

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0210/2011/2. Erg.

Auskunft erteilt:

Herr Hasenkamp

Ruf:

60 52 10

E-Mail:

Hasenkamp@awm.stadt-
muenster.de

Datum:

21.06.2011

Betrifft

Weiterentwicklung des Winterdienstes in der Stadt Münster

Beratungsfolge

13.07.2011 Hauptausschuss

13.07.2011 Rat

Vorberatung

Entscheidung

Beschlussvorschlag:

I. Sachentscheidung:

1. Die Abfallwirtschaftsbetriebe Münster werden zur Erhöhung des Salzvorrates am Standort Rösnerstraße die Kapazität der Salzlagerhalle erhöhen. Hierzu wird die Salzlagerhalle baulich vergrößert, so dass die Salzlagerkapazität am Standort Rösnerstraße von derzeit 1.600 Tonnen auf ca. 3.600 Tonnen erhöht wird. Die Umbaukosten betragen ca. 450.000,00 €. Bei einer angenommenen Abschreibungszeit von 30 Jahren betragen die jährlichen Abschreibungskosten 15.000,00 € sowie die kalkulatorische Verzinsung ca. 15.750,00 €. Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit kann eine Umsetzung dieser Maßnahme wahrscheinlich erst im Laufe des Jahres 2012 erfolgen.
2. Das im Winter 2010/2011 eingerichtete Vorratszwischenlager für Salz in Nottuln-Appelhülsen mit derzeit 3.300 Tonnen wird zunächst bis zum Verbrauch des dort lagernden Salzes weiterbetrieben. Nach Fertigstellung der Erweiterung der Salzhalle an der Rösnerstraße wird dieses Lager aufgegeben. Die Kosten betragen pro m² Lagerfläche 3,27 €/Monat. Derzeit sind 750 m² Lagerfläche angemietet. Die Mietkosten betragen somit pro Jahr 29.430,00 €. Im Bedarfsfall wird dann das Salz nach Münster transportiert. Hier entstehen Kosten in Höhe von ca. 4,50 € pro Tonne. Dies sind bei ca. 2.900 Tonnen (400 Tonnen sollen bereits vor dem Winter 2011/2012 zum Lager Rösnerstraße transportiert werden (Kosten 1.800,00 €)) ca. 13.050,00 €.
3. Bei der Fa. Eurovia, Eulerstraße, werden 500 m² zur Lagerung von abstumpfenden Mitteln angemietet. Die Mietkosten betragen 12.000,00 € pro Jahr.
4. Im Rahmen der Haushaltplanberatungen für das Jahr 2012 soll entschieden werden, ob und inwieweit zur Optimierung der Räumung der Radwege vier Radwegebetreuungsgeräte beschafft sowie die für den Betrieb dieser Geräte notwendigen vier Mitarbeiter eingestellt werden können. Die Anschaffungskosten für diese Geräte betragen voraussichtlich ca. 340.000,00 €, bei einer Abschreibungszeit von acht Jahren betragen die

jährlichen Abschreibungskosten ca. 42.500,00 € sowie die kalkulatorische Verzinsung ca. 11.900,00 €. Hinzu würden jährliche Kosten für die neu eingestellten Mitarbeiter in Höhe von ca. 140.000,00 € einzuplanen sein, wobei die Mitarbeiter in den Sommermonaten in der Straßenreinigung eingesetzt werden.

5. Zur Optimierung der Fahrbahnräumung werden zusätzlich drei Fahrzeuge mit Winterdienstgeräten (Schneepflüge, Streuer) ausgerüstet. Die Beschaffungskosten liegen bei 180.000,00 €, die bei einer achtjährigen Abschreibung jährliche Kosten in Höhe von 22.500,00 € sowie kalkulatorische Zinsen in Höhe von ca. 6.300,00 € nach sich ziehen.
6. Zur Optimierung der Gehwegräumung werden die städtischen Ämter mit zusätzlichen handgeführten motorbetriebenen Räumgeräten ausgestattet. Die Beschaffungskosten liegen bei 85.000,00 €, die bei einer achtjährigen Abschreibung jährliche Kosten in Höhe von 10.625,00 € sowie kalkulatorische Zinsen in Höhe von ca. 2.975,00 € nach sich ziehen.
7. Behindertenparkplätze auf städtischen Flächen werden in die Standardgehwegräumung mit aufgenommen. Die Bereitschaftskosten hierfür betragen 9.500,00 €. Die zusätzlichen Kosten pro Einsatz betragen ca. 2.700,00 €.
8. Reine Wohn- und Anliegerstraßen werden weiterhin im Winterdienst nicht bedient.
9. Die Verwaltung wird beauftragt, bis zum Spätherbst mit Verbänden und Initiativen die Möglichkeiten zur Bildung quartiersnaher Konzepte für die Versorgung mit Lebensmitteln, Medikamenten etc. zu erörtern und umzusetzen.
- 10. Die Verwaltung wird beauftragt, in einer weiteren Vorlage die verschiedenen alternativen Modelle zur Finanzierung des Winterdienstes (Mittelbereitstellung im Haushalt, Finanzierung über Straßenreinigungsgebühren, Finanzierung über die Grundsteuer) vergleichend mit ihren jeweiligen Auswirkungen gegenüberzustellen (Diese Gegenüberstellung ist bereits auf den Seiten 7 - 10 dieser Vorlage dargestellt).**
- 11. Die Verwaltung wird beauftragt, in einer weiteren Vorlage noch vor dem Winter 2011/2012 Verbesserungsmöglichkeiten der Kommunikation beim Winterdienst mit der Bürgerschaft zu erarbeiten. Das Konzept soll insbesondere die Einrichtung einer Hotline zur Beantwortung von Fragen und Lösung von Problemen, die Schaffung eines entsprechenden Angebotes im Internet inklusive der Veröffentlichung der Prioritätseinteilungen des Straßennetzes, sowie die Entwicklung eines Flyers beinhalten, der die Bürgerinnen und Bürger über die Leistungen der AWM im Hinblick auf den Winterdienst und die eigenen Pflichten informiert.**

II. Kosten/Folgekosten

Die Investitionskosten des o. g. Maßnahmenpakets betragen ca. 1.055.000,00 €. Die zusätzlichen jährlichen Kosten (Abschreibung, Verzinsung, Fixkosten) betragen ca. 318.480,00 € (ohne den Transport des Salzes von Nottuln-Appelhülsen nach Münster).

Die durchschnittlichen Kosten eines großen Winterdiensteinsatzes (Räumen und Streuen in allen bisherigen Einsatzplanbereichen der Fahrbahn-, Rad- und Gehwegpläne) in Höhe von rd. 125.000,00 € verteuern sich damit aufgrund des vg. Maßnahmenpaktes um ca. 8.050,00 € (6,5%).

III. Finanzierung/Mittelbereitstellung

Die o. g. Sachentscheidung ist wie folgt zu finanzieren:

- a) Die aus der Umsetzung der Vorlage entstehenden Investitionskosten in Höhe der rd. 1,1 Mio. € werden über den Wirtschaftsplan der Abfallwirtschaftsbetriebe Münster finanziert.
- b) Die erhöhten jährlichen Aufwendungen für den Winterdienst in Höhe von rd. 320 T€ werden von der Stadt Münster als Auftraggeber getragen. Eine entsprechende Mittelbereitstellung ist ab dem Jahr 2012 im städtischen Haushalt zu berücksichtigen.

Begründung:

Die nachfolgende Begründung soll lediglich Ergänzungen zu den bereits vorliegenden Vorlagen V/0210/2011 sowie V/0210/2011/1. Erg. auf der Basis der bisherigen Beratungen dieser Ratskette in den Gremien der Stadt Münster darstellen.

Zu Punkt 4.:

Eine Beschlussfassung zu Punkt 4 „Optimierung der Räumung der Radwege“ erst zu den Haushaltsberatungen führt zu einer Verschiebung der Realisierung dieser Maßnahme in die Winterdienstsaison 2012/2013.

Die Marktanalyse der AWM im Lieferantenmarkt für geeignete Gehweggeräte hat ergeben, dass eine Lieferung von Radwegbetreuungsgeräten bis Mitte Oktober 2011 (Beginn Winterdienstbereitschaft) lediglich von einem Hersteller und nur dann gewährleistet werden kann, wenn eine kurzfristige Vergabe im Rahmen einer Dringlichkeitsentscheidung nach Entscheidung in der jetzigen Ratssitzung erfolgen kann.

Eine Beschlussfassung nach Haushaltsplanberatung für das Jahr 2012 führt zu einer Lieferung der 4 Radwegbetreuungsgeräte frühestens ab Ende März 2012.

Zur Notwendigkeit der Schaffung von 4 zusätzlichen Stellen nehmen die AWM wie folgt Stellung:

Die Mitarbeiter der Stadtreinigung Münster stellen hinsichtlich des Fahrbahnwinterdienstes und des Winterdienstes auf Radwegen einen Großteil der notwendigen Mitarbeiter. Allein zur Sicherstellung des Fahrbahnwinterdienstes werden pro Einsatz 13 Fahrer bzw. im Zweischichtbetrieb 26 Fahrer benötigt, die über den Führerschein der Klasse C (alte Führerscheinklasse 2) verfügen.

Im Bereich des Radwegewinterdienstes werden pro Einsatz 14 Fahrer bzw. im Zweischichtbetrieb 28 Fahrer benötigt, die über den Führerschein der Klasse C1 (alte Führerscheinklasse 3 bis 7,5 Tonnen zulässiges Fahrzeugesamtgewicht) verfügen.

Die Optimierung des Winterdienstes sieht u. a. vor, die Anzahl der Radwegebezirke von derzeit 14 auf 18 zu erhöhen, um eine schnellere Radwegeräumung sicher zu stellen. Dementsprechend werden - so der Rat der Stadt Münster dem Optimierungsvorschlag zustimmt - 18 Fahrer bzw. im Zweischichtbetrieb 36 Fahrer, die über den Führerschein der Klasse C1 (alte Klasse 3) verfügen benötigt.

Insgesamt verfügt die Stadtreinigung über 70 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Hiervon besitzen 22 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Führerschein der Klasse C (alte Klasse 2) und 27 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen den Führerschein der Klasse C1 (alte Klasse 3). Die restlichen 21 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen verfügen „nur“ über den Führerschein der Klasse B (PKW bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) bzw. haben gar keinen Führerschein.

Im Falle von Winterdienstesätzen wurden bisher zusätzlich Mitarbeiter der Werkstatt und der Abfallabfuhr eingesetzt, um die notwendigen Sollstärken zu erreichen. Eine Erhöhung der Radwegebezirke erfordert nun einen zusätzlichen Personalbedarf von bis zu 8 Personen zur Besetzung der Radwegegeräte im Zweischichtbetrieb. Dieser Mehrbedarf kann durch andere Betriebsbereiche der Abfallwirtschaftsbetriebe Münster nicht mehr aufgefangen werden, gerade auch vor dem Hintergrund, dass in Werkstatt und Abfallabfuhr der Betrieb im Winter Mehrleistungen von den Mitarbeitern abverlangt.

Daher wird seitens der Abfallwirtschaftsbetriebe Münster vorgeschlagen, 4 zusätzliche Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter zur Sicherstellung des Radwegewinterdienstes einzustellen.

Zudem waren - wie bereits in der Vorlage erläutert - im letzten Winter die Umlaufzeiten für die Radwegeräumung sehr lang. Dies bedeutete, dass nicht sichergestellt werden konnte, dass die Radwege bis zum Einsetzen des morgendlichen Berufsverkehrs passierbar waren. Hieraus resultierten die bekannten Probleme für die Radfahrer. Davon ausgehend, dass ein Radwegebetreuungsgerät mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 10 bis 15 Km/h Radwege von Schnee und Eis befreit, wird durch den Einsatz der vier zusätzlichen Radwegebetreuungsgeräte ein Mehrwert von 40 bis 60 Räum- und Streukilometer pro Stunde erzielt, was eine deutliche Verkürzung der Umlaufzeiten bedingt.

Hierbei ist es aus Sicht der Abfallwirtschaftsbetriebe Münster notwendig, auf eigene zusätzliche Mitarbeiter zurückzugreifen, da hinsichtlich der Bedienung der Radwegebetreuungsgeräte ein hoher Schulungs- und Unterweisungsaufwand notwendig ist. Zudem haben bei den Abfallwirtschaftsbetrieben Münster beschäftigte Mitarbeiter den Vorteil, dass sie die zu bearbeitenden Räum- und Streubezirke kennen. Gerade auch vor dem Hintergrund der Einsatzszenarien (nächtlicher Einsatz, Schneefall etc.) sind hier die Erfahrung und die Vertrautheit mit der Technik maßgebende Faktoren. Dinge die Fremdpersonal nicht oder nicht ausreichend vermittelt werden können. Zudem hat der letzte Winter, in dem die Abfallwirtschaftsbetriebe Münster bereits Fremdpersonal im Bereich der Fahrbahnen akquiriert und eingesetzt haben, gezeigt, dass die Abarbeitung der Streubezirke teilweise sehr zäh erfolgte, dass Straßen nachgeräumt und gestreut werden mussten und dass häufiger Defekte an den Fahrzeugen auftraten. Auch dieses spricht dafür, bei der Einrichtung der vier neuen Radwegebezirke auf eigenes Personal zurückzugreifen.

Diese vier zusätzlichen Arbeitskräfte können von den AWM außerhalb des Winterdienstes in den übrigen Zeiten des Jahres im Bereich der (gebührenfinanzierten) Straßenreinigung eingesetzt werden.

Gerade in dieser Zeit ist der zusätzliche Arbeitsaufwand in der Straßenreinigung sehr hoch. Das geänderte Freizeitverhalten führt zu immer häufigeren wilden Abfallablagerungen. Als Beispiele seien hier zu nennen die notwendige verstärkte Reinigung des Aaseeumfeldes, die Reinigung des Hafenviertels, die zunehmende Anzahl abgehaltener Flohmärkte, die ansteigende Zahl an sog. „Partymeilen“ sowie die immer mehr durch das Internet organisierten Spontanfeten. Der Bedarf an Wochenende- und Sonntagsreinigungen ist stetig gestiegen.

Durch Vandalismus beschädigte Papierkörbe, deren Inhalte dann das Umfeld verunreinigt sowie dauernd beschädigten und beklebten Papierkorbeinhausungen, lassen weiteren Handlungsbedarf erkennen. Darüber hinaus findet sich eine zunehmende Anzahl an Scherben auf den Radwegen. In den Großwohnanlagen steigt zudem der Reinigungsaufwand weiter an.

Daher sehen die Abfallwirtschaftsbetriebe Münster den Bedarf zur Beschäftigung der 4 genannten Personen auch in der Straßenreinigung als absolut sinnvoll an.

Zu Punkt 9.:

Die Anregung der Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen in einer weiteren Vorlage zu erarbeiten, wie die Nutzbarkeit von Wohn- und Anliegerstraßen im Winter sichergestellt werden kann, haben die AWM aufgegriffen und wie folgt beantwortet:

Zu den Verkehrssicherungspflichten der Kommunen gehört auch die Verpflichtung, öffentliche Straßen im Winter von Schnee zu räumen und bei Glätte zu bestreuen.

Weit verbreitet ist die Auffassung, es bestehe eine umfassende Streupflicht der Gemeinden. Das ist jedoch nicht richtig. Vielmehr richtet sie sich nach den Umständen des Einzelfalles, insbesondere

- nach der Leistungsfähigkeit der Gemeinde
- nach der Örtlichkeit,
- nach der Art und Wichtigkeit des dort stattfindenden Verkehrs
- und nach der Uhrzeit

Deshalb besteht die Räum- und Streupflicht der Kommunen grundsätzlich nur im Rahmen des Zumutbaren.

Streupflicht gegenüber dem Fahrzeugverkehr

Laut eines BGH-Urteils aus dem Jahre 1991 besteht innerorts gegenüber dem Fahrzeugverkehr eine Räum- und Streupflicht nur an verkehrswichtigen und zugleich gefährlichen Stellen. Die Voraussetzungen der Verkehrswichtigkeit der Straße und der Gefährlichkeit der Straße müssen gleichzeitig gegeben sein.

Laut BGH (Urteil aus dem Jahr 1964) sind verkehrswichtig in erste Linie

- verkehrsreiche Durchgangsstraßen
- Ortsdurchfahrten von klassifizierten Straßen (Bundesfern-, Landes und Kreisstraßen)
- die städtischen Hauptverkehrsstraßen

Nach den Straßenreinigungsgesetzen der Länder besteht die Streupflicht der Kommunen grundsätzlich nur innerhalb geschlossener Ortslage. Ausnahmsweise besteht auch außerorts eine Streupflicht gegenüber dem Fahrzeugverkehr an besonders gefährlichen Stellen.

Auszug aus Wichmann „Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis“:

Randziffer 35:

Die Winterdienstpflichten der Kommunen orientieren sich an Zumutbarkeitsgesichtspunkten. Was zumutbar ist, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalles. Art und Wichtigkeit des Verkehrsweges sind dabei ebenso zu berücksichtigen wie seine Gefährlichkeit und die Stärke des zu erwartenden Verkehrs. Die Kommune ist allerdings lediglich verpflichtet, innerhalb ihrer Möglichkeiten zu handeln.

Im Folgenden definiert Wichmann den Aspekt Zumutbarkeit über einen durch die Rechtsprechung festgelegten Positivkatalog (verkehrswichtige Straße und gefährliche Stelle) und ergänzt dies durch die Aufzählung diverser Negativbeispiele (mit Nennung entsprechender Urteile), dass eine Räumdung von Straßen, die nicht die o.g. Kriterien erfüllen, die Zumutbarkeit der Kommune überfordern würden.

Derzeit werden in Münster von den AWM ca. 428 Kilometer Fahrbahnen mittels 20 Streufahrzeugen (Reserve enthalten) geräumt und gestreut. Hierzu werden zur Sicherstellung eines Zweischichtbetriebes 26 AWM-Mitarbeiter benötigt.

Das gesamte Straßennetz in Münster beträgt geschätzt rund 1.200 Kilometer.

Würden nun alle Straßen Münsters geräumt, würde dies grob gerechnet mindestens eine Verdreifachung der Personal- und Materialkapazitäten erfordern. Dementsprechend wären eine Vorhaltung von ca. 40 zusätzlichen Fahrzeugen sowie die Einstellung von zusätzlich ca. 50 Mitarbeiter/innen bzw. Arbeitskräften beauftragter Unternehmen erforderlich. Aus Sicht der AWM würden damit der Grundsatz die Grenzen der Rechtsprechung zu den kommunalen Winterdienstpflichten und damit auch der Zumutbarkeit der Gemeinde weit überschritten.

Eine Räumung von Anliegerstraßen kann nach aller Erfahrung aus der Winterdienstpraxis aber auch rein technisch mit den v. g. zusätzlichen Geräte- und Personalkapazitäten nicht sichergestellt werden, da das Räumen von Wohn- bzw. Anliegerstraßen bei entsprechender Schneefallsituation aufgrund der fehlenden Fahrbahnbreite, des Verparkungsgrades und mangelnder Wendemöglichkeiten in den überwiegend schmalen Straßen nicht umsetzbar ist.

Auch der Vorschlag der Kommission, die städtischen Gehwege zukünftig in einer Breite von mindestens 1,20 m zu räumen, wurde seitens der AWM geprüft.

Gem. der Rechtsprechung des BGH ist grundsätzlich eine Streu- bzw. Räumbreite von 1 bis 1,20 m erforderlich und angemessen (vgl. BGH u. v. 09.10.2003 III ZR 8/03; Palandt 67. Aufl. 2008 zu § 823 BGB Rn 226; Wichmann, Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis, 6. Aufl. 2009 Rn 74, S. 131; Bergmann/Schumacher, Die Kommunalhaftung, 4. Aufl. 2007 Rn 252). 0,80 m reichen hingegen nicht aus; der BGH ist insoweit von seiner alten Rechtsprechung abgewichen. Der KSA, als Haftpflichtversicherung der Stadt Münster, hat diese Angaben bestätigt.

Der Rechtskommentar „Wichmann“ führt hierzu aus: „Positivrechtlich hat dies Berlin mit „mindestens ... einem Meter“ (§ 3 Abs. 1 S. 1 BErl StrReingG)“ geregelt.

Genau diese Formulierung findet sich auch in der Straßenreinigungssatzung der Stadt Münster. Insofern sehen hier die AWM keinen Handlungsbedarf.

Die Winterwartung auf Gehwegen hat bei einer Räum- und Streubreite von 1,00 m im Jahr 2010 Kosten von 1.653.000 € verursacht. Davon entfallen auf Drittfirmen 1.152.000 € und auf Ämter der Stadt Münster 501.000 € Personalkosten.

Eine Verbreiterung der Räum- und Streubreite von 1,00 m auf 1,20 m führt zu laufenden Mehrkosten von min. 350.000 €. Da sämtliche Geräte zz. auf 1,00 m Räumbreite ausgelegt sind, ist davon auszugehen, dass die geforderte Räumbreite von 1,20 m in einem Arbeitsgang nicht zu erreichen ist.

Dementsprechend sind die Gehwegbezirke in zwei Arbeitsgängen zu bedienen, was eine erhebliche Erhöhung des Aufwandes nach sich zieht.

Alternativ ist eine Neubeschaffung größerer Räumgeräte erforderlich. Dies nicht nur für die 19 städtischen Gehwegbezirke, sondern auch für die 24 von Drittunternehmen betreuten Gehwegbezirke.

Es ist davon auszugehen, dass die Fremdfirmen diese Neuinvestitionen nicht tätigen werden, da die jetzt vorhandene Technik auf die Gegebenheiten abgestimmt ist.

Ferner kommt hinzu, dass es bei breiteren Räumgeräten zu noch größeren Problemen bei Verengungen im Gehwegbereich kommt. Laternen, feststehende Poller, Verkehrsschilder, Stromkästen, Werbeanlagen, Fahrradständer, geparkte Fahrzeuge führen schon jetzt bei den bestehenden Geräten zur Verengung der Räumbreite. Die Zugänge der Standplätze für die Gehweggeräte müssten zusätzlich verbreitert werden.

Ergänzend sei erwähnt, dass durch eine Erhöhung der Räumbreite auf Gehwegen auf 1,20 m die jetzige Bezirkstruktur überplant werden muss. Aufgrund des 20%igen Zuwachses sind dann ca. 36.000 m² mehr zu räumen und zu streuen, was die Schaffung von ca. 7 bis 8 zusätzlichen Räum-

und Streubezirken inkl. zusätzlicher Bezirkskontrolleure fordert. Da die Bezirkskontrolleure durch Mitarbeiter der Ämter 66, 67 und AWM gestellt werden, wird hier zusätzliches Personal gebunden, welches für originäre Winterdiensttätigkeiten (räumen und streuen) dann nicht mehr zur Verfügung steht.

Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass bei einer Änderung der kommunalen Straßenreinigungssatzung eine breitere Räumung von 1,2 m auf den Gehwegen selbstverständlich auch von allen Eigentümern/Anliegern sichergestellt und geleistet werden müsste.

Zu Punkt 10.:

Ausgangslage:

Gegenwärtig wird der Winterdienst aus dem allgemeinen Haushalt finanziert. Dafür wurden laut Finanzverwaltung für das Jahr 2010 an Mitteln bereitgestellt

1.597.666,80 Euro (Amt 23)

2.218.304,39 Euro (Amt 66)

3.815.971,19 Euro

Die Gesamtkosten für den Winterdienst 2010 betrugen gemäß AWM 4.230.000,00 Euro.

Finanzierung über die Grundsteuer B:

Nach der seit dem 01.01.1998 geltenden Fassung des § 3 Abs. 1 StrReinG NW sind die Gemeinden berechtigt, die Kosten für die Straßenreinigung (und so auch für den Winterdienst) bei der Grundsteuer zu berücksichtigen und eine Erhöhung des Grundsteuerhebesatzes mit dem Wegfall der Straßenreinigungsgebühr zu verknüpfen (OVG NRW, Urteil vom 17.07.2003 – 9 A 3207/02 – NVwZ-RR2004, 219; OVG NRW, Beschluss vom 26.11.2009 – 14 A 131/08 – ZKF 2010, 48).

Eine Finanzierung des Winterdienstes über die Grundsteuer B ist daher rechtlich zulässig.

Anteilige Kosten für die Stadtverwaltung Münster ergeben sich dabei aus der Grundsteuerpflicht für die städtischen Liegenschaften. Dazu ist darauf hinzuweisen, dass zahlreiche öffentliche Gebäude (ca. 90 %) gemäß Grundsteuergesetz von der Grundsteuer befreit sind. So hat die Stadt Münster für das Jahr 2010 bei einem Haushaltsansatz von 44.350.000,00 Euro an Grundsteuern A und B gerade einmal 430.141,45 Euro (ca. 1 %) an Grundsteuern entrichtet*.

Damit würde im Falle der Finanzierung (allein) über die Grundsteuer die Stadt Münster als Steuerzahlerin für die öffentlichen Gebäude einen weit geringeren Anteil an der Finanzierung des Winterdienstes zu tragen haben, als alle anderen Grundstückseigentümer, in konkreten Zahlen

bei einem Hebesatz von 470 %: 439.492,35 Euro (+ 9.350,90 Euro)

488 %: 456.323,97 Euro (+ 28.182,52 Euro)

496 %: 463.804,69 Euro (+ 33.663,24 Euro).

*Trennung nach GrSt A und B war laut 20.10 nicht möglich. Der Anteil an Grundsteuer A ist aber äußerst geringfügig und hat daher auf die Berechnung kaum Einfluss.

Auswirkungen auf die übrigen Steuerzahler ergeben sich in individueller Höhe durch die Anhebung des Hebesatzes und entsprechende Erhöhung der jeweils zu zahlenden Grundsteuer B. Insoweit verweise ich auf die im Werksausschuss verteilten Modellberechnungen für diverse exemplarische Objekte (Einfamilienhäuser, Eigentumswohnungen, Gewerbeobjekte).

Verwaltungs-/Personalkosten erhöhen sich nicht oder allenfalls geringfügig. Der Hebesatz wird mittels einfacher Dateneingabe durch die citeq geändert, was eine automatische Erhöhung der Grundsteuer B im Jahresdienst zur Folge hat. Eine manuelle Erstveranlagung ist nicht erforderlich. Beschwerden oder Klageverfahren hat auch die Hebesatzanhebung 2011 kaum nach sich gezogen. Da die Kosten für den Winterdienst auf den Bescheiden nicht gesondert ausgewiesen wer-

den, ist im Falle einer vermeintlichen Nicht- oder Schlechterfüllung auch nicht mit einem über das übliche Maß hinausgehenden Beschwerdeaufkommen zu rechnen.

Finanzierung über Gebühren:

Für die Leistung des Winterdienstes können gemäß § 4 KAG NW Gebühren erhoben werden. Dabei würde die Erhebung einer einheitlichen Gebühr für Sommer- und Winterwartung gemäß der Rechtsprechung gegen den Gleichheitssatz verstoßen. Hiernach muss unterschiedlichen Leistungen durch eine differenzierte Gebührenstruktur Rechnung getragen werden (so nur OVG NRW, Urteil vom 27.05.2003 – 9 A 4716/00 – ZKF 2004, 80). Die - einheitliche - Finanzierung über die Straßenreinigungsgebühr ist daher nicht möglich.

Im Falle der grundsätzlichen Entscheidung für eine Gebühr ist dann die Einführung einer separaten Winterdienstgebühr rechtlich geboten.

Anteilige Kosten für die Stadtverwaltung Münster ergeben sich a.) zunächst aus einer Kostenverteilung für den Winterdienst gemäß AWM

25 % öffentliche Mittel (Stadt Münster)
22 % Winterdienst außerhalb geschlossener Ortslage (Stadt Münster)
53 % Gebühren (Gebührendahler).

Hinzu kommt jedoch noch der Anteil, den die Stadt Münster als Gebührendahlerin für die städtischen Liegenschaften zu entrichten hat.

So hat die Stadt Münster im Jahr 2010 1.262.611,30 Euro an Straßenreinigungsgebühren für die städtischen Objekte entrichtet bei einem Gesamtansatz von 3.414.000,00 Euro, also 37 %.

Diesen Anteil auch für den Winterdienst unterstellend, hätte der städtische Anteil bspw. für das Jahr 2010 bei Gesamtkosten in Höhe von 4.230.000,00 Euro bedeutet:

	1.058.000,00 Euro 25 % öffentliche Mittel (Stadt Münster)
	931.000,00 Euro 22 % WD außerhalb geschlossener Ortschaften
	2.241.000,00 Euro Gebühren
davon 37 %, also	829.170,00 Euro Stadt Münster als Gebührendahler

	2.818.170,00 Euro Stadtanteil gesamt
davon 63 %, also	1.411.830,00 Euro für die übrigen Gebührendahler

Entsprechend verhält sich die Verteilung (und damit die anteiligen Kosten für die Stadtverwaltung Münster) bei einem Kostenansatz von

1,2 Mio: 799.320,00 Euro
2,2 Mio: 1.465.420,00 Euro
4,2 Mio: 2.797.620,00 Euro
5,2 Mio: 3.463.720,00 Euro

Bei einer vollständigen Finanzierung des Winterdienstes über Gebühren würde sich der städtische Anteil auf den Gebührenanteil von 37 % beschränken und beliefe sich bei einem Kostenansatz von

1,2 Mio auf 444.000,00 Euro
2,2 Mio auf 814.000,00 Euro
4,2 Mio auf 1.554.000,00 Euro
5,2 Mio auf 1.924.000,00 Euro.

Auswirkungen auf die übrigen Steuerzahler ergeben sich in individueller Höhe durch die jeweils zu zahlende Winterdienstgebühr (63 % des Gebührenanteils).

- a.) Für 2010 hätte dies bei ca. 40.000 Veranlagungsfällen ca. 35,30 Euro pro Veranlagungsfall und Bescheid im Durchschnitt bedeutet.
Entsprechend verhält sich die Einnahmesituation pro Gebührenbescheid/Kosten für die Gebührenpflichtigen im Schnitt bei einem Ansatz von

1,2 Mio.: 400.680,00 Euro : 40.000 = 9,90 Euro
2,2 Mio.: 734.580,00 Euro : 40.000 = 18,36 Euro
4,2 Mio.: 1.402.380,00 Euro : 40.000 = 35,06 Euro
5,2 Mio.: 1.736.280,00 Euro : 40.000 = 43,41 Euro

- b.) Bei einer vollständigen Finanzierung über Gebühren würde sich die Einnahme pro Bescheid/Kosten für die Gebührenpflichtigen im Durchschnitt wie folgt darstellen:

1,2 Mio.: 756.000,00 Euro : 40.000 = 18,90 Euro
2,2 Mio.: 1.386.000,00 Euro : 40.000 = 34,65 Euro
4,2 Mio.: 2.646.000,00 Euro : 40.000 = 66,15 Euro
5,2 Mio.: 3.276.000,00 Euro : 40.000 = 81,90 Euro

Verwaltungs-/Personalkosten ergeben sich für die Finanzverwaltung zusätzlich zunächst durch die erforderliche Erstveranlagung. Davon ausgehend, dass die Straßen in Winterdienstklassen eingeteilt werden würden, könnte der für die Straßenreinigungsgebühren eingestellte Frontmetermaßstab nicht herangezogen werden. Damit wären alle 40.000 Veranlagungsfälle manuell zu bearbeiten. (Alternativ wäre die citeq mit einer Lösung zu beauftragen, die - sofern möglich und zeitnah erstellt- ebenfalls Kosten nach sich ziehen würde)

Ausgehend von einer geschätzten Fallbearbeitungszeit und den durchschnittlichen Personalkosten 2010 für die Besoldungsgruppe A8 (ohne Versorgungsaufwendungen, weil nicht gebührenkalkulationsfähig) ergeben sich bei 40.000 Fällen á 10 min./Fall 6.612 Arbeitsstunden x 20,17 Euro/Std. Damit entstehen allein für die Erstveranlagung Personalkosten von 133.364,04 Euro.

Auch die laufende Veranlagung wird zu Mehraufwand und damit zu erhöhten Personalkosten führen. Denn die Winterdienstgebühr wird auf den Jahresbescheiden separat ausgewiesen und ihrer Definition nach als Gegenleistung für eine bestimmte Leistung - hier Winterdienst - entrichtet. Das Überprüfungsinteresse und -verlangen der Gebührenpflichtigen ist daher entsprechend ausgeprägt. Bei etwaigen oder auch nur vermeintlichen Leistungsstörungen werden die Pflichtigen also Rechtfertigungen verlangen und Änderungs- und Erstattungsanträge stellen. Dies dürfte eine Mehrarbeit von ca. 10 % ausmachen.

Ausgehend von der Verwaltungskostenerstattung 2010 für die 20.5, wovon ca. 2/3 auf die Straßenreinigungsgebühren entfielen, und den dort ausgewiesenen Anteilen von 30 % der Besoldungsgruppe A8 (ohne Versorgungsaufwendungen), ergeben sich damit für die laufende Veranlagung Personalmehrkosten von 160.050,00 Euro.

Damit ergeben sich zusätzliche Personalkosten von insgesamt

133.364,04 Euro Erstveranlagung 20.5
160.050,00 Euro fortfl. Veranlagung 20.5

293.414,04 Euro gesamt.

Der Kostenaufwand der AWM beträgt für die jährliche Kalkulation und Betriebskostenabrechnung/Nachkalkulation nach dortiger Berechnung 39.168,72 Euro.

Vergleichszahlen in Kurzfassung

1,2 Mio.	Grundsteuer B	Gebühren
städt. Anteil	430.141,45 Euro	799.320,00 Euro
zusätzliche Kosten 20.5	0,00 Euro	293.414,04 Euro
zusätzliche Kosten AWM	0,00 Euro	39.168,72 Euro

2,2 Mio.	Grundsteuer B	Gebühren
städt. Anteil	439.492,35 Euro	1.465.420,00 Euro
zusätzliche Kosten 20.5	0,00 Euro	293.414,04 Euro
zusätzliche Kosten AWM	0,00 Euro	39.168,72 Euro

4,2 Mio.	Grundsteuer B	Gebühren
städt. Anteil	456.323,97 Euro	2.797.620,00 Euro
zusätzliche Kosten 20.5	0,00 Euro	293.414,04 Euro
zusätzliche Kosten AWM	0,00 Euro	39.168,72 Euro

5,2 Mio.	Grundsteuer B	Gebühren
städt. Anteil	463.804,69 Euro	3.463.720,00 Euro
zusätzliche Kosten 20.5	0,00 Euro	293.414,04 Euro
zusätzliche Kosten AWM	0,00 Euro	39.168,72 Euro

Fazit

Aus Sicht der Finanzverwaltung würde die Finanzierung des Winterdienstes über eine gesonderte Winterdienstgebühr nicht nur zu erheblichem Mehraufwand, sondern auch zu entsprechenden Mehrkosten führen und sollte daher nicht zur Finanzierung herangezogen werden.

I.V.

gez.

Bickeböller
Stadtkämmerin