

Der Bürgermeister



Hilden, den 24.01.2011

AZ.: IV/68 Ha

WP 09-14 SV 68/024

Hilden

Beschlussvorlage

öffentlich

Winterdienst

Beratungsfolge:	Sitzung am:	Abstimmungsergebnis(se) (für eigene Notizen)		
		ja	nein	Enthaltungen
Rat der Stadt Hilden	09.02.2011			

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden beschließt:

A) Salzbevorratung:

eine Ausweitung der Lagerkapazitäten um

Alternative 1)

Eine Salzhalle mit 350.000,- € (Lagerkapazität bis 720 t.)

oder

Alternative 2)

ein zweites Salzsilo mit 221.400,- € (Lagerkapazität bis 250 t.)

B Technische Ausrüstung

Gemäß Ziffer 7a werden folgende Geräte angeschafft:

1 Stück Schneepflug für einen Groß-LKW	16.100 €
1 Stück Kleinschlepper einschl. Winterdienstausrüstung	66.000 €
1 Stück Streugerät für Kleinschlepper	<u>6.400 €</u>
Zwischensumme:	88.500 €

Gemäß Ziffer 7b werden folgende Geräte angeschafft
(zusätzliche bisher nicht geplante Nachrüstmaßnahmen an vorhandenen Winterdienstgeräten aufgrund der gewonnenen Erfahrungen mit dem Extremwintereinbruch der Zeit 29.11.2010 – 09.01.2011:

1 Stück Aufsatzstreugerät (unterdimensioniert) für LKW 18 to zul. GG	35.000 €
1 Stück Unterrahmen passend für Aufsatzstreugerät LKW 18 to zul. GG	5.000 €
1 Stück Schneepflug (veraltet) für LKW 18 to zul. GG	16.100 €
1 Stück Kunststoffschneepflug (zu leicht) für Fumo	8.000 €
1 Stück Frontheber einschl. Kommunalhydraulik (nachrüsten) für Schlepper	7.000 €
3 x Nachrüstung von Rückfahrkamerasystem LKW	<u>3.000 €</u>
Zwischensumme:	74.100 €

Gemäß Ziffer 7c werden folgende Geräte angeschafft:

Beschaffungen über die Mittelanmeldung 2011 ff. und die ebenfalls noch nicht eingeplante Nachrüstung vorhandener Technik hinaus:

1 Stück Aufsatzstreugerät in geeigneter Größe für LKW 26 to neu	40.000 €
1 Stück Unterrahmen passend für Aufsatzstreugerät LKW 26 to zul. GG	5.000 €
1 Stück Nachlaufstreuer in geeigneter Größe für nachgerüsteten Schlepper	15.000 €
1 Stück Schneepflug für den nachgerüsteten Schlepper	8.000 €
1 Stück Kehrbürste für den nachgerüsteten Schlepper	4.500 €
1 Stück Kehrbürste für Agria 2500 Hydrostat Einachsschlepper	<u>4.500 €</u>
Zwischensumme:	77.000 €

Invest.-Volumen Technik einschließlich bereits für 2011 beantragte Mittel: **239.600 €**
=====

Das Investitionsvolumen von 151.100 € (Buchstaben b und c) werden zusätzlich in den Haushaltsplan 2011 aufgenommen.

C. Sachaufwendungen:

- 1) 77.000 € sind für Streumittel für die laufende Winterperiode bereitzustellen.
- 2) Für den Erwerb von 10 Führerscheinen der Klasse C werden Fortbildungskosten in Höhe von 15.000 € im Haushalt 2011 eingestellt.

D. Einsatz von Fremdunternehmen:

- 1) Zur Verkürzung der Umlaufzeit zwischen den einzelnen Räum- und Streudurchgängen auf den Hauptstraßen werden zur Beauftragung von Unternehmen im Haushalt 2011 Mittel in Höhe 80.000 € eingestellt.
(Hinweis: Wenn diese Bereitstellung nicht erfolgt, muss es bei der zu bearbeitenden Straßenlänge bei einer Umlaufzeit von 6 Stunden bleiben. Mit diesen Mitteln kann eine Verkürzung auf 4 Stunden erreicht werden.)
- 2) Um für den restlichen Winter bis März 2011 und für den Winter Ende des Jahres 2011 in der Fußgängerzone, an Bushaltestellen und auf Parkplätzen handlungsfähig zu sein, werden im Haushalt 2011 Mittel in Höhe 30.000 € eingestellt

Die Haushaltsmittel werden vorzeitig freigegeben, damit noch vor Inkrafttreten des Haushalts über die Mittel verfügt werden kann.

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer	120105	Bezeichnung	Straßenreinigung und Winterdienst
Investitions-Nr.:			
Mittel stehen zur Verfügung:	Nein		
Haushaltsjahr:	2011		

Der Mehrbedarf besteht für folgendes Produkt:

Der Mehrbedarf besteht für folgendes Produkt:			
<u>Kostenstelle</u>	<u>Kostenträger</u>	<u>Konto</u>	<u>Betrag €</u>
Die Deckung ist durch folgendes Produkt gewährleistet:			
<u>Kostenstelle</u>	<u>Kostenträger</u>	<u>Konto</u>	<u>Betrag €</u>

Finanzierung:

Je nach Beschlusslage sind die Ansätze über die Änderungsliste in den Haushalt aufzunehmen.

Hinweis:

Bei den Investitionen sind die jährlichen Abschreibungsbeträge über den Gebührenhaushalt zu finanzieren (siehe SV). Sonstige Personal und Sachaufwendungen finden aber direkt ihren Niederschlag in den Abschluss „Straßenreinigung/Winterdienst“. Der zusätzliche Aufwand ist von den Gebührenzahlern zu finanzieren.

Vermerk Kämmerer:

Gesehen Klausgrete

Personelle Auswirkungen

Im Stellenplan enthalten:			
Planstelle(n):			
Vermerk Personaldezernent gesehen Danscheidt			

Erläuterungen und Begründungen:

Mit Antrag vom 23.12.10 hat die SPD-Fraktion beantragt, den Punkt „Winterdienst“ auf die Tagesordnung des nächsten Ausschusses für Umwelt- und Klimaschutz zu setzen. Mit Schreiben vom 15.01.2011 hat die Fraktion der Bürgeraktion dem Bürgermeister vorgeschlagen, dass Thema "Winterdienst" nicht erst Mitte Februar im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz zu behandeln, sondern umgehend im Hauptausschuss auf die Tagesordnung zu setzen. In Anbetracht der bevorstehenden Ratssitzung am 09.02.11 haben Herr Bürgermeister Thiele und Frau Fraktionsvorsitzende Dr. Krasemann-Sharma vereinbart, auf eine solche Sondersitzung zu verzichten und den Winterdienst als eigenständigen Tagesordnungspunkt in die Ratssitzung aufzunehmen.

Mit Mail vom 25.01.11 ging von der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN ein 6 Fragen umfassender Fragenkatalog ein, der in der Ratssitzung am 09.02.11 beantwortet werden soll.

1. Welche Anforderungen sind an einen guten Winterdienst zu stellen - was muss mit welcher Priorität erledigt werden?
2. Welche materiellen Voraussetzungen müssen zwingend vorhanden sein (Fahrzeuge, Salzmenge.)?
3. Wie viel Personal wird für die Räumereinsätze benötigt?
4. Wie müssen entsprechende Einsatzpläne aussehen?
5. Wo ist es aus Kostengründen sinnvoll, mit Anderen zu kooperieren (Einsatz von Fremdfirmen, gemeinsames Salzlager)?
6. Wie wird sichergestellt, dass die Stadt ihrer Räumspflicht vor städtischen Gebäuden nachkommt?

Auf die Fragen 1 bis 5 wird im weiteren Verlauf der Sitzungsvorlage eingegangen. Die städtischen Gebäude werden durch das Amt für Gebäudewirtschaft betreut. Die Beantwortung der Frage 6) wird daher vorgezogen:

Der Winterdienst vor städtischen Schulgebäuden, Kindertageseinrichtungen und Sporthallen wird jeweils durch die zuständigen Schulhausmeister durchgeführt. Den Winterdienst an städt. Verwaltungsgebäuden (Rathaus, Bürgerhaus, Museum, Weiterbildungszentrum usw.) führen ebenfalls die dort zuständigen Hausmeister durch. Bei vermieteten Wohngebäuden und sonstigen Dritten zur Nutzung überlassenen Gebäuden ist die Sicherstellung des Winterdienstes auf die Mieter/Nutzer übertragen. In Einzelfällen ist auch ein Fremdhausmeisterdienst mit dem Winterdienst beauftragt

Im Dezember 2010 kam es nach einem intensiven Wintereinbruch auf den Hildener Straßen zu Straßenverhältnissen, die nicht zu akzeptieren sind. Der Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen kam, nachdem sich dicke Eisschichten gebildet hatten, über längere Zeit zum Erliegen. Die Schnee- und Eisträumung in Gewerbegebieten, Sammelstraßen und sonstige Wohnstraßen wurde erst mit erheblicher Verzögerung begonnen. Auch dort kam es zu massiven, lang andauernden Beeinträchtigungen.

Hinsichtlich der zurückliegenden Zeit wurden durch die Verwaltung umfangreiche Fragekataloge nach und nach abgearbeitet.

Mit dieser Sitzungsvorlage sollen Ursachen aufgezeigt, die bisherige Winterdienstorganisation dargestellt und Optionen zur Verbesserung aufgezeigt werden. Gleichzeitig werden die finanziellen Auswirkungen dargestellt.

In einer verwaltungsinternen Analyse wurden folgende Ursachen festgestellt, die ohne Gewichtung nachfolgend dargestellt werden:

- Die bisherige Organisation des Winterdienstes war an Witterungsverhältnissen ausgerichtet, die mit überfrierender Nässe und leichtem Schneefall überwiegend nur einen ausschließlichen Einsatz von Streufahrzeugen erforderlich machten.
- Die eingesetzten Schneepflüge der Groß-LKW haben ein Alter erreicht, das zu einer erhöhten Ausfallquote und zu Problemen in der Ersatzteilversorgung führt.
- Mit der vorhandenen Anzahl an Räumfahrzeugen kann bei anhaltenden starken Schneefällen keine wiederkehrende Räumung der Straßen in der erforderlichen zeitlichen Abfolge sichergestellt werden.
- Durch das Räumen kann technisch bedingt keine „schwarze“ Fahrbahn erreicht werden. Der Straßenquerschnitt ist grundsätzlich nicht als planebene Fläche ausgebildet. Die Fahrbahn ist zur Seite hin abfallend gewölbt. Daher verbleibt nach jeder Schneeräumung mit einem geraden Pflugunterseite immer eine Restmenge Schnee oder Schneematsch auf der Fahrbahn. (s.a. Skizze in der Anlage)
- Eine Eisbildung kann wirksam nur unterbunden bzw. beseitigt werden, wenn auftauende Streumittel eingesetzt werden.
- Die derzeitige Streusalzbevorratung reicht nicht aus, um eine kontinuierliche Versorgung der Streufahrzeuge sicherzustellen.
- Eine zeitnahe Nachlieferung von Streusalz wird durch die Salzlieferanten leider nicht mehr sichergestellt.
- Ein Räumdienst ist aufgrund seiner größeren Streckenleistung und der geringeren Arbeitsgeschwindigkeit zeitintensiver, so dass die bisherigen Arbeits- und Bereitschaftszeiten nicht ausreichend sind.
- Die Umlaufzeiten zwischen den einzelnen Touren sind zu hoch, um eine zeitnahe Wiederholung der Schneeräumung zu erreichen.
- Im Winter 2009/2010 kam es erstmalig nach Jahrzehnten in Hilden zu starken, lang andauernden Schneefällen.
- Straßen in Gewerbegebieten und der Ortsbuslinie müssen in der zeitlichen Abfolge früher geräumt werden.
- Der nicht fahrbahngebundene Winterdienst (Gehwege, Radwege, etc.) wird sehr personalintensiv durchgeführt.
- Die Haushaltsmittel zur Streumittelbeschaffung im Haushaltsplanentwurf 2011 sind nicht ausreichend.

Nachfolgend wird die bisherige Winterdienstorganisation dargestellt

Winterdiensttechnik des Zentralen Bauhofes

Historie:

Bis zum Jahr 1987 wurden die Fahrbahnen der Hildener Straßen im Winter mit einer Granulat-/Salzmischung im Verhältnis 2 Teile Granulat zu 1 Teil Salz abgestreut. Eine den Witterungsverhältnissen angepasste Dosierung der Streumenge war allerdings wegen des damaligen technischen Entwicklungsstandes der Aufbaustreugeräte nur bedingt möglich.

In Folge der landesweit durch Streusalz verursachten immensen Umweltschäden, führte auch der Rat der Stadt 1986 eine öffentliche Diskussion darüber, den Winterdienst auf Hildener Straßen ohne Einsatz von Salz und damit ökologischer durchführen zu wollen. Nach Abwägung der Fakten

und unter Einbeziehung der Erkenntnisse der Kommunen, die zu dieser Zeit im Winterdienst gänzlich auf Streusalz verzichtet und damit katastrophale Erfahrungen wie extreme Eisbildung auf den Fahrbahnen gemacht hatten - Berichte aus jener Zeit liegen vor und können auf dem Zentralen Bauhof jederzeit nach Terminabsprache eingesehen werden - nahm der Rat von einem völligen Streusalzverzicht Abstand und beschloss stattdessen mehrheitlich, ab dem Winter 1987/1988 Feuchtsalz einzusetzen.

Feuchtsalz ist eine Kombination aus festem und verflüssigtem Streusalz. Die in Soletanks enthaltene Salzlösung wird während des Streuvorganges dem Streusalz beigemischt, mit dem Effekt, dass die Mischung nach dem Ausbringen in Folge ihrer Adhäsionskräfte auf Fahrbahn- Schnee- oder Eisdecke besser haftet, so dass einer Minderung des eingesetzten Streusalzes bis zu 30 % möglich ist. Das neue Verfahren erforderte, die vorhandenen Aufsatzstreugeräte um Soletanks zu ergänzen.

Ergänzt um diese technische Neuerung bestand der städtische Winterdienstfuhrpark bis zum Jahr 1998 aus folgenden Einheiten:

2 Stück mittelschwere LKW-Dreiseitenkipper, zulässiges Gesamtgewicht 18 to mit
2 Stück Aufsatzstreuer, Behältervolumen jeweils 3,5 cbm + 750 l Soletank

1 Stück Unimog 1500, zulässiges Gesamtgewicht 12 to mit
1 Stück Aufsatzstreuer, Behältervolumen 2,5 cbm + 2 x 480 l Soletank

3 Stück Schneepflug Geräteplatte Gr. 5 passend für LKW und Unimog

1 Stück Kommunalschlepper, zulässiges Gesamtgewicht 2,7 to mit
1 Stück Anbaustreuer Behältervolumen 350 l

Die beiden LKW und der Unimog wurden bis 1998 zu Beginn eines jeden Winters, Ende Oktober, für den Winterdiensteinsatz vorbereitet, d. h. um Aufsatzstreugerät sowie Schneepflug ergänzt und standen dann bis März/April des Folgejahres meist unbewegt und für notwendige Transportfahrten nicht verfügbar in der Fahrzeughalle. Der Grund lag in dem heute noch beim Landesbetrieb Straßen zu beobachtenden Umstand, dass die Ladungssicherung von Aufsatzstreuern, d. h. das Montieren und Justieren auf einer LKW-Ladefläche nur mit erheblichem zeitraubendem Aufwand möglich ist. Da Wettervorhersagen selbst heute noch oft mit großen Schwankungsangaben versehen sind, wurde damals sicherheitshalber darauf verzichtet, die Geräte nach aktueller Witterung auf- und abzubauen.

Hinzu kam, dass sich das vorhandene Geräteträgersystem Unimog Ende der 90-iger Jahre in Hilden selbst überlebt hatte. Das lag vor allem an der Entwicklung der Stadt mit ihrer kompakten Ortslage, den zusammenrückenden Ortsteilen, den dadurch wegfallenden zu unterhaltenden freien Strecken und den weniger werdenden zu unterhaltenden Wirtschaftswegen.

Hilden belegt heute in NRW mit 2.156 Pers. je qkm den 10. Platz in der Bevölkerungsdichte* nach Köln, Düsseldorf, Bonn, den Ruhrgebietsstädten Bochum, Essen, Duisburg, Gelsenkirchen, Oberhausen und Herne. **Hilden ist von der Fläche* her mit 25,96 qkm nach Haan die kleinste Stadt im Kreis Mettmann. Dafür hat Hilden aber mit 526 PKW je tsd. Einwohnern einen deutlich höheren PKW-Bestand* als Köln mit 426 PKW je tausend Einwohner und auch als alle anderen oben genannten Großstädte.**

Bei der **Straßendichte*** liegt Hilden mit 6,6 je qkm Fläche im Vergleich zu allen kreisangehörigen Städten ebenfalls führend und reiht sich ein bei Städten wie Düsseldorf (6,6), Köln (6,5) oder Dortmund (6,9). (*Mobilität in Nordrhein-Westfalen, Daten und Fakten 2009)

Phase 1: Fahrzeug- und Winterdienstkonzept – Umstellung LKW-System ab 1998

Nach Ablauf der vorgegebenen Abschreibungszeiträume für die drei betriebenen Großeinheiten hat die Fachverwaltung 1998 mit der Einführung von Abrollkippern einen grundlegenden Umbau des Fuhrparks eingeleitet. Der Umbau konnte mit Inbetriebnahme des 3-Achs-LKW DB Actros im Jahr 2004 abgeschlossen werden.

In Folge der neuen Fahrzeugsysteme war es der Stadt überhaupt erst möglich, ab 2006 einen Wertstoffhof in der heutigen von der Hildener Bevölkerung mit hoher Akzeptanz angenommenen Form zu betreiben. Parallel zur Inbetriebnahme der leistungsfähigeren Fahrzeuge schaffte die Fachverwaltung 2004 dazu passende, wesentlich effizientere Aufbaustreuer mit 5 cbm Behältervolumen, 2 x 1.100 l Soletank und elektronisch regulierbarer Dosierung von Streumenge und Streubreite an. Die Anschaffungen basierten auf der Auswertung der Erkenntnisse der Vorjahre mit durchweg milden und verhältnismäßig schneelosen Wintern.

Die für Hilden bis dato typischen Wetterlagen, Blitzeis, Raureif oder Schneedecken von geringer Höhe erforderten Winterdienstgeräte, mit denen der Bauhof in die Lage war, kurzfristig möglichst in einem Zuge von der Einsatzstelle auf dem Sand aus die mit Priorität versehenen Hauptverkehrsstraßen ohne Leerfahrten abzudecken. Die Aufsatzstreugeräte sind zudem nunmehr fest auf Unterrahmen montiert und können bei Bedarf ohne Aufwand innerhalb kürzester Zeit mit dem Hakensystem der Abrollkipper aufgezogen oder abgesetzt werden. So ist es möglich, sofort und flexibel auf Witterungseinflüsse zu reagieren, ohne die mit dem Wertstoffhof verbundenen Transportaufgaben über Gebühr einschränken zu müssen.

2004 war der städtische Winterdienstfuhrpark wie folgt aufgestellt:

2 Stück schwere LKW, Str.-Fahrgestell, Baujahr 1999 und 2004, zul. Gesamtgewicht 26 to mit
2 Stück Aufsatzstreuer Baujahr 2004, Behältervolumen 5 cbm + 2 x 1.100 l Soletank
2 Stück Schneepflüge Baujahr 1986 und 1994

1 Stück Kommunalschlepper Baujahr 2000, zulässigen Gesamtgewicht 2,2 to mit
1 Stück Anbaustreuer Baujahr 1990, Behältervolumen 350 l

+ Reserve bei Ausfällen

1 Stück Allrad-LKW-Abrollkipper, Baujahr 1998, zul. Gesamtgewicht 18 to mit
1 Stück Aufsatzstreuer Bj. 1994, Behältervolumen 2,5 cbm + 2 x 480 l Soletank (ehemals Unimog)
1 Stück Schneepflug, Baujahr 1977 (ehemals Unimog)

Phase 2: Fahrzeug- und Winterdienstkonzept 2004 - 2009

Der Fahrzeugsystemwechsel und das sich als "Selbstläufer" weiterentwickelnde Angebot des Wertstoffhofes brachte eine kontinuierlich steigende Auslastung der großen Fahrzeugeinheiten des Baubetriebshofes über das Jahr mit sich. Davon unabhängig belegen die unter „Historie“ bereits detailliert aufgeführten Fakten und Daten den ständigen Wandel dem die Stadt unterliegt (Mobilität in Nordrhein-Westfalen, Daten und Fakten 2009) und verdeutlichen, dass der städt. Winterdienst fließenden Veränderungen unterworfen ist, die eine permanente Anpassung des technischen Gerätes erfordern.

Die Verdichtung der Bebauung und der damit verbundene Parkdruck in Wohn- und Nebenstraßen macht es zunehmend unmöglich, in diesen Bereichen Winterdienst mit großen Räumfahrzeugen durchzuführen. Die Fachverwaltung hat daher bis 2006 das ursprüngliche Konzept mit einer darin integrierten Erweiterung verzahnt. Es wurden multifunktionsfähige Klein-LKW mit einer ausreichenden Zuladung von $\geq 2,0$ to Nutzlast, Kommunalhydraulik und ergänzt um Schneepflug und Aufsatzstreugerät angeschafft. Damit sind aktuell die Voraussetzungen geschaffen, sowohl den

Baustellenzulieferverkehr als auch den Winterdienst auf Nebenstraßen abzudecken, natürlich noch immer fokussiert auf die für Hilden bis dato typischen Wetterlagen, Blitzeis, Raureif oder Schneedecken von geringer Höhe.

Aufgrund strenger gefasster versicherungsrechtlicher Anforderungen an die Gehwegwinterwartung wurde die technische Ausstattung auch hier den aktuellen Erfordernissen angepasst, durch Einsatz eines weiteren gehweggeeigneten Kleinschleppers mit Nachlaufstreugerät.

Ab 2006 war der städtische Winterdienstfuhrpark daher wie folgt aufgestellt:

2 Stück schwere LKW, Str.-Fahrgestell, Baujahr 1999 und 2004, zul. Gesamtgewicht 26 to mit
2 Stück Aufsatzstreuer Baujahr 2004, Behältervolumen 5 cbm + 2 x 1.100 l Soletank
2 Stück Schneepflüge Baujahr 1986 und 1994

2 Stück Multicar Fumo, Baujahr 2005 und 2006 zul. Gesamtgewicht jeweils 5,0 to mit
2 Stück Aufsatzstreuer, Baujahr 2004 und 2006, Behältervolumen 1,1 cbm + 2 x 115l Soletank
2 Stück Schneepflug, Baujahr 2004 und 2006

1 Stück Kommunalschlepper Baujahr 2004, zulässigen Gesamtgewicht 2,2 to mit
1 Stück Nachlaufstreuer Baujahr 2004, Behältervolumen 350 l

+ Reserve bei Ausfällen

1 Stück Allrad-LKW-Abrollkipper, Baujahr 1998, zul. Gesamtgewicht 18 to mit
1 Stück Aufsatzstreuer Bj. 1994, Behältervolumen 2,5 cbm + 2 x 480 l Soletank (ehemals Unimog)
1 Stück Schneepflug, Baujahr 1977 (ehemals Unimog)
1 Stück Multicar Fumo, Baujahr 2004 zul. Gesamtgewicht 5,0 to

1 Stück Kommunalschlepper Baujahr 2000, zulässigen Gesamtgewicht 2,2 to mit
1 Stück Anbaustreuer Baujahr 1990, Behältervolumen 350 l

Phase 3: eingeleitete Maßnahmen aufgrund des Wettergeschehens 12/2009 – 02/2010

Der Winter 2009/2010 hatte erstmalig **seit Jahrzehnten** nichts mehr gemein mit den für Hilden bis dato typischen Wetterlagen wie Blitzeis, Raureif oder Schneedecken von geringer Höhe, siehe nachfolgende Wetteraufzeichnungen.

Wetter online.de; Angaben für Flughafen Düsseldorf:

Schneehöhen in cm, gemessen um 21.00 Uhr, in den Jahren 2003 - 2011

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
12.01.	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	8 cm	0 cm
18.01.	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	Orkan Kyrill 0 cm	0 cm	0 cm	1 cm	0 cm
15.02.	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	5 cm	
26.11.	0 cm	0 cm	*Schnee- chaos Münster- land 6 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	
04.12.	0 cm	k. A.	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	4 cm	
20.12.	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	13 cm	20 cm	
24.12.	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	0 cm	3 cm	27 cm	

Wetter online.de; Angaben für Flughafen Düsseldorf:

Temperaturen in C°, gemessen 13.00 Uhr, in den Jahren 2003 - 2011

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
12.01.	k. A.	+ 6° C	+ 9° C	+ 5° C	+ 9° C	+ 7° C	+ 4° C	- 1° C	+ 5° C
18.01.	k. A.	+ 2° C	+ 4° C	+ 6° C	Orkan Kyrill + 13° C	+ 9° C	+ 5° C	+ 4° C	+ 4° C
16.02.	k. A.	+ 8° C	+ 2° C	+ 8° C	+ 10° C	+ 5° C	+ 2° C	- 2° C	
26.11.	+ 11° C	+ 4° C	*Schnee- chaos Münster- land + 1° C	+ 13° C	+ 6° C	+ 5° C	+ 11° C	+ 1° C	
04.12.	+ 6° C	**k. A.	+ 10° C	+ 11° C	+ 8° C	+ 3° C	+ 6° C	- 1° C	
20.12.	+ 10° C	0° C	+ 5° C	+ 2° C	- 2° C	+ 10° C	- 5° C	- 2° C	
24.12.	+ 5° C	+ 10° C	+ 7° C	+ 2° C	+ 3° C	+ 6° C	+ 5° C	- 2° C	

*26.11.2005 Schneechaos Münsterland: Schneehöhen Essen 22 cm, Münster Osnabrück Flughafen 23 cm, Rheine 28 cm, umgestürzte Strommasten, Bevölkerung 4 Tg. o. Strom

Die vorhandenen schweren Räumfahrzeuge wurden im Januar 2010 mit den ungewöhnlich hohen Schneemengen des Schneetiefs "Daisy" nur noch bedingt fertig. Das lag daran, dass die Fahrzeuge aus ihrem zuvor detailliert beschriebenen Einsatzzweck heraus natürlich eine Kompromisslösung darstellen.

Kommunale Betriebshöfe sind keine Fuhrunternehmen, deren Fuhrpark ausschließlich auf eine Transportleistung zugeschnitten ist. Kommunale Betriebshöfe decken unterschiedlichste Aufgaben ab, und dafür werden Einheiten mit speziellen Leistungsspektren benötigt. Entweder, man stellt für jeden Einsatzzweck das optimal zugeschnittene Fahrzeug bereit und weitet den Fuhrpark mit einem enormen Kostenaufwand erheblich aus, oder man setzt auf multifunktionale Einheiten und nimmt deren systembedingte Schwächen in Kauf.

Ein ausschließlich auf den Winterdienst zugeschnittener Standard-Dreiseitenkipper-LKW mit 18 to Gesamtgewicht kostet mitsamt der notwendigen Kommunalhydraulik, der Anbauplatte für den Pflug, dem Pflug selbst und dem Aufbaustreugerät 140.000 € – 150.000 €. Ein 3-Achs-Multifunktionsfahrzeug mit einem zulässigem Gesamtgewicht von 26 to einschließlich Abrollkipper kostet mitsamt der notwendigen Kommunalhydraulik, der Anbauplatte für den Pflug, dem Pflug selbst und dem Aufbaustreugerät 200.000 €, ist aber flexibler einsetzbar und steht, wie beschrieben, das ganze Jahr zur Verfügung.

Die Fachverwaltung erlaubt sich des Weiteren an dieser Stelle den Hinweis, dass als Bezugsgröße für die heute in Betrieb befindlichen Fahrzeuge, die Erkenntnisse, örtlichen Gegebenheiten und technischen Möglichkeiten des Zeitraumes 1997 bis 2003, maßgeblich waren.

Der erste Abrollkipper war allradbetrieben und hatte aufgrund genau dieser Auslegung eine Gesamthöhe von 4,00 m einschließlich Aufbau. Er war damit für den Containerdienst nur bedingt geeignet, da es 1997 in Hilden noch Brücken mit einer Durchfahrthöhe von 3,65 m und weniger gab. Der erste Abrollkipper war ein 2-Achsfahrzeug, mit einer Nutzlast von weniger als 10 to. Nach Einführung des neuen Systems zeigte sich dann, dass es dem Fahrzeug an Zuladung fehlte, da die zu transportierenden beladenen Container oft höhere Gewichte hatten.

Die anschließend beschafften 3-Achs-Fahrzeuge trugen dem Zuladungsproblem Rechnung, hatten aber den Nachteil, kein Allradfahrzeug zu sein, zumal es nach entsprechender Markterkundung zu diesem Zeitpunkt keinen Hersteller gab, der 3-Achs-Allradfahrzeuge mit Nachlaufachse produzierte, wobei die Nachlaufachse von entscheidender Bedeutung ist, da sie dem Fahrzeug die für Hilden dringend benötigte Wendigkeit eines 2-Achsfahrzeuges verleiht. Das Allrad-Problem wurde schließlich bei der Beschaffung in Kauf genommen, lagen die Wintereinsätze im Schnitt doch bei weniger als 15 Tagen im Jahr im Vergleich zu 220 Containerdiensttagen. Auch diese Entscheidung erfolgte nach intensivem Abwägungsprozess und der auch an dieser Stelle nochmals wiederholten Tatsache, dass sich Winter in Hilden jahrzehntelang lediglich durch typische Wetterlagen wie Blitzeis, Raureif oder Schneedecken von geringer Höhe, auszeichneten.

Das im Januar 2010 zum Glück noch vorhandene allradbetriebene 2-Achs-Altfahrzeug, das in den vorhergegangenen Winterperioden der letzten Jahre überhaupt nicht eingesetzt werden brauchte und bereits zur Schenkung an die Partnerstadt Nové Město vorgesehen war, wurde unverzüglich reaktiviert und meisterte die kritische Situation im Zusammenwirken mit den beiden anderen Großeinheiten, die weiterhin die Hauptlast des Streueinsatzes trugen.

Aus den Ereignissen des Januar 2010 hat die Fachverwaltung weitere Konsequenzen gezogen. Das Anforderungsprofil für die in 2010 geplante Beschaffung eines Ersatzabrollkippers wurde nach entsprechender erfolgreicher Markterkundung kurzfristig geändert. Einzelne Hersteller sind heute in der Lage entweder ein serienmäßiges allradbetriebenes 3-Achs-Fahrgestell mit Nachlaufachse zu produzieren oder den Rahmen eines allradbetriebenen 2-Achs-Fahrgestells zu verlängern und eine Nachlaufachse nachzurüsten. Die Ausschreibung wurde entsprechend angepasst, der Submissionstermin des Ausschreibungsverfahrens ist Ende Januar erfolgt. Dieses Fahrzeug wird jedoch erst zum Winter 2011/2012 zur Verfügung stehen.

Ebenfalls auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungen in der Winterperiode 2009/2010, wurde noch im Januar 2010 ein Räumschild für die in der Gehwegreinigung eingesetzten Kleinschlepper angeschafft.

Der städtische Winterdienstfuhrpark ist somit aktuell wie folgt aufgestellt:

2 Stück schwere LKW, Str.-Fahrgestell, Baujahr 1999 und 2004, zul. Gesamtgewicht 26 to mit
2 Stück Aufsatzstreuer Baujahr 2004, Behältervolumen 5 cbm + 2 x 1.100 l Soletank
2 Stück Schneepflüge Baujahr 1986 und 1994
2 Stück Multicar Fumo, Baujahr 2005 und 2006 zul. Gesamtgewicht jeweils 5,0 to mit
2 Stück Aufsatzstreuer, Baujahr 2004 und 2006, Behältervolumen 1,1 cbm + 2 x 115l Soletank
2 Stück Schneepflug, Baujahr 2004 und 2006

1 Stück Kommunalschlepper Baujahr 2004, zulässigen Gesamtgewicht 2,2 to mit
1 Stück Nachlaufstreuer Baujahr 2004, Behältervolumen 350 l
1 Stück Schneepflug, Baujahr 2009

+ Reserve bei Ausfällen

1 Stück Allrad-LKW-Abrollkipper, Baujahr 1998, zul. Gesamtgewicht 18 to mit
1 Stück Aufsatzstreuer Bj. 1994, Behältervolumen 2,5 cbm + 2 x 480 l Soletank (ehemals Unimog)
1 Stück Schneepflug, Baujahr 1977 (ehemals Unimog)
1 Stück Multicar Fumo, Baujahr 2004 zul. Gesamtgewicht 5,0 to

1 Stück Kommunalschlepper Baujahr 2000, zulässigen Gesamtgewicht 2,2 to mit
1 Stück Anbaustreuer Baujahr 1990, Behältervolumen 350 l

In der laufenden Ersatzbeschaffung befindlich:

1 Stück Allrad-LKW-Abrollkipper, zul. Gesamtgewicht 26 to

Außerdem sind aufgrund der Mitte 2010 für den Haushalt 2011ff. abgegebenen Daten **im Haushalt 2011** Mittel für den Ersatz folgender Einheiten **veranschlagt**:

- 1 Stück Schneepflug für einen Groß-LKW
- 1 Stück Kleinschlepper
- 1 Stück Streugerät für Kleinschlepper

Personelle und organisatorische Voraussetzungen, Bereitschaftsdienste

In der Tageszeit werden die Mitarbeiter der Straßenunterhaltung, der Stadtreinigung und der Grünunterhaltung im Winterdienst eingesetzt. Dabei kann auf bis zu 50 Mitarbeiter zurückgegriffen werden. Die Gesamtzahl der eingesetzten Mitarbeiter wird auch durch krankheits- oder urlaubsbedingten Personalausfälle beeinflusst.

Bestimmte Aufgaben, wie z.B. die Abfallentsorgung, KFZ-Werkstatt, Wertstoffhof, Kanalkontrollen, Papierkorbleerung müssen jedoch besetzt bleiben. Die Sicherstellung der Grundfunktionen der öffentlichen Ver- und Entsorgung einschließlich der Stadthygiene muss gewahrt bleiben. Sofern Mitarbeiter der Abfallbeseitigung durch Bereitschaftsdienste zu stark in Anspruch genommen waren und diese aufgrund von gesetzlichen Höchstarbeitszeiten oder gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten abzulösen sind, ist aus dem o.g. Mitarbeiterpool die auch noch Abfallbeseitigung vervollständigt.

Ganzjährig wird im Bauhof eine Bereitschaft außerhalb der Dienstzeiten vorgehalten. Diese Bereitschaft ist durchgängig besetzt und besteht aus dem Bereitschaftsführer, einem LKW-Fahrer und einem weiteren Mitarbeiter. Diese Bereitschaftsmitarbeiter stehen im Winter durchgängig zur Verfügung.

Die zusätzliche Winterdienst-Bereitschaft besteht aus 17 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. 6 Mitarbeiter werden zur Besetzung der 3 Streu- und Räumfahrzeuge eingesetzt. Insgesamt 13 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter übernehmen den nicht fahrbahngebundenen Winterdienst (z.B. Geh- und Radwege).

Die Bereitschaftszeiten begannen um 4.30 Uhr (samstags ab 5.30 Uhr, sonntags ab 6.30 Uhr) und endeten um 20.00 Uhr, d.h. nach 20.00 Uhr wurde keine Bereitschaft mehr ausgelöst. Sollte um 20.00 Uhr noch ein Wintereinsatz laufen, wurde in Abhängigkeit von der Lage ein sinnvolles Ende gefunden. Dabei wurden begonnene Räum- oder Streupläne zu Ende gearbeitet.

Die festgelegten Zeiten wurden auf der Erfahrungsbasis der Vorjahre/-jahrzehnte festgelegt. Als vor mehreren Jahren die Anzahl der Handstreuer erhöht wurde, erfolgte gleichzeitig die Einführung einer nächtlichen Winterdienstpause. Gleiche Regelungen zur nächtlichen Winterdienstpause werden vom Landesbetrieb Straßen NRW auf Autobahnen und klassifizierten Straßen aber auch von vielen umliegenden Kommunen angewandt. Diese Regelung findet sich auch in § 4 Absatz 4 der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in Hilden wieder. („Nach 20:00 Uhr gefallener Schnee und entstandene Glätte sind werktags bis 7:00 Uhr, sonn- und feiertags bis 9:00 Uhr des folgenden Tages zu beseitigen.“) Der Beginn des Winterdienstes in den Frühstunden wurde so gelegt, dass bis 7.00 Uhr die Straßen der ersten Priorität gestreut werden können. Ursprünglich lag die Beginnzeit bei 5.30 Uhr. Dieser Zeitpunkt wurde im letzten Winter auf 4.30 Uhr vorgezogen.

Die in der Dienstanweisung vorgegebenen Einschränkungen der Bereitschaftszeiten wurde durch den Bürgermeister am 22.12.10 aufgehoben und in eine 24-Stunden-Bereitschaft geändert. Dieser Maßnahme hatte der Personalrat kurzfristig zugestimmt.

Der Winterdienst in Hilden wird auf Grundlage einer Dienstanweisung durchgeführt, die alle organisatorischen Maßnahmen um den Winterdienst regelt. Diese Dienstanweisung wurde im Fachamt vorbereitet. Bevor die Dienstanweisung in Kraft gesetzt werden kann, werden die Organisationsabteilung, die Personalverwaltung, der Personalrat und die Gleichstellungsbeauftragte beteiligt.

Für die konkrete Ausführung des Winterdienstes sind im Vorfeld sogenannte Streu- und Räumpläne erstellt worden. Die Handstreupläne sind nach Stadtbezirken unterteilt. Das Stadtgebiet ist dafür in 5 Bezirke eingeteilt.

Die Straßen-Streupläne sind für jede Prioritätenstufe erstellt. Insgesamt existieren 12 Pläne. In diesen Plänen ist eine konkrete Fahrroute vorgegeben. Zusätzlich wurde versucht zu berücksichtigen, dass im Streueinsatz ein Plan mit einer Streuerfüllung abgefahren werden kann. So können Zwischenfahrten zum Nachladen von und ins Revier minimiert werden. Für die erste Priorität wurden nochmals zusätzlich Räumpläne erarbeitet. Während im Streueinsatz mehrspurige Fahrbahnen oder auch teilweise Gegenfahrbahnen durch die Einstellungen des Streubildes des Streuers direkt mitgestreut werden können, muss im Räumeinsatz jede Fahrspur und jede Richtungsfahrbahn zusätzlich abgefahren werden.

In der Priorität 1 gibt es für die Durchfahrts- und Hauptverkehrsstraßen zwei Streupläne. Einen dritten Plan gibt es für den Bereich der Innenstadt und der Fußgängerzone. Für diese drei Bereiche existieren dann nochmals Räumpläne.

Die Priorität 2 ist in den Plan A (Sammelstraßen Nord und West), Plan B (Sammelstraßen Ost und Süd) und Plan C (Märkte und Parkplätze) aufgeteilt.

In der Kategorie 3 werden im Plan A Anliegerstraßen im Westen und Süden, im Plan B Anliegerstraßen im Osten und Norden und in Plan C enge Anliegerstraßen für den Einsatz des Klein-LKWs abgefahren.

Ausdrucke dieser Pläne werden gleichzeitig genutzt zur Dokumentation der Einsatzzeiten, des eingesetzten Personals und der eingesetzten Fahrzeuge. Der Einsatz von Unternehmen war in den früheren Jahren aufgrund der oben dargestellten Witterungs- und Straßenverhältnisse nicht erforderlich.

Aufwendungen für den Winterdienst:

Gemäß der Gebührenbedarfsberechnung für die Straßenreinigung und den Winterdienst 2010 wurden 20.000 Euro für Streumittel wie Salz, Splitt und Granulat geplant.

Nachdem zu Beginn des Jahres 2010 der Winterdiensteinsatz aufgrund des überdurchschnittlich starken Schneefalls und der Glatteisbildung erhöht werden musste, war das Budget schon im Februar 2010 aufgebraucht. Insgesamt beliefen sich die Aufwendungen für Streumittel in den ersten neun Wochen 2010 auf rund 26.500 Euro.

Die erhöhten Aufwendungen konnten vorerst innerhalb des Produktes gedeckt werden. Da die Salzvorräte jedoch noch aufgefüllt werden mussten und es noch nicht vorhersehbar war, wie schneereich der nächste Winter werden würde, wurde vorab am 08.04.2010 ein Antrag auf Genehmigung eines überplanmäßigen Aufwands in Höhe von 15.000 Euro gestellt. Nachdem ersichtlich war, dass durch den erneut schneereichen Winter eine Deckung innerhalb des Produktes nicht mehr möglich war, wurde am 13.12.2010 erneut auf den Antrag vom 08.04.2010 hingewiesen. Der Antrag auf üpl. Mittelbereitstellung wurde am 15.12.2010 durch den Kämmerer genehmigt.

Durch den anhaltenden Schneefall im Dezember 2010 bestanden bei den Firmen Engpässe bei den Streusalzlieferungen. Teilweise wurden komplette Salzbestellungen seitens der Firmen storniert bzw. nicht mehr angenommen. Um dem entgegen zu wirken, wurde auf der Ellerstraße eine Lagerhalle angemietet. Der Mietvertrag läuft vom 15.12.2010 bis 31.03.2011. Dadurch können in größeren Mengen Streumittel gelagert werden, so dass bei weiteren Lieferengpässen beim Streusalz zumindest vermehrt mit Granulat und Sand gestreut werden kann. Die monatliche Miete beträgt 1.666 Euro. Die Mietzahlung für 2010 wurde vom Amt für Gebäudewirtschaft übernommen. Für das Jahr 2011 wird die Miete vom Zentralen Bauhof bezahlt. Ein entsprechender Nachtrag für den Haushalt wurde gestellt. Die Aufwendungen für 2011 belaufen sich hierfür auf rund 5.000 Euro.

Ohne die Salzlieferungen konnten die Straßen nur noch mit Splitt, Granulat oder Sand gestreut werden, so dass ein Auftauen der Eisschichten nicht mehr möglich war. Durch die anhaltenden Schneefälle und den zu der Zeit noch vorhergesagten Schneefällen musste schnellstmöglich gehandelt werden, so dass das Streusalz zu stark erhöhten Preisen beschafft werden musste. Die inzwischen für 2010 zur Verfügung stehenden 35.000 Euro konnten demnach nicht ausreichen, so dass ein weiterer Antrag auf Genehmigung eines überplanmäßigen Aufwands gestellt werden musste. Zu diesem Zeitpunkt waren schon einige Lieferungen eingetroffen und weitere sollten folgen.

Des Weiteren wurde zur Unterstützung des städtischen Winterdienstes ein Landwirt mit seinen Fahrzeugen beim Schnee- und Eisräumen eingesetzt. Mit dessen Hilfe wurden die Nebenstraßen geräumt. Die Aufwendungen für dessen Hilfe belaufen sich auf etwa 6.000 Euro. Insgesamt wurden die Aufwendungen für den erhöhten Winterdienstaufwand auf 90.000 Euro für 2010 geschätzt. Somit liegen die voraussichtlichen Gesamtaufwendungen für den Winterdienst 2010 bei 125.000 Euro. Hinzu kommen die zahlreichen Einsatzstunden der Mitarbeiter des Bauhofs.

Gemäß § 60 Abs. 1 Satz 2 GO NW wurde am 28.12.2010 eine entsprechende Dringlichkeitsentscheidung gefasst, deren Genehmigung per Sitzungsvorlage für die Ratssitzung am 09.02.2011 erfolgen soll (SV 68/021).

Durch die stark erhöhten Salzpreise musste auch der Ansatz für das Jahr 2011 angepasst werden, da für 2011 weitere Lieferungen kommen müssen. Der ursprüngliche Ansatz laut der im Sommer erstellten Gebührenbedarfsberechnung betrug für 2011 wie auch schon im Vorjahr 20.000 Euro. Aufgrund der aktuell bestellten Salzlieferungen konnte der erhöhte Aufwand für Streumittel kalkuliert werden, so dass für 2011 der Haushaltsansatz nachträglich korrigiert werden musste. Der Ansatz wurde um 77.000 Euro auf jetzt 97.000 Euro korrigiert.

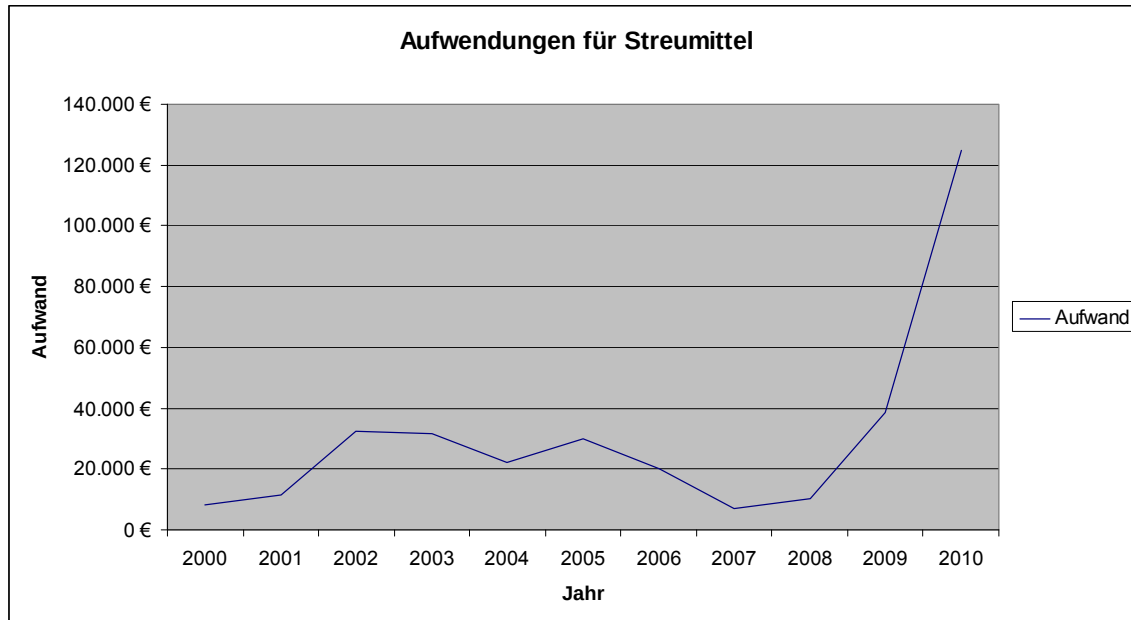
Insgesamt bleibt festzuhalten, dass bei der Gebührenkalkulation die Aufwendungen für Streumittel nur schwer zu kalkulieren sind. Um einen Richtwert zu erhalten, werden die letzten drei Jahresabschlüsse zu Grunde gelegt.

Die Aufwendungen für Streumittel sind jährlich sehr unterschiedlich und soll anhand der folgenden Tabelle und Grafik deutlich gemacht werden.

Jahr	2000	2001	2002	2003	2004
Aufwand	8.050 €	11.628 €	32.438 €	31.439 €	22.073 €
Abweichung		+ 44,44 %	+ 178,96 %	- 3,08 %	- 29,79 %

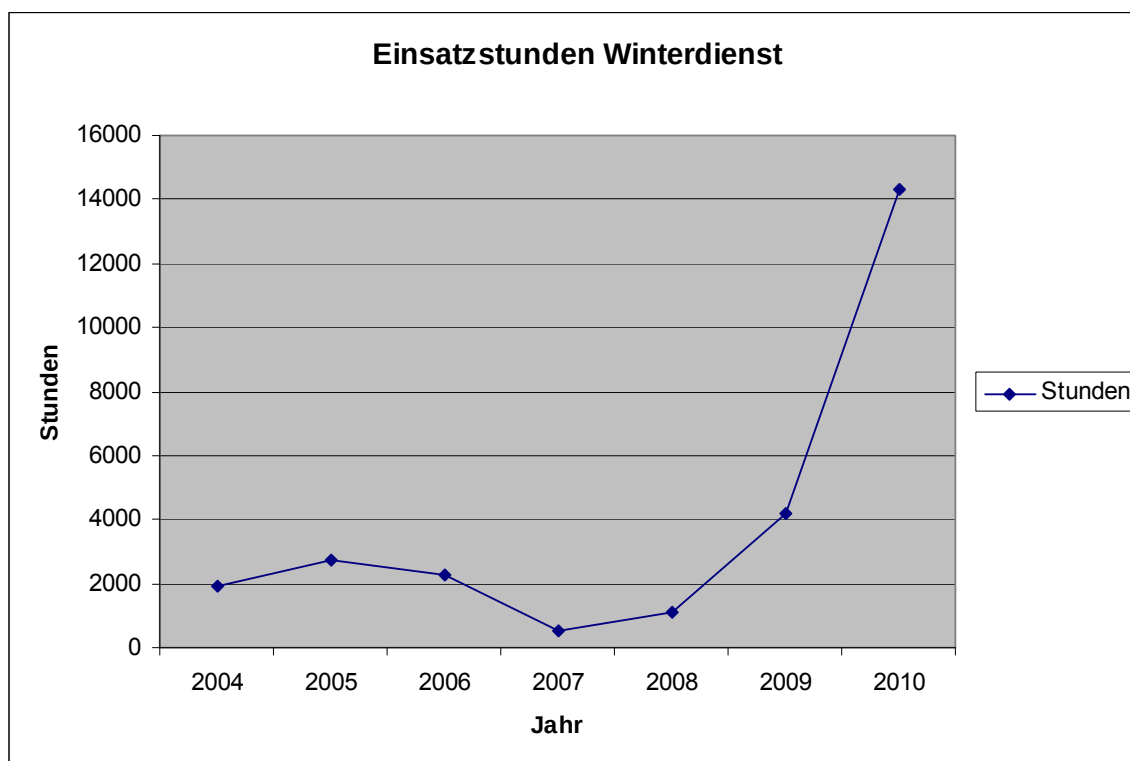
Jahr	2005	2006	2007	2008	2009
Aufwand	30.121 €	19.960 €	6.943 €	10.313 €	38.508 €
Abweichung	+ 36,46 %	- 33,73 %	- 65,22 %	+ 48,54 %	+ 273,39 %

Wie schon erläutert wird mit einem Gesamtaufwand für 2010 in Höhe von rund 125.000 Euro gerechnet. Dies wäre im Vergleich zum Vorjahr eine Steigung von + 224,61 % und im Vergleich zu 2008 eine Steigung von + 1.112,06 %.



Auch die Einsatzstunden für den Winterdienst haben sich dementsprechend verändert, wie in der folgenden Tabelle und Grafik deutlich gemacht wird.

Jahr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stunden	1.936,5	2.711,75	2.265,25	524,5	1.092,75	4.181,5	14.312,13
Abweichung in %		+ 40,03	- 16,47	- 76,85	+ 108,34	+ 282,66	+ 242,27



Vergleicht man die Einsatzstunden für den Winterdienst 2010 mit dem Jahr 2008, so sind die Stunden um + 1.209,74 % gestiegen.

Optimierungsvorschläge

1. Überarbeitung der Streu- und Räumpläne

Die bisherigen Streu- und Räumpläne sind zwischenzeitlich überarbeitet worden. Die Straßen der Gewerbegebiete und die Straßen mit Buslinien, die bisher teilweise noch in einer niedrigeren Priorität zugeordnet waren, wurden in die erste Priorität übernommen. Diese Überarbeitung wurde gleichzeitig genutzt, um die Streckenlängen in den Streuplänen und den Räumplänen zu ermitteln. Die Streuflächen dienen im Weiteren zur rechnerischen Ermittlung eines Streumittelverbrauches bei unterschiedlichen Streumengen.

In den Kategorien ergeben sich für den reinen Streudienst folgende Streckenlängen:

Streulängen in m	
Kategorie 1	89.405
Kategorie 2	16.820
Kategorie 3	30.750
	136.975

Wenn die Fahrbahnen geräumt werden müssen, ergeben sich größere Strecken. Während beim Streuen oft mehrere Fahrstreifen gleichzeitig abgestreut werden können, ist dies beim Räumen nicht möglich. Jede Fahrspur und jede Fahrtrichtung muss separat abgefahren werden.

Kategorie 1	146.010
Kategorie 2	29.830
Kategorie 3	59.020
	234.860

Die heutigen Streupläne der ersten Kategorie wurden am 22.01.11 erstmalig gefahren. Um die Strecken in einem Umlauf abzuarbeiten, waren rund 4 Stunden erforderlich. Die heutigen Räumpläne wurden noch nicht unter Winterdienstbedingungen abgefahren. Ein Umlauf in der ersten Kategorie dürfte bis zu 6 Stunden andauern. D.h., bei der derzeitigen Fahrzeugausstattung würde bei lang andauerndem Schneefall eine einmal geräumte Fahrbahn erst wieder frühestens nach 6 Stunden das nächste Mal geräumt. Diese Zeitspanne ist zu lang. Eine Verkürzung auf max. 4 Stunden wird nur erreichbar sein, wenn die Anzahl der Räumfahrzeuge auf mindestens 6 Groß-LKW angehoben wird.

Wie aus den Ausführungen zur Winterdiensttechnik entnommen werden kann, verfügt ab Mitte 2011 der Zentrale Bauhof über insgesamt 4 Groß-LKW, die, sofern eine technische Ertüchtigung vorgenommen wird, für die Winterdienstesinsatz einsetzbar sind. Der Einsatz von zwei weiteren Groß-LKW mit kompletter Winterdienstausrüstung müsste durch eine Beauftragung eines Unternehmers erfolgen. Weitere Ausführungen zur Unternehmerbeauftragung werden im weiteren Verlauf der Sitzungsvorlage (unter Ziffer 4+5) noch gemacht.

Personell liegt das Schwergewicht des Winterdienstes im nicht fahrbahnbezogenen Bereich. In der Rufbereitschaftszeit wurden bisher 6 Mitarbeiter im fahrbahnbezogenen Winterdienst und 13 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im nicht fahrbahnbezogenen Winterdienst eingesetzt. Die Erhöhung der Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge bindet mehr Personal. Bisher wird hier ein Trecker mit Winterdienstausrüstung eingesetzt. Bei der Überarbeitung der Streupläne wurden die Handstreupläne dahingehend überprüft, welche Strecken mit maschineller Unterstützung bearbeitet werden können und wie viele Geräteträger dafür benötigt werden. Sofern die Anzahl der Trecker/Geräteträger auf drei erhöht wird, kann die Zahl der eingesetzten Mitarbeiter von 13 auf 9 reduziert werden. Diese vier Mitarbeiter stünden dann für die Verstärkung des fahrbahnbezogenen Winterdienstes zur Verfügung. Um 3 Trecker/Geräteträger in den Einsatz bringen zu können, müsste ein vorhandener Trecker winterdiensttauglich nachgerüstet werden und für den in der Haushaltsplanung für das Jahr 2011 vorgesehene Geräteträger zusätzlich eine Winterdienstausrüstung mit bestellt werden. Zur Optimierung der Winterdiensttechnik erfolgen im weiteren Verlauf der Sitzungsvorlage (unter Ziffer 7.) noch nähere Ausführungen.

2. Salzlagerung

Wie hinlänglich diskutiert wurde, hatte die Verwaltung im Frühjahr eine wesentliche Aufstockung des Salzlagers vorgeschlagen. Vorgeschlagen war unter anderem der Neubau eines Salzsilos mit einem Fassungsvermögen von rund 250 Tonnen (Gesamtlagerbestand 360 Tonnen). Für diesen Vorschlag fand sich im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz keine Mehrheit. (WP 09-14 SV 68/009)

Nach den Erfahrungen des letzten und des derzeitigen Winters kann festgehalten werden, dass die früher verlässliche Nachlieferung von Salz durch die unterschiedlichen Lieferanten nicht nur in Hilden nicht mehr sicher gestellt ist.

Im Dezember geisterte dann ein „Geheim“-Papier durch die Medien, dass bei einer gemeinsamen Konferenz der Bundes- und Landesverkehrsminister im Oktober 2010 beraten wurde. Leider hatte man versäumt, seine Erkenntnisse an die Kommunen weiter zu geben. Am 18.01.11 wurde dann das Strategiepapier über den Kreis Mettmann an die Stadt Hilden weiter geleitet.

Das Papier datiert aus August 2010. Es steht unter dem Thema: „Optimierung der Salzversorgung bei extremer Winterwitterung, Maßnahmen zur Vermeidung eines Salznotstandes“. Es ist der Sitzungsvorlage als Anlage beigelegt.

Die Verwaltung hat die nach dem Strategiepapier erforderlichen Mindestmengen durchgerechnet. Nach den aktuellen, überarbeiteten Streuplänen ergeben sich in Hilden folgende Streulängen und Streuflächen

Streulängen und -flächen	in m	in m ²
Kategorie 1	89.405,00	603.910,00
Kategorie 2	16.820,00	86.932,50
Kategorie 3	30.750,00	148.902,50

In der ersten Alternative legt das Papier eine Mindestsalzmenge anhand der zu streuenden Streckenlängen zu Grunde. Für kommunale Straßen wird als Mindestmenge je Kilometer eine Lagerkapazität von 3,5 Tonnen je Kilometer angesetzt. Um einen Volleinsatz an 7 Tagen sicherzustellen, wird dann eine Menge von 5 Tonnen je Kilometer vorgeschlagen. Hieraus ergeben sich folgende Mengen:

in to.	bei 3,5 To/ KM	bei 5 To/ km
Kategorie 1	312,92	447,03
Kategorie 2	58,87	84,10
Kategorie 3	107,63	153,75
Summe	479,41	684,88

Die Mindeststreuemenge eines Streuers beträgt 5 gr/m². In dem Strategiepapier werden bei einer zweiten Berechnungsalternative 30 Gramm, bzw. 40 Gramm je gestreutem m² angesetzt. Pro Durchgang ergeben sich folgende Zahlen.

in to.	bei 5 gr	bei 30 gr	bei 40 gr
Kategorie 1	3,02	18,12	24,16
Kategorie 2	0,43	2,61	3,48
Kategorie 3	0,74	4,47	5,96
Summe	4,20	25,19	33,59

Das Strategiepapier setzt 4 Volleinsätze pro Tag voraus, dabei soll im ersten Durchgang eine Streumenge von 40 gr/m² und in den folgenden 3 Durchgängen 30 gr./m² gestreut werden. In dem Strategiepapier wird jedoch von einer Lieferfrist bei Nachbestellungen von 72 Stunden ausgegangen, so dass im Extremfall für 5 Tage Volleinsatz die Lagerkapazität ausreichen sollte. Diese Lieferfrist ist zu optimistisch. Nach Meinung der Verwaltung sollten mindestens 7 Volleinsatztage berücksichtigt werden. Demnach ergeben sich folgende Zahlen:

	nur Kategorie 1	alle Kategorien
tgl. bei 4 Durchgängen (1 x 40 g, 3 x 30 g)	78,51	109,17
bei 5 Tagen	392,54	545,83
bei 7 Tagen	549,56	764,17

Je nach Berechnungsalternative variiert die empfohlene Menge des Salzvorrates zwischen 312,92 Tonnen (Salzmenge in der ersten Kategorie bei 3,5 To/km) bis zu 764,17 Tonnen.

Ein Salzsilo setzt voraus, dass das Salz durch Silofahrzeugen angeliefert wird, die in der Lage sind, das im Siloaufleger transportierte Salz in das Silo einzublasen. Diese Fahrzeuge sind nicht so zahlreich, wie die üblichen Speditionsfahrzeuge. Die zwischenzeitlichen Salzlieferungen erfolgten immer in BigPacks zu rund 1 Tonne oder als loses Schüttgut. Mangels Fördereinrichtung musste dieses Salz in einer frei geräumten Garage eingelagert werden. Diese Lagerung ist problematisch, da Salz auf Metall stark korrodierend wirkt. Gleichzeitig dringt das Salz nach und nach in Beton, Putz und Mauerwerk ein, so dass diese Bauwerksteile Schaden nehmen. In den Provisorien wurde sich mit Planen beholfen.

Salz hat zudem eine hygroskopische Wirkung. Es entzieht seiner Umgebung die Feuchtigkeit. Sobald das Salz durchfeuchtet, bildet sich zunächst oberflächlich eine harte Schicht. Mit der Zeit bilden sich dann zunehmend harte, steinartige Brocken. Dieses verhärtete Salz ist für Streuer nicht geeignet, blockiert die im Streuer befindlichen Fördereinrichtungen und führt zum Abbruch des Streueinsatzes. Die Beseitigung der Störung ist zum Teil sehr zeitaufwändig. Während der Störungsbeseitigung fällt das Fahrzeug für den laufenden Winterdienst aus. Aus diesen Gründen heraus werden Salzsilos und auch Salzhallen im Regelfall aus Holz errichtet. Auf Holz hat Salz eine konservierende Wirkung. Gleichzeitig atmet Holz stark, so dass vorhandene Feuchtigkeit über das Holz gut abgegeben werden kann.

Angeichts der sich in den oben aufgeführten Berechnungen dargestellten Salzmengen wurde alternativ zu der im Frühjahr 2010 vorgeschlagenen Erweiterung des Salzlagers mit einem zusätzlichen Silo von 250 Tonnen eine Anschaffung einer Salzhalle mit Fördereinrichtung in das bestehende Silo geprüft. In der Halle könnten bis zu 720 Tonnen gelagert werden. Das bisherige Salzsilo kann uneingeschränkt weiter genutzt werden. Entsprechende Salzhallen werden von unterschiedlichen Herstellern als Fertighallen angeboten. Das nachfolgende Bild gibt ein Beispiel eines Herstellers wieder. In Hilden könnte das bestehende Silo weiter genutzt werden, so dass hierbei keine zusätzlichen Kosten anfallen würden.



(Herstellerbeispiel einer Salzhalle mit Salzsilo, Förderanlage und Solebereiter)

Mit der Erweiterung der vorgehaltenen Salzmenge muß auch die Kapazität der vorgehaltenen Salzsole gesteigert werden. Zur Reduzierung der zu streuenden Salzmenge und Verbesserung der Tauwirkung wird in Hilden Feuchtsalz eingesetzt. Die Salzsole wird bisher in einem 25.000 Liter fassenden Tank eingelagert. In dem gleichen Maße, in der der Salzvorrat steigt, muss auch der Solevorrat steigen. Alternativ bietet sich an, bei ausreichender Salzmenge die Sole über Mischanlagen selbst herzustellen und in dem vorhandenen Tank zwischenzulagern. In diesem Fall könnten die Kosten eines zusätzlichen Tanks reduziert werden auf die Beschaffung eines Mischwerkes.

Die Errichtung dieser Anlage muss auf dem Betriebsgelände erfolgen, da das Altsilo schon vorhanden ist und zudem von dem Betriebsgelände aus die Winterdiensteinsätze starten. Ein zweiter Standort würde die Logistik erheblich erschweren, die zügige Wiederbeladung der Streuer verzögern und für den diensthabenden Einsatzleiter den Überblick erschweren. Alle Informationen über erledigte Aufträge, aufgetretene Probleme oder Hemmnisse laufen zentral im Betriebsgebäude des Bauhofes zusammen. Kleine Reparaturen und Wartungsarbeiten im laufenden Betrieb werden durch die auf dem Betriebsgelände des Bauhofes befindliche Werkstatt vorgenommen. Der notwendige Informationsaustausch und die beschriebenen Arbeiten können anlässlich des Wiederbeladens der Streuer vorgenommen werden. Insofern ist die Zentralisierung an einem Standort wichtig.

Sollte angesichts dieser Beispielrechnungen eine Salzbevorratung beschlossen werden, die über die im Frühjahr letzten Jahres vorgeschlagene Menge hinausgeht, sollte eine flache Lagerung in einer Salzhalle vorgenommen werden.

Schon bei der Einrichtung des Wertstoffhofes mussten mangels Ausweichmöglichkeiten zusätzliche Lagerflächen im Umfeld angemietet werden. Die Errichtung einer Halle führt dazu, dass auf dem Betriebsgelände Stell- und Bewegungsflächen umgenutzt werden müssen. Für die dann wegfallende Lagerfläche inklusive der erforderlichen Bewegungsflächen müssten dann an anderer

Stelle Flächen angemietet oder erworben werden. Die Grundstücksfläche müsste je nach Befahrbarkeit mindestens 400 m² betragen.

Derzeit läuft noch eine Markterkundung. Eine abschließende Aussage, welche Kosten der Bau einer Salzhalle mit Förderanlage in das bestehende Silo und eines Solebereiters auf dem Gelände des zentralen Bauhofes verursacht werden, kann noch nicht erfolgen. Nach dem derzeitigen Stand müsste mit rund 350.000 € gerechnet werden. Aus den Gesprächen kann jedoch berichtet werden, dass sich derzeit eine große Nachfrage nach Salzsilos oder Salzhallen abzeichnet. Aus den oben geschilderten Gründen und den aktuellen Erfahrungen des laufenden Winters empfiehlt die Verwaltung eine spürbare Aufstockung der Lagerkapazität. Eine flache Salzlagerung in einer Halle in Kombination mit den bestehenden Salzsilo und Salzsoletank wird bevorzugt.

- ***Um noch rechtzeitig vor dem Winter 2011/2012 reagieren zu können, benötigt die Verwaltung eine grundsätzliche Entscheidung, ob***
 - a) die bisherige Salzbevorratung beibehalten werden soll oder eine Ausweitung der Lagerkapazitäten erfolgen soll,***
 - b) welche Lagerkapazität für die Planung zugrunde gelegt werden soll,***
 - c) falls eine Erweiterung der Salzbevorratung erfolgen soll, Haushaltsmittel in Höhe von 350.000 € (Salzhalle) oder 221.400 € (Salzsilo) in den Haushalt 2011 einzustellen.***

3. Salzlieferungen

In allen Städten -auch Großstädten mit großen Abnahmemengen, aber auch beim Landesbetrieb Straßen NRW- kam es zu erheblichen Lieferverzögerungen. Bisher gibt es keine schlüssige Begründung, warum dies die Lieferanten im Gegensatz zu den früheren Jahren nicht mehr sicherstellen können oder wollen.

Verschiedene Kommunen sind Einkaufsgemeinschaften mit dem Landesbetrieb Straße eingegangen. Der Landesbetrieb wird bei Engpässen zu Lasten der Kommunen priorisiert. Auch aktuell wurde von mehreren Städten berichtet, dass nach Ausschöpfung der zuvor festgelegten Kontingente keine zeitnahe Lieferungen durch den Landesbetrieb mehr erfolgten. Aus der Vielzahl der geführten Gespräche mit anderen Kommune, den unterschiedlichen Lieferanten und Maklern wurde generell berichtet, dass flächendeckend Salzlieferanten ihren Lieferverpflichtungen nicht nachgekommen sind.

In der Presse und im Rundfunk war von einer Initiative des Kreises Mettmann zu hören, eine gemeinsame Bestellung vorzunehmen. Konkrete Vorstellungen sind bisher nicht bekannt. Bisher kooperiert der Kreisbauhof mit einer kreisangehörigen Stadt. Eine Nachfrage bei dem städtischen Bauhof ergab aktuell kein positives Ergebnis. Auch auf Landesebene und auf Bundesebene wird über Salznotreserven diskutiert. Konkrete Vorgaben oder gar Ergebnisse liegen auch hier nicht vor. Daher bleibt abzuwarten, ob diese Initiativen nachhaltig betrieben werden. Eine Eigenvorsorge sollte aus den Erfahrungen der letzten Jahre jedoch nicht außer Acht gelassen werden.

Die Salzversorgung für den laufenden Winter ist aus heutiger Sicht wieder gesichert. Für den kommenden Winter muss mit den Lieferanten ein Weg gefunden werden, der eine größere Versorgungssicherheit gewährleistet. Eine Option wäre die verbindliche Vorbuchung von festen Kontingenten. Sofern sich aus den zuvor angesprochenen Initiativen auf Kreis-, Landes- oder Bundesebene konkrete Vorgehensweisen ergeben, sollte diese mit genutzt werden.

Die Salzpreise sind starken Schwankungen unterworfen. Grundsätzlich ist der Bezug von „Som-

mer“-Salz immer günstiger als in der Wintersaison. Auch die logistischen Anforderungen lassen sich in dieser Zeit besser händeln. Die Nutzung der günstigeren Konditionen lässt sich jedoch nur realisieren, wenn größere Mengen schon im Sommer eingelagert werden können.

Zur Sicherstellung, bzw. zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit auf Hildener Straßen musste Salz zu stark erhöhten Preisen bestellt werden. Für das Jahr 2010 wurde hierzu eine Dringlichkeitsentscheidung getroffen. Für das Jahr 2011 wurde bei der Haushaltsplanung im Sommer 2010 Mittel in Höhe von 23.000 € beantragt. Dieser Ansatz reicht nicht aus.

1. Nach dem derzeitigen Stand sind zusätzlich zu den bisher angemeldeten 23.000 € weitere 77.000 € für die Beschaffung von Streumaterial im Haushalt 2011 bereitzustellen. Um noch für die laufende Winterperiode Streumittel in ausreichendem Maße bestellen und bezahlen zu können, werden die Mittel vorzeitig freigegeben.

4. Unternehmerbeauftragung im fahrbahnbezogenen Winterdienst

Unter Ziffer 1. wurde schon dargestellt, dass zukünftig eine Unternehmerbeauftragung in Ergänzung zum städtischen Winterdienst erforderlich ist, sofern die Zeitspanne zwischen zwei Räumdurchgängen von 6 Stunden auf 4 Stunden verkürzt werden soll.

Während im Bergischen Land inzwischen viele Landwirte, Tief- und Gartenbauer den Winterdienst als zusätzliche Aufgabe zur Auslastung der Betriebe in auftragsschwachen Zeiten nutzen, fehlt bei Unternehmen in der Hildener Region noch eine vergleichbare Entwicklung. Die Trägerfahrzeuge müssen über zusätzliche Anbauteile bzw. hydraulische Vorrichtungen verfügen. Auch müssen Räumschilder und Streuer vorgehalten werden. Ein Hildener Landwirt ist kurzfristig eingesprungen, jedoch war das leichte Räumschild nicht für verharschten und vereisten Schnee geeignet. Mit diesem Landwirt soll auch zukünftig zusammengearbeitet werden.

Die in Hilden ansässigen Tiefbauunternehmen wurden angesprochen, inwieweit Fahrzeuge vorhanden sind, die einen Einsatz als Streu- und Räumfahrzeug ermöglichen würden. Diese Abfrage war zunächst nicht erfolgreich. Mit einem Tiefbauunternehmen aus Erkrath, das über einen Unimog mit neu beschafftem schwerem Räumschild verfügt, wurden Gespräche über eine generelle Einbindung in eine Winterdienstorganisation der Stadt Hilden geführt. Derzeit ist das Fahrzeug noch nicht mit einem Streuer ausgerüstet. Ein zusätzlicher Streuer würde jedoch aufgrund des zulässigen Gesamtgewichtes des Fahrzeuges nur ein begrenztes Volumen haben. Aufgrund des Firmensitzes an der Ortsgrenze zu Hilden, wären geeignete Einsatzgebiete die Gewerbegebiete im Westen. Damit aufgrund des geringen Volumens des Streuers die Zwischenfahrten nicht zu lange Zeit in Anspruch nehmen, wären von dort aus auch kurze Wege zum Nachladen des Streuers zum Betriebsgelände des Bauhofes sichergestellt. Die Besetzung des Fahrzeuges wird mit Mitarbeiter des Unternehmens erfolgen. Ein abschließendes Ergebnis mit einem verbindlichen Angebot liegt noch nicht vor.

Parallel wurde mit einem großen Düsseldorfer Mietservice Kontakt aufgenommen. Anforderungen an Fahrzeuge, Geräteausstattung, Bereitschaftszeiten und der Verfügbarkeit wurden detailliert durchgesprochen. Seitens des Unternehmens wird derzeit geprüft, ob vergleichbar zum Fahrzeugkonzept des Zentralen Bauhofes Hilden auf Mietbasis für die Winterperiode vom 01.11. bis zum 31.03. zwei Fahrzeuge mit Besatzung angeboten werden können. Die grundsätzlichen Eckdaten sind geklärt worden. Derzeit wird durch das Unternehmen ein Angebot erstellt und eine Preisfindung betrieben. Ein Ergebnis wurde kurzfristig zugesagt.

Wenn eine Unternehmerbeauftragung für den fahrbahnbezogenen Winterdienst zustande kommt,

werden die Fahrzeuge in der 24-stündigen Bereitschaft eingesetzt. Sollte aufgrund der Witterungsbedingungen und der Straßenverhältnisse nur ein Streueinsatz erforderlich sein, werden die Fahrzeuge auch bei diesen Gelegenheiten eingesetzt, da so auch die Durchführung des Streueinsatzes wesentlich zügiger erfolgen kann.

Um Unternehmen mit Arbeiten im fahrbahnbezogenen Winterdienst beauftragen zu können, sind Haushaltsmittel im Haushaltsplan 2011 aufzunehmen. Im bisherigen Entwurf sind keine Mittel angesetzt. Wie schon oben dargestellt, liegen verbindlichen Angebote nicht vor. In den Gesprächen zeichnete sich ab, dass sich die Kosten der beauftragten Unternehmen aus zwei Kostenblöcken zusammensetzen werden. Für die Winterzeit wird eine Pauschale zu entrichten sein, die auch ohne Tätigwerden anfällt. Damit werden die Grund- und Vorhaltekosten des Unternehmens abgegolten. Zusätzlich wird dann jede Einsatzstunde gesondert vergütet werden müssen. Der hier anfallende Stundenumfang lässt sich sehr schwer abschätzen. Die Stadt Haan arbeitet mit Unternehmen im Winterdienst zusammen. Die Zusammenarbeit umfasst den fahrbahnbezogenen und den nicht fahrbahnbezogenen Winterdienst. Allein für den Winter 2010/2011 wird dort mit Aufwendungen in Höhe von 90.000 € gerechnet.

- ***Zur Verkürzung der Umlaufzeit zwischen den einzelnen Räum- und Streudurchgängen werden zur Beauftragung von Unternehmen im Haushalt 2011 Mittel in Höhe 80.000 € eingestellt.***

5. Unternehmerbeauftragung für Räumung oder Schneeabfuhr von Bushaltestellen, Fußgängerzone, Markt- und Parkplätze

Die Räumtechnik hat zur Folge, dass der Schnee seitlich abgelagert wird. Der zur Seite geräumte Schnee der Fahrbahnen und der am Straßenrand abgelagerte Schnee der Gehwege machte das Anfahren der Busbuchten durch die Linienbusse und das Ein- und Aussteigen für die Nutzerinnen und Nutzer der Busse nahezu unmöglich. Am 22.12.10 wurden daher in einer Sonderaktion die Buslinien, die Busbuchten und die Einstiege von der Haltestelle zu den Bussen freigeräumt.

In der Fußgängerzone verbleibt der Schnee zwischen mittlerer „Fahr“-spur und den Geschäften liegen. Der Zugang zu den Geschäften und die Passierbarkeit der Fußgängerzone werden dadurch stark beeinträchtigt. Hinzu kommt, dass insbesondere das rote Pflaster sehr schnell rutschig wird. Dieses Phänomen tritt schon bei normaler Regennässe auf. Die in der Mitte angeordneten Entwässerungsrinnen mit relativ kleinen Einläufen führen dazu, dass Tauwasser sich zur Straßenmitte hin sammelt. Bei frostigen Temperaturen gefriert dieses Tauwasser. Sobald es zu stärkerem Schneefall kommt, muss der Schnee abgefahren werden. Unter Rücksicht auf den Liefer- und Geschäftsverkehr kann dies erst ab 18.00 Uhr bis in die Nachtstunden erfolgen.

Hingegen können die Abstellflächen großer Parkplätze (z.B. Lindenplatz, Mühlenbachhof, Nordmarkt, P+R-Parkplatz Otto-Hahn-Str.) im Regelfall nur in den frühen Morgenstunden frei geräumt werden, da nur dann wenige parkende Fahrzeuge anzutreffen sind. Der Schnee wird zunächst an einigen Stellen zusammengeräumt und nach Möglichkeit später abgefahren.

Solange Fahrzeuge und Personal des Bauhofes durch den fortlaufenden Winterdienst gebunden sind, besteht keine ausreichende Kapazität, um diese Arbeiten auszuführen. Deshalb soll für solche Zeiten die Ausführung der Arbeiten z.B. an Gartenbaubetriebe vergeben werden. Die ersten Angebote von interessierten Unternehmen liegen vor.

Um Unternehmen mit Arbeiten im nicht fahrbahnbezogenen Winterdienst beauftragen zu können, sind Haushaltsmittel im Haushaltsplan 2011 aufzunehmen. Im bisherigen Entwurf sind keine Mittel angesetzt. Wie schon oben dargestellt, liegen erste Angebote vor. Im Gegensatz zu dem fahrbahnbezogenen Winterdienst wird es zu einer Beauftragung im Regelfall nur bei stärkeren Schneefällen kommen müssen.

- ***Um für den restlichen Winter bis März 2011 und für den Winter Ende des Jahres 2011 handlungsfähig zu sein, wird vorgeschlagen, im Haushalt 2011 Mittel in Höhe 30.000 € vorzusehen und diese Mittel vorzeitig freizugeben, damit noch vor Inkrafttreten des Haushalts über die Mittel verfügt werden kann.***

6. Bereitschaftszeiten, personelle Auswirkungen

Seit 22.12.10 ist 24-stündige Bereitschaft angeordnet. Die Bereitschaft war in Abstimmung mit dem Haupt- und Personalamt, der Gleichstellungsbeauftragten und dem Personalrat bisher außerhalb der Dienstzeiten wochenweise eingeteilt. Durch die nächtliche Winterdienstpause konnten im Regelfall die Vorgaben der Arbeitszeitgesetze und des Tarifvertrages eingehalten werden. In diesen Bereitschaftsdiensten konnten bisher auch die Kollegen der Abfallbeseitigung mit eingesetzt werden.

An dieser Stelle sei die Anmerkung erlaubt, dass in Hilden im Dezember durch die Mitarbeiter des Bauhofes die Abfallbeseitigung grundsätzlich durchgängig sichergestellt werden konnte. Die Abfuhr der Gelben Säcke, die durch ein Privatunternehmen ausgeführt wurde, erfolgte hingegen nur mit großen Problemen. Auch wird aus Nachbarstädten berichtet, dass dort auch bei Restmüll, Biomüll und Altpapier die Abfuhr nicht so gut wie in Hilden funktionierte.

Ein 24-stündiger-Bereitschaftsdienst, wie er für den fahrbahnbezogenen Winterdienst erforderlich ist, kann nur organisiert werden, wenn auf ein Schichtsystem umgestellt wird. Um die Abfallentsorgung sicherzustellen, können dann die 24 Mitarbeiter der Abfallbeseitigung nicht mehr oder nur sehr eingeschränkt eingesetzt werden. Dies fällt umso mehr ins Gewicht, da ein großer Teil der LKW-Fahrer der Streufahrzeuge sich aus dem Personal der Abfallbeseitigung rekrutierte. Ein Schichtplan wird zurzeit erarbeitet und muss dann noch durch die Instanzen der Verwaltung genehmigt werden.

Die Anzahl der eingesetzten Groß-Fahrzeuge soll dauerhaft erhöht werden. Um dies auch personell abbilden zu können, muss die maschinelle Unterstützung des nicht fahrbahnbezogenen Winterdienstes verbessert werden. Aus der dadurch erreichten personellen Entlastung soll dann die Besetzung der Streu- und Räumfahrzeuge erfolgen. Dies macht jedoch eine Qualifizierung des Personals mit Erwerb der notwendigen Fahrerlaubnisse erforderlich.

Viele junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen nur über einen Fahrerlaubnis der Klasse B. Die heutigen PKW-Führerscheinklasse B berechtigt nur zum Führen eines Fahrzeuges bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht statt früher 7,5 Tonnen, so dass neueingestellte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im regulären Dienstbetrieb die überwiegende Anzahl der Fahrzeuge nicht bewegen dürfen. Die zusätzliche Qualifizierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter käme dem Betrieb auch in der sonstigen Jahreszeit zu Gute. Um auf eine ausreichende Anzahl von Fahrer der Klasse C für den Winterdienst zurückgreifen zu können, wären 10 zusätzliche Führerscheininhaber der Klasse C erforderlich. Im Zuge des Zulassungs- und Auswahlverfahrens müssten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur uneingeschränkten Teilnahme am Winterdienst verpflichten. Gleichzeitig müssten bei vorzeitigem Ausscheiden anteilige Ausbildungskosten erstattet werden.

- ***Für den Erwerb von 10 Führerscheinen der Klasse C muss mit Fortbildungskosten in Höhe von 15.000 € gerechnet werden. Haushaltsmittel sind bisher im Haushaltsplanentwurf 2011 nicht berücksichtigt.***

7. technische Aufrüstung der Winterdiensttechnik

Die in dieser Sitzungsvorlage im Einzelnen ausführlich beschriebenen Maßnahmen zur Steigerung und Verbesserung der städtischen Winterdienstleistung in Folge der gewonnenen Erfahrungen mit dem Extremwintereinbruch vom 29.11.2010 – 09.01.2011 erfordern eine erheblich Auf- und Nachrüstung der vorhandenen Winterdiensttechnik.

a. bereits eingeleitete im Haushalt 2011 veranschlagte Maßnahmen im Rahmen der regelmäßigen Ersatzbeschaffung von technischem Gerät

Auf Grundlage der Mitte 2010 für den Haushalt 2011ff. abgegebenen Daten sind von der Fachverwaltung bereits Mittel für den Ersatz folgender Einheiten zum Haushalt 2011 angemeldet worden, s. a. SV 68/014:

1 Stück Schneepflug für einen Groß-LKW	16.100 €
1 Stück Kleinschlepper einschl. Winterdienstausstattung	66.000 €
1 Stück Streugerät für Kleinschlepper	6.400 €

b. zusätzliche bisher nicht geplante Nachrüstmaßnahmen an vorhandenen Winterdienstgeräten aufgrund der gewonnenen Erfahrungen mit dem Extremwintereinbruch der Zeit 29.11.2010 – 09.01.2011:

Die Fachverwaltung hat die vorgehaltene Winterdiensttechnik in Bezug zum aktuellen Wintergeschehen gesetzt. Unterstellt, Winter in Hilden zeichnen sich aufgrund des Klimawandels zukünftig nicht nur durch typische Wetterlagen wie Blitzeis, Raureif oder Schneedecken von geringer Höhe, sondern durch das Szenario regelmäßiger Massivsneefälle aus, bedarf es einer erheblichen technischen Aufrüstung an Winterdiensttechnik.

Folgende vorhandene, veralteten, unterdimensionierten oder zu schwach ausgelegten Winterdienstgeräte sind zu ersetzen bzw. nachzurüsten:

- 1 Stück Aufsatzstreugerät (unterdimensioniert) für LKW 18 to zul. GG	35.000 €
- 1 Stück Unterrahmen passend für Aufsatzstreugerät LKW 18 to zul. GG	5.000 €
- 1 Stück Schneepflug (veraltet) für LKW 18 to zul. GG	16.100 €
- 1 Stück Kunststoffschneepflug (zu leicht) für Fumo	8.000 €
- 1 Stück Frontheber einschl. Kommunalhydraulik (nachrüsten) für Schlepper	7.000 €
- 3 x Nachrüstung von Rückfahrkamerasystem LKW	3.000 €

c. Beschaffungen über die Mittelanmeldung 2011 ff. und die ebenfalls noch nicht eingeplante Nachrüstung vorhandener Technik hinaus:

Die ausführlich beschriebenen Maßnahmen zur Steigerung und Verbesserung der städtischen Winterdienstleistung in Folge der gewonnenen Erfahrungen mit dem Extremwintereinbruch vom 29.11.2010 – 09.01.2011 machen folgende zusätzliche Investitionen zur Erweiterung des städtischen Winterdienstgeräteparks erforderlich

- 1 Stück Aufsatzstreugerät in geeigneter Größe für LKW 26 to neu	40.000 €
- 1 Stück Unterrahmen passend für Aufsatzstreugerät LKW 26 to zul. GG	5.000 €
- 1 Stück Nachlaufstreuer in geeigneter Größe für nachgerüsteten Schlepper	15.000 €
- 1 Stück Schneepflug für den nachgerüsteten Schlepper	8.000 €
- 1 Stück Kehrbürste für den nachgerüsteten Schlepper	4.500 €
- 1 Stück Kehrbürste für Agria 2500 Hydrostat Einachsschlepper	<u>4.500 €</u>

Invest.-Volumen Technik einschließlich bereits für 2011 beantragte Mittel: **239.600 €**
=====

- **Die unter 7 a) bis 7 c) dargestellte Optimierung der technischen Ausrüstung setzt eine entsprechende Beschlussfassung zum Haushaltsplan 2011 voraus.**

Um eine rechtzeitige Beschaffung zum Winter 2011/2012 sicherzustellen, sollte mit Beschluss über die Maßnahmen auch die vorzeitige Mittelfreigabe verbunden sein.

Auswirkungen auf den Gebührenhaushalt Straßenreinigung

Die oben aufgelisteten Optimierungsvorschläge lösen Kosten in sehr unterschiedlicher Höhe aus. Davon wird ein nicht unerheblicher Teil über den Gebührenhaushalt Straßenreinigung zu finanzieren sein.

Unter Berücksichtigung aller aufgeführten Optimierungsvorschläge und den damit verbundenen Aufwendungen würde der aktuelle Gebührenbedarf um +166.596 Euro steigen. Dies entspricht einer Gebührensteigerung von +32,43 % (0,72 Euro je Frontmeter). Der Gesamtgebührenbedarf beträgt 674.463 Euro wobei 248.688 Euro den Winterdienst betreffen. Das macht einen Anteil von 36,87 % aus.

Sofern die kalkulierten Aufwendungen für die Unternehmerbeauftragung in Höhe von 110.000 Euro nicht berücksichtigt werden, steigt der aktuelle Gebührenbedarf um +94.596 Euro. Dies entspricht einer Gebührensteigerung von +18,47 % (0,41 Euro je Frontmeter). In den 110.000 Euro für die Unternehmerbeauftragung wären 80.000 Euro für den gebührenrelevanten Winterdiensteinsatz auf den Straßen und 30.000 Euro für den gebührenirrelevanten Winterdienst auf den Gehwegen. Der Gesamtgebührenbedarf beträgt 602.463 Euro wobei 156.461 Euro den Winterdienst betreffen. Das macht einen Anteil von 25,97 % aus.

Für die jeweiligen Gebührensteigerungen sind folgende Hauptpositionen verantwortlich:

- Streugutlagerhalle (Anschaffungskosten 350.000 Euro; Abschreibungszeitraum 50 Jahre)
 - o Kalkulatorische Kosten im ersten Jahr = 27.580 Euro
 - Anteil an der Gebührensteigerung = 0,11 Euro je Frontmeter (3,89 %)
- Zusätzliche Ersatzgeräte, Streuer & Pflüge (Anschaffungskosten 104.100 Euro gebührenrelevant; Abschreibungszeitraum 10 Jahre)
 - o Kalkulatorische Kosten im ersten Jahr = 14.687,05 Euro
 - Anteil an der Gebührensteigerung = 0,05 Euro je Frontmeter (1,73 %)
- Budgeterhöhung für Streumittel (Nachtrag zum Haushalt 77.000 Euro)
 - o Aufwand im Jahr der Anschaffung = 77.000 Euro
 - Anteil an der Gebührensteigerung = 0,21 Euro je Frontmeter (7,69 %)
- Aufwendungen für Fremdunternehmen (110.000 Euro; davon 80.000 Euro gebührenrelevant und 30.000 Euro gebührenirrelevant)
 - o Aufwand im Jahr der Auftragsvergabe = 80.000 Euro (gebührenrelevant)
 - Anteil an der Gebührensteigerung = 0,31 Euro je Frontmeter (11,79 %)
 - Wird nur die gebührenirrelevante Leistung in Anspruch genommen, steigt die Gebühr nicht.
- Die restliche Steigung der Gebühr resultiert aus den Aufwendungen für den Erwerb von zehn Führerscheinen der Klasse C in Höhe von 15.000 Euro.

Hinzu käme noch der hohe Personalaufwand für den Winterdiensteinsatz. Dieser ist wie beschrieben in 2010 im Vergleich zum Vorjahr um rund 10.000 Einsatzstunden gestiegen. Die geleisteten Einsatzstunden müssen in den nächsten Gebührenkalkulationen berücksichtigt werden. Da der Personaleinsatz in 2010 höher als geplant war, wird das Defizit aus dem Jahresabschluss 2010 in den nächsten beiden Gebührenkalkulationen verrechnet werden, so dass auch dadurch mit deutlichen Gebührensteigerungen zu rechnen ist.

Winterdienst in Anliegerstraßen

In der Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren wurde in Hilden zusammen mit der Reinigung auch der Winterdienst auf Gehwegen auf die Anlieger übertragen. Darüber hinaus gibt es in Hilden viele Straßen, bei denen neben der Reinigung und auch der Winterdienst auf Fahrbahnen auf die Anlieger übertragen ist. Hierzu wird auf § 2 und § 4 der Satzung verwiesen. Eine Auflistung der Straßen, die hiervon betroffen sind, ist im Anhang zur Sitzungsvorlage angefügt. In dem gegen Ende des Jahres an alle Hildener Haushalte verteilten Abfallkalender sind Informationen zu den Winterdienstpflichten der Anlieger enthalten. Mit den Grundbesitzabgabenbescheiden erhalten zudem die Grundstückseigentümer ein Informationsblatt, in dem explizit auf die Winterdienstpflichten eingegangen wird. Trotzdem kam es aus den betroffenen Straßen zu vermehrten Nachfragen und Beschwerden.

Im Verlauf dieser Sitzungsvorlage sind an mehreren Stellen Optimierungsvorschläge aufgeführt, die eine Beschlussfassung durch den Rat voraussetzen. Zur besseren Übersichtlichkeit werden die Vorschläge nochmals zusammengefasst aufgelistet.

1. Um noch rechtzeitig vor dem Winter 2011/2012 reagieren zu können, benötigt die Verwaltung eine grundsätzliche Entscheidung, ob
 - a) die bisherige Salzbevorratung beibehalten werden oder eine Ausweitung der Lagerkapazitäten erfolgen soll,
 - b) welche Lagerkapazität für die Planung zugrunde gelegt werden soll,und, falls eine Erweiterung der Salzbevorratung erfolgen soll,
 - c) Haushaltsmittel in Höhe von 350.000 € (Salzhalle) oder 221.400 € (Salzsilo) in den Haushalt 2011 einzustellen.
2. Im Haushalt 2011 werden zusätzlich zu den bisher angemeldeten 23.000 € 77.000 € bereitgestellt. Um noch für die laufende Winterperiode Streumittel in ausreichendem Maße bestellen und bezahlen zu können, werden die Mittel vorzeitig frei gegeben.
3. Zur Verkürzung der Umlaufzeit zwischen den einzelnen Räum- und Streudurchgängen werden zur Beauftragung von Unternehmen im Haushalt 2011 Mittel in Höhe 80.000 € eingestellt.
4. Um für den restlichen Winter bis März 2011 und für den Winter Ende des Jahres 2011 handlungsfähig zu sein, werden im Haushalt 2011 Mittel in Höhe 30.000 € eingestellt und diese Mittel vorzeitig freizugeben, damit noch vor Inkrafttreten des Haushalts über die Mittel verfügt werden kann.
5. Für den Erwerb von 10 Führerscheinen der Klasse C werden Fortbildungskosten in Höhe von 15.000 € im Haushalt 2011 eingestellt.
6. Zur Optimierung der technischen Ausrüstung in der unter 7 a) bis 7 c) der Sitzungsvorlage dargestellte Form werden im Haushalts 2011 insgesamt 239.600 € veranschlagt. Um eine rechtzeitige Beschaffung zum Winter 2011/2012 sicher zu stellen, werden Mittel vorzeitig frei gegeben.

Thiele
Bürgermeister