

# **Winterdienst in Speyer**

## **Inhaltsverzeichnis**

- 1. Gesetzliche Grundlagen**
- 2. Derzeitige Praxis in Speyer**
  - 2.1 Erforderlicher Winterdienst auf Fahrbahnen**
  - 2.2 Erforderlicher Winterdienst auf Gehwegen**
  - 2.3 Erforderlicher Winterdienst auf Radwegen**
    - 2.3.1 Parkplätze**
    - 2.3.2 Marktplätze**
    - 2.3.3 Grünanlagen**
- 3. Vertragliche Regelungen zur Räumung von Bushaltestellen, Haltepunkten**
  - 3.1 Haltepunkt Speyer Nord-West**
  - 3.2 Gedächtniskirche**
- 4. Streukisten**
- 5. Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen der Stadt Speyer**
- 6. Kosten des Winterdienstes**
  - 6.1 Personal**
  - 6.2 Kosten des Materialverbrauchs**
- 7. Optimierungsvorschlag für den Winterdienst in Speyer**
  - 7.1 Kostenmäßige Auswirkung der Reduzierung**

## **Anlagen**

**Streuplan Fahrbahnen**

**Straßenliste Fahrbahnen**

**Streuplan Radwege, städtische Gehwege und schmale Straßen**

**Straßenliste Radwege, städtische Gehwege und schmale Straßen**

## 1. Gesetzliche Grundlagen

Die gesetzlichen Anforderungen für den Winterdienst ergeben sich gemäß Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz § 11,2 und 17. Danach „haben die Träger der Straßenbaulast nach besten Kräften die Straßen von Schnee zu räumen und zu streuen“. Die Kommunen haben dabei innerhalb geschlossener Bebauung (unabhängig vom Ortsschild) die **gefährlichen und verkehrswichtigen** Stellen zu bearbeiten. Die Kriterien sind kumulativ zu verstehen.

Die nähere Konkretisierung, insbesondere vor dem Hintergrund der Schadenersatzpflicht (§ 823, 839 BGB) ergibt sich durch die laufende Rechtsprechung.

Da innerorts eine grundsätzliche Räumspflicht besteht und diese der Streupflicht nachrangig ist, sind entsprechende Dringlichkeitspläne aufzustellen.

Sich der Pflicht durch Aufstellung von Schildern wie „Eingeschränkter Winterdienst“ zu entziehen, ist nicht möglich. Diese haben nur hinweisenden Charakter.

Das Gesetz eröffnet den Kommunen die Möglichkeit, bestimmte Reinigungspflichten auf die Anlieger zu übertragen. Dies ist mit der „Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen in der Stadt Speyer“ für den Bereich der Gehwege und gehweg-ähnlichen Flächen geschehen. Diese Übertragung kann jedoch noch erweitert werden.

Darüber hinaus erlaubt der §17, 3 LStrG RLP die Erhebung einer Reinigungsgebühr für diese Leistung. Dies wurde auch im letzten Bericht des Rechnungshofes über die „Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung der Stadt Speyer“ vom 27. 12. 2011 S. 41, Randnummer 52 angefordert.

## 2. Derzeitige Praxis in Speyer

Diese geht für den regulären Winterdienst über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Das Ziel des möglichst reibungslosen Verkehrsablaufs stand dabei im Vordergrund. Diese Praxis fördert jedoch auch das Anspruchsdenken der Bürger.

Der gegenwärtig praktizierte Streuplan wurde aus den 90-er Jahren fortgeschrieben, allerdings war er nicht politisch legitimiert.

Neben dem regulären Plan gibt es noch einen Sonderplan für Glättebildung, der verkehrswichtige und gefährliche Strecken abdeckt und beispielsweise auch bei Salzknappheit Anwendung findet.

### 2.1 Erforderlicher Winterdienst auf Fahrbahnen

Als verkehrswichtig werden in der Regel die klassifizierten Straßen (Landes-, Kreisstraßen) und städtische Hauptverkehrsstraßen angesehen.

Gefährlich sind Streckenabschnitte, die unübersichtlich sind und an denen Autofahrer erfahrungsgemäß stärker lenken oder bremsen müssen.

Danach wäre z.B. die Wormser Landstraße verkehrswichtig, aber nicht unbedingt gefährlich, da sie in ihrem Verlauf gerade ist – also zwingend kein Winterdienst erforderlich.

Die Obere Langgasse oder Landwehrstraße aufgrund von Gefälle und Brücke wären verkehrswichtig und gefährlich, demzufolge wäre hier Winterdienst erforderlich.

Eine weitere Verpflichtung ergibt sich im Zusammenhang mit den in Speyer ansässigen Gefahrstoffbetrieben (z.B. Siemensstraße, Landwehrstraße, Industriestraße).

### 2.2 Erforderlicher Winterdienst auf Gehwegen

Da die Streupflicht für Gehwege per Satzung auf die Anlieger übertragen ist, ist auch die Stadt als Anlieger mit Vorbildfunktion in gleicher Weise gefordert, z. B. vor städtischen Verwaltungsgebäuden, Schulen Kindergärten, Spiel- und Sportplätzen etc.

Zu räumende Wege müssen jedoch ein allgemeines Verkehrsbedürfnis haben, d.h., zu einem objektiven Ziel führen. Entbehrliche Wege, wie Abkürzungs- und Bequemlichkeitswege müssen nicht geräumt und gestreut werden, ebenso wenig wie Erholungs- oder Flanierwege (z. B. Feuerbachpark).

Darüber hinaus sind verkehrswichtige Übergänge und Straßenquerungen zu räumen und zu streuen, die dann in aller Regel mit Ampel, Zebrastreifen oder Querungshilfe (Insel) versehen sind.

In Fußgängerzonen ist ein Mittelstreifen freizuräumen, vor den Schaufenstern sind dann wieder die Anlieger zuständig. Ggfs. sind noch einige Querungen erforderlich.

## **2.3 Erforderlicher Winterdienst auf Radwegen**

Für Radwege gilt ebenfalls, wie bei Fahrbahnen, eine Streupflicht nur an **gefährlichen und verkehrswichtigen** Stellen (Verkehrsbedürfnis), die örtlich von solchen für den Fahrzeugverkehr abweichen können. Gemeinsame Rad- und Gehwege sind allerdings wie Gehwege zu behandeln.

### **2.3.1 Parkplätze**

Auf Parkplätzen ist Winterdienst nur auf belebten Plätzen erforderlich, die entweder eine große Menge an Fahrzeugen aufnehmen können oder einen schnellen Wechsel aufweisen. Es ist darauf zu achten, dass Fußgänger gestreute Bereiche schnell erreichen können.

### **2.3.2 Marktplätze**

An Markttagen sind die Marktplätze begehbar zu machen, jedoch ist auch hier eine Beschränkung auf Spuren möglich. Dies gilt sowohl für Wochenmärkte als auch Spezialmärkte (Weihnachtsmarkt). Die vollständige Räumung der Fläche kann nicht erwartet werden. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass u. U. am Markttag ein starker Frost herrscht und deshalb zwischenzeitlich vereiste Flächen nicht mehr freigeräumt werden können. Deshalb wird nicht abgewartet, sondern immer gleich geräumt und gestreut.

### **2.3.3 Grünanlagen**

In Grünanlagen sind ggfs. wichtige Verbindungen freizuhalten (Domgarten: Salische Kaiser, Feuerbachpark: Gayerstraße –Kreuztorstraße). Entbehrliche Verbindungen können jedoch auch geschlossen werden (Adenauerpark, Skulpturengarten)

## **3. Vertragliche Regelungen**

Mit Vertrag vom 15.08.2000 hat die Stadt Speyer für die Verkehrsbetriebe Speyer Reinigung und Winterdienst der Bushaltestellen übernommen. Im Vertrag waren 138 Haltestellen mit 38 Wartehallen enthalten. Die Anzahl ist zwischenzeitlich auf 162 Haltestellen mit 60 Wartehallen angewachsen. Dafür erhält die Stadtverwaltung-Baubetriebshof eine Vergütung.

### **3.1 Haltepunkt Speyer Nord-West**

Mit Vertrag vom 27. 6. 2005 zwischen der Stadt Speyer und der DB Station&Service AG wurde unter § 8 geregelt, dass die Treppenanlage sowie der P+R Parkplatz an der Iggelheimer Straße zum Bahnsteig 1 in der Verkehrssicherungspflicht der Stadt Speyer liegt. Dazu gehört ausdrücklich auch die Schneeräum- und Streupflicht.

### 3.2 Gedächtniskirche

Mit Vertrag v. 10. 1. 1986 hat die Stadt Speyer die Reinigungs- und Winterdienstpflichten an der Gedächtniskirche entlang der Landauer Straße, des Barth.-Weltz Platzes und der Schwerdstraße übernommen.

## 4. Streukisten

Im Stadtgebiet wurden vor ca. 15 Jahren Deckelkisten für Streugut aufgestellt. Aus diesen wird von den Bürgern Streugut entnommen. Da es nicht zu den originären Aufgaben einer Stadtverwaltung gehört, Bürger kostenlos mit Streugut zu versorgen und die Streugutbehälter mittlerweile abgängig sind, wurden die Standorte bereits ausgedünnt. Von ehemals 84 Standorten werden derzeit noch 53 bestückt. Streugutbehälter sollen künftig nur noch an neuralgischen Stellen (Kreuzungen, Steigungen) bereitgestellt werden, damit sich bei besonderen Situationen Verkehrsteilnehmer ggfs. selbst helfen können. Der Aufwand für das Aufstellen, Einholen und das Vorhalten der Kisten beträgt 11 000 €. Die Kosten für die Beschaffung einer Kiste betragen ca. 300 €.

## 5. Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen der Stadt Speyer

In der derzeit gültigen Fassung sind lediglich die Gehwege bzw. vergleichbare Flächen (wenn Gehwege fehlen) an die Anlieger zur Räumung übertragen. Das Landesstraßengesetz erlaubt, auch weitere Straßenteile (Radwege, Parkstreifen, Fahrbahnen) zu übertragen. Die Grenzen setzt die Zumutbarkeit für die Anlieger. Diese ist nur durch das Ausmaß des Verkehrs bestimmt und nicht durch persönliche Gründe des Anliegers. Weitgehende Reduzierungen im Winterdienst erfordern im Umkehrschluss hier eine Erweiterung der Aufgabenübertragung an die Anwohner. Die Erfüllung der Aufgabenübertragung ist durch die Verwaltung zu kontrollieren und ggfs. zu ahnden.

## 6. Kosten des Winterdienstes

### 6.1 Personalkosten

	Betriebshof	Stadtgrün	Gesamt
2007/2008	57 623,80 €	9 062,60 €	66.686,40 €
2008/2009	290 124,70 €	44 720,39 €	334.845,09 €
2009/2010	329 872,98 €	208 523,12 €	538.396,10 €
2010/2011	240 962,10 €	119 100,86 €	360.062,96 €
Summe	918 583,58 €	381 406,97 €	1.299.990,55 €

Der Anstieg des Personalaufwandes erklärt sich durch unterschiedliche Ausprägung der winterlichen Verhältnisse. Der Anstieg der Personalkosten im Bereich Stadtgrün ist auf die zunehmende Einbeziehung gärtnerischen Personals in den Winterdienst zurückzuführen.

Die Personal-Gesamtkosten der letzten 4 Jahre betragen rund 1.300.000 €, der durchschnittliche Jahresaufwand betrug damit ca. 325.000 €. Der Anteil der Rufbereitschaft beträgt ca. 25%. Somit teilen sich die Kosten in:

Rufbereitschaft 81.250 €  
Reguläre Arbeitszeiten 243.750 €

Die Anzahl der Einsätze beträgt dabei im Mittel etwa 12/Winter.

## 6.2 Kosten des Materialverbrauchs

Der Materialverbrauch umfasst Kosten für die Beschaffung von Streusalz, Salzlauge zur Feuchtsalzbereitung und Splitt bzw. Sand zur abstumpfenden Streuung. Dies war insbesondere in den vergangenen beiden Jahren erforderlich, als eine Salznachlieferung nicht erfolgte aufgrund der Vertragsbindungen der Salzunternehmen an Autobahn- und Straßenmeistereien.

Periode	Salz	Feuchtsalz	Splitt/Sand	Summe
08/09	9.828,45 €	4.547,88 €	0,00 €	14.376,33 €
09/10	20.016,16 €	11.289,37 €	5.663,74 €	36.969,27 €
10/11	34.648,28 €	8.718,75 €	13.867,24 €	57.234,27 €
11/12	26.193,80 €	0,00 €	0,00 €	26.193,80 €
Summe	90.686,69 €	24.556,00 €	19.530,98 €	134.773,67 €

**Mittlerer Verbrauch pro Jahr ca. 34.000 €**

## 7. Optimierungsvorschlag für den Winterdienst in Speyer

Die vorgeschlagene Reduzierung beträgt

	Gesamt	behandelt	gestrichen	Reduzierung %
Großfahrzeuge	706.430 m <sup>2</sup>	524.326 m <sup>2</sup>	182.104 m <sup>2</sup>	26 %
Kleinfahrzeuge	152.929 m <sup>2</sup>	107.439 m <sup>2</sup>	45.490 m <sup>2</sup>	30%

Damit werden von insgesamt ca. 860.000 m<sup>2</sup> bisher bearbeiteter Fläche ca. 228.000 m<sup>2</sup> zukünftig nicht mehr im Winterdienst behandelt. Dies entspricht einer Reduktion von 26,5%.

Bei den Flächen, die von Hand zu bearbeiten sind, handelt es sich überwiegend um belebte Fußgängerkreuzungen sowie Gehwege, die nicht mit Fahrzeugen zu befahren sind, an denen die Stadt selbst Anliegerpflichten zu erfüllen hat. Weiterhin erfolgen Nacharbeiten an Bushaltestellen und Parkplätzen. Die von Hand zu bearbeitenden Flächen sind nicht nach m<sup>2</sup> erfasst. Der Aufwand für diese Flächen beträgt für einen Durchgang Schneeräumung und Streuung 7.500 €.

Bei durchschnittlich 12 Räumereinsätzen im Jahr bedeutet dies einen Kostenblock von 90.000 €. (s. 6.3). Die Zahl differiert zu den Einsätzen im Fahrbahnbereich, da dort sog. noch sog. Noteinsätze erforderlich sind. Dabei werden lediglich besondere gefährliche Strecken bei überfrierender Nässe abgefahren.

Bei einer Überarbeitung der Aufgaben der Handtruppen entfielen bereits einige Arbeitsstellen an nicht notwendigen Gehwegen, wie Erholungswegen etc. Eine weitere Reduzierung dieses Aufgabenumfanges ist aus rechtlichen Gründen nicht möglich.

Die Verwaltung wurde aufgefordert, Einsparpotentiale im Winterdienst zu prüfen. Die Einsparvorschläge sollen den gesetzlich erforderlichen Räumaufwand berücksichtigen und erfolgen vor den bisher über diese Erfordernisse hinausgehenden Winterdienst in Speyer.

## 7.1 Kostenmäßige Auswirkung der Reduzierung

Die Auswirkungen bei der Räumflächenreduzierung können nicht 1:1 auf die Kosten übertragen werden, da

- der Kostenblock Rufbereitschaft dennoch vorzuhalten ist und
- die Hauptstraßensysteme intensiver abzuarbeiten sind als die Seitenstraßen, die in der Hauptsache reduziert wurden
- der Aufwand der Handtruppen als Kostenblock verbleibt

Die Reduzierung wirkt sich bei den Personalkosten nur als Innere Leistungsverrechnung (ILV) aus und nicht als „echte“ Kosten. Dennoch werden sich Überstunden aus dem Winterdienst nicht mehr in dieser Form aufbauen, was zu einer höheren Leistungsfähigkeit außerhalb der Winterzeiten führt.

Somit ergibt sich unter den oben genannten Voraussetzungen folgende Kostensituation:

Arbeitszeit gesamt	243.750 €
Arbeitszeit Handtruppe	90.000 €
Arbeitszeit „Fahrbahnen“	153.750 €, davon geschätztes Einsparpotential 26,5%.

<b>Einsparungen ILV</b>	<b>ca. 40.700 €</b>
<b>Einsparungen Material</b>	<b>ca. 8.500 €</b>

Diese Einsparungen sind natürlich nur statistischer Natur und sind jeweils immer abhängig vom Witterungsverlauf der jeweiligen Saison.

## 7. Anlagen

### 7.1 Streuplan Fahrbahnen

### 7.2 Straßenliste Fahrbahnen

### 7.3 Streuplan Radwege, städtische Gehwege und schmale Straßen

### 7.4 Straßenliste Radwege, städtische Gehwege und schmale Straßen