

Öffentliche **Berichtsvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0066/2011

Auskunft erteilt:

Herr Hasenkamp

Ruf:

60 52 10

E-Mail:

Hasenkamp@awm.stadt-muenster.de

Datum:

16.02.2011

Betrifft

Zwischenbericht Winterdienst 2010/2011

Beratungsfolge

24.02.2011 Werksausschuss der Abfallwirtschaftsbetriebe

Bericht

Bericht:

Mit diesem Bericht dokumentieren die AWM den bisherigen Erkenntnisstand aus dem Winterdienst 2010/2011. Im Vorfeld dieser Berichtsvorlage sind von den Fraktionen und Parteien im Rat der Stadt Münster detaillierte Fragen und Anträge an die Verwaltung bzw. AWM gerichtet worden.

Die vorliegenden Ratsanträge der CDU und der SPD müssen vom Verfahren her anders behandelt werden als die Fragenkataloge der Fraktionen FDP / B90/Grüne / Linke.

Die Ratsanträge werden erst zur Ratssitzung am 16.02.11 eingebracht. Die Verwaltung wird eine Direktverweisung an den AWM-Werksausschuss vorschlagen.

In der Sitzung am 12.05.11 kann sich der Werksausschuss nach der Geschäftsordnung des Rates dann formal mit diesen Anträgen befassen.

Da die AWM-Werkleitung aufgrund des großen aktuellen aber dennoch unterschiedlich ausgerichteten Informationsbedarfs bereits in den Fraktionssitzungen von CDU, SPD und Bündnis90/Die Grünen sowie im AUB Zwischenberichte unter Berücksichtigung der gestellten Fragen vorgestellt hat, werden die vorliegenden Anträge und Anfragen mit den bisherigen Antworten der AWM in der Anlage beigelegt.

In diesem Zusammenhang muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass der Werksausschuss der AWM mit dieser Berichtsvorlage zum Sitzungstermin formal noch keine Ermächtigung hat, über diese Ratsanträge (oder Teile daraus) abzustimmen.

Die auf der Basis der Erfahrungen aus dem bisherigen Winter von den AWM in dieser Vorlage ausgesprochenen Empfehlungen bedürfen im Einzelfall ebenfalls einer weitergehenden Beschlussfassung im Rat der Stadt Münster.

1. Ausgangslage:

Die Pflicht zur Winterwartung ist in NRW im „Gesetz über die Reinigung öffentlicher Straßen - Straßenreinigungsgesetz NRW (StrReinG NRW)“ normiert. § 1 Abs. 2 dieses Gesetzes umschreibt dabei den Umfang der Winterwartung, und in § 4 ist die Möglichkeit der Übertragung der Winterwartung auf die Anlieger durch Satzung geregelt.

Die Stadt Münster hat von diesem Übertragungsrecht in der Straßenreinigungssatzung insoweit Gebrauch gemacht, als sie insbesondere die Winterwartung der Gehwege auf alle Anlieger übertragen hat (§ 2 Abs. 2 der Satzung, siehe aber auch § 2 Abs. 4).

Damit obliegt der Stadt /den AWM grundsätzlich die Winterwartung der öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten, der Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sowie der Gehwege, an denen keine Anlieger vorhanden sind.

Landes- und Bundesstraßen außerhalb der geschlossenen Ortslage, wie z.B. die Umgehungsstraße, die Weseler Straße zwischen Mecklenbeck und Albachten oder der Schiffahrter Damm stadtauswärts werden vom Landesbetrieb Straßen NRW betreut.

Die Streupflicht ist ein Teil der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Als solche umfasst sie die Verpflichtung, den Verkehr auf der Straße möglichst gefahrlos zu gestalten und dabei insbesondere den Verkehrsteilnehmer vor unvermuteten, aus der Beschaffenheit der Straße sich ergebenden und bei zweckgerechter Benutzung des Verkehrsweges nicht ohne weiteres erkennbaren, Gefahrenstellen zu sichern oder zumindest zu warnen.

Der Winterdienst kann und muss aber nicht gewährleisten, dass für den Fußgänger, Radfahrer oder den Kraftfahrer jegliche Gefahr bei der Benutzung winterlicher Verkehrsflächen ausgeschlossen ist. Eine völlige Gefahrlosigkeit kann nicht erreicht werden. Es ist hier Sache des Verkehrsteilnehmers, sich durch besondere Vorsicht und Sorgfalt und geeignetes Schuhwerk sowie Gehweise auf die winterlichen Straßenverhältnisse einzustellen.

Innerhalb der geschlossenen Ortslage besteht eine Streupflicht nur für **verkehrswichtige und zugleich gefährliche Stellen**.

Die AWM leisten für diese Pflichten der Stadt Münster einen sogenannten differenzierten Winterdienst, d.h. es werden plangemäß bis zu 428 km Fahrbahnen und 316 km Radwege in Abhängigkeit von den Witterungs- und Straßenverkehrsverhältnissen geräumt und gestreut.

Priorität haben dabei die Brücken im Stadtgebiet, die Hauptverkehrsstraßen und alle von städtischen Buslinien genutzten Straßen.

Faktisch leistet die Stadt Münster damit bereits einen Winterdienst über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.

Die AWM setzen im Rahmen der Winterdienstarbeiten bis zu 250 Personen sowie 19 Großfahrzeuge (Schneepflüge und Streuaufsatz) und 14 spezielle Radweggeräte (Pflüge bzw. Vorbaubesen und Streuaufsatz) ein.

Neben dem eigenen Personal (80 Mitarbeiter aus der Straßenreinigung Abfallabfuhr und Deponie zzgl. ca. 15 Werkstattmitarbeiter) werden 40 Mitarbeiter des Tiefbauamtes, 90 Mitarbeiter des Amtes für Grünflächen und Naturschutz, 6 Mitarbeiter des Vermessungsamtes sowie in den Außenbereichen der Stadt und auf Gehwegen fünf Privatfirmen eingesetzt.

Der Stadt Münster obliegen darüber hinaus als Anlieger wie jedem anderen Grundstückseigentümer in Münster Räum- und Streupflichten auf insgesamt 183.000 m² Eigentumsflächen, die in 43 Gehwegbezirke aufgeteilt sind.

24 dieser Gehwegbezirke sind an Fremdfirmen vergeben, 19 Gehwegbezirke werden durch Mitarbeiter städtischer Ämter bedient (Amt 67: 90 MA; Amt 66: 40 MA; Amt 62: 6 MA; AWM 6 Mitarbeiter). Diese 43 Gehwegbezirke sind zu 17 Kontrollbezirken zusammengefasst, in denen die Durchführung des Winterdienstes von 17 städtischen Kontrolleuren überwacht wird.

Ergänzend arbeiten Hausmeister städtischer Einrichtungen (Stadthäuser I, II und III, sowie einige größere Schulen) in Eigenregie.

Die Entscheidung über den Personal-, Fahrzeug- und Streumiteileinsatz obliegt den jeweiligen Winterdiensteinsatzleitern der AWM, die ihre Entscheidung anhand der aktuellen Straßenwetterdienste (geliefert vom Deutschen Wetterdienst), der jeweiligen Straßenzustände und der Verkehrssituation treffen. Zur Berücksichtigung lokaler Einsatzerfordernisse werden Kontakte mit der Polizei und dem Nahverkehrseinsatzleitung intensiv genutzt.

Ob die Einsatzkräfte vor, während oder nach dem Schneefall räumen und streuen, ist im jeden Einzelfall eine Frage, die von der AWM-Einsatzleitung immer wieder anhand der aktuellen Witterungsdaten, Wetterprognosen und Straßenlagen neu bewertet werden muss. Wann setzt der

Verkehr ein, und wie viel Schnee kann man vorher von den Straßen schaffen? Sind Nachlieferungen für die Lager verlässlich einzukalkulieren? Alle Faktoren, die den Erfolg eines Winterdienstes bestimmen können.

Wie, wann und mit welchen Streumitteln der Winterdienst in den Einsatz geht, ist eine komplexe Entscheidung. Salz wirkt nicht bei sehr niedrigen Temperaturen und kann große Schneemassen nicht bewältigen. Dann kann im Einzelfall Splitt als abstumpfendes Mittel die bessere Wahl sein.

Die Kosten des Winterdienstes in Münster werden mit Ausnahme der Kosten für die Winterwartung an Bushaltestellen, die von den Stadtwerken Münster erstattet werden, vom allgemeinen Haushalt der Stadt getragen.

Dem Winterdienst in der Stadt Münster wurde bereits im vergangenen Winter 2009/2010 eine überdurchschnittlich große technische und finanzielle Leistung abverlangt.

Neben einem lang anhaltenden Winter mit immer neuen Schneefällen, wurde die Situation erstmals durch mangelnde Nachlieferungen an Streusalz deutlich verschärft. Anfang Januar teilten die Salzlieferanten den Winterdienstleistern mit, dass nur noch Autobahnmeistereien bedient werden. Für kommunale Winterdienste gab es kein Streusalz mehr. Unseriöse Anbieter versuchten sich diese Situation durch exorbitant erhöhte Preise nützlich zu machen.

Die AWM reagierten als eine der ersten Kommunen im Münsterland auf den Salzangel und beschafften Ersatzstreumittel in Form von Kainit (Rohkali), Brechsalz und abstumpfenden Mitteln wie Splitt und setzten diese erfolgreich ein. Durch eine Reduzierung auf die gemäß den gesetzlichen Vorgaben zu streuenden Straßen sowie ein geeignetes Streustoffmanagement, konnten die AWM trotz der harten Witterungslage und dem mangelnden Streusalznachschub den Winterdienst rechtssicher durchführen. Bedingt durch diese organisatorischen Maßnahmen verfügten die AWM zudem immer noch über einen Restvorrat an Streusalz, der im Falle extremer Glättesituationen eingesetzt werden konnte.

Eine bereits für die Winterdienstsaison 2009/2010 vorgesehene Überprüfung des Winterdienststraßennetzes konnte bis zum Beginn der Winterdienstsaison 2010/2011 abgeschlossen werden. Ergebnis dieser Überprüfung war der Wegfall von 16 % des Straßennetzes, welches nicht mehr im Winterdienst bedient wird. Für diese Straßen besteht keine rechtliche Verpflichtung, diese im Winterdienst zu bedienen.

Die intensive Analyse und politische Diskussion der Erfahrungen aus diesem sogenannten „Jahrhundertwinters“ fand in zwei Sitzungen des Werksausschusses der AWM am 23.02.2010 (vgl. Vorlage V/0095/2010) und noch einmal am 23.06.2010 (vgl. Vorlage V/0420/2010) statt. Die vor-

gestellten Maßnahmen (u.a. Beibehaltung der vorhandenen Lagerkapazität, Kürzung des Winterdienstnetzes in den weniger verkehrswichtigen Stadtbereichen um 16%) wurden von allen politischen Parteien für richtig befunden.

2. Vorbereitung auf den Winter 2010/2011:

Da nach den langjährigen Winterwetterentwicklungen nicht zwingend zu erwarten war, dass es gleich wieder zu extremen Wetterereignissen verbunden mit drastisch eingeschränkten Liefermöglichkeiten kommt, konnten die AWM davon ausgehen, dass die bisherigen Lagerkapazitäten und Nachlieferungsvereinbarungen ausreichend waren und wie in den Jahren davor der Winterdienst ohne Einschränkungen durchführbar sei.

Für den aktuellen Winter waren die AWM daher wie folgt vorbereitet:

- ⇒ Die Streumateriallager der AWM waren zum Start der Winterdienstsaison an der Rösnerstraße mit 1600 to Streusalz, 450 to Lavaasche-Granulat sowie im Entsorgungszentrum in Coerde 400 to Kalksteinsplitt vollständig gefüllt. Damit waren die Lagermengen für Streusalz und Granulat gegenüber den Vorjahren absolut gleich geblieben und durch die Kürzung des Straßennetzes für die Winterwartung in nicht pflichtigen Bereichen sogar relativ um rund 10 Prozent erhöht worden. Auch im Vergleich mit anderen Städten war Münster für einen durchschnittlich zu erwartenden Winterdienst ausreichend bevorratet (s. nachfolgende Tabelle zu einer Umfrage des AvD aus Sommer 2010):

	Winterdienstnetz [km]		Lagermenge [to]		Sand	Salzvorrat pro Fahrbahn-km [to]
	Straßen	Radwege	Streusalz	Splitt/Granulat		
München *)	800		8600			10,75
Augsburg	370		3.000	3.000		8,11
Nürnberg	900		6600			7,33
Dresden	682		2.960			4,34
Saarbrücken	730		3200			4,38
Dortmund	1.046		2.600	1.000		2,49
Stuttgart	1350		2600			1,93
Essen	1.000		2.700			2,70
Kiel	600		2.000		160	3,33
Köln	2900		1900			0,66
Rostock	387		1800	1000		4,65
Magdeburg	1013		1800	400		1,78
Münster	430	316	1600	450		3,72
Karlsruhe	576		1.500	k.A.		2,60
Trier	420		1500			3,57
Lübeck	260		1200			4,62
Erfurt	544		1.450			2,67
Gera	515		1.200			2,33
Göttingen	367		900	200		2,45
Cottbus	214	113	600		600	2,80
Potsdam	380		450	k.A.		1,18
Koblenz	235			zusammen 900		
Gießen	281			zusammen 700		
Darmstadt	k.A.		600			
Mainz	k.A.		720	k.A.		
Leipzig	560			k.A.		
Halle/ Saale	240			k.A.		

*) 1090 Streuspurkilometer mit Salz zzgl. 8,5 Mio. m² Flächen
598 Streuspurkilometer mit Splitt

- ⇒ Die Lieferverträge mit der Fa. Esco/DSD wurden aufgrund der Salzlieferungsprobleme im Frühjahr 2010 bzgl. der Nachlieferfristen von 72 Stunden auf 48 Stunden verkürzt.

3. Fazit aus dem Winter 2010/2011:

Der Winter 2010/2011 hat den Vorjahreswinter landes- und europaweit mit einem erneuten „Jahrhundertwinter“ hinsichtlich der Menge der Schneefälle und Winterdiensteinsätze noch einmal deutlich übertroffen.

AWM:

Ab Ende November 2010 hielten immer wieder aufkommende Schneefälle, die sich durch ungewöhnlich hohe Schneemengen auszeichneten, den Winterdienst im Dauereinsatz - zwischen dem 26.11.2010 und dem 15.12.2010 hatten die AWM bereits an 15 Tagen Winterdienseinsätze gefahren und dabei in 10 großen, 9 mittleren und 1 kleinen Einsatz mehr als 1.000 t Streusalz ausgebracht.

Am 13.12.2010 verschärfte sich dann die Situation, da der Salzlieferant der AWM seiner Lieferverpflichtung erneut nicht nachkam und es waren deutliche Lieferrückstände der Fa. Esco/DSD gegenüber den Bestellungen der AWM erkennbar. Erste Kommunen im Münsterland hatten leere Salzlager und wurden von den Landesdiensten Straßen NRW nicht mehr mit Salz beliefert.

Das Außergewöhnliche an dieser Situation war dabei, dass ganz Deutschland und Europa von massiven Schnee- und Eisbeeinträchtigungen betroffen wurde. Der dadurch hervorgerufene extreme Salzbedarf konnte (und kann im Bereich der weiterhin anstehenden Lieferrückstände bis heute) nicht gedeckt werden. Dabei spielten in diesem Winter erstmals auch umfangreiche witterungsbedingte LKW-Fahrverbote auf Bundesstraßen eine Rolle.

Dies führte dazu, dass am vierten Adventswochenende überwiegend nur abstumpfende Mittel gestreut wurden, um die noch restlichen Salzvorräte für besondere Gefahrensituationen vorzuhalten. Diese viel kritisierte Entscheidung erwies sich aufgrund weiterer massiver Schneefälle an Weihnachten und anschließend folgender Blitzeissituationen als vertretbar.

Um trotz Streusalzmangel weiterhin einen rechtssicheren Winterdienst aufrecht zu erhalten, wurde wie bereits im vergangenen Winter als Ersatz für das übliche Streusalz Brechsalz geordert. Ergänzend konnten über die Fa. Eurovia mehr als ausreichende Mengen an Splitt bezogen werden, um ausreichend abstumpfende Streumittel ausbringen zu können.

Aufgrund der sehr großen Schneemengen wurde zusätzlich punktuell zwischen dem 4. Advent und Silvester erstmalig nach über 30 Jahren Schnee auch verladen und abgefahren.

In mehreren nächtlichen Räumaktionen haben die AWM gemeinsam mit beauftragten Lohnunternehmen (Feldmann, Wichmann, Hemker Transporte, Lackmann und Voskuhl) die Bereiche der Haupteinkaufsstraßen, des Domplatzes, der Bahnhofsbereich sowie die Hammer Straße und die Hörsterstraße geräumt. Ebenso wurden die Kreuzungsbereiche des Rings und der Haupteinfallsstraßen geräumt. Die Räumung von Parkplätzen wurde ergänzend durch das Tiefbauamt beauftragt.

Ergänzt wurden diese Abräumaktionen durch ein freiwilliges Engagement der Landwirte, welche an drei Tagen in den Ortsteilen in Nebenstraßen Schnee geräumt und abgefahren haben.

Der abgefahrne Schnee wurde auf verschiedenen Schneekippstellen in Münster abgelagert.

Feuerwehr:

Die Leitstelle der Feuerwehr Münster registrierte im Bereich des Rettungsdienstes am 17. und 18.12.2010 einen signifikanten Anstieg der chirurgischen Notfälle (60 statt durchschnittlich 30 pro Tag).

Eine weitergehende Analyse der witterungsbedingten Unfälle, die Rückschlüsse auf die Verursachung bzw. Verantwortung zulassen, erfolgt jedoch nicht.

Während der gesamten, extremen Winterlage war die Zahl der schweren Verkehrsunfälle deutlich reduziert. Gestiegen ist die Zahl leichter Unfälle, insbesondere von Fußgängern.

Eine Aufschlüsselung der Unfallstellen unter dem Aspekt privater oder öffentlicher Räumpflichten hat nicht stattgefunden und ist nachträglich auch nicht mehr möglich. Es ist davon auszugehen, dass eine Vielzahl der witterungsbedingten Unfälle außerhalb der Bereiche, z.B. auf Gehwegen und Privatgrundstücken erfolgte, für die die Stadt Münster verkehrssicherungspflichtig ist.

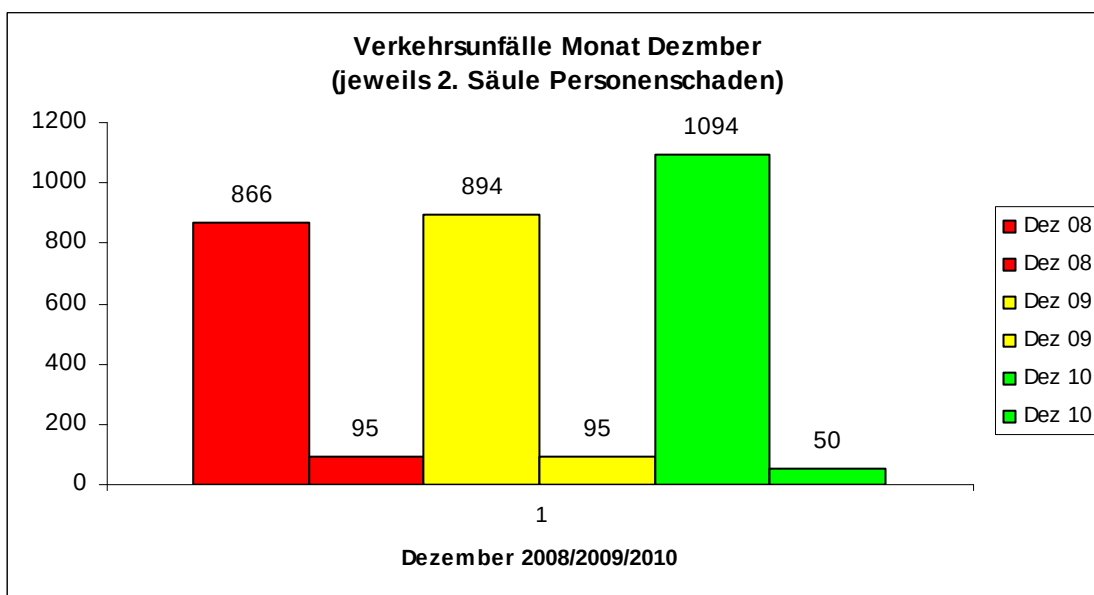
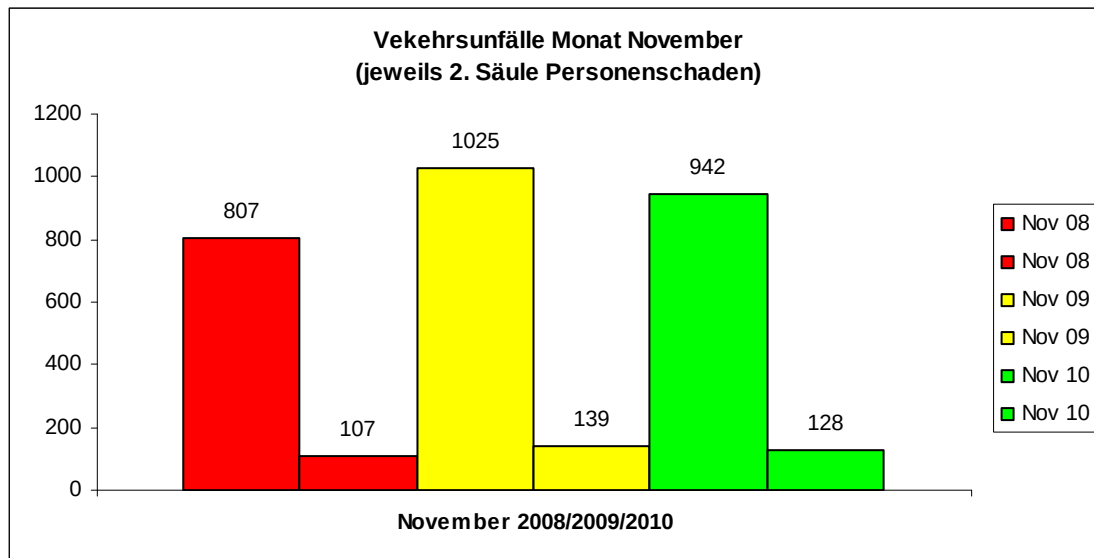
Die Feuerwehr Münster bestätigte im Hinblick auf die Befahrbarkeit des Straßennetzes, dass die Einsatzkräfte sich verhältnismäßig gut auf den Straßen bewegen konnten. Natürlich konnten sie aufgrund des witterungsangepasst langsameren Verkehrs nicht immer so schnell wie sonst unterwegs sein, aber insgesamt wurde die Lage als ausreichend bezeichnet.

Nahverkehr:

Die Stadtwerke Münster konnten trotz aller Behinderungen und Einschränkungen in den Tagen mit den größten Schneebeeinträchtigungen immer noch 90 % ihrer Fahrleistungen absolvieren, anders als in anderen Städten in NRW musste der Nahverkehr nicht temporär völlig eingestellt werden. Da viele Menschen auf den Bus umstiegen, waren die Busse allerdings sehr voll, und die Kapazitätsgrenzen wurden fast erreicht.

Polizei:

Die Polizei verzeichnete in dieser schwierigen Winterzeit mehr Unfälle als normalerweise, aber glücklicherweise handelt es sich meist um leichte Sachschäden:



Außerhalb der Polizei werden Unfälle nicht statistisch erfasst.

Kommunikation und Organisation:

Durch den Oberbürgermeister der Stadt Münster wurde ein Stab einberufen, der im weiteren Verlauf der Sitzungen als „Arbeitsgruppe Winterdienst“ bezeichnet wurde. Der Arbeitsgruppe gehörten Herr Stadtdirektor Schultheiß, Herr Beigeordneter Dr. Heinrichs (in Vertretung von Frau

Stadtkämmerin Bickeböller) sowie Vertreter der Polizei, des Ordnungsamtes, der Feuerwehr, des Tiefbauamtes, der Nahverkehrsbetriebe der Stadtwerke Münster sowie des Presse- und Informationsamtes der Stadt Münster an.

Ab dem 24.12.2010 wurde parallel der „Stab Schneelasten“ einberufen, welcher ebenfalls unter der Leitung von Stadtdirektor Schultheiß tagte und an dem Herr Beigeordneter Dr. Heinrichs, sowie Vertreter des Amtes für Immobilienmanagement, des Bauaufsichtsamtes, des Sportamtes (zeitweise) sowie der Feuerwehr teilgenommen haben.

Die Arbeitsgruppe Winterdienst tagte am 18., 20., 21., 23., 25., 27. und 30. Dezember 2010 sowie im Jahr 2011 am 04. Januar. Der „Stab Schneelasten“ tagte erstmalig am 24.12.2010 und nachfolgend jeweils im Anschluss an die Sitzungen der „Arbeitsgruppe Winterdienst“.

Aufgabe der Arbeitsgruppe Winterdienst war es, die Bereiche zu vernetzen, die aufgrund der außergewöhnlichen Wetterlage besonders gefordert waren oder bei denen aufgrund der Kontaktaufnahme aus dem Bereich der Bevölkerung Hinweise, Wünsche, Bedarfe oder auch Notlagen gemeldet wurden. Neben den AWM waren dies insbesondere die Leitstellen der Polizei sowie der Feuerwehr. Ferner konnten im direkten Kontakt zwischen den beteiligten städt. Ämtern und Einrichtungen in der Arbeitsgruppe Maßnahmen und gegenseitige Hilfestellungen abgestimmt werden.

Die Einberufung der „Arbeitsgruppe Winterdienst“ hat sich nach Einschätzung aller Beteiligten außerordentlich bewährt und wird bei vergleichbaren Lagen wieder zusammentreten.

Trotz aller Anstrengungen der Winterdienstbeteiligten sind aufgrund der großen Schneemengen und der lang anhaltenden Winterperiode bereits im Dezember Probleme im Stadtgebiet deutlich geworden:

- ⇒ Aufgrund der großen Schneemengen, die Anlieger und (auf Hauptstraßen) auch die Räumfahrzeuge der AWM an die Fahrbahnrande geschoben hatten, wurde der nutzbare Fahrbahnraum auf die Fahrbahnen durch parkende Kraftfahrzeuge so stark verengt, dass eine Befahrung teilweise nicht mehr möglich war (s. Räumungsaktion Hammer Straße, Hörster Straße, u.a.). Daraus resultierten u.a. Beeinträchtigungen des Busverkehrs und auch zahlreiche Ausfälle in der Abfallabfuhr.
- ⇒ Gehwege vor Grundstücken institutioneller oder privater Eigentümer waren teilweise über viele Tage nur mangelhaft geräumt bzw. gestreut.
- ⇒ Weniger verkehrswichtige Straßen, Neben- und Wohnstraßen werden in Münster plangemäß nicht geräumt (hier besteht keine rechtliche Notwendigkeit). Dort waren die Erreichbarkeit von Anliegern und die Befahrbarkeit mit Kraftfahrzeugen und Fahrrädern aufgrund des Fahrbahnbelages und der vereisenden Fahrspuren von Kraftfahrzeugen extrem eingeschränkt.
- ⇒ Obwohl die AWM-Einsatzleitung wie schon seit vielen Jahren regelmäßige Informationen der über Winterdiensteinsätze per Fax bzw. Mail an die örtlichen Medien gegeben hatte, bestand ein Kommunikationsdefizit in weiten Teilen der Bevölkerung über die Möglichkeiten, aber auch die Grenzen des städtischen Winterdienstes.
- ⇒ Sowohl die eigenen Personalkapazitäten als auch die Personalressourcen der beauftragten Unternehmen, die sowohl eigene, als auch in Spitzenbelastungszeiten AWM-Fahrzeuge gefahren hatten, haben bezüglich der Verfügbarkeit geeigneter LKW-Fahrer der Führerscheinklassen C1 und C Grenzen erkennen lassen, da auch die kommunalen Sonderdienste wie der Winterdienst entsprechende Arbeits- und Einsatzzeitgrenzen zwingend berücksichtigen müssen.

Insgesamt haben die AWM im Verlauf des bisherigen Winters – der jedoch noch nicht vorbei ist – 47 Winterdiensteseinsätze, davon 19 Großeinsätze geleistet.

Anhand der nachfolgenden Tabelle über die Einsätze der vergangenen 15 Jahre lässt sich erkennen, wie weit die Einsatzleistungen des Winters 2010 hinsichtlich Streumittelverbrauch und großen Fahrzeugeinsätzen vom langjährigen Durchschnitt abweichen.

Auswertung der Winterdiensteseinsätze 1995 – 2011

	Anzahl Einsätze	davon Großein- sätze mit Geh- wegen	Verbrauch Streusalz [t]	Verbrauch Granulat [t]	
Winter 1995/1996	26	13	950	600	
Winter 1996/1997	9	4	630	700	
Winter 1997/1998	11	2	270	120	
Winter 1998/1999	24	9	1.140	780	
Winter 1999/2000	24	6	690	350	
Winter 2000/2001	23	7	1.805	440	
Winter 2001/2002	26	3	1.400	200	
Winter 2002/2003	29	3	1.780	435	
Winter 2003/2004	36	2	1.450	430	
Winter 2004/2005	18	5	1.657	453	
Winter 2005/2006	53	12	3.830	810	
Winter 2006/2007	10	1	402	206	
Winter 2007/2008	18	1	619	262	
Winter 2008/2009	54	4	1.843	242	
Winter 2009/2010	67	25	3.300	2.100	
Winter 2010/2011 (bis 11.02.2011)	53	21	2.200	2.000	noch laufend

Durchschnitt ohne Winter 2009/2010 und 2010/2011	26	5	1.319	431
---	----	---	-------	-----

Durchschnitt mit Winter 2009/2010 und 2010/2011	30	7	1.498	633
--	----	---	-------	-----

Stand: 11.02.2011

Analog stellt sich die Entwicklung der Winterdienstkosten in den vergangenen 10 Jahren dar:

Jahr	Gesamt	davon gem. Satzung	davon Stadtwerke/Stadt MS (als Anlieger)
2000	1.000.383,98 €	826.668,98 €	173.715,00 €
2001	1.422.711,00 €	1.040.536,00 €	382.175,00 €
2002	1.000.305,00 €	761.306,00 €	238.999,00 €
2003	1.186.646,00 €	894.903,00 €	291.743,00 €
2004	1.156.802,30 €	848.584,30 €	308.218,00 €
2005	1.799.403,00 €	1.148.523,00 €	650.880,00 €
2006	1.396.540,13 €	913.538,52 €	483.001,61 €
2007	977.913,87 €	684.244,86 €	293.669,01 €
2008	1.029.105,85 €	787.011,86 €	242.093,99 €
2009	1.779.994,60 €	1.118.763,60 €	661.231,00 €

Durchschnitt:

<u>1.274.980,57 €</u>	<u>902.408,01 €</u>	<u>372.572,56 €</u>
------------------------------	----------------------------	----------------------------

Allein im Dezember 2010 verursachten die Winterdiensteinsätze gemäß den entsprechenden Räum- und Streuplänen Kosten in Höhe von 1.530.000 Euro. Hinzu kommen die Aufwendungen für die Räumung der Parkplätze durch das Tiefbauamt mit 30.000 Euro und die Sondereinsätze der Innenstadt mit 330.000 Euro.

Damit lagen allein die Winterdienstkosten für den Monat Dezember bei 1.890.000 Euro. Zum Vergleich: der Winterdienst von Januar bis November erforderte trotz der erheblichen Winterdiensteinsätze zum Jahresbeginn insgesamt 1.540.000 Euro.

Die haushaltsrelevanten Gesamtkosten für das Jahr 2010 betragen damit 3.430.000 Euro.

4. Empfehlungen zur zukünftigen Bevorratung und Lagerung von Streumaterial

Bis zur Winterdienstsaison 2008/2009 gab es bei den AWM keine Probleme hinsichtlich der Bevorratung und Lagerung von Streumaterial. Sowohl Streusalz als auch abstumpfende Mittel (z.B. Lavaasche-Granulat) waren immer in ausreichender Menge vorhanden und die Nachlieferungen erfolgten problemlos.

In der Winterdienstsaison 2009/2010 traten erstmals Probleme bei der Nachlieferung an Streustoffen auf. Anfang 2010 trafen die bestellten Lieferungen an Streusalz nicht mehr bei den AWM

ein. Dass dieses kein lokales Problem war, zeigte sich schnell, denn auch andere Kommunen wurden nicht beliefert und auch der Landesbetrieb Straßen NRW erhielt nur noch rationierte Lieferungen.

Im Bereich der Nachlieferung an Lavaasche-Granulat gab es ebenfalls Probleme, da der Lieferant, die Fa. Lavaunion, aufgrund des anhaltenden Winters und den tiefen Temperaturen nicht mehr produzieren konnte.

Die AWM setzen aufgrund der beschriebenen Problematik Ersatzstoffe ein. Aufgrund des Streusalzmangels wurden die auftauenden Stoffe Kainit und Brechsalz sowie das abstumpfende Mittel Splitt gestreut. Lavagranulat wurde durch Blähtonschiefer und Splitt ersetzt.

Basierend auf diesen Erfahrungen sicherte der Streusalzlieferant der AWM, die Fa. Esco zu, dass für die Winterdienstsaison 2010/2011 Vorkehrungen getroffen worden seien, die einen Nachschubmangel verhindern sollten.

Der bereits Ende November 2010 einsetzende Winter mit vielen Schneefällen zeigte jedoch das Gegenteil auf. Während Anfang bis Mitte Dezember die nachbestellten Mengen noch eintrafen, verschärfte sich ab Mitte Dezember die Situation. Wie bereits im Vorwinter konnte die Fa. Esco nicht mehr liefern. Auch bei der Lieferung von Lavagranulat ergab sich das gleiche Bild wie im letzten Winter.

Wiederum sahen sich die AWM gezwungen, nach Ersatzstoffen Ausschau zu halten. Dank guter Geschäftsbeziehungen konnte kurzfristig erneut Brechsalz beschafft werden.

Im Bereich der abstumpfenden Mittel wurde eine Kooperation mit der Fa. Eurovia eingegangen, die ausreichend Splitt zur Verfügung stellte. Auch Blähtonschiefer konnte wieder kurzfristig beschafft werden.

Aufgrund der ausgefallenen Nachlieferungen an Streusalz waren die AWM gezwungen, u.a. abstumpfende Mittel statt Streusalz einzusetzen. Im Zuge der anhaltenden Liefersituation an Streusalz wurden zur Abdeckung weiterer Einsätze bereits 3.000 Tonnen Streusalz in der 51. Kalenderwoche 2010 bestellt. Diese sollten in einer bereits von den AWM als Vorratzzwischenlager angemieteten geeigneten Schüttgutbox in einer Halle in Nottuln-Appelhülsen eingelagert werden. Diese bestellten Streusalzlieferungen sind von der Fa. Esco bis heute nicht geliefert worden.

Ausblick und zukünftiges Streustoffmanagement

Streusalz:

Bezüglich des maximal benötigten Streusalzbedarfs sowohl für die Winterdienstsaison 2009/2010 als auch für die laufende Winterdienstsaison 2010/2011 haben die AWM Hochrechnungen erstellt, wie viel Streusalz auch bei großem Schneefall maximal ausgebracht worden wäre, wenn genügend Streusalz vorhanden gewesen wäre.

Für die noch laufende Winterdienstsaison 2010/2011 ergibt sich danach ein hochgerechneter Streusalzbedarf für den Zeitraum Ende November bis Mitte Januar von ca. 6.000 Tonnen.

Da die Winterdienstsaison 2010/2011 noch läuft, empfiehlt es sich, den Bedarf aus dem Mittelwert aus den Prognosen der letzten Monate und des laufenden Winters zu bilden, so dass sich ein Bedarf in Höhe von 8.000 Tonnen Streusalz ergibt.

Da das in Nottuln-Appelhülsen angemietete Lager eine Kapazität von bis zu 10.000 Tonnen hat, können in Ergänzung zu den bei den AWM gelagerten 1.600 Tonnen Streusalz bzw. bei Lagerung der abstumpfenden Streumittel bei der Fa. Eurovia (s.u.) 2.000 Tonnen Streusalz zusätzlich 6.400 bzw. 6.000 Tonnen Streusalz in Nottuln-Appelhülsen eingelagert werden.

Es empfiehlt sich, zum Betrieb dieses Vorratszwischenlagers einen langfristigen Mietvertrag abzuschließen.

Bei sinkendem Salzvorrat im Verbrauchslager Rösnerstraße werden dann die benötigten Mengen mittels Sattelzug aus dem Vorratszwischenlager Nottuln-Appelhülsen nach Münster gefahren.

Zusätzlich zu den beschriebenen Vorräten an Streusalz steht als weiteres auftauendes Mittel dann auch immer noch weiterhin Brechsalz zur Verfügung. Hier hat es in den beiden letzten Wintern kaum Nachschubprobleme gegeben.

Allerdings ergeben sich aus dem logistischen Schritt eines Umschlages in diesem Vorratszwischenlager Mehrkosten für Verladung und Transport zwischen Nottuln-Appelhülsen und Münster gegenüber dem bisherigen Direktanlieferungsverfahren der Fa. Esco.

Diese Kosten können erst nach Vorliegen konkreter Erfahrungen mit dem Betrieb dieses Systems von den AWM spezifiziert werden.

Die reinen Mietkosten für das angemietete Vorratszwischenlager betragen voraussichtlich rund 40.000 € pro Jahr.

Abstumpfende Mittel:

Die in der Winterdienstsaison 2010/2011 eingegangene Kooperation mit der Fa. Eurovia sollte fortgeführt werden.

Hierbei ist es vorgesehen bei der Fa. Eurovia eine Lagerkapazität in Höhe 1.200 Tonnen anzumieten um Splitt und ggf. auch anderen abstumpfende Mittel zu lagern.

Die Kooperation mit der Fa. Eurovia bietet für die AWM Vorteile:

- ⇒ bedingt durch die Auslagerung des Streugutlagers für abstumpfende Mittel zu der Fa. Eurovia ist es möglich, in der vorhandenen Salzhalle der AWM weitere 400 Tonnen Salz zu lagern.
- ⇒ aufgrund der räumlichen Nähe von Eurovia an der Eulerstraße zum bisherigen Streugutlager an der Rösnerstraße können die Einsatzfahrzeuge dort direkt beladen werden.
- ⇒ das eingesetzte Streumittel ist getrocknet und es können auch Materialmischungen wie z.B. Splitt-Salz-Gemische in der Anlage der Eurovia hergestellt werden.

Die Verfügbarkeit des Lagers Eurovia ist 24 Stunden am Tag gegeben und aufgrund der Konzerngröße der Fa. Eurovia ist der Splittnachschub sichergestellt. Ein weiterer Vorteil bietet sich dadurch, dass die Fa. Eurovia mit dem Material Granodiorit 2/5 ein Streumittel vorrätig ist, welches mit guten Erfahrungen im Gehwegbereich eingesetzt werden kann. Hierdurch werden die AWM unabhängig vom Streumaterial Lavaasche-Granulat, welches wie v.g. durch Produktionsschwierigkeiten gerade in den höchsten Bedarfsphasen nicht immer unbegrenzt verfügbar ist.

Preisliche Unterschiede zwischen Lavaasche-Granulat und Granodiorit bestehen nicht. Separate Mietkosten werden von Eurovia bislang nicht in Rechnung gestellt, sondern über den Materialeinkaufspreis abgedeckt.

5. Empfehlungen zum zukünftigen Personal- und Fahrzeugeinsatz

Die nachfolgenden Empfehlungen stehen unter dem Vorbehalt einer entsprechenden Beschlussfassung zum Wirtschaftsplan der AWM für das Jahr 2012, da die erforderlichen Kosten weder im Erfolgs- noch im Vermögensplan des laufenden Jahres berücksichtigt worden sind.

- ⇒ Für die Optimierung des bestehenden Winterdienstes auf Radwegen empfehlen die AWM die Ausweisung von 4 zusätzlichen Radwegebetreuungsplänen. Die Kosten für 4 Personen Einsatzpersonal sowie 4 zusätzliche Radwegebetreuungsgeräte können außerhalb der Winterdiensteinsatzzeiten in der Stadtreinigung angesetzt werden:

o Investitionsaufwand:	340.000,- €
o Jahresabschreibungskosten:	42.500,- €
o Zusätzliche jährliche Personalkosten:	140.000,- €

- ⇒ Im Bereich der Fahrbahnbetreuung sollen zur vollständigen Abdeckung des Busliniennetzes auch in den Endhaltestellenbereichen sowie zur Verstärkung der Staffellärmpläne 3 zusätzliche Räumbezirke eingeplant werden. Für die Nachrüstung vorhandener AWM-Containerfahrzeuge mit Räumschilden und Streuaufsätzen sind Investitionskosten von 180.000,-€ bzw. Jahresabschreibungskosten von 22.500,-€ einzuplanen.
- ⇒ Für die Innenstadträumung kann auf rechtlich freiwilliger Basis ein Plan für den Fall sehr großer Schneefallmengen erarbeitet werden, der auf der Basis der Erfahrung aus dem Einsatz mit Lohnunternehmen bei der Innenstadträumung im Dezember 2010 die vertragliche Bindung dieser Unternehmen analog der Verträge für die privat beauftragten Gehwegbezirke beinhaltet. D.H. es müssen Jahresverträge ausgeschrieben werden, die sowohl einen Bereitschaftspauschale zur Absicherung der Verfügbarkeit von Personal- und Fahrzeugkapazitäten als auch ein entsprechendes Leistungsentgelt beinhalten. Die Kosten hierfür können noch nicht spezifiziert werden.

Es wird darauf verwiesen, dass allein der Innenstadt-Einsatz von Unternehmen im Dezember 2010 mehr als 300.000,-€ verursacht hat.

- ⇒ Für den Bereich der Hauptstraßen verbindenden Nebenstraßen empfehlen die AWM die Prüfung, inwieweit mit fünf zusätzlichen Räum- und Streuplänen auf rechtlich freiwilliger Basis versuchsweise ein effektiver Einsatz von 5 schmaleren Fahrzeugen realisiert werden kann.

o Investitionsaufwand:	600.000,- €
o Jahresabschreibungskosten:	75.000,- €
o Zusätzliche jährliche Personalkosten:	175.000,- €

Hierzu müssen die AWM einerseits eine Analyse verfügbarer Fahrzeugtechnik durchführen und andererseits auch alternativ den Einsatz von zeitlich eng befristetem zusätzlichen Fahrerpersonal (Werkverträge oder Zeitarbeitsunternehmen) prüfen.

- ⇒ Reine Wohn- und Anliegerstraßen sollen auch zukünftig von der Winterwartung durch den kommunalen Winterdienst ausgeschlossen bleiben.

6. Empfehlungen zur Finanzierung des zukünftigen Winterdienstes

Nachdem die Stadt Münster 2004 nach einem Urteil des OVG Münster im Juli 2003 zur Unzulässigkeit der Finanzierung des kommunalen Winterdienstes über die Straßenreinigungsgebühren, wie sie in den Jahren davor in Münster praktiziert worden war, die Finanzierung über den allgemeinen Haushalt der Stadt vorgenommen hat, stellt sich angesichts der potenziellen hohen Kosten des Winterdienstes bei sehr strengen Winterbedingungen bei gleichzeitigen Konsolidierungserfordernissen die Fragen alternativer Finanzierungsmöglichkeiten.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Ausblick auf die z.Z. in Deutschland gängige Finanzierungspraxis:

<u>2010</u>	<u>Streustufe 1</u>	<u>Streustufe 2</u>	<u>Streustufe 3</u>	<u>Streustufe 4</u>
Dortmund	1,10 EUR	0,89 EUR	0,13 EUR	
Essen	0,60 EUR	0,40 EUR		
Gelsenkirchen	0,92 EUR	0,83 EUR	0,65 EUR	0,23 EUR
Wuppertal	1,92 EUR	1,35 EUR		
Duisburg	0,84 EUR	0,40 EUR	0,12 EUR	
Mönchengladbach	0,59 EUR	0,21 EUR		
Mülheim an der Ruhr	0,88 EUR	0,71 EUR		
Düsseldorf	Gebühr in der Straßenreinigung			
Köln	Gebühr in der Straßenreinigung			
Leverkusen	Gebühr in der Straßenreinigung			
Münster	Keine Gebühren – Finanzierung über städtischen Haushalt			
Osnabrück	Gebühr in der Straßenreinigung			
Hannover	Gebühr in der Straßenreinigung			
Braunschweig	Gebühr in der Straßenreinigung			
Oberhausen	Gebühr in der Straßenreinigung			

In einigen Städten (z. B. Recklinghausen, Datteln, Freiburg) wird der Winterdienst über eine zu diesem Zweck erhöhte Grundsteuer finanziert.

Eine Gebührenerhebung ist grundsätzlich rechtlich nicht unproblematisch, da einerseits die Stadt Münster ihren originären Pflichten als Winterdienstpflichtiger prioritär nachkommen muss, andererseits der Gebührenzahler in den weniger verkehrswichtigen Straßen einen gebührenrechtlichen Anspruch auf Leistungserbringung hat. Das führt in extremen Witterungslagen, wie sie in diesem Winter aufgetreten sind, zu einem organisatorisch und praktisch nicht auflösbaren Konflikt.

In der Praxis tritt zudem aufgrund der Vorgaben des Kommunalabgabengesetzes eine überproportionale Belastung der Anlieger an Hauptverkehrsstraßen/Buslinien auf und die Inanspruchnahme von Anliegern in reinen Wohnstraßenbereichen (deren Anwohner gleichwohl geräumte/gestreute Straßen benutzen) ist nicht gegeben.

Eine Winterdienstgebühr ist darüber hinaus aufgrund der witterungsbedingt stark schwankenden Aufwendungen sowohl jährlich starken Steigerungen als auch starken Senkungen der Gebührensätze unterworfen.

Im Übrigen ist angesichts der durchschnittlichen Gesamtaufwendungen für den Winterdienst der Verwaltungsaufwand für eine Gebührenerhebung überproportional hoch.

Daher schlagen die AWM vor, mit den Ratsfraktionen und –gruppierungen zu diskutieren, ob der Winterdienst zukünftig über eine zu diesem Zweck erhöhte Grundsteuer finanziert werden soll.

I. V.

Bickeböller
Stadtkämmerin

Anlagen: Fragen und Anträge an die Verwaltung bzw. an die AWM

Anlagen:

Erläuterung: die Antworten der AWM auf die vorliegenden Fragen sind *kursiv* gehalten.

1. Antrag der CDU

Winterdienst: Auch bei extremen Wetterbedingungen Sicherheit und Verkehrsfluss gewährleisten

Zweifelloos bedeutet der Wintereinbruch mit erheblichem Schneefall Erschwernisse für den Verkehr, die unvermeidbar sind, aber durch Vorausschau und Tatkraft gemindert werden können. In einer volkswirtschaftlichen Betrachtung müssen die Kosten in Folge von Unfällen und wirtschaftliche Verluste durch nicht geräumte Straßen für den Handel etc. gegenübergestellt werden.

Der Winter 2010/2011 hat gezeigt, dass die Stadt Münster auf für unsere Region extremere Wetterbedingungen nach der Wahrnehmung vieler Bürgerinnen und Bürgern nicht ausreichend vorbereitet ist und der Winterdienst im öffentlichen Straßenraum nicht ausreicht. Gleichzeitig zeigt sich, dass auch die privaten Räumpflichten nicht flächendeckend und gleichmäßig erfüllt werden.

Vor diesem Hintergrund wird die Stadtverwaltung mit folgenden Maßnahmen bzw. Aktivitäten für beide Handlungsfelder beauftragt:

A. Öffentlicher Straßenraum

1. Es werden Maßnahmen ergriffen, die einen ausreichenden Vorrat an Streumaterial entsprechend den Empfehlungen der Verkehrsministerkonferenz auch für extreme Wetterbedingungen sicherstellen. Dabei ist auch die Bildung einer Einkaufsgemeinschaft zu prüfen.

Aufgrund der Empfehlungen der Verkehrsministerkonferenz sind in Münster 1.655 Tonnen Streusalz vorzuhalten. Die AWM halten bisher 1.600 Tonnen vor, so dass die Empfehlungen der Verkehrsministerkonferenz erfüllt werden. Dennoch werden die AWM vorschlagen die Salzvorräte zu erhöhen. Hinsichtlich der Bildung einer Einkaufsgemeinschaft werden die Möglichkeiten mit anderen Kommunen erörtert.

2. Es wird eine transparente Prioritätenplanung für die Räumung und den Einsatz von Streumaterial vorgelegt, die mit der Bürgerschaft zu diskutieren ist. Dabei soll ggf. in verschiedenen Varianten deutlich gemacht werden, welche Standards zu welchen Konditionen (Gebühren) erfüllt werden können. Auf diese Varianten (Wege/Zeit) abgestimmte personelle und sonstige Räumkapazitäten sind darzustellen

Aufgrund höchstrichterlicher Rechtssprechung sind innerorts nur gefährliche Stellen bzw. außerhalb nur besonders gefährliche Stellen auf verkehrsbedeutenden Straßen im Winterdienst zu bedienen. Dementsprechend sind die Räum- und Streupläne aufgestellt worden, so dass die Stadt Münster ihren rechtlichen Verpflichtungen nachkommt. Diese Bereiche sind im Winterdienst zu leisten und nicht diskutabel.

Darüber hinaus finden sich in den Winterdienstplänen Straßen, die die o.g. Kriterien nicht erfüllen, auf denen aber Linienbusse fahren. Da diese Bereiche keiner rechtlichen Notwendigkeit unterliegen, kann hierüber diskutiert werden.

Ferner kann über eine freiwillige Ausweitung des Winterdienstes diskutiert werden. Die AWM werden diesbezüglich Varianten erarbeiten und deren finanzielle Auswirkungen darstellen.

3. Es wird geprüft, ob bei besonders schwerem Wintereinbruch die städtischen Räumkapazitäten durch Externe (z.B. Landwirte, Lohnunternehmer usw.) und durch die im Gesamtkonzern der Stadt mit bei solchen Bedingungen entbehrlichen bzw. zu reduzierenden Aufgaben betrauten Mitarbeiter (Service- und Ordnungsdienst, Tiefbauamt, Stadtwerke,

Grünflächenunterhaltung) etc. verstärkt werden können. Innerhalb der AWM werden Maßnahmen geprüft, in solchen Situationen kurzfristig Personal anderweitig einzusetzen, indem z.B. die Recyclinghöfe tage- oder stundenweise geschlossen werden.

Eine Kooperation mit Lohnunternehmen und Drittfirmen hat bereits in der laufenden Winterdienstsaison stattgefunden. Hierbei wurden Maßnahmen durchgeführt, die das rechtlich notwendige Maß überstiegen. Aus den Erfahrungen heraus ist es möglich bei einem erneuten extremen Wintereinbruch diese Maßnahmen durchzuführen. Es soll jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass diese Maßnahmen weit über das rechtlich notwendige Maß hinausgingen. Sollte in der politischen Diskussion die beschriebene Anhebung der Standards dauerhaft gewünscht sein und die Bereitstellung der dafür notwendigen Mittel gesichert sein, werden die AWM diesem Wunsch nachkommen.

Hinsichtlich der Einbindung der Landwirte hat es im laufenden Winter eine freiwillige, für die Stadt kostenneutrale Initiative der Landwirte gegeben. Inwieweit eine dauerhafte Einbindung der Landwirte in den Winterdienst möglich ist, müssen Abstimmungsgespräche mit dem Kreisverband der Landwirte ergeben. Vorausschauend kann allerdings jetzt schon gesagt werden, dass eine verpflichtende Einbindung von Landwirten weitere Kosten nach sich ziehen wird.

Bezüglich der Einbindung weiterer städtischer Mitarbeiter in den Winterdienst ist zu bemerken, dass Kräfte der Ämter 62, 66 und 67 bereits im Gehwegwinterdienst eingebunden sind. Die Kapazitäten sind hier erschöpft. Der Einsatz von Kräften des Ordnungsamtes scheitert daran, dass die Mitarbeiter zur Kontrolle und zur Durchsetzung der Räum- und Streupflicht eingesetzt werden müssen. Die zeitweise Schließung von Recyclinghöfen, um die dort tätigen Mitarbeiter im Winterdienst einzusetzen, ist kaum durchführbar, da neben den ausgebildeten Ver- und Entsorgern auch leistungseingeschränkte Mitarbeiter auf den Recyclinghöfen eingesetzt werden, die aufgrund ihrer Leistungseinschränkung nicht in der Lage sind, Winterdienst zu leisten. Sollten Ver- und Entsorger im Winterdienst eingesetzt werden, beträfe dies insgesamt acht Personen, von denen bereits jetzt zwei aktiv im Winterdienst beschäftigt sind. Inwieweit Kräfte der Stadtwerke eingebunden werden können, muss erörtert werden.

4. Die städtische Kommunikation wird optimiert. Dazu zählt beispielhaft, bei entsprechenden Wettervorhersagen die Räumbereitschaft zu signalisieren, aber auch an Prioritäten und Grenzen erinnern oder das "Krisenzentrum" vorzustellen.

Es ist die organisatorische Pflicht des kommunalen Winterdienstes, dass sich die Einsatzleitung der AWM bei entsprechenden Wettervorhersagen auf mögliche Einsatzszenarien vorbereitet. Über die aktuellen Einsätze besteht bereits eine Kommunikation bezüglich der laufenden Winterdienstmaßnahmen an die örtlichen Medien per Fax bzw. mail. Daher sendet z.B. Radio AM häufig zum Tagesbeginn aktuelle Hinweise. Ein sog. „Krisenzentrum“ gibt es bisher noch nicht, da Winterdienst eine der originären Aufgaben der AWM ist und es zumindest bis jetzt noch nie eine echte winterliche Krise gegeben hat, die z.B. ein Zusammentreffen des Stabes außergewöhnlicher Ereignisse, den die Stadt unter Federführung der Feuerwehr organisiert, erfordert hätte.

Allerdings prüfen die AWM, inwieweit die Bürgerinnen und Bürger zukünftig über eine geeignete Internetinformation schneller und direkter Informationen zum Winterdienst erhalten können.

B. Private Räumpflichten

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, über die Erfüllung der privaten Räumpflichten zu berichten.

Dieser Bericht kann nur vom Ordnungsamt der Stadt Münster erstellt werden, da dieses die Räum- und Streupflicht überwacht.

2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, ein Konzept zu entwickeln, das sich mit Blick auf die privaten Räumpflichten von Hauseigentümern mit den Konsequenzen der demografi-

schen Entwicklung und der absehbaren (Über)Alterung von Straßenzügen, Vierteln oder Stadtteilen befasst.

Wie bereits unter Punkt A2 erläutert, gibt es hinsichtlich des zu streuenden Straßennetzes entsprechende rechtlich bindende Kriterien. Eine bereits unter Punkt A2 angesprochene Ausweitung des Winterdienstes über die rechtlichen Standards hinaus, würde sicherlich auch die hier angesprochenen Bereich umfassen. Insofern korrespondiert die hier genannte Fragestellung B2 mit der Fragestellung unter Punkt A2.

3. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, in diesem Zusammenhang Maßnahmen zu prüfen, die geeignet sind, Hauseigentümer bei der Erfüllung ihrer privaten Räumpflichten zu unterstützen. Dabei ist zu prüfen, ob ggf. die vorhandenen Serviceeinrichtungen der AWM genutzt werden können.

Die Räum- und Streupflichten sind auf den Grundstückseigentümer übertragen. Sieht er sich selbst nicht mehr in der Lage diesen Räum- und Streupflichten nachzukommen, besteht jederzeit die Möglichkeit diese Mieterinnen oder Mietern zu übertragen oder private Hausmeisterdienste einzusetzen. Aus Gründen der Gleichbehandlung aller privaten Firmen ist es bedenkenswert im Rahmen der Serviceeinrichtungen der AWM Empfehlungen auszusprechen. Hier kann lediglich ein allgemeiner Hinweis auf die privaten Hausmeisterdienste erfolgen.

4. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Räumverpflichtung der großen Wohnungsgesellschaften und sonstigen öffentlichen Einrichtungen zu kontrollieren.

Dies ist eine Aufgabe des Ordnungsamtes der Stadt Münster.

2. Antrag SPD:

Dem Winter gelassen die Stirn bieten: Den Winterdienst in Münster verbessern

Die im zweiten Jahr in Folge kritische Situation des Winterdienstes und deren Auswirkungen auf die Sicherheit von Fußgängern, Radfahrern, Kraftfahrzeugverkehr, aber auch auf Münsters Wirtschaft, Postzustellung, Abfallabfuhr usw. machen ein Überdenken der bisherigen Vorgehensweise notwendig.

Der Rat der Stadt möge daher beschließen:

1. Die AWM prüft und berichtet, inwieweit sie für ihren Winterdienst den Standard des Verbands kommunaler Unternehmen (VKU) und des Strategiepapiers der Verkehrsministerkonferenz "Maßnahmen zur Vermeidung eines Salznotstandes" aus 2010 bzw. deren Nachfolgerichtlinien berücksichtigt hat.

Aufgrund der Empfehlungen der Verkehrsministerkonferenz sind in Münster 1.655 Tonnen Streusalz vorzuhalten. Die AWM halten bisher 1.600 Tonnen vor, so dass die Empfehlungen der Verkehrsministerkonferenz erfüllt werden. Dennoch werden die AWM vorschlagen die Salzvorräte zu erhöhen.

2. Die AWM prüft und berichtet, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um für einen Winter wie in 2009/2010 und 2010/2011 ausreichend vorbereitet zu sein, insbesondere in Bezug auf eine Erhöhung der Lagerkapazitäten für Streusalz und Streugut bis zum Herbst 2011. Insgesamt bereiten sich die AWM auf veränderte Anforderungen an den Winterdienst in Münster vor.

Wie bereits zu Frage 1 berichtet, werden die AWM eine Erhöhung der Salzkapazitäten vorschlagen.

Hinsichtlich abstumpfender Mittel werden die AWM vorschlagen, die in der Winterdienstsaison 2010/2011 eingegangene Kooperation mit der Fa. Eurovia fortzuführen. Hierbei ist es vorgesehen bei der Fa. Eurovia eine Lagerkapazität in Höhe 1.200 Tonnen anzumieten und hier Splitt und ggf. auch anderen abstumpfende Mittel zu lagern. Die Kooperation mit der Fa. Eurovia bietet für die AWM nur Vorteile. Bedingt durch die Auslagerung des Streugutlagers für abstumpfende Mittel bei der Fa. Eurovia ist es möglich in der Salzhalle der AWM weitere 400 Tonnen Salz zu lagern. Die Verfügbarkeit des Lagers Eurovia ist 24 Stunden am Tag gegeben und aufgrund der Konzerngröße der Fa. Eurovia ist der Splittnachschub auch kein Problem. Ein weiterer Vorteil bietet sich dadurch, dass die Fa. Eurovia mit dem Material Granodiorit 2/5 ein Streumittel vorrätig ist, welches problemlos im Gehwegbereich eingesetzt werden kann. Hierdurch werden die AWM unabhängig vom Streumaterial Lavagranulat, welches –wie bereits oben beschrieben- durch Produktionsschwierigkeiten gerade in den höchsten Bedarfsphasen nicht immer unbegrenzt verfügbar ist.

3. Es wird geprüft, welche alternativen Finanzierungsmodelle für den Winterdienst denkbar sind.

Siehe Berichtsvorlage WA 0066-2011

4. Der notwendige Umfang des Fuhrparks der AWM wird ermittelt. Die mittelfristige Anschaffung von weiteren Räum-/Streufahrzeugen für Rad- und Fußwege und die Umsetzung sonstiger Maßnahmen wird geprüft, um den Winterdienst insbesondere für Radfahrerinnen und Radfahrer bzw. Fußgängerinnen und Fußgänger spürbar zu verbessern und die Räumung auch der Gehwege zu optimieren. Es wird außerdem geprüft, ob eine ausreichende Kapazität an Serviceunternehmen zur Unterstützung der AWM vertraglich sichergestellt ist.

Der derzeitige Umfang des Fuhrparks der AWM hinsichtlich der Fahrbahnen entspricht zunächst einmal den zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben notwendigen Kapazitäten, ggf.

könnte noch eine leichte Erhöhung des Fuhrparks im Bereich der Fahrbahnen Verbesserungen mit sich bringen. Die AWM werden diesbezüglich Konzepte vorlegen.

Im Bereich der Radwege ist eine Erhöhung des Fuhrparks anzustreben. Auch hierzu werden die AWM ein Konzept vorlegen.

Hinsichtlich der Gehwege ist zu berichten, dass bereits jetzt schon über die Hälfte der im Gehwegwinterdienst zu bearbeitenden Gehwegflächen an städtischen Grundstücken durch Serviceunternehmen geräumt und gestreut werden. Dies hat in diesem Winter, trotz anderslautender Berichte aus Sicht der AWM funktioniert. Hinsichtlich der Gehwege ist jedoch auch zu bemerken, dass Grundstückseigentümer ihrer Räumpflicht nicht nachgekommen sind und dieses dann aufgrund von Unkenntnis der Zuständigkeiten den AWM angelastet wurde.

Sowohl im Gehwegbereich als auch im Fahrbahnbereich stehen genügend Serviceunternehmen zur Verfügung und diese sind auch vertraglich verpflichtet. Hinsichtlich der Radwege können die AWM nur selbst tätig werden, da Serviceunternehmen nicht über die entsprechenden Radwegbetreuungsgesetze verfügen.

5. Die Rückführung des Winterdienstumfangs aus 2010 wird überprüft. Für das Straßennetz wird bis zum Winter 2011/2012 eine klare Definition von Dringlichkeitsstufen vorgelegt.

Die zur Winterdienstsaison 2010/2011 nicht mehr im Winterdienst bedienten Straßen wiesen alles das Merkmal auf, dass für diese Straßen keine Räum- und Streupflicht bestand. Teilweise wurden hier Wirtschaftswege im Winterdienst betreut. Eine Rückführung der entfallenen Straßen in den Winterdienst würde allen rechtlichen Anforderungen widersprechen.

Hinsichtlich der angesprochenen Dringlichkeitsstufen ist zu bemerken, dass aufgrund höchstgerichtlicher Rechtsprechung innerorts nur gefährliche Stellen bzw. außerorts nur besonders gefährliche Stellen auf verkehrsbedeutenden Straßen im Winterdienst zu bedienen sind. Dementsprechend sind die Räum- und Streupläne aufgestellt worden, so dass die Stadt Münster ihren rechtlichen Verpflichtungen nachkommt. Diese Bereiche sind im Winterdienst zu leisten und entsprechen der Dringlichkeitsstufe 1. Darüber hinaus finden sich in den Winterdienstplänen Straßen, die die o.g. Kriterien nicht erfüllen, auf denen aber Linienbusse fahren. Diese Bereiche sind im Winterdienst –aus rechtlicher Sicht- nicht unbedingt zu bedienen. Dennoch empfehlen die AWM diese Straßen in der Dringlichkeitsstufe 1 zu belassen.

In der Dringlichkeitsstufe 2 finden sich Nebenstraßen, in der Dringlichkeitsstufe 3 finden sich Wohnstraßen, wobei diese Dringlichkeitsstufen immer erst dann im Winterdienst zu bedienen sind, wenn dies die Abarbeitung der Dringlichkeitsstufe 1 nicht gefährdet oder einschränkt.

6. Die mangelhafte Räumung der Fußgängerzonen in der Innenstadt darf sich nicht wiederholen. Insbesondere durch die hohe Besucherfrequenz ist es hier nötig, die Wege schneller vom Schnee zu befreien und für Fußgängerinnen und Fußgänger nutzbar zu machen.

Die Räumung von Fußgängerzonen unterliegt keiner rechtlichen Notwendigkeit. Es sind lediglich Wege und Furten frei zu halten, die von den Fußgängern –ggf. auch durch Inkaufnahme von Umwegen- begangen werden können. Sollte der Rat Stadt Münster eine Anhebung dieser Standards wünschen und die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel zur Verfügung stellen, werden die AWM selbstverständlich die Fußgängerzonen großflächig räumen.

7. Das Berichtswesen zum Winterdienst im Werksausschuss der AWM wird angepasst. In Zukunft wird sowohl rechtzeitig vor, als auch unmittelbar nach dem jeweiligen Winter berichtet. Dabei werden Probleme, Konsequenzen, Lagermengen, Leistungsumfang, Gerätepark, Unterstützungsvereinbarungen, ggf. Hilfe durch die Berufsfeuerwehr usw. dargestellt.

Die AWM werden derartige Berichte vorlegen.

8. An Bushaltestellen wird per Aushang deutlich gemacht, ob die jeweilige Haltestelle im Rahmen eines "Notfahrplanes" angefahren wird oder nicht. Falls nicht, wird auf die nächste Haltestelle hingewiesen, die angefahren wird.

Hinsichtlich dieses Punktes teilen die Stadtwerke mit, dass es aufgrund der Verschiedenartigkeit an Notsituationen kaum zu leisten ist, alle Haltestellen, die nicht bedient werden, aktuell mit neuen Aushängen zu bestücken. Aufgrund verschiedenster Notfallszenarien ist es leider auch nicht möglich allgemeingültige Notfallliniennetzpläne zu erstellen und diese ganzjährig auszuhängen. Um die Kunden auf Notsituationen besser vorzubereiten, wird in Erwägung gezogen auf den Aushangfahrplänen verstärkt auf die entsprechenden Informationsquellen hinzuweisen, die auch im Notfall über die aktuellen Zustände im Liniennetz Auskunft geben können. Diese Informationsquellen sind die Internetseite der Stadtwerke sowie die „schlaue Nummer“. Darüber hinaus wird selbstverständlich Radio Antenne Münster informiert.

9. Zur Verbesserung der Kommunikation wird zum Winter 2011/2012 eine "Hotline Winterdienst" eingerichtet, an die sich Bürgerinnen und Bürger mit allen Anliegen rund um den Winterdienst (z.B. die Straßenreinigung, die Reinigung von Gehwegen, der Winterdienst auf städtischen Liegenschaften, etc.) wenden können. Aktuelle Informationen sollen auch jeweils auf den Homepages der Stadt, der AWM und der Stadtwerke bereitgestellt werden. Die Zusammenarbeit mit den lokalen Medien, insbesondere Antenne Münster, wird verbessert.

Bereits heute wenden sich viele Bürgerinnen und Bürger an das Servicecenter der AWM, wenn sie Fragen zum Winterdienst haben. Ob hierzu die Einrichtung einer weiteren Hotline einen Zusatznutzen bringt, wird seitens der AWM kritisch gesehen.

Informationen zum Winterdienst wurden und werden auch weiterhin auf den Homepages der AWM und der Stadtwerke zur Verfügung stehen.

Hinsichtlich der Zusammenarbeit mit den lokalen Medien ist zu berichten, dass diese alle angefragten Informationen erhalten haben. Darüber hinaus werden die Medien direkt zu Beginn eines Winterdiensteinsatzes per Fax oder Mail über den beginnenden Einsatz informiert.

3. Anfrage Bündnis 90/Die Grünen:

Winterwartung gemäß § 1.2 Straßenreinigungssatzung

1. Über welche personellen Mittel (Arbeiter der AWM, Beschäftigte anderer Ämter) und sachlichen Ressourcen (Maschinen, Geräte etc.) verfügt die Stadt für die satzungsgemäße Winterwartung? Wie haben sich die personellen und sachlichen Ressourcen in den letzten Jahren verändert?

⇒ Prinzip: differenzierter Winterdienst, d.h. es werden plangemäß bis zu 428 km Fahrbahnen und 316 km Radwege in Abhängigkeit von den Witterungs- und Straßenverkehrsverhältnissen geräumt und gestreut. Prioritäten: Brücken im Stadtgebiet, die Hauptverkehrsstraßen und alle von städtischen Buslinien genutzten Straßen.

⇒ Einsatzfahrzeuge:
19 Großfahrzeugen (Schneepflüge und Streuaufsatz)
14 speziellen Radweggeräte (Pflüge bzw. Vorbaubesen und Streuaufsatz)

⇒ Die AWM setzen im Rahmen der Winterdienstarbeiten bis zu 250 Personen ein, neben dem eigenen Personal (überwiegend aus der Straßenreinigung) Mitarbeiter des Tiefbauamtes, des Amtes für Grünflächen und Naturschutz, des Vermessungsamtes sowie in den Außenbereichen der Stadt und auf Gehwegen mehrere Privatfirmen.

⇒ Die personellen und sachlichen Ressourcen sind in den vergangenen 10 Jahren unverändert geblieben.

Personelle Mittel::

AWM: ca: 80 MA (70 Straßenreinigung; 10 Abfallabfuhr und Deponie) zzgl. ca. 15 Werkstattmitarbeiter

Amt 67: ca: 90 MA

Amt 66: ca. 40 MA

Amt 62: ca. 6 MA

20 Großstreuer/bzw. Streuanhänger; 18 Radwegbetreuungsgesäte (jeweils inkl. Reserve)

Es erfolgte keine Veränderung der personellen Ressourcen; aufgrund der Reduzierung der Räum- und Streupläne von 19 auf 16 erfolgte eine geringe Reduktion des Großstreuerbestandes von 22 auf 20

2. Welche zusätzlichen Dienstleistungen für die Winterwartung kauft die Stadt bei privaten Anbietern ein? Wie haben sich diese Aufträge in den letzten Jahren entwickelt?

- 2 Fahrbahnpläne der AWM und 24 von 43 Gehwegbezirken werden durch fünf Subunternehmer bearbeitet.
- bis Winterdienstsaison 2009/2010 3 Fahrbahnpläne durch Subunternehmer
- bis Winterdienstsaison 2008/2009 23 Gehwegbezirke durch Subunternehmer

⇒ Die AWM haben aufgrund der außergewöhnlichen Schneemengen erstmals im Dezember 2010 weitere private Unternehmen beauftragt, Schnee in den Bereichen der Innenstadt, des Bahnhofs, den Kreuzungsbereichen der Ringe und der Hauptausfallstraßen zu räumen, zu verladen und auf Zwischenlagerplätze abzufahren.

- ⇒ *Sondereinsätze der Innenstadt: 330.000 Euro. (Lohnunternehmen Feldmann, Wichmann, Hemker Transporte, Lackmann, Voskuhl und Liebherr (Geräteausleihe) sowie AWM*
 - ⇒ *Räumung der Parkplätze durch das Tiefbauamt: 30.000 Euro.*
3. Welche Vorräte an Auftau- und Streumittel stehen den AWM zur Verfügung? Wurden die Vorräte in den letzten Jahren aufgestockt?
- ⇒ *Mit Start der Winterdienstsaison 2010/2011 waren an der Rösnerstraße 1.600 t Salz und 450 t Lavaasche-Granulat und im Entsorgungszentrum 400 t Splitt eingelagert.*
 - ⇒ *Damit war die Lagermenge für Streusalz und Granulat gegenüber den Vorjahren absolut unverändert geblieben, durch die Kürzung des Straßennetzes in den Außenbereichen für die Winterwartung relativ jedoch um rund 10% erhöht worden.*
 - ⇒ *Die Lieferverträge mit der Fa. Esco/DSD wurden aufgrund der Salzlieferungsprobleme im Frühjahr 2010 bzgl. der Nachlieferfristen von 72 Stunden auf 48 Stunden verkürzt.*
 - ⇒ *Die erhöhten Splittmengen wurden erstmals im Frühjahr 2010 eingelagert.*
 - ⇒ *Ergänzend wurde in 2010 die benachbarte Fa. Eurovia an der Eulerstraße beauftragt, Abrufmengen an Splitt für die AWM zu trocknen und zu bevorraten.*
4. Welche Kosten verursachte die satzungsgemäße Winterwartung in den letzten Jahren? Welche Kosten erwartet die Verwaltung für den Winter 2010/2011?

Winterdienstkosten der Jahre 2000 bis 2009

<u>Jahr</u>	<u>Gesamt</u>	<u>davon gem. Satzung</u>	<u>davon für Stadtwerke und Stadt MS (als Anlieger)</u>
2000	1.000.383,98 €	826.668,98 €	173.715,00 €
2001	1.422.711,00 €	1.040.536,00 €	382.175,00 €
2002	1.000.305,00 €	761.306,00 €	238.999,00 €
2003	1.186.646,00 €	894.903,00 €	291.743,00 €
2004	1.156.802,30 €	848.584,30 €	308.218,00 €
2005	1.799.403,00 €	1.148.523,00 €	650.880,00 €
2006	1.396.540,13 €	913.538,52 €	483.001,61 €
2007	977.913,87 €	684.244,86 €	293.669,01 €
2008	1.029.105,85 €	787.011,86 €	242.093,99 €
2009	1.779.994,60 €	1.118.763,60 €	661.231,00 €
Durchschnitt:	1.274.980,57 €	902.408,01 €	372.572,56 €

- ⇒ **Dezember 2010:** *Winterdiensteinsätze gemäss den entsprechenden Räum- und Streuplänen: 1.530.000 Euro*
- ⇒ *Räumung der Parkplätze durch das Tiefbauamt: 30.000 Euro.*
- ⇒ *Sondereinsätze der Innenstadt: 330.000 Euro. (Lohnunternehmen Feldmann, Wichmann, Hemker Transporte, Lackmann, Voskuhl und Liebherr (Geräteausleihe) sowie AWM)*
- ⇒ **Summe Dezember: 1.890.000 Euro.**
- ⇒ *Januar 2010: 1.240.000 Euro*
- ⇒ *Februar 2010: 250.000 Euro*

- ⇒ November 2010: 50.000 Euro
- ⇒ **Summe Januar bis November: 1.540.000 Euro.**
- ⇒ **Summe für 2010 gesamt: 3.430.000 Euro.**

5. Wie werden die Kosten der Winterwartung finanziert? Wie hoch liegt die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, die auf Schnee und Eis zurückzuführen sind? Wie hat sich die Zahl der Unfälle in den letzten Jahren entwickelt?
 - ⇒ Die Kosten des Winterdienstes werden in Münster vom allgemeinen Haushalt der Stadt getragen.
 - ⇒ Ausnahme: Die Kosten der Winterwartung an Bushaltestellen werden von den Stadtwerken Münster getragen.
 - ⇒ Da der erste Schneefall am 26.11.2010 einsetzte wurde beim Polizeipräsidium der Zeitraum 26.11.2010 bis 16.01.2011 abgefragt. Hier gab es insgesamt 1895 Unfälle, von denen 568 glättebedingt waren. Bei den 1895 Unfällen gab es 109 Verletzte, was nach Aussage des Präsidiums ein normaler Wert und nicht außergewöhnlich hoch sei. Von den 109 Verletzten waren 22 Verletzte aufgrund von Glätteunfällen zurückzuführen, was bei 568 Glättebedingten Unfällen einem Anteil von 3,9 % entspricht und somit im Vergleich zu 2009 um ca. 60 % niedriger liegt.
6. Sind vornehmlich Fußgänger und Radfahrer betroffen oder Autofahrer?
Eine Differenzierung der Verletzten nach Fußgängern, Radfahrer und Autofahrern nimmt die Polizei nicht vor.
7. Welche Kosten entstehen der Stadt durch Verpflichtung zu Schadenersatz?
 - ⇒ die Anzahl der Schadenfälle im Winterdienst ist gering.
 - ⇒ Für das Jahr 2008 kann leider nicht unterscheiden werden zwischen Straßenreinigung und Winterdienst. Für beide Bereiche sind im Zeitraum Januar, November und Dezember insgesamt nur 7 Schadenfälle - davon 2 mit Personenschaden verzeichnet.
 - ⇒ Für das Jahr 2009 sind 3 Sachschadenfälle dem Winterdienst zugeordnet.

Zur **Winterwartung der Stadt als Anlieger** stellen wir folgende Fragen:

8. Welche Pflichten obliegen der Stadt als Anlieger? Wie viele Grundstücke sind zu warten?
Der Stadt Münster obliegen als Anlieger wie jedem anderen Grundstückseigentümer in Münster. Insgesamt beträgt die zu wartende Fläche im Gehwegbereich ca. 183.000 m².
9. Mit welchen personellen und sachlichen Mitteln wird die Winterwartung der Stadt als Anlieger/Grundstückseigentümer bewerkstelligt? Wie hat sich der sachliche und finanzielle Aufwand für die grundstücksbezogene Winterwartung in den letzten Jahren entwickelt?
Die genannten 183.000 m² sind in 43 Gehwegbezirke aufgeteilt. Diese 43 Gehwegbezirke sind zu 17 Kontrollbezirken zusammengefasst. 24 Gehwegbezirke sind an Fremdfirmen vergeben, 19 Gehwegbezirke werden durch Mitarbeiter städtischer Ämter bedient. (Amt 67: ca. 90 MA; Amt 66: ca. 40 MA; Amt 62: ca. 6 MA; AWM 6 Mitarbeiter). Die Durchführung des Winterdienstes wird von 17 Kontrolleuren überwacht.

Insgesamt sind ca. 200 Mitarbeiter im Gehwegwinterdienst eingesetzt. Hinsichtlich des sachlichen und finanziellen Aufwandes hat es insofern nur Steigerungen gegeben, die auf die in den letzten beiden Wintern wachsende Anzahl an Einsätzen zurück zu führen sind. Darüber hinaus arbeiten Hausmeister städtischer Einrichtungen in Eigenregie.

10. Wie ist die organisatorische Verzahnung der Winterwartung als Anlieger mit der Winterwartung gemäß Satzung?

Ein Einsatz im Gehwegwinterdienst der o.g. 183.000 m² wird vom diensthabenden Einsatzleiter der AWM angestoßen. Die Hausmeister der anderen städtischen Einrichtungen entscheiden eigenständig über einen Einsatz.

11. Wie werden die Kosten der Winterwartung als Anlieger finanziert?
Über den städtischen Haushalt.

12. Wie oft ist die Stadt als Anlieger in letzter Zeit aus Gründen der Winterwartung schadenersatzpflichtig geworden?

Zu den **Perspektiven der künftigen Winterwartung** stellen wir folgende Fragen

13. Welcher sachliche und personelle Mehraufwand ist zu erwarten, wenn die satzungsgemäßen Pflichten zum Schneeräumen und Bestreuen der Fahrbahnen wesentlich ausgedehnt werden? Zum Beispiel auf alle Fahrbahnen der klassifizierten Straßen und der Straßen des Vorbehaltsnetzes?

Die genannten Straßen sind bereits in den Winterdienstplänen enthalten, dementsprechend gibt es hier keinen Mehraufwand.

14. Welcher Aufwand ist zu erwarten, wenn die Pflicht zum Räumen und Bestreuen auf alle Fußwege und Radwege entlang der klassifizierten Straßen und der Straßen des Vorbehaltsnetzes ausgedehnt wird?

Die innerörtlichen Radwege sind bereits in den Winterdienstplänen enthalten. Außerorts besteht keine Räum- und Streupflicht für Radwege.

Die Fußwege sind im Rahmen der Anliegerübertragung durch die Grundstückseigentümer zu bedienen. Eine Änderung dieser Praxis bedarf eine Satzungsänderung, wobei es dann eine Zwei-Klassen-Gesellschaft hinsichtlich des Gehwegwinterdienstes gebe. Kurzfristig ist der Aufwand für ein solches Szenario nicht ermittelbar.

15. Können die Prioritäten für Schneeräumen und für Bestreuen zugunsten der Rad- und Fußwege sowie der Haltestellen des ÖPNV verändert werden?

Nein, da die in den Winterdienstplänen enthaltenen Fahrbahnen bereits der Priorität 1 zuzuordnen sind. Ebenso werden die Radwege und auch die Haltestellen des ÖPNV in Priorität 1 bedient.

⇒ *Die Pflicht zur Winterwartung ist in NRW im „Gesetz über die Reinigung öffentlicher Straßen - Straßenreinigungsgesetz NRW (StrReinG NRW)“ normiert. § 1 Abs. 2 dieses Gesetzes umschreibt dabei den Umfang der Winterwartung, und in § 4 ist die Möglichkeit der Übertragung der Winterwartung auf die Anlieger durch Satzung geregelt.*

⇒ *Die Stadt Münster hat von diesem Übertragungsrecht in der Straßenreinigungssatzung insoweit Gebrauch gemacht, als sie insbesondere die Winterwartung der Gehwege auf alle Anlieger übertragen hat (§ 2 Abs. 2 der Satzung, siehe aber auch § 2 Abs. 4).*

⇒ *Damit obliegt der Stadt /den AWM grundsätzlich die Winterwartung der öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten der*

Kreis-, Landes- und Bundesstraßen sowie der Gehwege, an denen keine Anlieger vorhanden sind.

- ⇒ Die Streupflicht ist ein Teil der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Als solche umfasst sie die Verpflichtung, den Verkehr auf der Straße möglichst gefahrlos zu gestalten und dabei insbesondere den Verkehrsteilnehmer vor unvermuteten, aus der Beschaffenheit der Straße sich ergebenden und bei zweckgerechter Benutzung des Verkehrsweges nicht ohne weiteres erkennbaren Gefahrenstellen zu sichern oder zumindest zu warnen.
- ⇒ **Der Winterdienst kann und muss aber nicht gewährleisten, dass für den Fußgänger, Radfahrer oder den Kraftfahrer jegliche Gefahr bei der Benutzung winterlicher Verkehrsflächen ausgeschlossen ist.** Eine völlige Gefährlosigkeit kann nicht erreicht werden. Es ist hier Sache des Verkehrsteilnehmers, sich durch besondere Vorsicht und Sorgfalt und geeignetes Schuhwerk sowie Gehweise auf die winterlichen Straßenverhältnisse einzustellen.
- ⇒ Innerhalb der geschlossenen Ortslage besteht eine Streupflicht nur für **verkehrswichtige und zugleich gefährliche Stellen**. Die Streupflicht setzt immer das Vorliegen einer konkreten Gefahrenlage voraus. Vorbeugendes Streuen ist in der Regel nicht erforderlich
- ⇒ Wie bei der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht werden auch bei der Räum- und Streupflicht nur Maßnahmen geschuldet, die bei Berücksichtigung der gesamten Verhältnisse nicht über das objektiv **zumutbare Maß** hinausgehen. Grund dafür ist, dass die Streupflicht die Gemeinden wirtschaftlich stark belastet und die witterungsbedingten Risiken auch das allgemeine Lebensrisiko des Verkehrsteilnehmers betreffen.
- ⇒ Vor diesem Hintergrund besteht die **Streupflicht für den Fahrzeugverkehr** konkret unter folgenden Voraussetzungen:
 - o Es muss eine allgemeine Straßenglätte vorliegen.
 - o Vereinzelte Glatteisstellen verpflichten nicht zur Durchführung des Streudienstes.
 - o Es muss sich um eine gefährliche Stelle handeln.
- ⇒ Das sind solche Stellen, an denen Kraftfahrer erfahrungsgemäß bremsen, ausweichen oder sonst ihre Fahrtrichtung oder Geschwindigkeit ändern müssen, weil gerade diese Umstände bei Glätte zum Schleudern oder Rutschen und damit zu Unfällen führen können. Es handelt sich mithin um Stellen, bei denen der Verkehrsteilnehmer trotz Beachtung der im Winter allgemein erforderlichen Sorgfalt eine vorhandene Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen und sich deshalb nicht ohne weiteres auf sie einstellen kann.
- ⇒ Des Weiteren setzt die Rechtsprechung voraus, dass die gefährliche Stelle auch verkehrswichtig ist. Ist die Verkehrsbedeutung zu verneinen, kommt es nicht mehr darauf an, ob die fragliche Stelle für den Fahrzeugverkehr gefährlich ist. Eine Straße kann z.B. dann nicht als verkehrswichtig angesehen werden, wenn sie keine Durchgangsstraße ist, sich in einem Wohngebiet befindet, keinen Verkehrsmittelpunkt bildet und ihre Bedeutung lediglich darin besteht, Parkmöglichkeit zu bieten.
- ⇒ Zu diesen Voraussetzungen der Streupflicht hat sich in der Rechtsprechung im Zusammenhang mit Haftpflichtansprüchen eine umfangreiche Kasuistik gebildet, z.B. zu

Einmündungen, Nebenstraßen, Gefälle, beampelte Einmündungsbereiche, so dass jeweils im einzelnen Haftpflichtfall das Vorliegen einer Streupflicht geprüft werden muss.

- ⇒ *Soweit Winterdienstpflicht der AWM hinsichtlich des **Fußgängerverkehrs** neben den Anliegerverpflichtungen verbleibt, gilt auch für Gehwege, dass es unmöglich ist, sie bei winterlichen Witterungsverhältnissen in ihrer Gesamtheit ständig gefahrlos zu gestalten und zu erhalten. Auch die Streupflicht für den Fußgängerverkehr besteht nur im Rahmen des Notwendigen und Zumutbaren, und Fußgängerwege sind nur für den normalen Tagesverkehr zu sichern.*
- ⇒ *So sind innerhalb geschlossener Ortslagen alle diejenigen Gehwege, Fußgängerüberwege und Verbindungswege bzw. Zugänge zu sichern, auf denen ein nicht unbedeutender Verkehr stattfindet. Solche wichtigen Wege sind unentbehrliche Gehwege etc. mit einer notwendigen Erschließungsfunktion. Hier ist ebenfalls allgemeine Glättebildung vorausgesetzt und nicht nur das Vorhandensein vereinzelter Glättestellen. Zumutbare Umwege muss der Fußgänger ggf. in Kauf nehmen, denn die Streupflicht soll nur wirkliche Gefahren und keine bloßen Unbequemlichkeiten beseitigen. Auch zu diesem Thema, insbesondere zu den erhöhten Anforderungen der Streupflicht in Fußgängerzonen und an Haltestellen existiert eine Vielzahl von Einzelfallentscheidungen in der Rechtsprechung.*
- ⇒ *Hinsichtlich der **Streupflicht für den Radverkehr** gelten dieselben Voraussetzungen wie für den übrigen Fahrverkehr. Auf Radwegen besteht eine Streupflicht also nur an gefährlichen und verkehrswichtigen Stellen. Die Gemeinde genügt insoweit ihrer Räum- und Streupflicht, wenn sie bei Schneefall einen Streifen des Radweges von Schnee räumt. Im Winter muss nicht jede Straße mit einem Fahrrad befahrbar sein können. Witterungsbedingte Beeinträchtigungen sind hinzunehmen.*
- ⇒ *Bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen bestimmt sich Inhalt und Umfang der Räum- und Streupflicht nur nach den Belangen der Fußgänger.*
- ⇒ *Aus den v.g. rechtlichen Grundlagen ist eine Priorisierung bestimmter Verkehrsteilnehmer also nicht abzuleiten.*

16. Welche sachlichen und finanziellen Konsequenzen hätte es, wenn die Pflicht zum Räumen und Bestreuen auf alle Fußgängerbereiche im Stadtzentrum/Bahnhofsviertel sowie entsprechende Bereiche in den Stadtteilzentren ausgedehnt würde?

Die Fußgängerbereiche sind in den Räum- und Streuplänen enthalten. Die Rechtslage sieht vor, dass ein entsprechender Streifen bzw. eine Furt, nicht aber der gesamte Fußgängerbereich, geräumt werden muss.

17. Welche Konsequenzen würde es nach sich ziehen, wenn in diesen Bereichen zum Räumen und Bestreuen zusätzlich eine Leistung „Abfahren“ (von Schnee und Eis) hinzuträte? Diese freiwillige und zusätzliche Leistung wird mit erheblichen Kosten verbunden sein. Allein die im Dezember durchgeführten Räumungs- und Abfuhraktionen in Münster haben mehr als 300.000,-€ gekostet..

18. Welche sachlichen und personellen Mittel könnte die Stadt durch Beauftragung privater Dienstleister hinzugewinnen? Mit welchen Kosten wäre zu rechnen?

s. Antwort zu Frage 17

19. Können zusätzliche personelle Ressourcen für die Winterwartung aus anderen Bereichen der Verwaltung gewonnen werden?

Nein..s. auch Antwort Frage 1

20. Bestehen Absichten, die Pflichten der Anlieger für die Winterwartung auszudehnen, und bestehen Absichten, die Einhaltung der Winterwartungspflichten stärker zu kontrollieren?

21. Besteht die Absicht, die Kosten der satzungsgemäßen Winterwartung künftig in die Grundsteuer zu integrieren?

Siehe Vorlage WA 0066-2011

Sofern Sie bereits Konzepte für die Verbesserung der Winterwartung entwickelt haben, wären wir für eine frühzeitige Übersendung dankbar. Wir schlagen vor, dass die Konzepte auch Gegenstand der Beratungen im AUB sowie im Finanzausschuss sein sollten, bevor der Rat der Stadt abschließende Entscheidungen trifft.

4. Anfrage der FDP zum Winterdienst

- Wie und mit welchen Mitteln kann sichergestellt werden, dass auch bei größerem Schneefall die Hauptverkehrsstraßen sowie das Busnetz, die wichtigsten Teile des Radwegenetzes und die zentralen Fußgängerüberwege relativ kurzfristig so geräumt werden können und geräumt sind, dass der Verkehr störungsarm fließen kann?

Im Zuge der Winterdienstdiskussionen ist den AWM immer wieder vorgeworfen worden, im Zeitraum 16.12.2010 bis 20.12.2010 seien die Fahrbahnen, die Radwege und auch die Gehwege nicht geräumt worden. Diese Aussage ist nicht korrekt.

Wie aus der GPS-gesteuerten Streudatenaufzeichnung sowie aus den Räum- und Streube-richten hervorgeht sind in dem angegebenen Zeitraum die Fahrbahnen, die Radwege und auch die Gehwege mehrfach geräumt worden. Im Bereich der Fahrbahnen haben sich aufgrund der tiefen Temperaturen im Anschluss des Schneefalls, einhergehend mit einer hohen Verkehrsdichte und rationierten Streusalzeinsatz Vereisungen gebildet, die bei vielen den Eindruck entstehen ließen es sei nicht geräumt worden.

Tiefe Temperaturen und hohe Schneemengen ließen diesen Eindruck auch auf den Radwegen und Fußgängerüberwegen entstehen, obwohl die Einsatzkräfte im Dauereinsatz waren.

Hinsichtlich der Gehwege ist zu bemerken, dass Grundstückseigentümer ihrer Räumspflicht nicht nachgekommen sind und dieses dann aufgrund von Unkenntnis der Zuständigkeiten den AWM angelastet wurde.

Um eingehend auf die o.g. Fragestellung die Situation zu verbessern, ist es notwendig, einen durch ausbleibende Nachlieferungen entstandene Streusalzmangel verhindern. Diesbezüglich ist es vorgesehen, die Streusalzvorräte drastisch zu erhöhen. Ferner sollen im Fahrbahnbe-reich als auch im Radwegenetz mehr Fahrzeuge zum Räumen eingesetzt werden. Hinsichtlich der Fußgängerüberwege ist eine personelle Verstärkung angedacht.

- Nach welchen objektiven Kriterien wird bisher entschieden, wann eine Strecke nur geräumt, nur gestreut oder geräumt **und** gestreut wird?

Zunächst einmal ist festzuhalten, dass aufgrund höchstrichterlicher Rechtssprechung innerorts nur gefährliche Stellen bzw. außerorts nur besonders gefährliche Stellen auf verkehrsbedeu-tenden Straßen im Winterdienst zu bedienen sind. Die Winterdienstpläne der AWM umfassen diese Straßen. Darüber hinaus finden sich in den Winterdienstplänen Straßen, die die o.g. Kri-terien nicht erfüllen, auf denen aber Linienbusse fahren.

Weiteres Kriterium bei der Beurteilung, ob eine Strecke nur gestreut oder geräumt und ge-streut wird, ist das entsprechende Glätteszenario. In Raureifsituationen bei überfrierende Näs-se oder bei leichten Schneefall werden die Straßen der Winterdienstpläne gleichrangig be-dient. Bei starken Schneefall werden zunächst die wichtigsten Straßen (der Ring, alle großen Einfallstraßen (z.B. Warendorfer Straße) etc) geräumt und gestreut und dann die restlichen Straßen der Winterdienstpläne.

- Plant die Verwaltung die Prüfung von Regressansprüchen gegen die Firma, die vertragsgebunden eine kontinuierliche Belieferung mit Streusalz sicherstellen sollte? Plant die Verwaltung eine Vertragsanpassung für den Fall, dass eine Regressprüfung negativ ausfällt?

Im Zuge der Verhandlungen mit dem Streusalzlieferanten teilte dieser mit, dass ein Vertrag nicht zustande komme, falls die AWM Regressklauseln in dem Vertrag vereinbaren wollen.

- Warum sind erst Tage nach den schweren Schneefällen private Unternehmen zur Unterstützung der AWM beim Winterdienst / Straßenräumung hinzugezogen worden, obwohl schwere Verkehrsbehinderungen auch an den Advents-/Einkaufswochenenden schnell absehbar waren?

Das Hinzuziehen privater Unternehmen bei der Schneeräumung wurde nach den Schneefäl-len am genannten Wochenende veranlaßt, um die Situation im Innenstadtbereich und an den

Hauptkreuzungen angenehmer zu gestalten. Eine rechtliche Notwendigkeit hat hierfür nicht bestanden. Daher wurden die Unternehmen auch nicht umgehend hinzugezogen.

- Ist aus den Erfahrungen des letzten und diesen Winters heraus die Aufstellung eines Notfallplans für Tage mit besonders schwerem Schneefall geplant, der auch die rechtzeitige Einbindung privater Unternehmen vorsieht?

Die AWM beabsichtigen einen Plan zur Einbindung privater Unternehmen bei starken Schneefalllagen vorzulegen und dies durch die Politik beschließen zu lassen, da es sich hier um eine Ausweitung der Winterdienstleistungen handelt, für die es aus rechtlicher Sicht keine unbedingte rechtliche Notwendigkeit gibt. Sollte in der politischen Diskussion eine Anhebung der Standards gewünscht sein, werden die AWM diesem Wunsch nachkommen und demnächst eher, basierend auf dem vorgelegtem Plan, private Unternehmen einbinden.

5. Anfrage Die Linke Winterdienst

Im Dezember 2010 war auch die Stadt Münster von einem massiven Wintereinbruch betroffen; eine kritische Verkehrslage, massive Busausfälle, zahlreiche glättebedingte Unfälle und Stürze sowie ein Streu- und Räumeeinsatz der AWM, der von einer breiten Öffentlichkeit als zögerlich und mangelhaft empfunden wurde, sorgten für eine große öffentliche Diskussion. Angesichts zahlreicher Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern stellt die Ratsfraktion DIE LINKE deshalb folgende Anfrage:

Verkehrsunfälle:

Wie viel Unfälle auf öffentlichen Straßen hat es in der Zeit vom 06. Dezember 2010 bis zum 09. Januar 2011 gegeben? Wie hoch war der Anteil an Personenschäden in diesem Zeitraum? Wie hoch war bei den Unfällen bzw. Personenschäden der Anteil unter den Pkw-FahrerInnen, FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen? Dabei sollten auch die Knochenbrüche berücksichtigt werden, die in den Krankenhäusern, aber nicht bei der Polizei, bekannt geworden sind. Für Vergleichszahlen, die sich auf einen ähnlichen Zeitraum beziehen, verwenden Sie bitte nicht den ähnlich schneereichen Winter 2009/10 sondern den Winter 2008/09 oder geben Sie den Durchschnitt der letzten fünf Winter vor 2009/10 an.

Verkehrsunfälle Zeitraum jeweils 06.01. bis 09.01.

<i>Zeitraum von</i>	<i>Zeitraum bis</i>	<i>Vekehrs- unfälle</i>	<i>mit Personen- schaden</i>
06.12.2006	09.01.2007	901	104
<i>glättebedingt</i>	<i>noch nicht erfasst</i>		

06.12.2007	09.01.2008	955	105
<i>glättebedingt</i>		17	0

06.12.2008	09.01.2009	950	78
<i>glättebedingt</i>		44	2

06.12.2009	09.01.2010	967	88
<i>glättebedingt</i>		173	15

06.12.2010	09.01.2011	1369	51
<i>glättebedingt</i>		533	20

Ergänzend sei bemerkt, dass eine Vergleichbarkeit der einzelnen Zahlen nicht unbedingt gegeben ist, da in den einzelnen Wintern die Wintertage vom abgefragten Zeitraum abweichen.

In den genannten Zahlen sind die Anzahl der Knochenbrüche, die in den Krankenhäusern, aber nicht bei der Polizei, bekannt geworden sind, nicht enthalten.

Außerhalb der Polizei werden Unfälle in der von Ihnen gewünschten Aufschlüsselung nicht statistisch erfasst. Die Leitstelle der Feuerwehr registrierte im Bereich des Rettungsdienstes am 17. und 18.12.2010 einen signifikanten Anstieg der chirurgischen Notfälle (60 statt durchschnittlich 30 pro Tag). Eine weitergehende Aufschlüsselung nach Verletzungsmustern erfolgt nur im individuellen Rettungsdienst- bzw. Notarzt-Protokoll. Mit Blick auf den Hintergrund Ihrer Anfrage weise

ich darauf hin, dass auch eine weitergehende Analyse der witterungsbedingten Unfälle keine Rückschlüsse auf die Verursachung bzw. Verantwortung zulassen werden. Während der gesamten, extremen Winterlage war die Zahl der schweren Verkehrsunfälle deutlich reduziert. Gestiegen ist die Zahl leichter Unfälle, insbesondere von Fußgängern. Eine Aufschlüsselung der Unfallstellen unter dem Aspekt privater oder öffentlicher Räumpflichten hat nicht stattgefunden und ist nachträglich auch nicht mehr möglich. Es ist davon auszugehen, dass eine Vielzahl der witterungsbedingten Unfälle außerhalb der Bereiche erfolgte, für die die Stadt Münster verkehrssicherungspflichtig ist.

Streudienst / Salzvorräte:

1. Wie ist die Tatsache zu bewerten, dass Nebenstraßen, insbesondere in reinen Wohngebieten, grundsätzlich nicht geräumt werden sind? Ist angedacht in Zukunft weitere Straßen von der städtischen Streupflicht auszunehmen? Ist daran gedacht in Zukunft in den Nebenstraßen zu schieben?

Aufgrund höchstrichterlicher Rechtssprechung sind innererorts nur gefährliche Stellen bzw. außerhalb nur besonders gefährliche Stellen auf verkehrsbedeutenden Straßen im Winterdienst zu bedienen. Dementsprechend sind die Räum- und Streupläne aufgestellt worden, so dass die Stadt Münster ihren rechtlichen Verpflichtungen nachkommt. Eine Räumung von Nebenstraße und in Wohngebieten ist in den genannten rechtlichen Verpflichtungen nicht enthalten.

Hinsichtlich der Fragestellung, ob angedacht ist, in Zukunft weitere Straßen von der städtischen Streupflicht auszunehmen, ist zu berichten, dass Räum- und Streupläne das rechtlich zu bedienende Straßennetz umfassen. Darüber hinaus finden sich in den Räum- und Streuplänen Straßen, die die o.g. rechtlichen Kriterien nicht erfüllen, auf denen aber Linienbusse fahren. Obwohl die letztgenannten Straßen nicht der rechtlichen Räum- und Streupflicht unterliegen ist vorgesehen, diese auch in Zukunft weiter im Winterdienst zu bedienen. Dies bedeutet, dass in Zukunft keine weiteren Straßen von der Räum- und Streupflicht ausgenommen werden sollen.

Bezüglich der Nebenstraßen ist auch in Zukunft nicht beabsichtigt diese zu räumen. Die weit verbreitete Auffassung es bestehe eine umfassende Räum- und Streupflicht der Kommune ist nicht richtig. Vielmehr richtet sich die Räum- und Streupflicht der Kommune nach den o.g. rechtlichen Kriterien sowie der Zumutbarkeit und Leistungsfähigkeit der Kommune. Eine Räumung der Nebenstraßen würde diese Grundsätze verletzen.

2. Einige ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger sollen verzweifelt bei der AWM angerufen haben, da sie aufgrund der nicht geräumten Schneeberge tagelang ihr Haus nicht verlassen konnten und Versorgungsprobleme bekamen. Die AWM soll diese Personen empfohlen haben, sich an die Kirchen und die Caritas zu wenden. Ist dies so richtig? Wenn ja, ist dem nachgegangen worden, ob die Personen dieser Empfehlung gefolgt sind? Sollte dies der Fall und haben sich diese Personen oder einige dieser Personen an die Kirchen und die Caritas gewandt, konnte ihnen dort geholfen werden?

Seitens der AWM wurde die Empfehlung sich an die Kirchen und die Caritas zu wenden nicht pauschal herausgegeben. In einzelnen Gesprächen wurde seitens der AWM Mitarbeiter hierauf verwiesen und auch immer vorgeschlagen, sich an Nachbarn zu wenden.

Ob diese Personen tatsächlich dieser Empfehlung gefolgt sind und ob diesen Personen geholfen werden konnte, entzieht sich der Kenntnis der AWM.

1. Gibt es städtische Stellen bzw. Organisationen, die eine solche Aufgabe in einer solchen Notlage übernehmen könnten? Wenn nicht, könnten solche Stellen bzw. Organisationen eingerichtet werden?

Derartige städtische Stellen gibt es in Münster nicht.

Eine Kompensation der familiären bzw. nachbarschaftlichen Hilfestellung für ältere oder mobilitätseingeschränkte Mitbürgerinnen und Mitbürger kann durch offizielle Stellen grundsätzlich nicht

erfolgen. Sofern sich aus der Situation einer eingeschränkten Versorgung ein Notfall ergibt, kann Hilfe über die Rettungsleitstelle der Feuerwehr angefordert werden. In Zusammenarbeit mit dem Betreuungsdienst der Hilfsorganisationen kann hier bei konkreten, erheblichen Notlagen im Einzelfall Hilfe angeboten werden. Es ist hierbei zu beachten, dass in diesem Bereich fast ausschließlich ehrenamtliche Einsatzkräfte der Hilfsorganisationen eingesetzt werden. Der Aufbau eines länger andauernden Leistungsangebotes der Stadt Münster kann sich darauf somit nicht abstützen. In vielen Fällen erhalten ältere Menschen aber auch Hilfe von Nachbarn oder Hausgemeinschaften.

2. Wie viel Anrufe dieser Art gab es? Gab es Tage, an denen diese Anrufe gehäuft auftraten oder waren sie über den Zeitraum des Schneechaos verteilt? Kann gesagt werden, ob diese Anrufe regional gleichmäßig verteilt waren oder kamen sie gehäuft aus einem oder mehreren Stadtteilen?

Die AWM halten zwar im Rahmen Ihres Beschwerdemanagements die Anzahl der einzelnen Anrufe fest und ordnen sie Themengebieten zu (z.B. Winterdienst, Sperrgut etc.), führen aber keine detaillierte Liste über spezifische Anliegen. Dementsprechend kann nicht gesagt werden, wie viele Anrufe dieser Art es gab. Eine Befragung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Servicecenters hat aber ergeben, dass es nur ganz vereinzelt Anrufe dieser Art gab.

Hinsichtlich einer zeitlichen und/oder regionalen Verteilung der Anrufe der o.g. Art können leider keine Aussagen getroffen werden.

3. In Münster sind unserer Kenntnis nach die Straßen nach dem ersten Schneefall nicht geräumt worden. Wäre dies geschehen, hätte man auch mit weniger Salz bzw. Streugut auskommen können. Wieso ist dieses frühzeitige Räumen unterblieben?

Im Zuge der Winterdienstdiskussionen ist den AWM immer wieder vorgeworfen worden, es sei nicht oder nicht rechtzeitig geräumt worden.

Wie aus der GPS-gesteuerten Streudatenaufzeichnung sowie aus den Räum- und Streuberichten hervorgeht ist rechtzeitig und auch mehrfach geräumt worden. Im Bereich der Fahrbahnen haben sich aufgrund der tiefen Temperaturen im Anschluss des Schneefalls, einhergehend mit einer hohen Verkehrsdichte und rationierten Streusalzeinsatz Vereisungen gebildet, die bei vielen den Eindruck entstehen ließen es sei nicht geräumt worden. Tiefe Temperaturen und hohe Schneemengen ließen diesen Eindruck auch auf den Radwegen entstehen, obwohl die Einsatzkräfte im Dauereinsatz waren. Hinsichtlich der Gehwege ist zu bemerken, dass Grundstückseigentümer ihrer Räumspflicht nicht nachgekommen sind und dieses dann aufgrund von Unkenntnis der Zuständigkeiten den AWM angelastet wurde.

4. Gibt es durch das zu geringe Räumen der Straßen höhere Straßenschäden als ansonsten zu erwarten gewesen wäre?

Da rechtzeitig und mehrfach geräumt wurde, kann diese Frage nicht beantwortet werden.

5. Wie hoch waren die zugesagten Liefermengen im Fall eines Winterbruchs für die Stadt Münster? Wie hoch war der Anteil der Liefermengen, die nicht eingehalten worden sind bzw. die verspätet in Münster angekommen sind? Im Fall der verspäteten Anlieferung: um wie viel Tage sind die bestellten Salzmengen in Münster angekommen?

Mit dem Salzlieferanten wurde vereinbart, dass dieser innerhalb von 48 Stunden die bestellten Salzmengen liefert. Zu Beginn des Winters waren 1.600 Tonnen Streusalz eingelagert worden. Die nachstehende Tabelle zeigt die Bestellungen und Lieferungen an Streusalz bis zum 27.01.2011. Hieraus sind auch die Lieferverzögerungen zu erkennen.

Salzbestellungen und Salzlieferungen 01.11.2010 - 31.12.2010

Eingelagerte Menge zum 01.11.2010			1.600,00 t
Datum	Bestellmenge	Lieferdatum	Salz
03.12.2010	250,00 t	06.12.2010	228,18 t
		07.12.2010	58,18 t
		Summe	286,36 t
		Mengendifferenz	36,36 t
05.12.2010	100,00 t	07.12.2010	117,16 t
		Mengendifferenz	17,16 t
09.12.2010	50,00 t	14.12.2010	55,32 t
		Mengendifferenz	5,32 t
10.12.2010	200,00 t	15.12.2010	110,89 t
		28.12.2010	26,84 t
		05.01.2011	26,30 t
		06.01.2011	26,58 t
		10.01.2011	27,20 t
		Summe	217,81 t
		Mengendifferenz	17,81 t
14.12.2010	800,00 t	20.12.2010	59,40 t
		21.12.2010	53,44 t
		22.12.2010	52,40 t
		14.01.2011	88,40 t
		19.01.2011	198,22 t
		26.01.2011	27,62
		27.01.2011	26,22
		Summe	505,70 t
		Mengendifferenz	-294,30 t
23.12.2010	4.000,00 t	Mengendifferenz	-4.000,00 t

1. Regressforderungen sollen angeblich nicht gestellt werden, weil diese bislang noch nie erfolgreich waren. Ist dies so richtig? Wenn ja, gibt es Möglichkeiten die Verträge so auszugestalten, dass zukünftige Regressforderungen erfolgreicher gestellt werden können? Sollte dies der Fall sein, wird bei zukünftigen Verträgen darauf geachtet?

Im Zuge der Verhandlungen mit dem Streusalzlieferanten teilte dieser mit, dass ein Vertrag nicht zustande komme, falls die AWM Regressklauseln in dem Vertrag vereinbaren wollen.

2. Gibt es Initiativen von Kommunen, Ländern und/oder dem Bund, wie der Markt gestaltet werden kann, dass Regressforderungen nicht an einer Monopolstruktur scheitern? Wenn es solche Initiativen nicht gibt, könnte die Stadt Münster eine solche Initiative anregen?

Eine solche Initiative ist bisher noch nicht absehbar.

6. Es gibt angeblich Überlegungen die Salzlagerkapazitäten auszuweiten. Sollte dies der Fall sein, um wieviel sollen die Kapazitäten aufgestockt werden? Welche Kosten würden hierfür anfallen?

Seitens der AWM wird vorgeschlagen werden, die Salzlagerkapazitäten zu erhöhen. Da noch interne Berechnungen laufen, kann diesbezüglich noch keine konkrete Aussage getroffen werden.

Die Kosten für eine Tonne Salz liegen bei 76,16 € (inkl. MwSt.). Hinzu kommen die Mietkosten für eine zusätzliche Lagerhalle Nottuln-Appelhülsen, deren endgültige Höhe derzeit noch nicht abschließend genannt werden kann, da erst nach Festlegung der zusätzlichen Salzvorräte die Lagerfläche ermittelt werden kann. Pro m² sind hier 2,75 €/Monat zu zahlen. Zudem ist das in Nottuln-Appelhülsen eingelagerte Salz bei sinkendem Salzvorrat in Münster dann mittels Sattelzug in die Salzhalle nach Münster zu transportieren. Hier entstehen Kosten in Höhe von ca. 100,00 €/Transport, wobei ein Transport die Menge von ca. 25 Tonnen entspricht.

7. Wie haben sich die Salzlagerkapazitäten von Münster in den letzten 20 Jahren verändert? Was waren die Gründe für diese Veränderungen: Einschätzung eines geringeren Bedarfs für Salz im Winter, Kosteneinsparung,...? Ging diesen Veränderungen jeweils ein Beschluss des Rates voraus oder waren dies autonome Entscheidungen der AWM? Falls ein Ratsbeschluss hierfür vorliegt, bitten wir die Verwaltung, dass dieser uns zugeschickt wird.

Bis zum Jahre 2003 wurden zum Beginn eines Winters immer 1.400 Tonnen Streusalz eingelagert. Im Jahre 2003 wurde dann ein zusätzliches Silo gebaut, welches die Lagerkapazität um 200 Tonnen auf 1.600 Tonnen erhöhte. Diese 1.600 Tonnen wurden seit dem vor jedem Winter eingelagert.

Einen Ratsbeschluss zu Erhöhung der Lagerkapazität gibt es nicht.

8. Laut Pressebericht (Münstersche Zeitung vom 18. Januar 2011) will das Land für den nächsten Winter eine „nationale Streusalzreserve“ aufbauen, bei der die Reserven dezentral gelagert werden soll. Ist bekannt, wie hoch der Anteil für Münster an dieser nationalen Streusalzreserve sein wird? Gibt es Bestrebungen, dass das regionale Lager für Münster sich auch im Bereich der Stadt Münster befinden wird?

Die AWM haben wir bereits oben erwähnt eine Lagerhalle in Nottuln-Appelhülsen zur weiteren Lagerhaltung an Streusalz angemietet. Es ist beabsichtigt, mit der in Münster ansässigen Niederlassung von StraßenNRW Gespräche zu führen, um so eine Kooperation zu erreichen, die ein gemeinsames Bewirtschaften dieses Lagers gewährleistet, um so Kosten und Risiken zu teilen. Hinsichtlich einer „nationalen Streusalzreserve“ und wie hoch der Anteil der Stadt Münster an dieser Reserve sein wird, liegen der AWM derzeit keine Informationen vor.

Personalausstattung der AWM:

Wie hat sich die Personalausstattung der AWM bezüglich des Winterdienstes in den letzten 20 Jahren verändert? Was waren die Gründe für diese Veränderungen: Einschätzung eines geringeren Bedarfs an Mitarbeitern für den Winterdienst, Kosteneinsparung,...? Ging diesen Veränderungen jeweils ein Beschluss des Rates voraus oder waren dies autonome Entscheidungen der AWM? Falls ein Ratsbeschluss hierfür vorliegt, bitten wir die Verwaltung, dass dieser uns zugeschickt wird.

Die Personalausstattung der AWM im Winterdienst hat sich in den letzten 20 Jahren nicht verändert.

Krisenstab:

1. Oberbürgermeister Lewe hatte laut Presseberichte einen Krisenstab eingerichtet. Wer war Mitglied dieses Krisenstabes? Was waren die Aufgaben des Krisenstabes?

Mitglieder der „Arbeitsgruppe Winterdienst“ (es hat keinen „Krisenstab“ gegeben) waren Herr Oberbürgermeister Lewe, die Dezernentin Frau Bickeböller, der Dezernent Herr Schultheiß, der Dezernent Herr Dr. Heinrichs, der Leiter des Büro OBm Herr Uetz, der Leiter der Feuerwehr Herr Fritzen, der Leiter des Presseamtes Herr Schiek, der Leiter des Tiefbauamtes Herr Grimm, der Leiter des Ordnungsamtes Herr Schulze Werner, der Werkleiter der AWM Herr Hasenkamp, Herr Vogel (Polizei Münster) sowie Herr Schlaefke (Busbetriebe der Stadtwerke Münster). Zudem nahmen einzelne Sachbearbeiter an den Sitzungen teil.

Ab dem 24.12.2010 wurde parallel der „Stab Schneelasten“ einberufen, welcher ebenfalls unter der Leitung von Stadtdirektor Schultheiß tagte und an dem Herr Beigeordneter Dr. Heinrichs, sowie Vertreter des Amtes für Immobilienmanagement, des Bauaufsichtsamtes, des Sportamtes (zeitweise) sowie der Feuerwehr teilgenommen haben.

2. Hat der Krisenstab Beschlüsse gefasst und Aufgaben übernommen, die eigentlich Aufgaben der AWM gewesen wären?

Die „Arbeitsgruppe Winterdienst“ hat in Abstimmung mit den AWM die Aufgaben koordiniert. Er hat keine Aufgaben übernommen, die eigentliche Aufgaben der AWM gewesen wären.

3. Wie oft und wann hat sich der Krisenstab getroffen?

Die „Arbeitsgruppe Winterdienst“ hat sich am 18.12.2010, am 21.12.2010, am 23.12.2010, am 25.12.2010, am 30.12.2010 und am 04.01.2011 getroffen.

Der „Stab Schneelasten“ tagte erstmalig am 24.12.2010 und nachfolgend jeweils im Anschluss an die Sitzungen der „Arbeitsgruppe Winterdienst“.

4. Ist angedacht, dass es in ähnlichen Fällen erneut ein solcher Krisenstab eingesetzt wird?

Aufgabe der „Arbeitsgruppe Winterdienst“ war es, die Bereiche zu vernetzen, die aufgrund der außergewöhnlichen Wetterlage besonders gefordert waren oder bei denen aufgrund der Kontaktaufnahme aus dem Bereich der Bevölkerung Hinweise, Wünsche, Bedarfe oder auch Notlagen gemeldet wurden. Neben den AWM waren dies insbesondere die Leitstellen der Polizei sowie der Feuerwehr. Ferner konnten im direkten Kontakt zwischen den beteiligten städt. Ämtern und Einrichtungen in der Arbeitsgruppe Maßnahmen und gegenseitige Hilfestellungen abgestimmt werden.

Die Einberufung der „Arbeitsgruppe Winterdienst“ hat sich nach Einschätzung aller Beteiligten außerordentlich bewährt und wird bei vergleichbaren Lagen wieder zusammentreten.

Kurzfristiges Konzept:

Gibt es ein überarbeitetes Konzept für den Fall, dass wir in den nächsten Tagen bzw. Wochen einen ähnlichen Wintereinbruch erleben? Wenn nicht, wann soll ein solches Konzept vorgelegt werden? Wer in der Verwaltung arbeitet derzeit an einem solchen Konzept?

Ein überarbeitetes Konzept ist derzeit in Bearbeitung und wird rechtzeitig zur nächsten Winterdienstsaison vorgelegt. Sollte es in den nächsten Tage bzw. Wochen einen ähnlichen Wintereinbruch geben, wird aus den Erfahrungen des Monats Dezember 2010 heraus ähnlich gehandelt werden.

In der Verwaltung arbeiten Mitarbeiter der AWM, namentlich der Werkleiter der AWM Herr Hassenkamp sowie die Herrn Tork und Walterbusch an dem Konzept.

Müllabfuhr:

Welche Fahrten der Müllabfuhr sind in dem oben genannten Zeitraum ausgefallen? Welche dieser Fahrten wurden nachgeholt bzw. welche sind ganz ausgefallen? Wären diese Fahrten mit schmaleren Müllfahrzeugen zu bewerkstelligen gewesen? Welche Überlegungen gibt es, mit denen ähnliche Probleme in einer vergleichbaren zukünftigen Situation verhindert werden können?

Im Bereich der Abfallabfuhr sind ausgefallene Teilbereiche der Reviere nachgeholt worden. Darüber hinaus wurde den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit eingeräumt kostenlos ihre Abfälle an den Recyclinghöfen anzuliefern oder zusätzliche Abfallsäcke zur nächsten Abfuhr neben die Abfallgefäße bereit zu stellen. Der Einsatz schmalerer Abfallsammelfahrzeuge hätte die Problematik nicht beseitigen können, da viele Straßen aufgrund der Verparkung und der Schneemengen nicht befahrbar waren. Zudem waren Wege zu den Abfallgefäßen von den Grundstückseignern nicht geräumt und gestreut, so dass auch hier schon faktisch keine Möglichkeit bestand die Abfallgefäße zum Fahrzeug zu transportieren.

Um in Zukunft für solche außergewöhnlichen Wettersituationen gewappnet zu sein, ist beabsichtigt, Abfallsammelfahrzeuge mit Schneeketten auszurüsten.