

Sitzung des Rates der Stadt Schwelm am 20.01.2011

Informationen zum Winterdienst

Mit Blick auf die aktuelle Diskussion über den Winterdienst der TBS werden – auch zur Vorbereitung der Gespräche an einem runden Tisch - die grundlegenden Hintergründe und Fakten dargestellt.

Inhalt

	Seite
Daten und Fakten	
Daten und Fakten zum Winter 2010 / 2011	2
Systematik des Winterdienstes	2
Aufbau der Winterdienstorganisation bei den TBS	2
Streumittel / Verträge	3
Besondere Problemstellungen bei Starkschnee	
Diskrepanz zwischen Verkehrssicherung / Pflichtaufgabe und Ansprüchen der Bürger	5
Personalkapazitäten / Fahrzeuge	5
Salzengpässe	6
Besondere Situation in schmalen Straßen	6
Weitere Problemstellungen	
Räumung von Gehwegen durch die Anlieger	7
Überwege / Querungen / Gullis	7
Busstrecken / -haltestellen	7
Abfahren von Schnee	7
Fußgängerzone	8
Parkplätze	8
Taxistände, Sonderparkplätze	8
Erste Diskussionspunkte für einen Runden Tisch	9
Hintergrundinformationen	
Allgemeine Rechtsgrundlage des Winterdienstes	10
Forderungen der aktuellen Rechtsprechung	10
Satzungsgrundlage in Schwelm	10
Gebühren	11

Daten und Fakten zum Winter 2010 / 2011

Bis zum 31.12.2010 wurden gut 6.700 Einsatzstunden im Winterdienst geleistet (Vergleichszeitraum Vorjahr: 1.700 Std.).

Die Straßen der Priorität 1 wurden 58 mal bedient, die Straßen der 2. Priorität 37 mal. Die Fahrzeuge legten insgesamt ca. 14.000 km im Rahmen des Winterdienstes zurück.

Der Salzverbrauch beträgt bis zum 31.12.2010 insgesamt 362 to. Auf Grund der Lieferengpässe wurden zum Jahreswechsel ca. 50 to Salz aus Rumänien zu einem erheblich höheren Preis eingekauft.

Mit dem Abfahren von Schneemengen aus dem Stadtgebiet wurden Privatfirmen mit Radladern und LKW beauftragt. Bis zum 07.01.2011 wurden ca. 10.000 m³ zum Brunnenplatz abgefahren; die Aufwendungen hierfür betragen ca. 52.000,- €.

Die Menge der Anrufe, Mails und Briefe von Anliegern war der Wetterlage entsprechend überdurchschnittlich hoch.

Systematik des Winterdienstes

Die TBS arbeiten in zwei Prioritätsstufen: die Priorität 1 umfasst die Straßen der Reinigungsklassen A und B sowie Straßen der Reinigungsklasse C, die aus der Erfahrung der TBS besonders problematisch sind, die weiteren Straßen der Reinigungsklasse C bilden die Prioritätsstufe 2.

Über die von der Rechtsprechung definierte Verkehrssicherungspflicht hinaus wird Winterdienst nicht nur an den „verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen“ der Hauptverkehrsstraßen geleistet, sondern im gesamten Zuge bzw. in zusammenhängenden Straßenabschnitten dieser Straßen. Dadurch ergibt sich eine Gesamtstreustrecke von 77 km innerhalb der Straßen der Priorität 1.

Hier erfolgt der Winterdienst im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht vorrangig.

Wenn hier eine ausreichende Verkehrssicherheit gegeben ist, werden im nächsten Schritt die Straßen der Priorität 2 bedient. Die Streustrecke der Priorität 2 beträgt 144 km.

Mit den Kleinfahrzeugen und den Handstrettruppen werden Gehwege, Überwege, Treppenanlagen und einzelne Bereiche von Straßenflächen aus der Priorität 2 (z.B. Fuzo) bedient.

Die Kleinfahrzeuge haben eine Strecke von insgesamt 90 km pro Tour, die Handstrettruppen arbeiten an ca. 320 Einzelflächen im Stadtgebiet.

Aufbau der Winterdienstorganisation bei den TBS

Die Abteilungsleitung Straßenreinigung erstellt die Einsatzpläne für den Winterdienst und die Bereitschaftspläne für die Besatzungen der Räumfahrzeuge und der Handstrettruppen. Diese Pläne werden weit vor Winterbeginn aufgestellt und legen die organisatorischen Rahmenbedingungen für den gesamten Winterverlauf fest. Der Winterdiensteinsatz inkl. Beladung der Streufahrzeuge etc. wird jeweils vom diensthabenden Einsatzleiter am Betriebshof koordiniert. Er ist Ansprechpartner für Polizei und Feuerwehr und beantwortet Anfragen von Bürgern etc.

Für die Straßen werden 2 große Räumfahrzeuge mit jeweils 2 Mann Besatzung eingesetzt. Zur Sicherstellung der Einsatzfähigkeit gibt es ein 3. Großfahrzeug, das allerdings wegen des fehlenden Allradantriebes nur eingeschränkt einzusetzen ist. Der zweite Mann dokumentiert den Einsatzablauf mit Uhrzeiten auf den Tourenplänen und unterstützt den Fahrer bei schwierigen Situationen und Manövern (z.B. beim Rückwärtsfahren).

Für den Bereich der Überwege, Gehwege und die Fußgängerzone werden 4 Kleinfahrzeuge mit jeweils einem Fahrer sowie 4 Handstreustruppen mit je zwei Mitarbeitern eingesetzt.



In der jeweiligen Winterdienststrufbereitschaft befinden sich gleichzeitig 17 Mitarbeiter; insgesamt sind 50 Mitarbeiter Teil der Bereitschafts-Systeme. Die Bereitschaft wird Montags und Mittwochs für je zwei Tage und Freitags für das Wochenende ausgerufen. Sie deckt die Arbeitszeit außerhalb der normalen Dienstzeiten ab und wird nach den Regelungen des TVöD abgerechnet.

Auf Grund der bestehenden Personalkapazität erfolgt die Teilnahme an der Bereitschaft für die Besatzungen der großen Räumfahrzeuge im dreiwöchigen und für die kleinen Räumfahrzeuge und die Handstreustruppen im zweiwöchigen Rhythmus.

Alle Fahrzeuge sind übers Jahr in den unterschiedlichen Abteilungen der TBS im Einsatz und werden für den Winterdienst speziell mit Räumschilden und Streugeräten ausgerüstet.

Bei „normalen“ Verhältnissen dauert die einmalige Bedienung der Priorität 1 durchschnittlich ca. 2,5 – 3 Stunden.

Die Tour der Kleinfahrzeuge und Handstreustruppen dauert ebenfalls in der Regel jeweils ca. 2,5 - 3 Stunden. Bei starkem oder anhaltendem Schneefall oder starken Vereisungen verlängern sich die Umlaufzeiten deutlich.

Einsatzzeiten Großfahrzeuge: 4:00 Uhr bis 22:00 Uhr (gesetzlich ist abends 20:00 Uhr vorgegeben)

Kleinfahrzeuge und Handstreustruppen: 5:00 Uhr bis 19:00 Uhr

Samstags morgens eine, Sonn- und Feiertags zwei Stunden später.

Streumittel / Verträge

Als Streumittel wird vorrangig Auftausalz eingesetzt. In Abhängigkeit von der konkreten Witterungssituation und der Temperatur werden zwischen 5 g und 40 g, durchschnittlich ca. 15-20 g pro Quadratmeter gestreut. Diese Menge entspricht den Empfehlungen des Technischen Merkblattes der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen.

Feuchtsalz wird zugesetzt, um auch geringere Streumengen gleichmäßig auf der Fahrbahn verteilen zu können und die Streuverluste zu minimieren. Dadurch wird eine schnellere Tauwirkung und eine bessere Haftung auf der Fahrbahnfläche erreicht.

Die Handstreustruppen verwenden je nach Einsatzfläche und Witterungserfordernis Streusalz oder Granulat bzw. ein entsprechendes Gemisch.

Die Lagerkapazität für Streusalz beträgt ca. 230 to (Großsilo und Kleinsilo), für Feuchtsalz 30.000 Liter. Granulat wird lose gelagert.

Im November 2010 waren alle Lager voll. Die erste Nachbestellung erfolgte direkt nach den ersten Schneefällen am 01.12.2010 und anschließend kontinuierlich nach Verbrauch mit dem Ziel, verbrauchte Mengen direkt wieder aufzufüllen. Am 08.12.2010 stellte der Lieferant die Lieferungen mit dem Hinweis ein, dass nun die maximalen Mengen des Vertrages erreicht seien. Die maximale Menge für die TBS beträgt laut Vertrag 960 to – geliefert wurden jedoch nur 366 to. Es besteht die Vermutung, dass der Landesbetrieb Straßen NRW größere Kontingente für sich abgefordert hat, als angemeldet waren.

Seit dem 08.12.2010 sind nur noch 3 Silozüge à 25 to geliefert worden – die Lieferung von weiteren 182 to ist weiterhin offen.

Vertragssituation Salzlieferung:

Die TBS sind an einem gemeinsamen Salzlieferungsvertrag mit dem Landesbetrieb Straßen NRW und ca. 80 weiteren Städten / Stadtbetrieben beteiligt. Die Gesamtvertragsmenge pro Jahr beträgt 365.000 to, davon 265.000 to für die Landesbetriebe NRW und Sachsen-Anhalt, 100.000 to für die beteiligten Kommunen.

Durch die vom Landesbetrieb durchgeführte europaweite Ausschreibung und auf Grund der großen Bezugsmenge konnte ein wirtschaftlich sehr günstiges Ergebnis erzielt werden.

Die TBS haben das vertragliche Recht, bis zu 960 to pro Jahr abzurufen. Diese Menge wurde bisher in keinem Jahr benötigt (starker Winter 2009 / 2010: 640 to, normaler Winter ca. 400 to).

Im Vertrag ist die Lieferung innerhalb von 48 Stunden festgeschrieben, die seit dem 08.12.2010 nicht mehr erfüllt wird.

Besondere Problemstellungen bei starkem und anhaltendem Schneefall

Diskrepanz zwischen Verkehrssicherung / Pflichtaufgabe und Ansprüchen der Bürger

Besonders bei Starkschnee wird die Diskrepanz deutlich. Der Bürger ist mit der besonderen Notlage vor seiner Haustür und in seinem Alltag konfrontiert – gleichzeitig sind die Anforderungen an den Winterdienst auf den verkehrswichtigen Straßen drastisch gestiegen. Durch die Vorgaben der Verkehrssicherungspflicht auf den verkehrswichtigen und gefährlichen Straßen entsteht besonders bei starken, andauernden Schneefällen das Problem, dass die Straßen der Priorität 2 gar nicht oder erst mit Verzögerung angefahren werden können.

Der Winterdienst ist dann schon für die „Pflichtaufgabe“ überdurchschnittlich aufwändig und zeitintensiv. Dies kollidiert mit den genau in dieser Phase verstärkten Ansprüchen und Forderungen der Bürger.

Die Einsatzleitung muss trotz sich verändernder Vorhersagen und Witterungsbedingung die Rechtssicherheit (also die Pflichtaufgabe) vorrangig berücksichtigen. Würde gemäß den Hinweisen aus der Bürgerschaft gehandelt, wäre bei solchen Schneeereignissen weder ein sachgemäßer Winterdienst noch die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht auf den Hauptverkehrsstraßen mehr möglich

Personalkapazitäten / Fahrzeuge

Die Personalkapazität der TBS ist geeignet, einem normalen Winter mit wechselnden Witterungsabläufen ausreichend zu begegnen. In der Winterdiensteinsatzplanung besteht kaum Puffer für außergewöhnliche Winterereignisse.

Solange die Prioritäten 1 und 2 nacheinander bedient werden können, ist die Einsatzplanung mit dem bestehenden Personal eng aber planbar. Die Mitarbeiter haben alle zwei bzw. im Großfahrzeugbereich alle 3 Wochen Bereitschaft.

Schon in normalen Wintern entstehen erhebliche Überstunden, die sich im Laufe des Restjahres zu Lasten der jeweiligen Abteilungen auswirken.

Während der Einsätze wird regelmäßig die Grenze des Arbeitszeitgesetzes erreicht. Durch eine betriebliche Vereinbarung ist schon heute eine Verkürzung der gesetzlich vorgegebenen Ruhephasen vorgesehen. Einsatzzeiten von teilweise 16 Stunden täglich sind aber als grenzwertig anzusehen und bedeuten eine sehr starke Belastung der Mitarbeiter.

Bei der Einsatzplanung muss mit Blick auf die Gebühren der Aspekt der Wirtschaftlichkeit besondere Berücksichtigung finden. Das Vorhalten einer Personalkapazität für Extremereignisse wird deshalb in keiner Kommune praktiziert.

Das Führen von Räum- und Streufahrzeugen ist ungleich schwieriger, als das Führen normaler LKW. Die besonderen Straßenverhältnisse und die gänzlich veränderten Fahreigenschaften eines im Einsatz befindlichen Schneepfluges stellen deutlich erhöhte Anforderungen an die Fahrer. Die „Ausbildung“ zum Schneepflugfahrer dauert nach Einschätzung des Betriebes mehrere Jahre und erfordert eine große Bereitschaft des Fahrers selbst, da überdurchschnittlicher Mut und Entschlossenheit gefordert werden.

Der Fahrzeugpark inkl. Winterdienstausrüstung ist auf den „normalen“ Winter ausgelegt. 2 Großfahrzeuge können die Touren in der Priorität 1 innerhalb von ca. 2,5 – 3 Stunden abarbeiten.

Bei Starkschneeereignissen wie im Dezember wären zur zeitnahen Bedienung der Priorität 2 zusätzlich zwei, vielleicht sogar 3 möglichst mittelgroße Fahrzeuge inkl. Besatzung optimal.

Salzengpässe

Der Vertrag gemeinsam mit dem Großabnehmer Landesbetrieb Straßen NRW gibt derzeit nicht die geforderte Versorgungssicherheit. Städte, die eigene Verträge zu grundsätzlich höheren Preisen abgeschlossen haben, sehen sich allerdings derzeit in der gleichen Situation. Auch dort erfolgen keine Lieferungen mehr, da letztendlich das gesamte Salz bundesweit nur von 2 Großlieferanten geliefert wird.

Nach dem letzten Winter hatten die Lieferanten eine höhere Jahresproduktion und eine deutlich erhöhte Lagerhaltung zugesagt.

Die Lagerkapazität von ca. 230 to entspricht dem Durchschnittsverbrauch vieler vergangener Jahre, reicht für Extremwinter aber definitiv nicht aus, wenn die vertraglichen Zusagen nicht eingehalten werden.

Im Jahr 2009 wurde eine erhebliche Investition für die Erneuerung des bestehenden Großsilos erforderlich. Auf Grund der Erfahrungen dieses Winters muss ernsthaft über die Anschaffung eines weiteren Silos nachgedacht werden (Investitionssumme: ca. 120.000,- €). Auch eine Veränderung der vertraglichen Situation ist kritisch zu prüfen.

Besondere Situation in schmalen Straßen

Durch die vorhandenen Schneemengen ist das Befahren der Anliegerstraßen u.U. bereits nach einem Tag äußerst problematisch und selbst Schneepflüge kommen irgendwann nicht mehr durch. Verstärkt wird dies durch schlecht geparkte Fahrzeuge und durch Schnee, der von den Gehwegen auf die Straßen geschippt wird.

Wenn auf schmalen Straßen beidseitiges Parken erlaubt ist, ist ein gradliniges und durchgängiges Räumen nicht oder nur teilweise möglich.

Bei Starkschnee ist letztlich nur eine Fahrspur herzustellen. Begegnungsverkehr wird problematisch, da Ausweichstellen entweder gar nicht bestehen oder zugeparkt werden.

Die Erreichbarkeit durch Rettungsdienste und Feuerwehr sowie der Abfallabfuhr muss berücksichtigt werden.

Weitere Problemstellungen

Räumung von Gehwegen durch die Anlieger

Die Anlieger kommen ihrer Pflicht zur Gehwegräumung nicht immer nach. Bei Starkschnee ist dies besonders problematisch, da ein Seitenwechsel für die Passanten erschwert wird.

Bei andauerndem Schneefall ist eine kontinuierliche Überwachung des Winterdienstes auf den Gehwegen unumgänglich. Neben der Feststellung, wo der Winterdienst unterlassen wurde, muss eine effektive Nachkontrolle stattfinden und ggfls. ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet werden.

Die TBS haben diese Aufgabe vor 2 Jahren aus rechtlichen Gründen von der Stadt übernehmen müssen; eine personelle Kapazität, die Extremwintern gerecht wird, besteht nach den aktuellen Erfahrungen nicht.

Überwege / Querungen / Gullis

Die Handstreustruppen der TBS bedienen die offiziellen Überwege (an Ampeln und bei Überquerungshilfen sowie an beschilderten Überwegen). Nicht erfasst ist hierbei die Vielzahl der sonstigen Kreuzungsbereiche und Einmündungen im Stadtgebiet. Eine konkrete Satzungsregelung bezüglich der Übertragung einer solchen Pflicht an den jeweiligen Anlieger besteht nicht.

Darüber hinaus besteht verständlicherweise der Anspruch der Bürger, Straßen auch an weiteren Stellen gefahrlos überqueren zu können.

Bei einsetzendem Tauwetter verhindern am Straßenrand aufgetürmte Schneemengen das Abfließen des Tauwassers. Von den TBS können im Rahmen des Winterdienstes und im Rahmen von Sondermaßnahmen der Abteilung Stadtentwässerung nur ein Teil der ca. 3.000 Straßeneinläufe freigemacht werden.

Busstrecken / -haltestellen

Die Busstrecken befinden sich in der Priorität 1. Bei Starkschnee kommen Busse durch ihr Gewicht und ihr Ausmaß dennoch schnell an ihre Grenzen.

Die VER macht im Gegensatz zu anderen Verkehrsgesellschaften selbst keinen Winterdienst auf ihren Strecken oder an Haltestellen.

An Haltestellen für ÖPNV oder Schulbusse muss vom Anlieger so geräumt werden, dass „ein gefahrloses Ein- und Aussteigen sowie Zu- und Abgang zu den Haltestelleneinrichtungen gewährleistet ist“. Die Busbuchten werden von den TBS im Rahmen des Straßenwinterdienstes bedient. Problematisch sind die Schneewülste, die sich im Übergangsbereich zwischen Gehweg und Busbucht befinden und Ein- und Aussteigen der Fahrgäste behindern. Hier kann nur durch Handarbeit Abhilfe geschaffen werden.

Abfahren von Schnee

Das Abfahren von Schneemassen wird flächendeckend von den Bürgern

eingefordert. Nur wenige Städte / Winterdienstbetriebe haben diese Maßnahme im Dezember eingeleitet, da sie unverhältnismäßig teuer ist.

Der Fuhrpark von Kommunen / Kommunalbetrieben ist nicht für dieses Geschäft ausgelegt. Entsprechende Fahrzeuge und Kapazitäten haben in der Regel nur Bauunternehmen etc.

Auf Grund der aktuellen Erfahrung kann gesagt werden, dass die Abfuhr eines Kubikmeters Schnee ca. 5,- € kostet.

Sobald an einer Stelle im Stadtgebiet Schnee abgefahren wird, wird der Ansturm aus der Bürgerschaft extrem hoch. Überall abzufahren ist aber weder logistisch noch aus wirtschaftlichen Erwägungen realistisch. Mit dem in diesem Winter betriebenen Aufwand konnten innerhalb von 10 Tagen nur ca. 8 Prozent der Straßen bedient werden.

Der Kirmesplatz am Brunnen ist mit den in diesem Winter abgelagerten ca. 10.000 m³ an seiner Kapazitätsgrenze angelangt.

Fußgängerzone

In der Fußgängerzone sind sowohl die TBS als auch die Anlieger zur Räumung verpflichtet. Die TBS räumen einen ca. 2 m breiten Streifen in der Mitte, die Anlieger sind verpflichtet, vor Ihren Gebäuden einen 1,5 m breiten Streifen zu räumen. Problematisch sind die zu wenig vorhandenen Stiche zwischen diesen Flächen, damit ein Wechseln der Kundschaft zu beiden Geschäftsfronten möglich ist.

Parkplätze

Parkplätze werden ausschließlich in der 2. Priorität bedient und dort auch erst im Anschluss an die Maßnahmen im fließenden Verkehr, der grundsätzlich Vorrang genießen muss.

Im Gegensatz zu Parkplätzen an Einkaufszentren und Supermärkten sind die Parkplätze der Stadt auch abends und am Wochenende von Fahrzeugen zumindest teilweise belegt. Dies erschwert ein großflächiges und effektives Räumen der Parkplatzflächen.

Bei Starkschnee besteht das gleiche Problem wie bei den Nebenstraßen: ein spätes Bedienen führt dazu, dass die Schneedecke bereits festgefahren wird und Fahrzeuge ungeordnet parken. Ein Abschieben von festgefahrenen Schnee- oder Eisplacken ist wegen der parkenden Fahrzeuge kaum noch möglich.

Taxistände, Sonderparkplätze

Während der letzten Wochen wurde immer häufiger die Forderung gestellt, dass auch Taxistände oder Parkplätze für Behinderte bzw. Parkplätze an Ärztehäusern gezielt und frühzeitig geräumt werden sollten.

Erste Diskussionspunkte für einen Runden Tisch

Können straßenverkehrsrechtliche Änderungen für den Winter (Schaffung von Einbahnstraßen, einseitiges Parken, etc.) veranlasst werden?

Sollen die Kapazitäten für einen früheren Einstieg in die Priorität 2 bei starken und anhaltenden Schneefällen geschaffen werden?

Wie kann die Salzlieferungsproblematik weiter abgesichert werden? Sollen die TBS mehr Salz auf Lager nehmen?

Ist die Bürgerschaft bereit, höhere Gebühren für mehr Service zu bezahlen? Wenn ja, wie kann der Service realisiert werden?

Wie kann die Überwachung der Anliegerpflichten effektiver gestaltet werden?

Gibt es Möglichkeiten zu konzertierten Aktionen (z.B. mit VER, Werbegemeinschaft, ansässigem Gewerbe, Nachbarschaften....)?

Hintergrundinformationen

Allgemeine Rechtsgrundlage des Winterdienstes

Grundlage ist das Straßenreinigungsgesetz NRW in der Fassung vom 30.06.2009. Hier wird die Straßenreinigung und insbesondere die Winterwartung als kommunale Aufgabe festgelegt.

Forderungen der aktuellen Rechtsprechung

Die Straßenreinigung ist eine Leistung im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge. Die Untergrenze dessen, was die Kommune zu leisten hat, bildet dabei die Verkehrssicherungspflicht. Danach muss die Fahrbahn der öffentlichen Straßen **innerhalb geschlossener Ortslagen lediglich an den verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen** bei Schnee- und Eisglätte behandeln werden, um Haftpflichtrisiken zu entgehen (BGH-Urteil von 1990). Hierbei muss an Werktagen so agiert werden, dass zum Beginn der Hauptverkehrszeit (7:00 Uhr) die Straßen ausreichend verkehrssicher sind. Am Abend endet die Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich um 20:00 Uhr. Der nächtliche Fahrzeugverkehr ist nicht zu sichern.

Der Winterdienst auf den Ortsdurchfahrten der Bundes- und Landesstraßen ist landesweit auf den kommunalen Winterdienst übertragen worden.

Der Winterdienst auf Wohn- und Anliegerstraßen wird von der Rechtsprechung als zweitrangig und als Leistung gesehen, die „nach Beendigung der kommunalen Pflichten“ erbracht werden kann.

Die Kommune hat die Möglichkeit, Maßnahmen des Winterdienstes, die über die Verkehrssicherungspflicht hinausgehen, durch Satzung festzuschreiben.

Satzungsgrundlage in Schwelm

Die TBS sind als Rechtsnachfolger der Stadt durch die Unternehmenssatzung im Bereich der Straßenreinigung / des Winterdienstes hoheitlich tätig. Der Verwaltungsrat der TBS beschließt die entsprechende Grundlagen- und Gebührensatzung, der Rat der Stadt Schwelm hat im Rahmen seiner grundsätzlichen Satzungshoheit Weisungsrecht.

Die „Satzung über die Straßenreinigung und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren in der Stadt Schwelm“ regelt auf kommunaler Ebene den Winterdienst.

Im Straßenverzeichnis zur Satzung wird den einzelnen Straßen /-abschnitten je nach Bedeutung / Funktion eine Reinigungsklasse zugewiesen.

Die Hauptverkehrsstraßen (Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und wichtiger Verbindungsfunktion; insbesondere Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen) bilden die Reinigungsklasse A, die Straßen mit wichtiger innerörtlicher Verbindungsfunktion (Zubringer zu wichtigen Einrichtungen wie Krankenhäuser, Feuerwehr) und ÖPNV-Strecken bilden Reinigungsklasse B und die Straßen mit geringer verkehrsrechtlicher Bedeutung, die hauptsächlich der

Zufahrt zu den Grundstücken dienen (Anliegerstraßen) inkl. Fußgängerzone, sind in Reinigungsklasse C eingeordnet.

Gebühren

Die Gebühren werden seit der Satzungsänderung im Jahr 2007 getrennt für die Sommerreinigung und den Winterdienst erhoben.

Die Gebühren für den Winterdienst sind für die Reinigungsklassen gesondert kalkuliert, pro Frontmeter festgesetzt und betragen aktuell für die Klasse A 1,00 €, für die Klasse B 1,01 € und für die Klasse C 0,82 €.