Bereich der Stadt Weiden i.d.OPf. 2021

1. Entwicklung des Unfallgeschehens - Fact – Sheet

Schnellüberblick Verkehrsunfallentwicklung								
	2020 - 2021				10-Jahre			
		2020	2021	Veränderung in %		Trend	%	
Verkehrsunfälle gesamt		31.386	33.032	↗	+5,2	↗	+3,8	
		1.359	1.347	↘	-0,8	↘	-15,8	
Verkehrstote		47	51	↗	+8,5	↘	-26,1	
		2	1	↘	-50,0	---	+/- 0	
Verletzte		4.827	4.859	↗	+0,7	↘	-25,5	
		269	198	↘	-26,3	↘	-41,5	
Schulwegunfälle		30	48	↗	+60,0	↘	-4,0	
		2	1	↘	-50,0	↘	-50,0	
Wildunfälle		10.377	11.229	↗	+8,2	↗	+39,1	
		80	104	↗	+30,0	↗	+82,4	
Alkoholunfälle		365	390	↗	+6,9	↘	-23,2	
		15	17	↗	+13,3	↘	-15,0	
Drogenunfälle		49	51	↗	+4,1	↗	+45,7	
		2	1	↘	-50,0	↗	+100	
Geschwindigkeitsunfälle		790	961	↗	+21,7	↘	-32,8	
		31	27	↘	+24	↘	-12,9	
V U m i t	Motorradfahrern		461	481	↗	+4,3	↘	-13,8
			16	18	↗	+12,5	↗	+12,5
Jungen Erwachsenen (18-24 Jahre)		2.228	2.327	↗	+4,4	↘	-34,5	
		145	141	↘	-2,7	↘	-41,2	



Beteiligung von			2.008	2.023	↗	+0,8	↗	+1,2
	Senioren (ab 65 Jahre)		156	150	↘	-3,8	↘	-2,6

2. Begriffsdefinitionen

Schulwegunfall

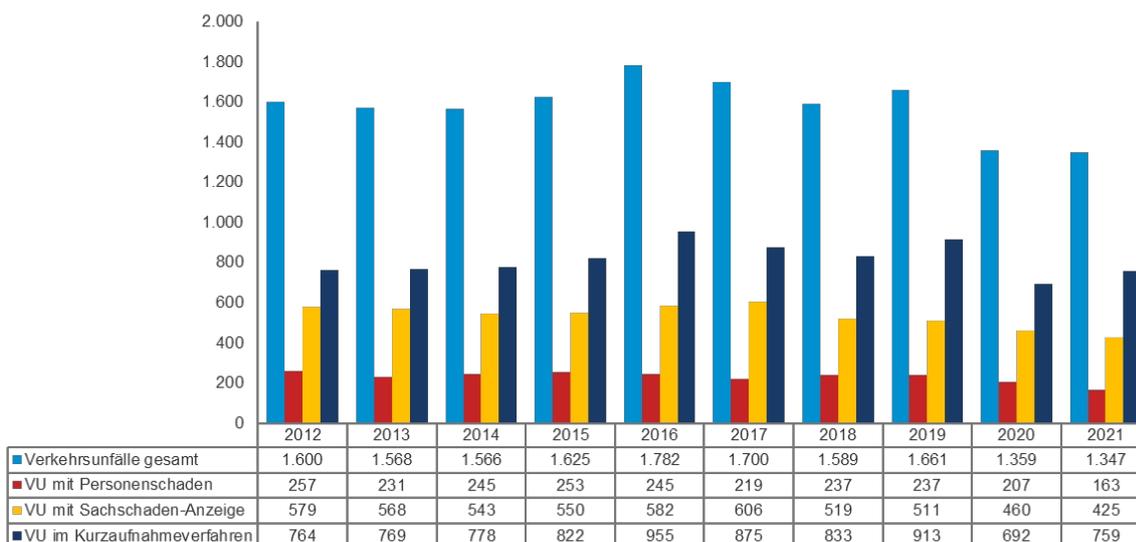
Die Einstufung als Schulwegunfall erfolgt, wenn ein Schüler bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres auf dem Weg von oder zu einer schulischen Veranstaltung, einer Betreuungseinrichtung oder einem Hort verletzt oder getötet wurde.

3. Verkehrslage

3.1. Verkehrsunfallentwicklung

3.1.1. Verkehrsunfälle gesamt

Entwicklung der Verkehrsunfälle





Im Betrachtungszeitraum der letzten 10 Jahre liegt die durchschnittliche Unfallzahl bei 1579 Unfällen/Jahr.

Während bayernweit für 2021 ein Anstieg der Unfälle insgesamt um 3,93 % und in der Oberpfalz um 5,2 % zu verzeichnen ist, wurde in Weiden i.d.OPf. sogar ein minimaler Rückgang von 0,88 % registriert.

3.1.2. Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Bayernweit reduzierten sich die Unfälle mit Personenschaden um 1,89 %, in Weiden i.d.OPf. um 21,26 %. Während bayernweit der entsprechende Rückgang bei der Zahl der insgesamt Verletzten nur 0,87 % beträgt, sind es in Weiden i.d.OPf. erfreuliche 26,39 %. Noch auffälliger ist die Entwicklung bei der Zahl der Schwerverletzten; sie ging bayernweit um 3,28 % zurück und in Weiden i.d.OPf. sogar um 55 % von 40 auf 18. Allerdings war im Vorjahr ein eklatanter Anstieg von 82 % zu verzeichnen gewesen, der vor allem den Bereich der Fahrradunfälle zuzuordnen war und sich 2021 wieder mit einem Rückgang von 17 auf 7 normalisierte - näheres siehe 3.3.4.

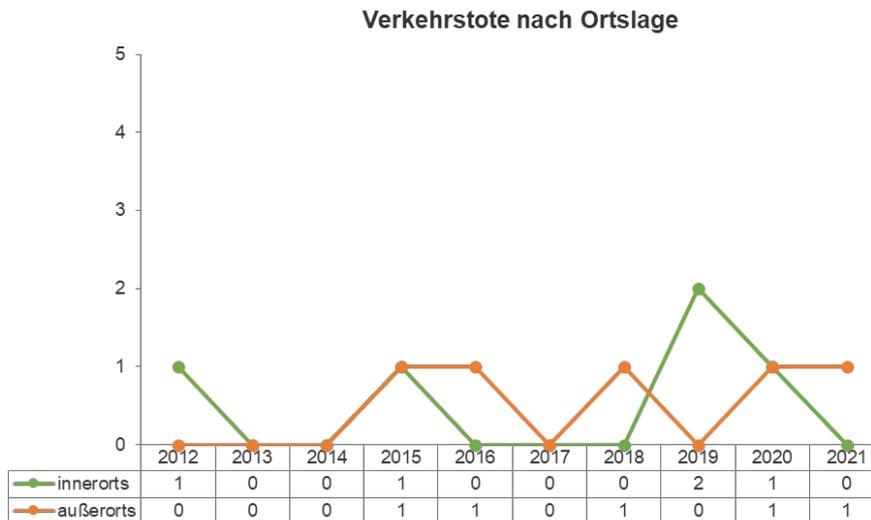
Innerhalb der letzten 10 Jahre beträgt der Durchschnittswert bei den Unfällen mit Personenschaden 229, bei den Verletzten 298 und bei den Getöteten 1.



3.1.3. Verkehrstote

3.1.3.1. Verkehrstote nach Straßenklassen

3.1.3.2. Verkehrstote nach Ortslage



Im Jahr 2021 ereignete sich in Weiden i.d.OPf. ein tödlicher Verkehrsunfall. Nähere Informationen hierzu unter 3.4. „Herausragende Verkehrsunfälle“.

3.1.4. Schulwegunfälle

Bei insgesamt nur einem Schulwegunfall war dem beteiligten Kind kein ursächliches Fehlverhalten vorzuwerfen und es wurde nur leicht verletzt.

Am 07.12.2021, um 07.30 Uhr, bog eine 43-jährige Frau mit ihrem Pkw von der Hochstraße aus in einen Parkplatz des Anwesens Bahnhofstr. 15 ein, der mit einer Schranke abgesperrt war. Als sich diese öffnete, fuhr sie mit Schwung die winterglatte Auffahrt hinauf. Eine Gruppe von 9 Schülern, die den Schulweg über das Privatgelände abkürzten, kam zeitgleich dem Pkw entgegen. Ein 11-jähriges Mädchen wurde frontal erfasst, schlug seitlich auf der Motorhaube auf und sprang von dieser ab. Anschließend touchierte der Pkw noch zwei weitere Schüler, die aber dadurch nicht verletzt wurden. Das erste Mädchen wurde leicht verletzt und hatte Schmerzen im rechten Oberschenkel und im rechten Arm.



3.1.5. Wildunfälle

Neben der klassischen Unfallörtlichkeit auf einer Landstraße ereigneten sich von insgesamt 104 Wildunfällen 7 auf der A 93 und 4 innerorts im Stadtrandbereich.

Die dominierende Wildart war mit 76 Fällen das Rehwild (Vorjahr: 60), gefolgt von Füchsen in 11 Fällen (6). Ferner wurden 5 Wildschweine (2), 4 Dachse (2), 4 Hasen (8), 2 Biber, ein unbekannter Vogel (1) und ein Wolf unter „sonst. Wild“ (1) als beteiligte Wildart registriert.

Ein Pkw-Fahrer wurde schwer verletzt, als er auf der A 93 angeblich einem Wildschwein auswich, gegen die Schutzplanken schleuderte und mehrere Rippenbrüche erlitt.

3.1.6. Verkehrsunfälle mit unerlaubten Entfernen vom Unfallort

Die rückläufige Tendenz seit 2018 setzte sich erfreulicherweise auch 2021 fort und es ist bei den Unfallzahlen ein Rückgang um 8,56 % zu verzeichnen. Allerdings verschlechterte sich die Aufklärungsquote nach dem Sprung im Vorjahr wieder deutlich von 41,98 % auf 34,44 %.

Eine nähere Betrachtung ergab, dass wider Erwarten keine übermäßige Konzentration auf den Großparkplätzen im Stadtgebiet vorhanden ist. Eine kurze Übersicht der relevantesten Örtlichkeiten mit Zahl der Unfälle/Unfallfluchten:

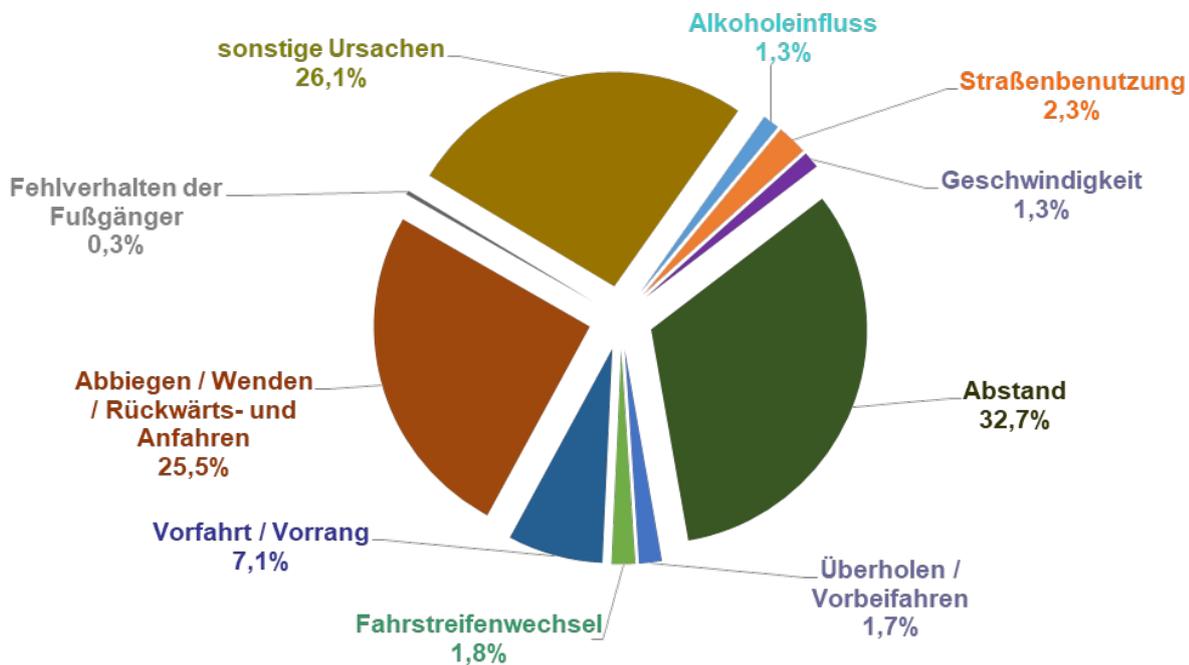
• Kaufland, Untere Bauscherstraße:	14/8
• E-Center, Neustädter Straße:	13/6
• Bereich Klinikum, Söllnerstraße:	12/5
• E-Center, Untere Bauscher Straße:	12/4
• Parkplatz Naabwiesen, Leibnizstraße:	10/4
• Ärztehaus Moosbürger Straße:	4/4
• Lidl, Leimbergerstraße:	7/3
• Mooslohapotheke, Mooslohstraße:	4/3

3.2. Hauptunfallursachen

3.2.1. Hauptunfallursachen gesamt



Hauptunfallursachen gesamt



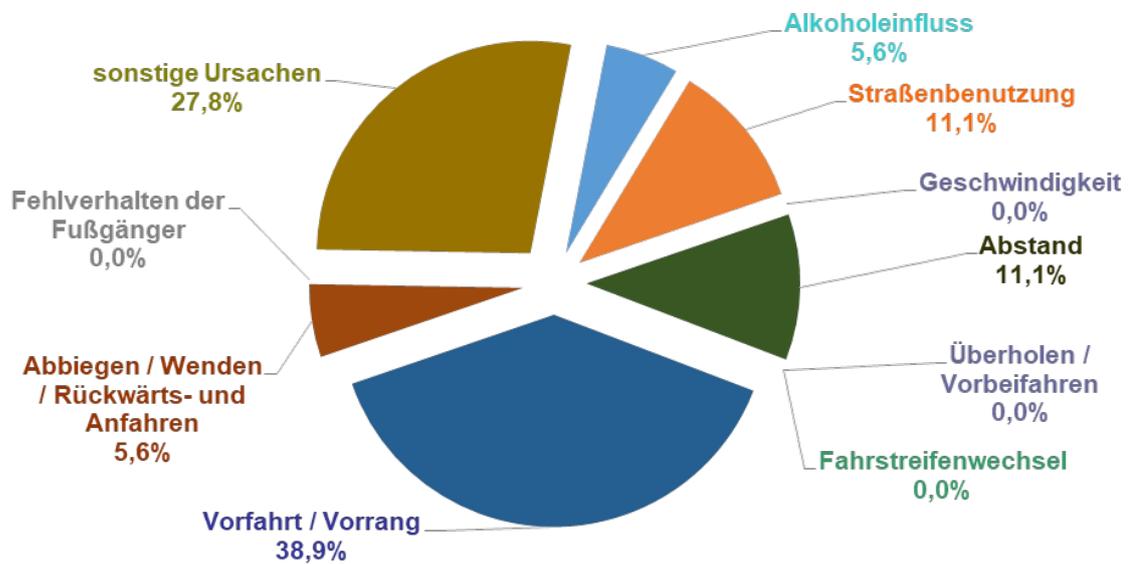
Dieses Diagramm bildet insgesamt 1346 festgestellte Ursachen ab. Es ist geprägt von der Ursache „Abstand“ in 440 Fällen bzw. zu 32,7 %. Diese Ursache ist allein in 106 Fällen jeweils einer ungeklärten Unfallflucht zuzuschreiben und wurde bei 264 sog. Kleinunfällen eingetragen.

Aufgrund der geänderten Erfassungsmodalitäten im Jahr 2018 hat sich auch die Ursache „Abstand“ gegenüber der „sonst. Ursache“ in den Vordergrund geschoben. Bislang war nur die Unterschreitung des Abstandes zum vorausfahrenden Fahrzeug unter dieser Rubrik geführt worden. Seit 2018 wird unter dieser Ursache auch das Unterschreiten des seitlichen Abstandes zu geparkten Fahrzeugen erfasst.

3.2.2. Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Toten und Schwerverletzten



Hauptunfallursachen Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten



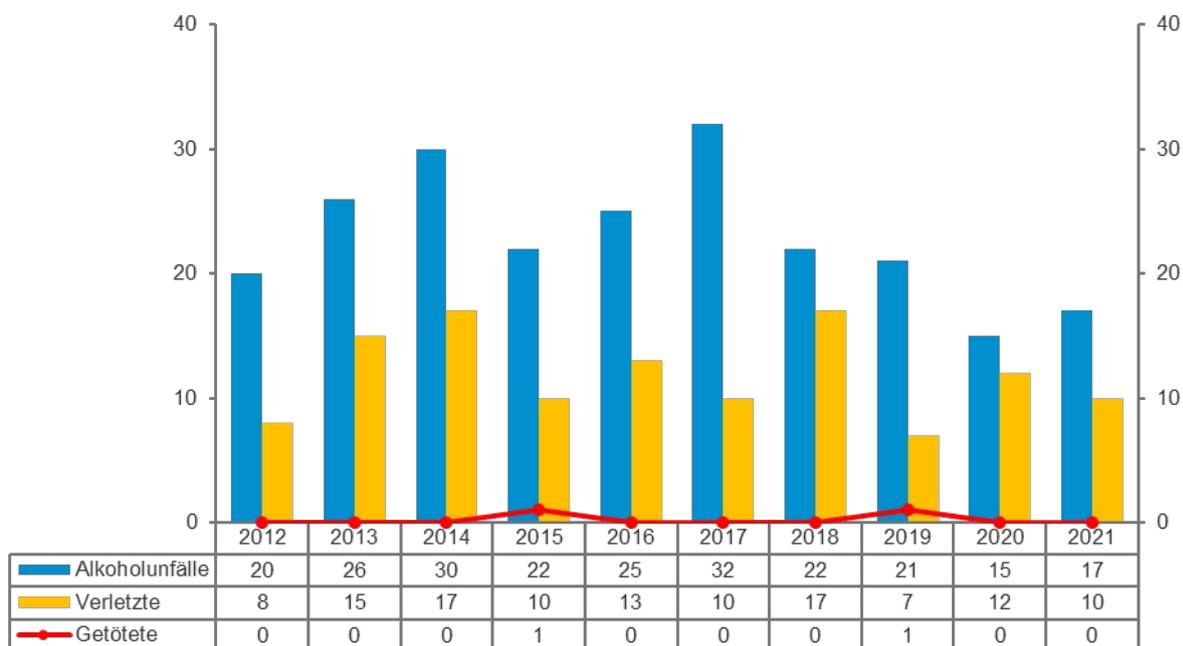
Diesem Diagramm liegen insgesamt 18 Verkehrsunfälle zu Grunde, bei denen Personen getötet oder schwer verletzt wurden. Die geringe Zahl der Unfälle relativiert die Aussagekraft des Diagramms.

Wie bereits 2020 dominiert bei den Unfällen mit schwerem Personenschaden die Ursache „Vorfahrt/Vorrang“ und stieg anteilig von 28,2 auf 38,9 %. Allerdings war 2020 die Zahl der insgesamt relevanten Unfälle mit 39 wesentlich höher.



3.2.3. Alkoholunfälle

Entwicklung der Alkoholunfälle



Nach einem stetigen Rückgang seit 2017 mit 32 Alkoholunfällen stiegen diese 2021 wieder leicht um 13,33 % von 15 auf 17 an. Als positiv ist zu werten, dass sich der Anteil der dabei verletzten Personen von 12 auf 10 reduzierte. Bei den sog. „Alleinunfällen“ ist ein Rückgang um 44,44 % von 9 auf 5 zu verzeichnen. Neben 2 Pkw-Fahrern, die von der Fahrbahn abgekommen waren, stürzten 3 Radfahrer ohne Fremdbeteiligung.

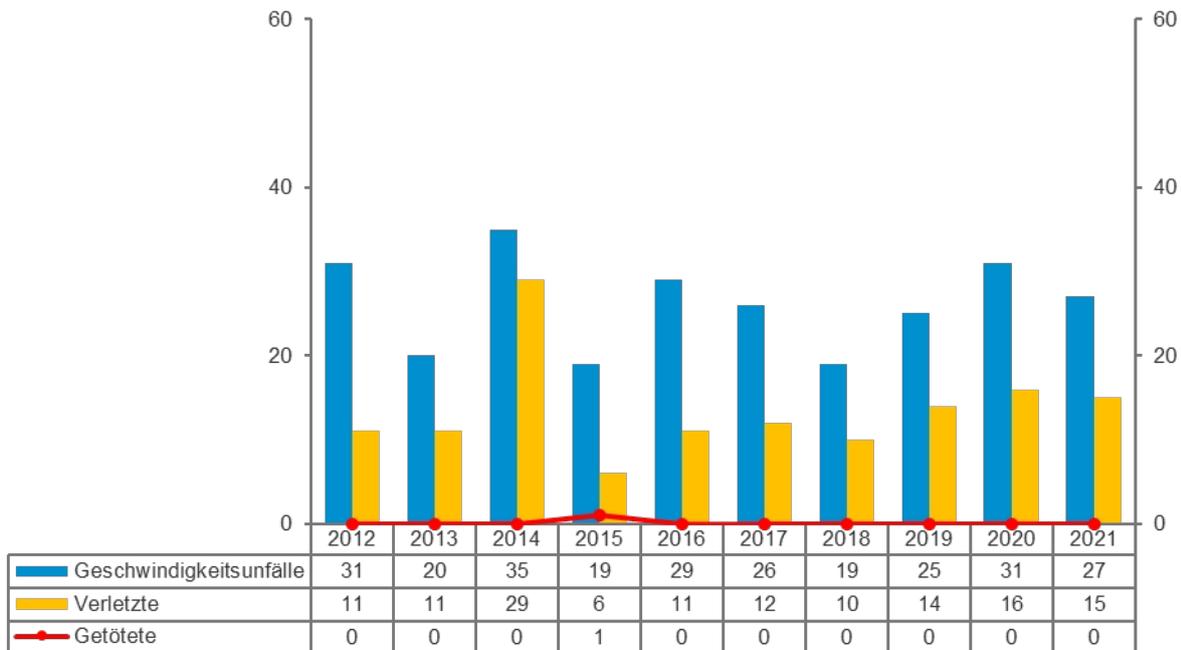
Insgesamt wurde bei 12 Pkw-Lenkern, 4 Radfahrern und einem Kleinkraft-Fahrer Alkoholeinfluss festgestellt.

In fünf Fällen entfernten sich die alkoholisierten Verursacher - 4 mit Pkw und einer mit Kleinkraft - unerlaubt von der Unfallstelle und konnten im Anschluss ermittelt werden.



3.2.4. Geschwindigkeitsunfälle

Entwicklung der Geschwindigkeitsunfälle



Der Rückgang der sog. Geschwindigkeitsunfälle um 12,9 % relativiert sich durch die an sich geringe Gesamtzahl. Zudem liegt in 6 von 27 Fällen nur ein sog. Kleinunfall zugrunde. Bei 13 Unfällen kam es zu Personenschäden - mit ausschließlich leichten Verletzungen bei 15 Personen - und in 8 Fällen handelt es sich um Unfälle mit Sachschaden im Anzeigenbereich. Bemerkenswert ist, dass es sich bei 11 von 27 Unfällen bzw. zu 40,7 % um sog. „Alleinunfälle“ handelte.

Von den 27 Unfällen ereigneten sich 6 auf der A 93, davon einer mit alleiniger Beteiligung.



3.3. Risikogruppen

3.3.1. Junge Erwachsene

Bei 141 Unfällen (ohne Kleinunfälle) waren insgesamt 150 „Junge Erwachsene“ im Alter von 18-24 Jahren beteiligt. Hier ist zu beachten, dass in einigen Unfällen mehrere Personen dieser Altersgruppe verwickelt waren. Insgesamt entspricht dies einem Anteil von 16,55 % aller 906 bekannten Unfallbeteiligten.

Der Bevölkerungsanteil in Weiden i.d.OPf. zum 30.06.2021 liegt bei 8,5 % (3.871 von 45.284 beim Einwohnermeldeamt registrierten Einwohnern).

Innerhalb der 371 bekannten Hauptverursacher beträgt ihr Anteil mit 71 Fällen 19,13 %.

3.3.2. Senioren

Bei 150 Unfällen (ohne Kleinunfälle) waren insgesamt 166 „Senioren“ im Alter von über 65 Jahren beteiligt. Hier ist zu beachten, dass in einigen Unfällen mehrere Personen dieser Altersgruppe verwickelt waren. Insgesamt entspricht dies einem Anteil von 18,32 % aller bekannten 906 Unfallbeteiligten.

Der Bevölkerungsanteil in Weiden i.d.OPf. zum 30.06.2021 liegt bei 22,3 % (10.098 von 45.284 beim Einwohnermeldeamt registrierten Einwohnern).

Innerhalb der 371 bekannten Hauptverursacher beträgt ihr Anteil mit 95 Fällen 25,6 %.

3.3.3. Motorradfahrer

Im innerstädtischen Verkehrsgeschehen nehmen die klassischen „Motorradunfälle“ naturgemäß eine eher untergeordnete Rolle ein. Von den insgesamt 18 erfassten Krafträdern waren 9 sog. Leichtkrafträder (bis 125 ccm). Insgesamt wurden 4 Kradfahrer schwer und 12 leicht verletzt.

Die Hauptursache ist in 11 von 18 Fällen dem Motorradfahrer zuzuschreiben.



Neben den „Motorradunfällen“ wurden insgesamt noch 4 Verkehrsunfälle mit Kleinkrafträdern (Vorjahr: 9) und 2 mit Mofa 25 (Vorjahr: 5) aufgenommen. Dabei wurden 4 Personen leicht verletzt. Bei diesen 6 Unfällen wurde in 4 Fällen der Zweiradfahrer als Hauptverursacher eingestuft, davon stürzten 2 alleinbeteiligt.

3.3.4. Radfahrer

Bei den 58 Unfällen mit Radfahrern sind 8 mit sog. Pedelecs (Vorjahr: 8) beinhaltet. Insgesamt waren 61 Radfahrer beteiligt, 2 davon unbekannt. Neben den klassischen Konflikten mit Kraftfahrzeugen kam es in 3 Fällen zur Kollision zwischen Radfahrern, in 3 Fällen zwischen Radfahrer und Fußgänger. Ohne Fremdbeteiligung stürzten 16 Radfahrer, davon einer mit seinem Pedelec.

Bei 33 von insgesamt 58 Unfällen, entspricht 56,89 %, wurde die Hauptursache durch den Radfahrer gesetzt. Rechnet man die Mitverursachung in 8 Fällen hinzu, so ergibt sich bei **70,68 % eine schuldhafte Beteiligung der Radfahrer** (Vorjahr: 72,22 %).

Als wesentliche Unfallursache der Radfahrer ist der Ursachenkomplex „Benutzen des Gehweges/des Radweges in falscher Richtung/Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“ in 16 Fällen auszumachen, davon in 7 Fällen beim sog. Mitverursacher.

Es wurden 55 Fahrradbenutzer verletzt, 7 schwer und 48 leicht. Von allen verletzten Radfahrern trugen nur 14 einen Fahrradhelm.

Insgesamt waren 4 Kinder im Alter zwischen 6-13 Jahren als Radfahrer beteiligt, die alle leicht verletzt wurden, davon trug nur eines einen Helm.

3.3.5. Fußgänger

Die Beteiligung der „klassischen Fußgänger“ ist bei 10 Unfällen gegeben, davon in 3 Fällen als Hauptverursacher.

Hinzu kommt noch eine Person als „Tierführer“, dessen Hund in ein Fahrrad lief, der Besitzer einer Drohne, über die nach der Landung ein Radfahrer fuhr und ein Tretrollerfahrer.

Von den 11 verletzten Fußgängern wurden alle nur leicht verletzt. Weiterhin erlitten zwei Radfahrer ebenfalls nur leichte Verletzungen.

Bei insgesamt 3 Unfällen entfernte sich der Verursacher mit seinem Fahrzeug bzw. in einem Fall als Radfahrer unerlaubt von der Unfallstelle. Eine Pkw-Fahrerin konnte ermittelt werden; näheres siehe unter 3.1.4. „Schulwegunfälle“.

3.4 Herausragende Verkehrsunfälle

Am Montag, 25.01.2021, gegen 19.50 Uhr, prallten zwei Pkw auf der B 22, Höhe Auffahrt „Butterhof“ in Richtung Cham, frontal zusammen. Ein 18-jähriger Mann aus Weiden i.d.OPf. fuhr mit seinem Pkw Seat Ibiza auf der B 22 in Richtung Altstadt a.d.Waldnaab. Aus nicht bekannter Ursache kam er auf die Fahrspur für die Gegenrichtung, wo er frontal mit einem entgegenkommenden Pkw VW Golf zusammenprallte. Dieser wurde von einer 44-jährigen Frau aus Bechtsrieth gesteuert.

Der junge Mann erlitt trotz angelegtem Sicherheitsgurt so schwere Verletzungen, dass er noch an der Unfallstelle verstarb. Der Totalschaden an dem Pkw wird mit 2500 Euro beziffert.



Die Frau im entgegenkommenden Auto wurde schwer verletzt und der Totalschaden an ihrem Fahrzeug beläuft sich auf 3500 Euro. Der Unfallsachverständige kam zu dem Schluss, dass sie zum Unfallzeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit den Sicherheitsgurt nicht angelegt hatte. In beiden Unfallfahrzeugen wurden eingeschaltete Handys aufgefunden. Bei der Auswertung konnte aber nicht zweifelsfrei festgestellt werden, ob sie zum Unfallzeitpunkt benutzt wurden.

3.5 Verkehrsüberwachung

3.5.1 Alkohol- und Drogenfahrten

Von 78 sog. „folgenlosen Trunkenheitsfahrten“ waren 50 Vergehen gem. § 316 StGB - davon 26 bei Radfahrern - und 28 Ordnungswidrigkeiten gem. § 24a StVG.

Von den 54 „Drogenfahrten“ wurde fünfmal der Tatbestand der Trunkenheit im Verkehr gem. § 316 StGB - davon 3 durch Radfahrer - und in 49 Fällen der einer Ordnungswidrigkeit gem. § 24a StVG erfüllt.

Anzumerken ist, dass Drogeneinwirkung nur bei einem Unfall neben Alkoholeinfluss festgestellt wurde und zudem dieser Fahrer nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis war.

3.5.2. Technische Verkehrsüberwachung

Die Beamten der PI Weiden setzten 2021 das Laserhandmessgerät insgesamt 130 Stunden bei 72 Geschwindigkeitsmessungen (Vorjahr: 87) ein. Dabei wurden insgesamt 200 Verstöße (Vorjahr: 160) festgestellt. Davon 103 (Vorjahr: 50) im sog. Anzeigenbereich (über 55 Euro), hiervon wiederum in 2 Fällen (Vorjahr: 3) mit Fahrverbot. Daneben sind noch 97 Geschwindigkeitsverstöße (Vorjahr: 110) im Verwarnungsbereich geahndet worden.

B. Unfallhäufungsstellen 2021 in der 1-Jahres-Betrachtung

Sog. UHS-leicht, weil hier das Unfallgeschehen ausschließlich oder überwiegend leichte Folgen (Sachschaden) aufweist.

Maßgebliches Kriterium (in Anlehnung an Ziff. 3.3.1 des Merkblatts zur Örtlichen Unfalluntersuchung 2012):

Der Grenzwert für Unfallhäufungsstellen beträgt 5 Unfälle gleichen Unfalltyps in 12 Monaten.

Hinweis:

Die 2020 aufgeführten Unfallhäufungspunkte

- Am Alten Dorf/Leimbergerstraße
- Frauenrichter Str./Leimbergerstraße
- Süd-Ost-Tangente/Abfahrt B 22/ Leuchtenberger Straße

waren 2021 nicht mehr relevant.

Folgende Unfallstellen waren auffällig, erfüllten aber nicht die Kriterien eines Unfallhäufungspunktes:

- Dr.-Kilian-Str./Merklmooslohe
5 VU, davon 2 mit Personenschaden, 2 Leichtverletzte



- Dr.-Kilian-Str./Georg-Stöckl-Str.
4 VU, davon 3 mit Personenschaden, 3 Leichtverletzte
- Weigelstraße/Bahnhofstraße
4 VU, davon 1 mit Personenschaden, 1 Leichtverletzter
- Adolf-Kolping-Platz
4 VU, davon 2 mit Personenschaden, 2 Leichtverletzte
- Asylstraße/Herrmannstraße
4 VU, davon 2 mit Personenschaden, 4 Leichtverletzte
- Süd-Ost-Tangente/Leuchtenberger Str.
4 VU, davon 2 mit Personenschaden, 2 Leichtverletzte
- Frauenrichter Str./Am Alten Dorf
4 VU, keiner mit Personenschaden
- Regensburger Str./Nikolaus-Otto-Str.
4 VU, keiner mit Personenschaden

Abkürzungsdefinitionen: VU = Verkehrsunfall, VUSA = Verkehrsunfall mit Sachschaden - Anzeige, VUPS = Verkehrsunfall mit Personenschaden, SV = Schwerverletzte, LV = Leichtverletzte

Rotkreuzplatz/Gabelsbergerstraße

2018: 6 VU, 3 VUPS, 4 LV, 61.200 €
2019: 2 VU, 1 VUPS, 1 SV, 2.600 €
2020: 1 VU, 1 VUPS, 1 LV, 10.800 €
2021: 6 VU, 4 VUPS, 5 LV, 64.000 €

Unfallsituation:

5 Abbiegeunfälle in Fahrtrichtung stadtauswärts;

Bewertung:

In den beiden Vorjahren war der Knotenpunkt mit einem bzw. zwei Unfällen absolut unauffällig. Im Jahr 2018 waren 6 Verkehrsunfälle mit unterschiedlichen Unfalltypen registriert worden.

In 2021 ereigneten sich 4 Unfälle durch Pkw, die stadtauswärts fahren, nach links in die Straße Zur Centralwerkstätte abbiegen wollten und dabei den Vorrang des Gegenverkehrs missachteten. Ein weiterer sog. „Abbiegeunfall“ kommt hinzu, bei dem der nachfolgende Pkw auf den stadtauswärts fahrenden Linksabbieger auffuhr.

Die Kreuzung ist mit Lichtsignal geregelt und für die Linksabbieger gibt es keine eigene Phase, sprich sie haben zeitgleich mit dem Geradeausverkehr Grün. In Fahrtrichtung stadteinwärts wird den Linksabbiegern in die Gabelsbergerstraße



zum Ende der Grünphase für ca. 10 Sekunden mit einem Grünpfeil angezeigt, dass die Gegenrichtung bereits Rot hat.

Am 17.12.2020 wurde der Lidl-Markt (Zur Centralwerkstätte 22) nach Umbau und Vergrößerung neu eröffnet. Die höhere Besucherfrequenz könnte mit der Unfallsituation am Rotkreuzplatz in Zusammenhang stehen. Von 6 VU ereigneten sich 4 werktags zwischen 11.00 - 14.00 Uhr.

Geeignete Maßnahmen:

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist davon auszugehen, dass die entgegen kommenden Linksabbieger Richtung Gabelsbergerstraße häufig die Sicht auf den geradeausfahrenden Gegenverkehr beeinträchtigen.

Eine wirksame Abhilfe dürfte nur durch Änderungen in der Ampelschaltung erreichbar sein. Als einfache Lösung wäre eine Änderung vom Grünpfeilnachlauf auf -vorlauf zu prüfen. Dadurch dürften sich die Sichtverhältnisse verbessern. Ideal wäre aber eine eigene Abbiegersignalisierung.

Bereits im Februar 2022 wurde diesbezüglich mit dem Tiefbauamt Kontakt aufgenommen. Am 23.03.2022 wurde eine neue Ampelanlage mit separater Linksabbiegesignalisierung in Verbindung mit einer reinen Linksabbiegespur in Betrieb genommen. Dadurch dürfe eine wirksame Entschärfung des Unfallgeschehens zu erwarten sein.

Lösungsvorschlag der Polizei:

Eine neue Ampelanlage mit separater Linksabbiegesignalisierung in Verbindung mit einer reinen Linksabbiegespur

Vorschlag der Unfallkommission:

Von der Unfallkommission wurde eine Abhilfe durch eine neue Ampelanlage mit separater Linksabbiegesignalisierung in Verbindung mit einer reinen Linksabbiegespur beschlossen. Am 23.03.2022 konnte diese bereits in Betrieb genommen werden (zunächst mit provisorischer Anpassung der Fahrbahnmarkierung, die schließlich im Juni endgültig eingerichtet werden konnte. Dadurch dürfe eine wirksame Entschärfung des Unfallgeschehens zu erwarten sein.

C. Unfallhäufungsstellen 2021 in der 3-Jahres-Betrachtung

Sog. „UHS-schwer“, weil hier das Unfallgeschehen insbesondere durch schwere Folgen (Personenschaden) charakterisiert ist.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in innerstädtischer Struktur und einem Anteil der Leichtverletzten von 91 % würde die entsprechende Auswertung für Weiden i.d.OPf. den



Rahmen sprengen, da 11 Knotenpunkte (Vorjahr: 17) die Kriterien erfüllen. Neben der jährlichen Betrachtung (Ziff. 1) erscheint es deshalb sinnvoller - analog der bisherigen Regelung - nur die Unfälle mit schwerem Personenschaden (= stat. Behandlung erforderlich) mit einem Grenzwert von drei Unfällen innerhalb von drei Jahren darzustellen.

Für den Zeitraum von 2019 - 2021 sind keine entsprechenden Unfallhäufungspunkte festzustellen!

zu 2020 weggefallene Unfallhäufungspunkte:

St 2166/Manteler Straße
sog. „Trippacher Kreuzung“
(zuständig: Staatl. Bauamt AS)

Anlagen:

Anlage-Rotkreuzplatz Diagramm



Beschlussvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 6 - Bau- und Planungsdezernat
Amt: Tiefbauamt
Erstelldatum: 05.07.2022
Vorlagen-Nr.: BV/300/2022

Aufstellung von wildtiersicheren Müllbehältern an der Bushaltestelle Brandweiher sowie an anderen Standorten Antrag der Ausschussgemeinschaft Demokratisch-Ökologisch-Weiden vom 13.03.2022

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss

28.07.2022

Sachstandsbericht:

Die Ausschussgemeinschaft Demokratisch-Ökologisch-Weiden beantragt mit Schreiben vom 13.03.2022 an der Bushaltestelle Brandweiher sowie an anderen Standorten, an denen Wildtiere Zugang zu Müllbehältern haben, wildtiersichere Müllbehälter zu installieren.

Im Rahmen des Antrags wurden seit Ende März 2022 mehrere Abfallbehälter, deren Lage in unmittelbarer Nähe zum Außenbereich liegt, durch den Fachbereich verstärkt in Augenschein genommen. Diesbezüglich wurde nicht nur der unmittelbare Standort des Müllbehälters, sondern auch ein angemessener Umgriff überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass der bereits vorhandene als auch der augenscheinlich frische Müll keinerlei Anzeichen auf tierische Aktivitäten wie etwa Verbiss Spuren o. ä. aufwies. Die vorhandenen Müllablagerungen deuten aus Sicht des Fachbereiches auf die Ursache menschlichen Ursprungs durch achtloses Wegwerfen hin, wie sie sich häufig auch andernorts darstellt. Witterungsbedingt wird der Müll sodann in der näheren Umgebung verteilt.

Ungeachtet der vorbezeichneten Umstände hat eine Markterkundung ergeben, dass die Eigenschaft „wild-tiersicher“, falls beim jeweiligen Hersteller verfügbar, hauptsächlich die Eigenschaft des Schutzes des Müllbehälters vor Vandalismus von großen Wildtieren wie Bären dient. Das Unternehmen Abfallhai bietet Modelle an, welche ggf. für den geforderten Zweck verwendet werden können. Diese verursachen jedoch bauartbedingt sehr hohe Kosten von 400,00 € (35 Liter Volumen) bis zu 1.500,00 € (110 Liter Volumen). Entsprechende Mittel dafür stehen im Haushalt nicht bereit. Eine Umrüstung der bestehenden Abfallbehälter ist leider nicht möglich, da der Hersteller keine entsprechenden Bauteile anbietet.

Ferner stellt die Anschaffung von Müllbehältern weiterer unterschiedlicher Hersteller die Papierkorbentleerung vor zusätzliche Herausforderungen und erzeugt erhöhten Aufwand. Es entstehen zusätzliche Anschaffungskosten sowie keine nutzbaren Rabatte beim Kauf aufgrund der geringen Stückzahl. Zudem ergibt sich ein erhöhter Platzbedarf bei der Lagerhaltung, da ein erweiterter Umfang



an Ersatzteilen notwendig wird. Damit verbunden ist wiederum die Notwendigkeit von weiteren Spezialwerkzeugen zur Installation und Wartung der Behälter.

Es wird daher vorgeschlagen, die betroffenen Abfallbehälter vorerst weiterhin intensiv zu beobachten. Bei Feststellen von Mängeln wird die Reinigungshäufigkeit und -intensität der Behälter sowie deren Umgebung erhöht. Falls danach weiterhin Mängel bestehen, werden vorbehaltlich der Mittelbereitstellung an den betreffenden Stellen entsprechende Müllbehälter installiert.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Keine personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit keine

Beschlussvorschlag:

Der Bericht diene der Kenntnisnahme. Mit dem Vorschlage der Verwaltung besteht Einvernehmen.

Anlagen:

2022-03-13 Antrag Demokratisch-Ökologisch-Weiden - Wildtiersichere Müllbehälter



Beschlussvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 6 - Bau- und Planungsdezernat
Amt: Tiefbauamt
Erstelldatum: 01.07.2022
Vorlagen-Nr.: BV/289/2022

Errichtung einer Mittelinsel an der Bushaltestelle „Steinige Äcker,, (Am Stein) Rothenstadt Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 02.06.2022

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschuss

28.07.2022

Sachstandsbericht:

Mit Schreiben vom 02.06.2022 stellt die SPD-Stadtratsfraktion den Antrag, im Zuge der Oberen Hauptstraße in Rothenstadt an der Bushaltestelle „Steinige Äcker“ (Am Stein) eine Mittelinsel zu errichten. Die Obere Hauptstraße (klassifizierte Staatsstraße 2657) stellt die Hauptverbindung von Rothenstadt in Richtung Stadtzentrum dar und verfügt im Kreuzungsbereich Obere Hauptstraße / Am Stein an der Bushaltestelle Rothenstadt Steinige Äcker über keine Querungshilfe für Fußgänger. Die nächste Möglichkeit zur Straßenquerung befindet sich in ca. 370 m Entfernung südlich (Lichtsignalanlage). Täglich passieren laut Verkehrsdaten aus dem Bayerischen Straßeninformationssystem ca. 7.400 Kraftfahrzeuge den Straßenabschnitt, die Bemessungsverkehrsstärke sieht ca. 540 Kfz/h vor. Zur Fußgängerverkehrsstärke liegen derzeit keine Daten vor, eine stark frequentierte Fußgängerstelle dürfte hier jedoch nicht vorhanden sein. Aufgrund der Wichtigkeit der Busverbindung 1/91 sowie der Tatsache, dass sicherlich schutzbedürftige Nutzer (u.a. Kinder, Senioren) dabei sind, die hier die Straßen überqueren wollen, ist aber davon auszugehen, dass zumindest zu bestimmten Tageszeiten ein gewisser Querungsbedarf vorliegt. Eine Errichtung einer Querungshilfe ist hier daher sicherlich wünschenswert und trägt auch zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Die Verwaltung schlägt vor, mit der Herstellung einer Mittelinsel aus Fertigteilen (ähnlich Schweigerstraße) zwischen den beiden Bushaltestellen eine Querungsmöglichkeit anzubieten. Falls diese gut frequentiert wird, kann mittelfristig ein Ausbau der kompletten Haltestelle z.B. ähnlich Hetzenrichter Weg angedacht werden.

Aufgrund der Klassifizierung der Oberen Hauptstraße (u.a. LKW-Verkehr, landwirtschaftliche Fahrzeuge) sollte die Fahrbahn beidseitig mindestens über eine Breite von 3,25 m verfügen. Dies ermöglicht eine maximale Breite der Mittelinsel von 2,00m. Eine sichere Aufstellmöglichkeit für Fußgänger ist damit gegeben.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Keine personelle Auswirkungen



Finanzielle Auswirkungen:

Bei positivem Beschluss werden Mittel in Höhe von ca. 10 T€ benötigt.

Beschlussvorschlag:

Der Sachstandbericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, die im Bericht genannten Maßnahme (Mittelinsel aus Fertigteilen) umzusetzen.

Anlagen:

2022-06-02 Antrag SPD Mittelinsel Steinige Äcker



Informationsvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 3 - Recht, Sicherheit und Ordnung
Amt: Amt für öffentliche Ordnung
Erstelldatum: 06.07.2022
Vorlagen-Nr.: IV/158/2022

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 02.06.2022; Taubenkot am Josefshaus

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss

28.07.2022

Sachstandsbericht:

Der Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 25.01.2022 zur Errichtung eines Bauzauns im Bereich des Gehwegs beim Josefshaus für die Sitzung des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss am 31.03.2022 wurde vertagt. Es sollten nochmals Gespräche zwischen der Stadtverwaltung zusammen mit Herrn Bürgermeister Höher und dem Eigentümer stattfinden.

Wie im damaligen hierfür erstellten Vorlagebericht erwähnt, bestand und besteht für ein sicherheitsrechtliches Einschreiten gegen den Eigentümer keine Handhabe. Dies wird dadurch begründet, dass nach einer vom Gesundheitsamt eingeholten Stellungnahme keine Gesundheitsgefahr vom Taubenkot ausgeht.

Am 02.06.2022 wurde von der SPD-Stadtratsfraktion ein erneuter Antrag zum Taubenkot am Josefshaus gestellt. Es wurde beantragt, über den aktuellen Sachstand der gütlichen Gespräche zu berichten (1.) und eine vernünftige Lösung zur Beseitigung des Schandflecks vorzuschlagen (2.).

Zu 1.:

Vom Bauverwaltungsamt wurde uns mitgeteilt, dass zwischen dem Grundstückseigentümer und unserer Bauverwaltung bereits mehrere Gespräche zur Vorbereitung einer Bauantragstellung geführt wurden. Herr Bürgermeister Höher hat beim letzten Gespräch die Gelegenheit genutzt, um die Taubenproblematik anzusprechen und Lösungsansätze zu erörtern. Dabei hat sich der Grundstückseigentümer bereit erklärt, im Rahmen der Baumaßnahme, die auch die Umgestaltung der Fassade zum Kolpingplatz betrifft, die Umsiedelung der Tauben mit zu verfolgen.



Zu 2.:

In den Gesprächen mit dem Grundstückseigentümer wurde ein Lösungsansatz dahingehend diskutiert, dass die Fassade umgestaltet und die Tauben umgesiedelt werden. Hierzu wurden bereits Gespräche mit der Stadttaubenhilfe Erlangen geführt.

Aus tierschutzrechtlicher Sicht ist ein brutärmerer Zeitpunkt zur Entfernung der Nester sinnvoll, um möglichst wenig Eier und Jungvögel zu stören. Sollten dennoch bebrütete Eier und Jungvögel vorgefunden werden, wird vorgeschlagen, die Stadttaubenhilfe Erlangen intensiv zur weiteren Versorgung der Tiere mit einzubinden.

Die taubenabwehrenden baulichen Maßnahmen an der Fassade müssen in engem zeitlichen Zusammenhang mit der Entfernung der Nester erfolgen. Eine Umsiedelung der standorttreuen Tauben allein durch Zurverfügungstellung einer neuen Nistmöglichkeit ist nicht zielführend. Hier muss mit einer Wiedereinnistung in der bestehenden Fassade gerechnet werden.

Begleitend hierzu kann die vorgeschlagene Zwischenlösung der Errichtung eines Taubenschlags an geeigneter Stelle diskutiert werden. Zu bemerken ist, dass diese Maßnahme lediglich eine Lösungsmöglichkeit gegen die Verschmutzung des Bürgersteiges durch Taubenkot in diesem Bereich sein kann. Die Umsiedelung der Tauben alleine bedingt jedoch keine Reduktion der Kotmenge, was bei der Umsetzung und Standortwahl berücksichtigt werden sollte. Dies und auch die Betreuung des Taubenhauses ist im Vorfeld mit der Stadttaubenhilfe Erlangen eng abzustimmen.

Insgesamt stellt dies eine Einzelmaßnahme dar und sorgt nicht für eine nachhaltige Regulation der Taubenpopulation im gesamten Stadtgebiet.

Anlagen:

Antrag SPD-Fraktion; Taubenkot am Josefshaus



Beschlussvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 3 - Recht, Sicherheit und Ordnung
Amt: Amt für öffentliche Ordnung
Erstelldatum: 14.07.2022
Vorlagen-Nr.: BV/312/2022

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 02.06.2022 -Zone 30-

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss

28.07.2022

Sachstandsbericht:

Bezüglich Anfragen auf Einrichtung von „Tempo 30“ oder von 30-Zonen (die beide komplett verschiedene Verkehrsregelungen darstellen) wurde zuletzt schon im HVA vom 31.03.2022 berichtet. Nach der gegenwärtigen Rechtslage gilt innerorts weiterhin grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO).

Dazu gibt es lediglich folgende Ausnahmen:

- In sehr begrenzenden Fällen können die Straßenverkehrsbehörden abweichend davon eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit anordnen. Derartige Anordnungen unterliegen dabei den strengen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, wonach Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Weiter ist aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse das Bestehen einer Gefahrenlage erforderlich, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Lebens und der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie des privaten und öffentlichen Sacheigentums erheblich übersteigt.

Eine solche Gefahrenlage ist nur dann anzunehmen, wenn es ohne verkehrsbehördlichen Eingriff mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu Unfällen oder Schäden kommt. Dabei wird auf Untersuchungen abgestellt, ob unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle oder gefährliche Verkehrssituationen auftreten.

- Im unmittelbaren Bereich vor Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern sind im konkreten Bedarfsfall erleichterte streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung nach § 45 Abs. 9 StVO Satz 4 Nr. 6 StVO umsetzbar.
- Tempo 30 Zonen, die in erster Linie nicht zur Regelung der Fahrgeschwindigkeit dienen, sondern eine verkehrsplanerische Möglichkeit zur Festlegung des Gebietscharakters darstellen.



Hierzu bedarf es primär eines Zonenbewusstseins (Fahrbahndimensionierung). Auch klassifizierte Straßen und Vorfahrstraßen, Straßen mit hohem Durchgangsverkehr usw. sind davon ausgeschlossen. Auch die Auswirkungen auf den Buslinienverkehr und weitere Vorgaben sind zu beachten.

Bei der Luitpoldstraße (Abschnitt Sedanstraße bis Ringstraße) ist bereits seit Mitte 2015 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingerichtet (diese war im Übersichtsplan des letzten HVA fälschlicherweise noch nicht abgeändert).

Bei den übrigen angefragten Straßen handelt es sich ausnahmslos um Sammelstraßen, die weder den Charakter einer Zone vermitteln, noch als klassifizierte Straße / Vorfahrtstraße für ein generelles rechts-vor-links geeignet sind. Eine 30-Zone kommt auf diesen Straßen damit nicht in Betracht.

Die oben angesprochene punktuelle Geschwindigkeitsbeschränkung in konkreten Gefahrenbereichen bzw. unmittelbar vor Schulen usw. ist soweit möglich bereits eingerichtet. Eine darüber hinausgehende vollumfassende Beschränkung auf der ganzen Straßenlänge ist nach der gegenwärtigen Regelung der StVO nicht zulässig. Unabhängig davon sind alle angesprochenen Straßen auch für die Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes erforderlich. Auch das Liniennetz des Stadtbus Weiden ist auf nahezu sämtlichen angesprochenen Straßen unterwegs. Unabhängig von der Regelung der StVO wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung ohne Auswirkungen auf die bestehenden Fahrpläne und das Taktangebot unseres Stadtbusses sowie auf ein leistungsfähiges Verkehrsnetz nicht möglich und erscheint damit insgesamt auch als wenig zweckmäßig.

Dem Antrag kann daher mit den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nicht entsprochen werden.

Der vorgetragene Sachstand bezieht sich auf die gegenwärtigen rechtlichen Rahmenbedingungen. Zu den Zielvorstellungen und Inhalten bzgl. Tempo30 des in Aufstellung befindlichen Mobilitätskonzeptes wird auf den Bericht im Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses vom 31.03.2022 (BV/141/2022) verwiesen.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Keine personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:

Keine finanzielle Auswirkungen

Beschlussvorschlag:

Der Antrag wird abgelehnt.

Anlagen:

Antrag SPD - Zone 30



Beschlussvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 3 - Recht, Sicherheit und Ordnung
Amt: Umweltamt
Erstelldatum: 31.05.2022
Vorlagen-Nr.: BV/226/2022

Antrag Bündnis 90/Die Grünen; Reduzierung von Einwegplastik: Einheitliches Pfandsystem To-go/Take-away

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss

28.07.2022

Sachstandsbericht:

Die Thematik „Reduzierung von Einwegplastik“ wurde angesichts des stetig wachsenden Bergs an Plastikabfällen bereits mehrfach im HVUE- diskutiert. Die Verwendung von Einwegkunststoffen (Essschalen, Trinkbecher, Kaffee to go usw.) ist zu einem guten Anteil dafür ursächlich. Im Ausschuss und von Seiten der Verwaltung wurde der Handlungsdruck stets klar gesehen, trotzdem konnte bisher keine befriedigende Lösung für die Gesamtstadt erarbeitet werden. Auch wenn der Einfluss der Verwaltung begrenzt ist, werden bei städtischen Veranstaltungen Maßnahmen zur Abfallvermeidung gefordert und umgesetzt, siehe Anlagen (Beschlüsse, Merkblatt).

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zielt darauf ab, dass sich alle Gaststätten, Restaurants, Imbisse, Lieferservice an einem gemeinsamen Pfandsystem beteiligen. Der Antrag kann zu diesem Zeitpunkt erfolgsversprechender sein, da der Gesetzgeber ab 2023 Gaststätten dazu verpflichtet, Mehrwegverpackungen anzubieten, wenn der Kunde die Speisen und Getränke mitnehmen möchte.

Flächendeckende Mehrwegpfandsysteme werden in anderen Städten oder Regionen (z.B. Frankfurt, Nürnberg, Region Bayreuth inkl. Landkreis, Stadt & zukünftig die Universität) insbesondere für Trinkbecher angeboten und müssen als solche Lösung zentral organisiert und ausgeschrieben werden. Dabei ist zum Zweck der allgemeinen Verbreitung und Akzeptanz die Integration von großen Verpflegungsbetrieben inklusive Mensa, Cafeteria und Getränkeautomaten (z.B. Kliniken, Studierendenwerke) von zentraler Bedeutung. Gleichzeitig werden, eine faire Beteiligung in den Entstehungsprozess vorausgesetzt, die gastronomischen Anbieter auch vom Aufwand eigener und in der Akzeptanz geringerer Lösungen entlastet.

Die Verwaltung hat sich das Webangebot des Anbieters REBOWL näher angesehen und unverbindliche Informationen zusenden lassen. Aus Sicht der Verwaltung ist ein solches Konzept nur sinnvoll, wenn sich möglichst alle Gastronomie- und Verpflegungsbetriebe im Stadtgebiet beteiligen. Ohne qualifizierte Unterstützung im Bereich Marketing und Produktdesign durch einen Dienstleister ist die Etablierung eines solchen Projekts nicht zu stemmen, die dadurch entstehenden Kosten können derzeit nicht abgeschätzt werden. Die Akzeptanz der Kunden wird davon abhängen, wie



verbraucherfreundlich sich das Komplettpaket gestaltet. Gleichzeitig ermöglicht eine solche in der ganzen Stadt (bzw. ggf. auch im Umland) umgesetzte Lösung eine Einbindung in Konzepte des Stadtmarketings und z.B. bei interessanter Bechergestaltung eine Stärkung der regionalen Identität und Wirtschaft.

Alternativ wird die Umstellung auf Mehrweg nicht zentral organisiert und den Gaststätten überlassen, wie sie die vom Gesetzgeber geforderten Pflichten umsetzen.

Stellungnahme des Stadtmarketing Weiden e.V.

„Das Stadtmarketing Weiden befasst sich seit einigen Jahren mit dem Thema Pfandsysteme und Müllvermeidung bei To-go und Take-away Getränken und Speisen.

Der Stadtmarketing - Arbeitskreis Gastronomie und Events hat bereits in 2019 und auch bei späteren Terminen ein einheitliches Pfandsystem für To-go / Take-away-Geschirr diskutiert und ist dabei zu folgendem Ergebnis gekommen:

Bei Veranstaltungen sowie im Tagesgeschäft soll die Verwendung von Einwegplastik reduziert und bestenfalls komplett vermieden werden. Die Teilnehmer des Arbeitskreises Gastronomie und Events weisen darauf hin, dass mit Ausnahme eines Anbieters, der kompostierbare Plastikpfandbecher verwendet, alle Anbieter auf Mehrweg umgestellt haben. Ebenfalls verwenden alle Anbieter, bis auf einen, Papierstrohhalm. Aber auch dies läuft aus, so dass nur noch Papierstrohhalm erhältlich sein werden.

Weiterhin haben sich die Firmen über Alternativen beim Geschirr informiert. Auch hier wurde auf die umweltfreundlicheren Varianten umgerüstet.

Bereits in 2019 wurde abgefragt, ob die Anbieter sich Recup und Rebowl anschließen möchten oder eigene Mehrweg-Becher und -Geschirr anbieten. Nur einzelne, wie das Beanery / Beanery kitchen, verwenden Recup und Rebowl. Die meisten anderen jedoch geben eigene Mehrwegbecher aus. Bisher wurden die sehr hohen Kosten sowie der organisatorische Aufwand bemängelt.

Bislang war kein stadtweites System gewünscht. Beim nächsten Arbeitskreis im kommenden Herbst 2022 kann dieses Thema gerne erneut abgefragt werden.“

Rechtliche Grundlagen

Mehrweg wird Pflicht ab 2023

Mit der Novelle des Verpackungsgesetzes sind Restaurants, Bistros, Kantinen, Cafés, Imbissbetriebe etc. ab dem 1. Januar 2023 verpflichtet, ihren Kunden auch Mehrwegbehälter für To-Go-Getränke oder Take-Away-Essen anzubieten. Das gilt auch für Caterer, Lieferdienste und ggf. für Betriebe des Lebensmittelhandels und des -handwerks (z.B. für heiße Theken). Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die hochwertige Verwertung von Verpackungen (Verpackungsgesetz - VerpackG), §§ 33 und 34

Minderung des Verbrauchs bestimmter Einwegverpackungen

§ 33 Mehrwegalternative für Einwegkunststofflebensmittelverpackungen und Einweggetränkebecher



(1) Letztvertreiber von Einwegkunststofflebensmittelverpackungen und von Einweggetränkebechern, die jeweils erst beim Letztvertreiber mit Waren befüllt werden, sind ab dem 1. Januar 2023 verpflichtet, die in diesen Einwegverpackungen angebotenen Waren am Ort des Inverkehrbringens jeweils auch in Mehrwegverpackungen zum Verkauf anzubieten. Die Letztvertreiber dürfen dabei die Verkaufseinheit aus Ware und Mehrwegverpackung nicht zu einem höheren Preis oder zu schlechteren Bedingungen anbieten als die Verkaufseinheit aus der gleichen Ware und einer Einwegverpackung. Satz 1 und 2 gelten nicht für den Vertrieb durch Verkaufsautomaten, die in Betrieben zur Versorgung der Mitarbeiter nicht öffentlich zugänglich aufgestellt sind.

(2) Letztvertreiber nach Absatz 1 Satz 1 sind verpflichtet, die Endverbraucher in der Verkaufsstelle durch deutlich sicht- und lesbare Informationstafeln oder -schilder auf die Möglichkeit, die Waren in Mehrwegverpackungen zu erhalten, hinzuweisen. Im Fall einer Lieferung von Waren ist dieser Hinweis in den jeweils verwendeten Darstellungsmedien entsprechend zu geben.

(3) Abweichend von § 15 Absatz 1 Satz 2 beschränkt sich die Rücknahmepflicht für Letztvertreiber nach Absatz 1 Satz 1 auf diejenigen Mehrwegverpackungen, die sie in Verkehr gebracht haben.

§ 34 Erleichterungen für kleine Unternehmen und Verkaufsautomaten

(1) Letztvertreiber nach § 33 Absatz 1 Satz 1 mit insgesamt nicht mehr als fünf Beschäftigten, deren Verkaufsfläche 80 Quadratmeter nicht überschreitet, können die Pflicht nach § 33 Absatz 1 Satz 1 auch erfüllen, indem sie dem Endverbraucher anbieten, die Waren in von diesem zur Verfügung gestellte Mehrwegbehältnisse abzufüllen; im Fall einer Lieferung von Waren gelten als Verkaufsfläche zusätzlich alle Lager- und Versandflächen. Bei der Feststellung der Zahl der Beschäftigten sind Teilzeitbeschäftigte mit einer regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit von nicht mehr als 20 Stunden mit 0,5 und von nicht mehr als 30 Stunden mit 0,75 zu berücksichtigen. § 33 Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.

Regelungen für große Betriebe (mehr als 80qm Verkaufsfläche und mehr als 5 Beschäftigte)

Wenn ein Betrieb Einwegverpackungen aus Kunststoff anbietet, dann muss er auch eine Mehrwegverpackung als Alternative anbieten.

Möglichkeit 1: Der Betrieb schafft eigene Mehrwegverpackungen an, zum Beispiel aus Kunststoff oder Glas

Möglichkeit 2: Der Betrieb kann mit einem Unternehmen zusammenarbeiten, das Mehrwegverpackungen anbietet (Pool-Mehrwegsystem).

Regelungen für kleine Betriebe (bis 80qm Verkaufsfläche und maximal 5 Beschäftigte)

Es müssen keine Mehrwegverpackungen bereitgestellt werden, aber die Betriebe müssen Essen und Getränke auf Wunsch der Kundschaft in Becher oder Schalen füllen, die von der Kundschaft mitgebracht werden.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Keine personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:

Keine finanzielle Auswirkungen



Beschlussvorschlag:

Aufgrund der wahrscheinlich nicht unerheblichen Kosten, die auf die Stadt zukommen würden und insbesondere aufgrund der sich schon jetzt abzeichnenden fehlenden Akzeptanz der Gastronomie wird die Umstellung auf Mehrweg nicht zentral organisiert und es den Gaststätten überlassen, wie sie die vom Gesetzgeber geforderten Pflichten umsetzen.

Anlagen:

Anlage RECUPxREBOWL_Falzflyer

Anlage_Feste_und_Abfall

Antrag Grüne Reduzierung Einwegplastik

Beschlüsse_NR_6_Reduzierung_Einwegplastik

Beschlüsse_NR_9_Reduzierung_Einwegplastik



Informationsvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 3 - Recht, Sicherheit und Ordnung
Amt: Umweltamt
Erstelldatum: 09.06.2022
Vorlagen-Nr.: IV/125/2022

Antrag Bündnis 90/Die Grünen Klimaneutrale Stadt Weiden - Stellungnahme der Stadtwerke

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss

28.07.2022

Sachstandsbericht:

Zum Antrag Bündnis 90/Die Grünen haben die Stadtwerke Stellung bezogen, die in den Anlagen „Stellungnahme zum Antrag Bündnis 90_Die Grünen“ enthalten ist.

Anlagen:

Antrag Grüne Klimaneutrale Stadt Stadtwerke
Stellungnahme zum Antrag Bündnis 90_Die Grünen



Beschlussvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 3 - Recht, Sicherheit und Ordnung
Amt: Umweltamt
Erstelldatum: 15.03.2022
Vorlagen-Nr.: BV/144/2022

Gemeinschaftsantrag CSU, FW, FDP und Bürgerliste - Schaffung öffentlich zugängliches Solarpotentialkataster

Beratungsfolge:

Klimaschutzbeirat	26.04.2022
Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschuss	28.07.2022

Sachstandsbericht:

Ein systematisches Kataster der potenziell wirtschaftlichen Dachflächen für Photovoltaik und Solarthermie kann für private und öffentliche Eigentümer ein niederschwelliges Angebot sein, die solare Eignung ihrer eigenen Dachflächen einzuschätzen und eine erste wirtschaftliche Abschätzung durchzuführen. Ein solches Angebot kann im Zusammenspiel mit einer angemessenen Öffentlichkeitsarbeit und auch der weiteren städtischen Klimaschutzaktivitäten aus Sicht der Verwaltung einen Anreiz schaffen, dass Dachflächen im Stadtgebiet verstärkt solar genutzt werden.

Grundsätzlich kann ein online zur Verfügung gestelltes Solarpotenzialkataster die notwendige, individuelle Energie-Beratung, z.B. durch das Energie-Technologische Zentrum Nordoberpfalz (etz) nicht ersetzen. Der Eigenanteil der Beratungskosten für Gebäudeeigentümer beträgt beim etz für die Erstberatung bei privaten Anfragen aktuell 30 EUR, die restlichen Kosten werden zur Zeit durch eine Förderung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz übernommen.

Die Stadtverwaltung verfügt bisher nur über ältere Daten zur solaren Eignung ihrer eigenen Liegenschaften (Dachflächen) aus dem Jahr 2009. Dieses Potenzial wird inzwischen zu einem guten Anteil durch Photovoltaik genutzt (Miet- oder Pachtnehmer der Dachflächen).

Eine telefonische Anfrage bei den Stadtwerken ergab, dass keine entsprechenden Daten vorliegen oder Aktivitäten zur Erstellung eines Katasters geplant sind.

Im Rahmen des „Gesetz zur Änderung des Bayerischen Klimaschutzgesetzes“ (Entwurf vom 15.11.2021) ist ein landesweites, bayerisches Solarkataster geplant, aber noch nicht vom Landtag beschlossen.

Eine telefonische Recherche bei zwei möglichen Anbietern solcher Kataster, die auch durch zahlreiche Bundesländer, Landkreise und Kommunen genutzt werden, ergab Kosten von für die Ersteinrichtung zwischen 5.000 und 7.500 EUR und für das Webhosting zwischen 750 und 1.200 EUR pro Jahr. Das Selbsthosting oder die anderweitige Vergabe wäre rechtlich möglich, aber finanziell und logistisch nicht sinnvoll.



Weitere Kosten für die Laserscandaten des Bayerischen Landesvermessungsamtes fallen voraussichtlich nicht an, da diese durch die Stadt schon gekauft wurden und, wie auch die Gebäudeumrisse und Luftbilder, im Stadtplanungsamt vorliegen. Dies allerdings unter dem Vorbehalt, dass diese urheberrechtlich geschützten Rasterdaten einem möglichen Auftragnehmer zur Erstellung des Katasters zur Verfügung gestellt werden können, ansonsten würden weitere Kosten anfallen (Schätzung eines Anbieters: 1.400 EUR).

Mit geringem Aufpreis kann aufgrund des eingesparten Mehraufwandes durch beide angefragten Anbieter auch ein Kataster der potenziell geeigneten Dachflächen für die Dachbegrünung erstellt werden. Damit könnten Eigentümer durch die verbesserte Isolierung Energie einsparen und einen Beitrag zur Klimaanpassung durch Wasserspeicherung nach Regenereignissen (Stichwort „Schwammstadt“) und zur Förderung der Biodiversität leisten.

Die durch einen Auftragnehmer produzierten Daten eines Solarpotenzialkatasters gehen in das Eigentum der Stadt über und können prinzipiell auch durch die Verwaltung genutzt werden.

Auch wenn es sich um keine Pflichtaufgabe der Stadt Weiden i.d.OPf. handelt und staatliche Fördermöglichkeiten nicht bestehen, hat sich der Klimaschutzbeirat in seiner Sitzung am 26.04.2022 trotz der angestrebten bayernweiten Umsetzung durch das LfU einstimmig für die Einführung eines Solarpotentialkatasters durch die Stadt Weiden i.d.OPf. ausgesprochen.

Personelle Auswirkungen (Stellenminderungen / -mehrungen):

Keine personelle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:

Für die zu erwartenden Kosten i. H. v. 10.000 € hat der FVGS-AS am 12.07.2022 € außerplanmäßige Mittel bereitgestellt.

Beschlussvorschlag:

Der HVUEA schließt sich der Empfehlung des Klimaschutzbeirates an und befürwortet unabhängig von der geplanten bayernweiten Umsetzung durch das LfU die eigenständige Einrichtung eines öffentlich zugänglichen Solarpotentialkatasters mit Grünflächenpotentialkataster durch die Stadt.

Anlagen:

Beschluss_Nr_4

CSU BL FWW FDP Solarpotentialkataster

Finanzausschuss_Beschluss



Informationsvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 3 - Recht, Sicherheit und Ordnung
Amt: Amt für öffentliche Ordnung
Erstelldatum: 11.07.2022
Vorlagen-Nr.: IV/161/2022

Anfrage von Stadtrat Blum An der Kreuzung „Rotkreuzplatz,, gibt es nur noch eine Rechtsabbiegemöglichkeit in Richtung Gewerbegebiet Mitte. Wie sind die Erfahrungen dieser Änderung und worden die Erwartungen erfüllt?

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss

28.07.2022

Sachstandsbericht:

Der Rotkreuzplatz war als neuer Unfallhäufungspunkt auffällig. Stadtauswärts der Prinz-Ludwig-Straße ereigneten sich bei den Linksabbiegern in die „Zur Centralwerkstätte“ gehäuft Unfälle mit geradeausfahrendem Gegenverkehr. Die Kreuzung war zwar bereits mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Für die vorgenannten Linksabbieger gab es jedoch keine eigenständige Signalisierungsphase. Vielmehr erhielten diese zeitgleich mit dem entgegenkommenden Geradeausverkehr das Grünsignal. Entgegenkommende Linksabbieger in Richtung Gabelsbergerstraße scheinen dabei oftmals die Sicht auf den stadteinwärtigen bzw. geradeausfahrenden Gegenverkehr beeinträchtigt zu haben.

Aus diesem Grund wurde für den Linksabbieger von der Prinz-Ludwig-Straße in die „Zur Centralwerkstätte“ ein separat signalisierter Fahrstreifen mit „geschützten“ Grünphasen eingerichtet. Der stadtauswärtige Verkehr teilt sich infolge dessen mit dem Rechtsabbieger in die Gabelsbergerstraße künftig den rechten Fahrstreifen. Dies war unter Einhaltung der Richtlinien die sicherste Möglichkeit den Gefahrenpunkt zu entschärfen. Weiterhin wird dadurch auch die „Grüne-Welle“ nicht beeinträchtigt (vgl. dazu auch den Bericht zu den Unfallhäufungen 2021).

Am 23. März wurden die Fahrstreifen zunächst provisorisch eingerichtet und die Signaltechnik bis zum 25. März umgebaut. Nach größeren Bauarbeiten im Straßenraum (Austausch Telekom-Kabelschacht vom 16.05. – 10.06.) wurde die Fahrbahn anschließend asphaltiert und konnte am 06.07. mit den Markierungsarbeiten beendet werden.

Die ersten Wochen stellten für die Verkehrsteilnehmer natürlich eine gewisse Umgewöhnungsphase dar, die auch noch von den provisorischen Maßnahmen begleitet waren, aber dennoch relativ gut verliefen. Für den insgesamt noch relativ kurzen Betrachtungszeitraum läuft der Verkehrsfluss mit der geänderten Verkehrsführung aber sehr gut. Seit Anpassung der Verkehrsführung sind am Knotenpunkt



auch keine neuen Unfälle mehr registriert worden. Insbesondere die gehäuften Unfälle mit Linksabbieger in die „Zur Centralwerkstätte“ gehören der Vergangenheit an.

Anlagen:

Keine Anlage vorhanden



Informationsvorlage

nicht öffentlich

Dezernat: Dezernat 6 - Bau- und Planungsdezernat
Amt: Bauverwaltungsamt
Erstelldatum: 04.07.2022
Vorlagen-Nr.: IV/153/2022

Anfrage von Herrn Stadtrat Blum "In der Gabelsbergerstraße sind Bushäuschen ohne Seitenverkleidung. Kann man dort eine entsprechende Seitenverkleidung einbauen?"

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss

28.07.2022

Sachstandsbericht:

Diese Anfrage bezieht sich auf ein Buswartehäuschen auf der Seite des Klinikums. Das gegenüberliegende Buswartehäuschen auf der Seite des Stadtfriedhofs hat Seitenverkleidungen (Siehe Bild 1 anbei).

Nach Auskunft der Betreiberin der Bushaltstelle, Die Mittelbayerische Plakatwerbung GmbH, wurden an der o.g. Wartestelle keine Seitenscheiben angebracht, **da der Bürgersteig nicht breit genug ist.**

Dies deckt sich auch mit der rathausinternen Informationseinholung.

Nach Ausmessung durch das Bauverwaltungsamt beträgt die Gehwegbreite auf der Seite des Klinikums insgesamt 3 m. Das aufgestellt Wartehäuschen samt Überdachung nimmt dabei 1.50 m der Gehwegbreite in Anspruch. Mit Anbringung von Seitenverkleidungen an dem Wartehäuschen würde der barrierefrei zu passierende Gehweg ebenfalls noch 1.50 m Breite betragen (siehe Bild 2 anbei). Sowohl das Tiefbauamt als auch das Stadtplanungsamt der Stadt Weiden führen aus, dass das Mindestbreitenmaß von Gehwegen nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (kurz RAST) zum barrierefreien Befahren, zum Beispiel mit einem Rollstuhl oder Kinderwagen aber auch durch entgegenkommende Fußgänger, mindestens 1.80 m betragen muss. Außerdem könne anderweitig nicht gewährleistet werden, dass Bürger die vielbefahrene Straße betreten müssen und deren Sicherheit gefährdet ist.

Folglich ist die Anbringung einer Seitenverkleidung dort nicht möglich.

Anlagen:

Bushaltestelle Bild 1
Bushaltestelle Bild 2



Informationsvorlage

öffentlich

Dezernat: Dezernat 3 - Recht, Sicherheit und Ordnung
Amt: Rechtsamt
Erstelldatum: 24.05.2022
Vorlagen-Nr.: IV/117/2022

Anfrage des StR-Mitglieds Schöner zur Entwicklung der Ordnungs- und Bußgeldern in den letzten Jahren

Beratungsfolge:

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss

28.07.2022

Sachstandsbericht:

Herr Stadtrat Schöner stellte in der Sitzung des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energieausschusses am 31.03.2022 folgende Anfrage:

Wie haben sich im Vergleich zu den Vorjahren die Einnahmen aus Ordnungsgeldern und Bußgeldern entwickelt?

Die Einnahmen aus Verwarnungen und Bußgeldern sind in den letzten zwei Jahren merklich gesunken. Während 2018 und 2019 noch Einnahmen in Höhe von knapp 650.000 € zu verzeichnen waren, waren es 2020 nur 580.000 € und 2021 604.000 €.

Zwar sind die Einnahmen aus Bußgeldverfahren allgemeiner Ordnungswidrigkeiten deutlich angestiegen (2018 und 2019 knapp 25.000 €, 2020 bereits knapp 45.000 €, 2021 knapp 118.000 €). Gleichzeitig sind jedoch die Einnahmen aus der Überwachung des ruhenden Verkehrs deutlich gesunken (2018 und 2019 ca. 450.000 €, 2020 365.000 € und 2021 340.000 €). Die Einnahmen aus der Überwachung des fließenden Verkehrs sind dagegen relativ stabil (2018 knapp 76.000 €, 2019 84.000 €, 2020 85.000 € und 2021 72.000 €). Die exakten Beträge können den beigefügten Anlagen entnommen werden.

Hintergrund für die Steigerung der Einnahmen aus den allgemeinen Ordnungswidrigkeitenverfahren sind insbesondere die zahlreichen Verstöße gegen das Infektionsschutzgesetz in Verbindung mit vergleichsweise überdurchschnittlichen Bußgeldern auf Grund des für die Verwaltung verbindlichen Bußgeldkatalogs. Die sinkenden Einnahmen im Bereich der Park- und Halteverstöße finden ihre Ursache ebenfalls in der Corona-Pandemie. Durch die zur Eindämmung des Sars-CoV2-Virus in den vergangenen zwei Jahren angeordneten Schutzmaßnahmen, wie Lockdown, Ausgangssperre, Ausgangsbeschränkung, Kontaktbeschränkung, Homeoffice-Pflicht etc. nahm das Verkehrsaufkommen und in Folge der Parkdruck im Innenstadtdgebiet nach den Erfahrungen der AußendienstmitarbeiterInnen deutlich ab.



Anlagen:

Anfrage ödp wegen Entwicklung Bußgeldeinnahmen

Werte