

Sitzung
Sitzungstag
Sitzungsort
Beginn
Ende

Einladung	
☒ öffentlich	☐ nicht öffentlich
Drucksachennummer AöR-13039	
Verwaltungsrat	
08.08.2013	
Verwaltungsgebäude bonnorange AöR, Kantine; Lievelingsweg 110, 53119 Bonn	
18.00 Uhr	

Seite

Vor der Sitzung berichten der Vorstand und der das gesamte Verfahren begleitende Rechtsanwalt, Herr Dr. Maur, über die Historie und den Stand der Sanierung der Deponie in Bornheim-Hersel:

Beginn: 16.00 Uhr (Abfahrt am Lievelingsweg)
Ort: Gelände der Deponie Bornheim-Hersel
(Für die Mitglieder des Verwaltungsrats und Vertreter/-innen der Verwaltung steht auf dem Betriebsgelände Lievelingsweg ein Bus bereit.)

Tagesordnung

1. Öffentliche Sitzung
- 1.1 Anerkennung der Tagesordnung 3
- 1.2 Genehmigung der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Verwaltungsrats am 27.06.2013 3
- 1.3 Genehmigung von Dringlichkeitsentscheidungen
- entfällt -

1.4	Vorlagen	
1.4.1	AöR-13032NV2: Winterdienstkonzept für die Bundesstadt Bonn	4
	AöR-13032NV2 Anlage 1: Winterdienstkonzept, Stand: 08.07.2013	8
	AöR-13032NV2 Anlage 2: Plan Dringlichkeitsstufen, 1. Version	23
1.4.2	AöR-13031NV2: Durchführung einer Kundenbefragung zur Sperr- müllsammlung	24
1.5	Mitteilungen	
	- entfällt -	
1.6	Aktuelle Informationen	
1.7	Sonstiges	
1.8	AöR-13042: Tagesordnungspunkte der nichtöffentlichen Sitzung	28

Bonn, den 22.07.2013

gez. R. Wagner
Vorsitzender Verwaltungsrat

1. Öffentliche Sitzung

1.1 Anerkennung der Tagesordnung

Beschlussvorschlag:

Die mit der Einladung vom 22.07.2013 zur öffentlichen Sitzung des Verwaltungsrats der bonnorange AöR am 08.08.2013 übersandte Tagesordnung wird anerkannt.

1.2 Genehmigung der Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Verwaltungsrats der bonnorange AöR vom 27.06.2013

Beschlussvorschlag:

Die Niederschrift über die öffentliche Sitzung des Verwaltungsrats der bonnorange AöR vom 27.06.2013 wird genehmigt.

1.3 Genehmigung von Dringlichkeitsentscheidungen

- entfällt –

1.4 Vorlagen

Beschlussvorlage

- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW

Drucksachen-Nr.

AÖR-13032NV2

Externe Dokumente

Anlage 1: Winterdienstkonzept, Stand
08.07.13

Anlage 2: Plan Dringlichkeitsstufen, 1.
Version

Betreff

Winterdienstkonzept für die Bundesstadt Bonn

Eventuelle Begründung der Dringlichkeit

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja, sh. Begründung ☐ Nein

Stellenplanmäßige Auswirkungen

☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein

Verwaltungsinterne Abstimmung

bonnorange AöR, Vorstand

Datum

17.07.2013

Unterschrift

gez. Münz

Beratungsfolge

Verwaltungsrat

Sitzung

08.08.2013

Ergebnis

Beschlussvorschlag

Das vorliegende Winterdienstkonzept für die Bundesstadt Bonn wird dem Rat zur Diskussion und Beschlussfassung nach folgenden Maßgaben vorgelegt.

1. Die in dem Konzept dargestellten Maßnahmen zur Optimierung des Pflicht-Winterdienstes (Ziffer 2 in Verb. mit Ziffer 4.1 des Konzeptes) sollen wie beschrieben umgesetzt werden.
2. Die in dem Konzept dargestellten Maßnahmen bzw. freiwilligen Leistungen zur Verbesserung der Mobilität (Ziffer 2 in Verb. mit Ziffer 4.2 des Konzeptes) sollen umgesetzt werden. Die dazu erforderlichen zusätzlichen Mittel werden von der Bundesstadt Bonn bereitgestellt.
3. Die Übertragung des Winterdienstes an Bushaltestellen sowie an getrennten Geh- und Radwegen (Vz. 241) auf die Anlieger wird im Rahmen der Beratungen über den Haushalt 2015/2016 überprüft.

Begründung

Die Verkehrsbehinderungen durch inakzeptable Straßenverhältnisse nach zum Teil außergewöhnlichen Wetterlagen mit starken Schneefällen am 15./ 16. Januar und am 12. März 2013 und die diesbezüglich geäu-

Berte Kritik von Bürgern und Medien bot Anlass, die gesamte Winterdienstorganisation in Bonn einer kritischen Prüfung zu unterziehen.

Ergebnis der Analyse ist das vorliegende aufgrund von Nachfragen und Anregungen aus der Sitzung des Verwaltungsrates überarbeitete Winterdienstkonzept.

Das Konzept geht von der Prämisse aus, dass in Bonn ein Winterdienst erbracht werden soll, der sowohl die gesetzlichen Anforderungen an die Verkehrssicherheit als auch die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt berücksichtigt.

Zu Ziffer 1:

Das Winterdienstkonzept sieht vor, dass in erster Linie verkehrssichernde Maßnahmen erfolgen sowie die Belange der Rettungsdienste und Verkehrsbetriebe bevorzugt berücksichtigt werden. Um gleichzeitig die Kosten niedrig zu halten, wurde das Bonner Straßennetz entsprechend der Verkehrswichtigkeit und Gefährlichkeit in Dringlichkeitsstufen eingeteilt, die nacheinander bearbeitet werden. Zielwert der Umlaufzeit in den wichtigsten Straßenabschnitten, die in die Dringlichkeitsstufe 1 eingeordnet sind, ist 2 Stunden. Straßenabschnitte in dieser höchsten Dringlichkeitsstufe werden solange durch den Winterdienst betreut, bis sie sicher befahrbar sind. Erst danach folgen die Straßenabschnitte der nächstfolgenden Dringlichkeitsstufe.

Im Vergleich zu dem bisherigen Verfahren, das keine Dringlichkeitsstufen kannte und alle in den Räum- und Streuplänen erfassten Straßen gleichrangig behandelte, verkürzt sich die Umlaufzeit um 50 %. Bei gleichbleibenden personellen und technischen Ressourcen bedeutet das allerdings auch, dass die betreuten Straßenabschnitte, die sofort nach Schneefällen durch den Winterdienst der bonnorange AÖR befahren werden, von 824 Kilometer auf maximal 400 Kilometer reduziert werden. Die verbleibenden Straßenabschnitte werden erst nachrangig geräumt.

Die Beurteilung der Straßen und Zuordnung der Dringlichkeitsstufen erfolgt in mehreren Schritten. Zunächst wurde eine Auswertung von rd. 7.850 Streckenabschnitten auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen und der Informationen aus dem Geo-Informationssystem der Bundesstadt Bonn vorgenommen. Das Ergebnis kann der als Anlage 2 beigefügten Karte entnommen werden. (Die Karte steht den Verwaltungsratsmitgliedern im Portal in einer "lesbaren" Ausführung zur Verfügung). Daran anschließend ist es zwingend erforderlich, die einzelnen Bereiche durch erfahrene Betriebsaufseher und Fahrer vor Ort zu begutachten, da sich praktische Besonderheiten, wie z.B. Engpässe durch parkende Fahrzeuge, Ablagemöglichkeiten für geräumten Schnee, aus dem Geo-Informationssystem allein nicht herleiten lassen; dies geschieht derzeit. Im Anschluss daran schließt sich dann eine zunächst abschließende Bewertung sowie die Tourenplanung an. Dieses Vorgehen nimmt einige Zeit in Anspruch und wird vor dem Beginn des nächsten Winters nicht in der Form abgeschlossen werden können, dass das Winterdienst-Straßenverzeichnis den Bezirksvertretungen und dem Rat zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden kann. Der Verwaltungsrat wird fortlaufend über den Stand der Arbeiten informiert.

Die Kosten für den Winterdienst hängen maßgeblich von Länge und Intensität des Winters ab, insbesondere von der Anzahl der Eistage und der Summe der Niederschläge als Schnee und Glatteisregen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem allgemeinen Haushalt der Bundesstadt Bonn, die dafür im Doppelhaushalt 2013/ 2014 bislang jeweils 733.123 Euro budgetiert hat. In diesem Betrag sind die Kosten für die Errichtung und den Betrieb des Salz-Silos in Beuel in Höhe von 29.000 EUR pro Jahr enthalten (s. Ziff. 2.7 des Konzeptes). Hinzu kommen die Kosten für die bereits durch den Verwaltungsrat und den Rat der Bundesstadt Bonn beschlossene Winterdienstschulung inkl. der für die Schulungszeit notwendigen Zeitarbeitskräfte in Höhe von einmalig 67.000 Euro (s. Ziff. 2.3 des Konzeptes). Aufgrund der langen und schneereichen Wintersaison 2012/2013, insbesondere in den Monaten Januar bis März, wird das für das Jahr 2013 geplante Winterdienstbudget voraussichtlich bereits mit den erbrachten Pflichtwinterdienstleistungen überschritten.

Zu Ziffer 2:

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der in dem Konzept dargestellten neuen Maßnahmen bzw. freiwilligen Leistungen zur Verbesserung der Mobilität (Ziffer 2 in Verb. mit Ziffer 4.2 des Konzeptes) zu einem finanziellen Mehrbedarf führt.

Sollte ein Winterdienst gewünscht werden, der das jetzige ohne Dringlichkeitsstufen betreute Straßennetz in einer Zielumlaufzeit von 2 Stunden bedient, sind zusätzlich zum bisher vorhandenen Fahrzeugpark mindestens 11 neue Fahrzeuge mit Streuaufbau und Räumschild nötig, einschließlich weiteren Fahrpersonals. Die hierdurch anfallenden Kosten sind aus dem Haushalt der Stadt durch Erhöhung der Umlage für den Winterdienst an die bonnorange AöR zu zahlen.

Zu Ziffer 3:

In der Sitzung des Verwaltungsrates am 27.06.2013 wurde der Vorstand aufgefordert, dem Verwaltungsrat bis zur Sondersitzung am 08.08.2013 mitzuteilen, wie viele Bushaltestellen durch die Stadt, bzw. durch Anwohner geräumt werden müssen. Außerdem soll ermittelt werden, welche finanziellen Auswirkungen eine Übernahme des Winterdienstes von den privaten Anliegern durch die bonnorange hätte. Außerdem wurde deutlich, dass die Übertragung des Winterdienstes auf getrennten Geh- und Radwegen auf die Anlieger aufgrund des damit verbundenen Aufwands für diese kritisch gesehen wird.

Wie den ergänzenden Erläuterungen in der Niederschrift zur Verwaltungsratssitzung vom 27.06.2013 zu entnehmen ist, galt bereits im Jahr 1999, dass den Anliegern die Winterwartungspflichten auf den Gehwegen und auf den Verkehrsflächen, auf denen sowohl Fußgänger- als auch Radverkehr gemeinsam zugelassen sind, obliegen.

Die Winterwartungspflicht der Anlieger an Bushaltestellen wurde mit der Straßenreinigungssatzung vom 18.12.2012 lediglich präzisiert (§ 6 Abs. 2 der aktuellen Satzung: "An Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel oder für Schulbusse müssen die Gehwege so von Schnee frei-

gehalten und bei Glätte bestreut werden, dass ein gefahrloses Ein- und Aussteigen sowie ein gefahrloser Zu- und Abgang zu den Haltestelleneinrichtungen gewährleistet ist.").

Die Anliegerpflichten bestehen somit seit mindestens 14 Jahren und haben sich auch mit der Gründung der AöR nicht verändert.

Sollen Anliegerpflichten zurück übertragen werden, wäre in erster Linie der Träger der Straßenbaulast, die Stadt Bonn, für die Winterwartung verantwortlich. Dieser könnte sich der bonnorange AöR bedienen, müsste die in Anspruch genommenen zusätzlichen Leistungen aber auch entsprechend zusätzlich bezahlen.

Nach der geltenden Straßenreinigungssatzung sind die Winterdienstpflichten an den Bushaltestellen derzeit wie folgt verteilt:

Private Anlieger:	757
städt. Ämter/SGB:	155
SWB:	3
Straßen.NRW:	28
bonnorange:	128
Gesamt:	1.055

Mit folgenden Kosten wäre zu rechnen:

Bushaltestellen:

900,- Euro je Haltestelle und Saison

Eine Übernahme des Winterdienstes an den 757 Bushaltestellen für die bisher die Anlieger zuständig sind würde zu Kosten in Höhe von rd. 682.000 EUR führen.

Der genehmigte Doppelhaushalt der Bundesstadt Bonn für die Jahre 2013 und 2014 sieht keine Mittel für eine solche Ausweitung des Winterdienstes vor. In Anbetracht der Höhe des Betrages dürfte es auch nicht möglich sein, zusätzliche Mittel in dieser Höhe bereitzustellen. Daher sollte eine Überprüfung im Rahmen der Haushaltsberatung für den nächsten Haushalt erfolgen.

Radspuren auf getrennten Rad-/ Gehwegen:

8,43 €/ km und Einsatz bei 15 Volleinsatztagen mit 3 Einsätzen und 50 Sicherungseinsätzen (95 Einsätze) = 800,85 Euro je Kilometer und Saison

Angaben über die Gesamtlänge der getrennten Geh- und Radwege können nicht gemacht werden, da entsprechende Planungsdaten der Stadtverwaltung hierzu nicht zur Verfügung stehen. Daher können auch keine Aussagen zu Kosten bei einer Übernahme des Winterdienstes auf diesen Radwegen gemacht werden. Dies wird erst möglich sein, wenn entsprechende Planungsdaten vorliegen.

Konzept
zur
Planung, Organisation und Durchführung
des Straßenwinterdienstes
in der Bundesstadt Bonn
Saison 2013/ 2014
(Winterdienstkonzept)

1. Grundlagen

Der Winterdienst im öffentlichen Verkehrsnetz auf gewidmeten Fahrbahnen einschließlich der selbständigen Radwege (Verkehrszeichen Nr. 237) sowie auf gekennzeichneten Fußgängerüberwegen (Verkehrszeichen Nr. 350) wird durch die bonnorange AöR auf der Grundlage von § 9 Abs. 3 Straßen- und Wegegesetz NRW i. V. mit § 1 Abs. 2 Straßenreinigungsgesetz NRW, §§ 1 Abs. 2 ff. Straßenreinigungssatzung sowie der einschlägigen Rechtsprechung durchgeführt.

Die Winterwartung der oben genannten Flächen umfasst das Schneeräumen sowie das Bestreuen bei Schnee- und Eisglätte. Der Winterdienst auf den Fahrbahnen einschließlich der Radwege und belebten öffentlichen Parkplätze erfolgt nach Maßgabe der tatsächlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit der Bundesstadt Bonn.

Das Winterdienstkonzept der Bundesstadt Bonn ist als Handlungs- und Organisationsgrundlage ausgestaltet, eröffnet jedoch keine Anspruchsgrundlage für eine erweiterte Haftung durch die Bundesstadt Bonn bzw. die bonnorange AöR. Bei Haftungsfragen ist ausschließlich auf den gesetzlichen und durch die ständige Rechtsprechung ausgeformten Rahmen abzustellen. Insbesondere stellen die Angaben in der Betreuungsmatrix keine verbindliche Verpflichtung der bonnorange AöR dar.

Das Winterdienstkonzept wird durch den Rat der Bundesstadt Bonn beschlossen. Es gilt für den Zeitraum 01.11.2013 bis 31.03.2014. Witterungsbedingt notwendige winterdienstliche Leistungen vor dem 01.11.2013 bzw. nach dem 31.03.2014 führt die bonnorange AöR im Umfang der Pflichtaufgaben durch.

Die zeitliche Definition des Winterdienstzeitraumes bildet den Rahmen des betrieblichen Organisationskonzeptes und ist wichtiger Bestandteil der Leistungsverzeichnisse für die optionalen, öffentlich auszuschreibenden Winterdienstleistungen.

Die Kosten für den Winterdienst werden als Umlage aus dem allgemeinen Haushalt der Bundesstadt Bonn beglichen und von der bonnorange AöR jährlich abgerechnet. Über die betriebliche Kostenrechnung wird sichergestellt, dass dem Winterdienst keine sachfremden Leistungen zugerechnet werden.

2. Organisation und Durchführung des Pflicht-Winterdienstes

Die Organisation und Durchführung des Winterdienstes auf den Fahrbahnen erfolgt mindestens in dem gesetzlich festgelegten bzw. durch die einschlägige Rechtsprechung präzisierten zeitlichen Rahmen (Sicherung des täglichen Haupt- und Tagesverkehrs) und Umfang. Der Winterdienst auf Gehwegen und diesen zuzurechnenden Flächen (gekennzeichnete Fußgängerüberwege) erfolgt an den Werktagen von 07:00 bis 20:00 Uhr sowie an den Sonn- und Feiertagen von 09:00 bis 20:00 Uhr nach Maßgabe des § 6 Abs. 4 Straßenreinigungssatzung unverzüglich nach Beendigung des Schneefalls.

2.1. Organisation

2.1.1. Verantwortlichkeiten

Die Verantwortung für Winterdienstleistungen in der Stadt Bonn ist auf der Grundlage der Straßenreinigungssatzung und der Unternehmenssatzung der bonnorange AöR wie folgt aufgeteilt:

bonnorange AöR	Winterdienst im Sinne des Gesetzes über die Reinigung öffentlicher Straßen (StrReinG NRW) – Schneeräumen und Bestreuen an den gefährlichen Stellen verkehrswichtiger Straßen (eingeschränkter Winterdienst) Selbstständige Radwege (Vz. 237) wichtige Fußgängerüberwege, soweit nicht durch Straßenreinigungssatzung auf die Grundstückseigentümer übertragen	
Anlieger (Grundstückseigentümer)	Gehwege (Vz. 239) gemeinsame Geh- und Radwege (Vz. 240) Getrennte Rad- und Gehwege (Vz. 241)	Räum-/ Streubreite: 1,50 Meter
	Bushaltestellen erkennbar für die Benutzung durch Fußgänger vorgesehene Straßenteile, bspw. Parkbuchten	

Die Verantwortung für Planung, Organisation und Durchführung der Winterdienstverpflichtungen der bonnorange AöR liegen bei der Leitung des Geschäftsbereiches 2 - „Abfallwirtschaft/ Straßenreinigung“. Diese richtet eine ständige Arbeitsgruppe „Winterdienst“ ein, die mindestens wie folgt besetzt ist:

- Gesamt-Logistikleitung
- Fuhrparkbeauftragter
- Einsatzleitung Straßenreinigung

- Einsatzleitung Müllabfuhr
- Werkstattleitung
- Planungskoordination Winterdienst.

Die Vertretung ist sicherzustellen. Die Arbeitsgruppe ist für die Erarbeitung der Einsatzpläne sowie für die Festlegung der Winterdiensteinsätze verantwortlich.

2.1.2. Auswertung Wettermeldungen

Wetterprognosen des meteorologischen Dienstleisters glaette24.de (METEOGROUP) gehen zweimal täglich (05.00 Uhr/ 12.00 Uhr) bei der bonnorange AöR ein. Auf der Grundlage der Prognose von 12 Uhr, insbesondere unter Berücksichtigung der prognostizierten Niederschläge und Temperaturen sowie des voraussichtlichen Brücken- und Straßenzustandes, entscheidet die Arbeitsgruppe Winterdienst unter Aufsicht des Geschäftsbereichsleiters in der Regel bis jeweils 14 Uhr über den Umfang des Winterdiensteinsatzes für die kommenden 24 Stunden bzw. über das Wochenende. In Zweifelsfällen sind die Revieraufseher aus den Bereichen Abfallwirtschaft und Straßenreinigung aufzufordern, einen Straßenzustandsbericht ihrer jeweiligen Reviere abzugeben. Zur Verifizierung der Wetterprognose sind insbesondere bei angekündigten Niederschlagsereignissen, insbesondere bei Schneefällen oder Glatteisregen, Satellitenbilder von glaette24.de und des meteorologischen Instituts der Universität Bonn heranzuziehen

http://www.meteo.uni-bonn.de/messdaten/radarbilder/aktuelle-bilder-1/az_100_z_anl.

Die getroffenen Entscheidungen sind zu schriftlich dokumentieren und zu begründen. Über die getroffene Entscheidung sind die Stadtwerke Bonn – Bus und Bahn sowie folgende städtische Dienststellen zu informieren: Büro OB, das Dezernat III, die Ämter 13, 52, 66 und 68 sowie die Stabsstelle Liegenschaftsmanagement. Bei zu erwartenden Verkehrsbeeinträchtigungen durch Starkschneefall sowie Glatteisregen ist auch die Presse zu informieren.

2.2. Ausstattung des Winterdienstes

2.2.1. Technische Ausstattung

Für die Durchführung des Winterdienstes stehen der bonnorange AöR folgende Fahrzeuge zur Verfügung:

a) Groß-Fahrzeuge mit Schild und Streuer für Sicherungsfahrten
(EB = geplante Ersatzbeschaffung)

Hersteller	Typ	Baujahr	Bauart	Kennzeichen	Gepl. EB
MERCEDES-BENZ	1620	1988	Streuwagen	BN-OR 7683	-
MERCEDES-BENZ	1620	1989	Streuwagen	BN-OR 7725	-
MERCEDES-BENZ	1417 AK	1992	Streuwagen	BN-OR 7313	-
MERCEDES-BENZ	1722	1992	Streuwagen	BN-OR 7022	-
MERCEDES-BENZ	1824 AK	1993	Streuwagen	BN-OR 7900	-
MERCEDES-BENZ	ACTROS 1832	2004	Abroller	BN-OR 7378	2014
MERCEDES-BENZ	ACTROS 1832	2004	Abroller	BN-OR 7379	2014
MERCEDES-BENZ	ACTROS 1832	2004	Abroller	BN-OR 7380	2014
MITSUBISHI	CANTER FUSO	2011	Abroller	BN-OR 7039	2018
MITSUBISHI	CANTER FUSO	2011	Abroller	BN-OR 7040	2018
MERCEDES-BENZ	ACTROS 2541 L	2012	Abroller	BN-OR 7056	2019

b) Groß-Fahrzeuge mit eingeschränkter Eignung

Hersteller	Typ	Baujahr	Bauart	Kennzeichen	Hinweis
MAN	M03	1991	Streuwagen	BN-OR 7031	kein Schild (Achslast)
MERCEDES-BENZ	ACTROS 2532	2006	Abroller	BN-OR 7473	kein Schild (Hydraulik fehlt)/ EB 2014

Bei den Fahrzeugen, die in den vorstehenden Tabellen als Streuwagen bezeichnet sind, handelt es sich um ausgemusterte Fahrzeuge der Müllabfuhr und Straßenreinigung, deren Fahrgestell aufgearbeitet und zum Winterdienstfahrzeug umgebaut wurde.

Zu den Großfahrzeugen kommen noch folgende Fahrzeuge, die zum Winterdienst auf Nebenstraßen, in Fußgängerzonen sowie zum Teil auf Radwegen eingesetzt werden können:

Hersteller	Typ	Baujahr	Bauart	Kennzeichen	Gepl. EB
KLOECKNER-HUMBOLDT-DEUTZ	D 1079 A-S	1992	Kleintraktor	BN-OR 7999	Zurück an FPM 14. KW 2013
LEIBER	PUMA	2006	Streuwagen	BN-OR 7201	2014
MULTICAR	TREMO X 56	2008	Spezial-fahrgestell	BN-OR 7019	2017
MULTICAR	TREMO X 56	2008	Spezial-fahrgestell	BN-OR 7020	2017
BUCHER-GUYER	CITYCAT 2020	2010	Kompakt-kehrmaschine	BN-OR 7027	2017
BUCHER-GUYER	CITYCAT 2020	2010	Kompakt-kehrmaschine	BN-OR 7028	2017
MITSUBISHI	CANTER FUSO	2011	Doppelkabiner (Kipper)	BN-OR 7041	2018
MITSUBISHI	CANTER FUSO	2011	Doppelkabiner (Kipper)	BN-OR 7042	2018
MITSUBISHI	CANTER FUSO	2011	Doppelkabiner (Kipper)	BN-OR 7043	2018

Derzeit sind im Rahmen turnusgemäßer Ersatzbeschaffungen 2 Kleinkehrmaschinen/Geräteträger ausgeschrieben. Diese können für den Winterdienst in den aufgeführten Bereichen ebenfalls eingesetzt werden. Sofern die Beschaffung planmäßig erfolgen kann (z.B. kein Vergabenausschreibungsverfahren von einem oder mehreren Bewerbern angestrebt wird), stehen diese für den kommenden Winter 2013/2014 zur Verfügung.

2.2.2. Personelle Ausstattung

Die bonnorange AöR beschäftigt in der Straßenreinigung 115 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon sind derzeit 34 als Krafffahrer mit den Klassen C bzw. CE zum Führen von Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen berechtigt und auf den Winterdienstfahrzeugen ausgebildet. Weitere 2 Mitarbeiter fahren ausschließlich Winterdienst-Kleinfahrzeuge.

Als Unterstützungskräfte stehen 2 Krafffahrer (C/CE) aus dem Bereich Abfallwirtschaft der bonnorange AöR sowie 4 Krafffahrer des Tiefbauamtes (Amt 66) zur Verfügung. Weitere 16 Mitarbeiter des Amtes 66 unterstützen den manuellen Winterdienst durch Handstreuung an Fußgängerüberwegen, Bushaltestellen usw.

Die verfügbare Anzahl an Krafffahrern mit Winterdienstausbildung erlaubt maximal einen Zwei-Schicht-Dienst (2 x 8 Stunden) mit allen Winterdienstfahrzeugen oder einen Drei-Schicht-Dienst (24 Stunden) der Sicherungsfahrten. Gerade bei Einsatzlagen mit stärkeren

Schneefällen (mehr als 2 cm Schnee pro Stunde) ist ein zeitlich und kapazitiv begrenzter Winterdienst nicht ausreichend, um die Fahrbahnen in der Stadt Bonn in angemessener Zeit zu räumen und zu streuen. Aus diesem Grund ist der Bestand an Kraftfahrern, die im Winterdienst eingesetzt werden können, so zu erhöhen, dass bei dringendem Bedarf ein durchgängiger 3-Schicht-Betrieb aller Winterdienstfahrzeuge sichergestellt werden kann.

2.3. Winterdienstschulung

Die Geschäftsbereichsleitung 2 erfasst alle Beschäftigten der bonnorange AöR, die über Führerscheine der Klassen C/CE sowie C1 verfügen und nicht bereits als Stammkraftfahrer eingesetzt werden. Stammkraftfahrer aus dem Bereich der Straßenreinigung werden zusammen mit Ersatzkraftfahrern für den Einsatz im Winterdienst geschult. Hinzu kommen Mitarbeiter aus den Bereichen Werkstatt und Verwaltung, sofern diese über die zum Fahren von Winterdienstfahrzeugen notwendige Führerscheinklasse und ggf. Zusatzqualifikationen verfügen und sich freiwillig zum Einsatz melden. Die Aufrechterhaltung des reibungslosen Arbeitsablaufes in Werkstatt und Verwaltung hat dabei Vorrang. Ersatzkraftfahrer sind darauf hinzuweisen, dass der Einsatz im Winterdienst zwingende Voraussetzung für einen späteren Einsatz als Stammkraftfahrer ist. Sind Ersatzkraftfahrer im Bereich der Abfallwirtschaft als Lader tätig, so wird der Arbeitsbereich während der Schulungszeiten und im Winterdienteinsatz mangels eigener weiterer Mitarbeiter durch Zeitarbeitskräfte unterstützt. Für die Schulung im Winterdienst ist daher bereits ein Gesamtbetrag von 67.000 Euro veranschlagt (Ds.-Nr. 1311489).

Die Winterdienstschulung hat folgenden Umfang:

Theorie:

- Niederschlags- und Glättearten
- Streutechnik
- Streumittel und ihre physikalische Wirkung
- Einsatztaktiken

Praxis:

- Vorbereiten der Winterdienstfahrzeuge
- Einstellen der Streutechnik
- Kleinreparaturen vor Ort
- Fahren mit Winterdienstfahrzeugen im öffentlichen Verkehr (mindestens 3 x 3 Stunden).

Ziel der Schulungen ist es, Stamm- und Ersatzkraftfahrer auf allen Großfahrzeugen auszubilden und mittelfristig eine vollständige Vertretung zu sichern (Jeder kann jedes Fahrzeug fahren und bedienen). Freiwillige Unterstützungskräfte werden je nach Führerscheinklasse und persönlicher Bereitschaft entweder an Groß- oder an den Kleinfahrzeugen ausgebildet. Es wird angestrebt, so viele Fahrer auszubilden, dass unter Berücksichtigung eines Personalausfallfaktors von 0,25 alle verfügbaren Winterdienstfahrzeuge der bonnorange AöR bei Starkschneefällen rund um die Uhr im 3-Schicht-Betrieb zum Einsatz kommen können.

2.4. Dringlichkeitsstufen

Die Fahrbahnen der öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage der Bundesstadt Bonn werden entsprechend ihrer spezifischen Verkehrsbedeutung und Gefährlichkeit unter winterlichen Witterungsbedingungen in vier Dringlichkeitsstufen (Prioritäten) eingeteilt. Dringlichkeitsstufe 1 hat die höchste Priorität und wird vorrangig geräumt, daran schließen sich nachgeordnet die Dringlichkeitsstufen 2 und 3 an. Straßen und Wege, die nicht den Dringlichkeitsstufen 1 bis 3 zugeordnet sind (z. B. Straßen der Reinigungsklasse V), werden als Dringlichkeitsstufe 4 bezeichnet, wobei dort kein allgemeiner Winterdienst durch die bonnorange AöR durchgeführt wird, sondern nur im Einzelfall auf Anforderung der Einsatzkräfte von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten.

Die technischen Ressourcen der bonnorange AöR ermöglichen innerhalb der Dringlichkeitsstufe 1 eine Streckenlänge von 400 km, die innerhalb einer Umlaufzeit von 2 Stunden geräumt und gestreut werden kann. Bei mehrspurigen Straßen reduziert sich das betreute Straßennetz entsprechend.

Zur Dringlichkeitsstufe 1 zählen die Fahrbahnen mit einem besonderen Betreuungsanspruch, für die aufgrund ihrer Verkehrswichtigkeit und gleichzeitig Gefährlichkeit sowie durch die Nutzung durch Linienbusse des ÖPNV eine Betreuungspflicht bzw. ein hohes allgemeines Interesse der Öffentlichkeit besteht. Insbesondere sind das:

- die gefährlichen Stellen verkehrswichtiger Straßen (Pflichtwinterdienst),
- unmittelbare Krankenhauszufahrten,
- Steigungsstrecken des öffentlichen Personennahverkehrs und
- die Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen.

Zur Dringlichkeitsstufe 2 zählen:

- ebene ÖPNV-Strecken,
- sonstige Steigungsstrecken, die keiner anderen Dringlichkeitsstufe zugeordnet sind,
- die überwiegend dem innerörtlichen Verkehr dienenden Straßen.

Zur Dringlichkeitsstufe 3 zählt das untergeordnete Straßennetz.

Die den einzelnen Dringlichkeitsstufen zuzuordnenden Fahrbahnen sowie die für den Fußgängerverkehr zu betreuenden Flächen werden im Rahmen der Winterdienstplanung durch die bonnorange AöR in entsprechenden Räum- und Streuplänen erfasst. Auf von Fußgängern üblicherweise auch nachts stärker genutzten Überwegen (z. B. in der Umgebung von Kultureinrichtungen, Bahnhof, Stadtzentrum) wird die Betreuungszeit verlängert und bei Bedarf durchgeführt. Die Betreuungsreihenfolge im Fahrbahnwinterdienst wird im zumutbaren Rahmen der Leistungsfähigkeit nach Dringlichkeit geordnet (Tourenplan).

Die einzelnen Räum- und Streupläne aller Dringlichkeitsstufen werden regelmäßig in Bezug auf die konkreten Schwerpunkte, temporären Änderungen im Verkehrsablauf sowie der aktuellen Linienführung des ÖPNV-Busliniennetzes der Stadtwerke Bonn – Bus und Bahn geprüft und entsprechend angepasst. Dazu führt die bonnorange AöR Abstimmungen mit der Polizei, den Dienststellen der Stadtverwaltung sowie den SWB durch. Im Zuge der Sicherungsfahrten können auch Straßenabschnitte bedient werden, die nicht den Kriterien der Verkehrswichtigkeit und Gefährlichkeit genügen, dies erfolgt jeweils ohne Anerkenntnis der Rechtspflicht.

Die Dringlichkeitsstufe 1 ist so gestaltet, dass die darunter fallenden Räum- und Streustrecken auch bei Schneeräumung innerhalb von 2 Stunden (Umlaufzeit) abgearbeitet werden können.

Die Verfahrensweise zum Winterdienst auf Radwegen ist im Abschnitt 2.8. dargestellt.

2.5. Einsatzgrundsätze

Generell sind drei Einsatzstufen vorgesehen: Die Einsatzstufe I wird ausgerufen, wenn die prognostizierten Witterungsverhältnisse eine Glättebildung in exponierten Lagen, insbesondere auf Brücken, erwarten lassen. In diesem Fall werden die gefährdeten Stellen innerhalb der sogenannten „Brückentouren“ präventiv winterdienstlich behandelt.

Die Einsatzstufe II ist auszurufen, wenn die prognostizierten Witterungsverhältnisse eine verbreitete Glättebildung zur Folge haben können. In dieser Einsatzstufe werden Sicherungsfahrten auf den Fahrbahnen durchgeführt, um Glättebildung frühzeitig vor Beginn des Tagverkehrs festzustellen und zu bekämpfen. Die Handstreukolonnen führen darüber hinaus eine punktuelle Glättebekämpfung an den Fußgängerüberwegen aus.

Die Einsatzstufe III entspricht dem Volleinsatz aller verfügbaren Winterdienstkräfte und wird ausgerufen, wenn Schneefälle mit mehr als 2 cm/h oder Eisregen prognostiziert werden. Das Schneeräumen und Bestreuen auf Strecken der Dringlichkeitsstufe 1 ist solange auszuführen, bis diese Strecken frei sind. Bei länger anhaltenden Schneefällen sind die Einsätze zu wiederholen. Ist zu erwarten, dass es während der Hauptverkehrszeiten (7 – 9 Uhr und 16 – 18 Uhr) anhaltend schneit oder es Regen auf gefrorenen Straßenbelag geben kann, sind die Strecken der Dringlichkeitsstufe 1 vor Beginn des Hauptverkehrs ggf. mehrfach präventiv zu betreuen. Ist die Eisbildung aufgrund der Wetterbedingungen nicht zu verhindern, entscheidet die Winterdienst-Einsatzleitung über weitergehende Maßnahmen. Soweit möglich, sind dann 2 Kolonnenfahrzeuge und 2 Winterdienstfahrzeuge mit Räumschild und Streuaufsatz zusammenzufassen und konzentriert so einzusetzen, dass mit Hilfe der Kolonnenfahrzeuge der Verkehr hinter den Räumfahrzeugen gestoppt wird. Der vor den Räumfahrzeugen befindliche Verkehr soll dann auf einer Streckenlänge von mindestens 300 Meter abfließen, damit die Räumfahrzeuge diese Strecke mit einer Mindestgeschwindigkeit von 7 km/h befahren können. Diese Mindestgeschwindigkeit ist erforderlich, um das Tausalz auf die Straße zu bringen. Dieser Vorgang wiederholt sich solange, bis der gesamte vereiste Streckenabschnitt bestreut ist. Ggf. ist die Polizei um Unterstützung zu bitten, um insbesondere an Einmündungen und Kreuzungen gefährliche Begegnungen mit anderen Fahrzeugen zu verhindern. Der Winterdienst auf Strecken der Dringlichkeitsstufe 2 kann erst beginnen, wenn die Strecken der Stufe 1 sicher befahrbar sind. Sobald sich wegen der Wetterbedingungen Schwierigkeiten auf Strecken der Stufe 1 abzeichnen, ist der Winterdienst auf Strecken der Stufe 2 abubrechen. Gleiches gilt analog für Strecken der Stufe 3.

Üblicherweise hat die Kommune die Pflicht, den Tagesverkehr zwischen 7 Uhr und 20 Uhr zu sichern. Dies erfolgt durch den Einsatz im 2-Schicht-System. Bei anhaltenden Schneefällen wird die bonnorange AöR alle winterdienstfähigen Fahrzeuge im 3-Schicht-Betrieb einsetzen, um die damit verbundenen Beeinträchtigungen des Verkehrs hinsichtlich ihrer Dauer zu reduzieren.

Bei der winterdienstlichen Betreuung der Fahrbahnen wird zur Gefahrenabwehr grundsätzlich Feuchtsalz FS 30 in der Dosierung von 5 Gramm je Quadratmeter bis maximal 40 Gramm je Quadratmeter eingesetzt.

2.6. Einsatzzeiten

Entsprechend der Aufgabenstellung erfolgt die Einsatzplanung und Durchführung so, dass der Winterdienst in den Einsatzstufen I und II den sicheren Tagverkehr von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr sowie an ausgewählten, in der Nachtzeit belebten Stellen (z. B. in der Nähe von Kultureinrichtungen, Bahnhof und Innenstadt) bis 24:00 Uhr gewährleistet ist.

Die Frühschicht mit dem planmäßigen Beginn um 03:45 Uhr gewährleistet grundsätzlich die Sicherung des morgendlichen Hauptverkehrs und des Tagesverkehrs auf den Fahrbahnen der Dringlichkeitsstufen 1 und 2 bis längstens 13:15 Uhr. In diesem Rahmen werden an Arbeitstagen je nach Witterung und Straßenzustand auch die Fahrbahnen der Dringlichkeitsstufe 3 winterdienstlich betreut.

Die Spätschicht mit dem planmäßigen Beginn um 12:45 Uhr übernimmt von der Frühschicht die weitere Betreuung der Fahrbahnen der Dringlichkeitsstufen 1 und 2.

Eine weitere Verbesserung des Winterdienstes lässt sich durch einen durchgehenden 3-Schicht-Einsatz erreichen. Dieser über die Sicherung des Tagesverkehrs hinausgehende Einsatz ist als freiwillige Leistung zu bewerten und wird daher in dem entsprechenden Kapitel dieses Konzeptes behandelt.

Die bonnorange AöR besetzt ihre Einsatzleitung für die Durchführung des geordneten Schichtablaufes arbeitstäglich von 03:30 Uhr bis 20:00 Uhr. Von 20:00 Uhr bis 03:30 Uhr sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird eine 24-Stunden-Rufbereitschaft eingerichtet.

Die für die direkte Kommunikation der zuständigen Dienststellen der Stadtverwaltung, der Stadtwerke Bonn sowie den Lagezentren von Polizei und Feuerwehr notwendigen Rufnummern der Verantwortlichen für den Winterdienst der bonnorange AöR werden den jeweiligen Dienststellen zu Beginn des Winters durch den Leiter des Geschäftsbereichs 2 bekanntgegeben.

2.7. Streustoffmanagement

Die bonnorange AöR verfügt an den Standort Lievelingsweg, Weststraße und Hardtberg über Silolagerkapazitäten von insgesamt 900 m³ Tausalz (NaCl). Lagerflächen für Schüttgut stehen auf dem Betriebshof in Bad Godesberg wegen anstehender Sanierungsarbeiten nur eingeschränkt zur Verfügung, so dass die Anlieferung von Salz grundsätzlich in Silofahrzeugen erfolgen muss. Dies schränkt die Flexibilität der Lieferanten ein, so dass ein umfassendes Monitoring des Salzverbrauches und des Lagerbestandes von signifikanter Bedeutung für die Durchführung des Winterdienstes ist. Die bonnorange AöR hat sich der gemeinsamen Ausschreibung mehrerer Kommunen und des Landesbetrieb Straßenbau NRW beteiligt und verfügt in der Wintersaison über ein Lieferkontingent von 1.500 Mg Tausalz zzgl. der Sommerbevorratung.

Um die Winterdiensteinsätze im rechtsrheinischen Stadtgebiet logistisch zu optimieren, effizienter zu gestalten und um insbesondere mit Blick auf das stetig steigende Verkehrsaufkommen und die anstehenden Bauarbeiten an den Rhein-Brücken auch zukünftig Zeitverluste im Winterdienst zu vermeiden, sucht die bonnorange AöR auf der rechten Rhein-Seite nach einem geeigneten Standort für ein weiteres Salzsilo mit einer Kapazität von 100 Mg. Die voraussichtlich für die Finanzierung des Winterdienstes zu berücksichtigenden Kosten betragen ca. 29.000 Euro pro Jahr.

2.8. Radwege

An den Winterdienst auf selbständigen Radwegen sind grundsätzlich die gleichen Anforderungen zu stellen, wie an den Winterdienst auf Fahrbahnen. Danach ist die Kommune bzw. die bonnorange AöR nur an den gefährlichen Stellen verkehrswichtiger Radwege innerhalb geschlossener Ortslagen zum Winterdienst verpflichtet. Dabei ist auf die Nutzung in den Wintermonaten abzustellen.

Die vorhandenen technischen Ressourcen der bonnorange AöR reichen für ca. 80 km Radwege, die innerhalb der Dringlichkeitsstufe 1 innerhalb einer Umlaufzeit von 2 Stunden geräumt und gestreut werden können. Der Umfang des Winterdienstes sowie die zu betreuenden Radwege werden mit dem Arbeitsbereich Radverkehrsplanung im Planungsamt der Bundesstadt Bonn abgestimmt. Innerhalb der Einsatzstufe III erfolgt ein Winterdienst auf Radwegen nur zur Sicherung des Tagesverkehrs von 07:00 bis 20:00 Uhr.

2.9. Parkplätze

Der Winterdienst auf Parkplätzen ist grundsätzlich auf öffentliche verkehrswichtige und belebte Parkplätze beschränkt und dient der Sicherung des Tagesverkehrs von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr. Die winterdienstliche Betreuung erfolgt unter der Vorgabe, dass die Parkplatzbenutzer mit wenigen Schritten einen winterdienstlich zu betreuenden Gehweg erreichen können.

3. Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit für den Winterdienst soll zum einen darstellen, wie die Verantwortlichkeiten verteilt sind und zum anderen die Öffentlichkeit darüber informieren, welche Winterdienstmaßnahmen durchgeführt werden.

Vor der Wintersaison wird über Pressearbeit und die Internetseite der bonnorange AöR kommuniziert, welche Straßen in welcher Dringlichkeitsstufe behandelt werden und wie die Verantwortlichkeiten für den Winterdienst in der Stadt Bonn verteilt sind. Dabei werden die Bürger auch auf ihre Winterdienstpflichten hingewiesen.

Vor Beginn des Winterdienstes lädt die bonnorange AöR zu einem Pressegespräch ein, um über den Stand der Vorbereitung und die Winterdienstplanung zu informieren.

Während des Winterdienstes wird die Presse täglich bis morgens, 06:00 Uhr, darüber informiert, welche Winterdienstmaßnahmen aktuell erfolgen und welche im Laufe des Tages geplant sind. In diesem Zusammenhang werden die Fahrzeugführer auch gebeten, den Räumfahrzeugen den benötigten Platz zu machen, um die Räum- und Streumaßnahmen durchführen zu können.

4. Finanzierung des Winterdienstes

Pflichtleistungen

Die Kosten für den Winterdienst hängen maßgeblich von Länge und Intensität des Winters ab, insbesondere von der Anzahl der Eistage und der Summe der Niederschläge als Schnee und Glatteisregen.

Die Finanzierung erfolgt aus dem allgemeinen Haushalt der Bundesstadt Bonn, die dafür im Doppelhaushalt 2013/ 2014 bislang jeweils 733.123 Euro budgetiert hat. Hinzu kommen die Kosten für die bereits beschlossene Winterdienstschulung inkl. der für die Schulungszeit notwendigen Zeitarbeitskräfte in Höhe von einmalig 67.000 Euro. Aufgrund der langen und schneereichen Wintersaison 2012/2013, insbesondere in den Monaten Januar bis März, wird das für das Jahr 2013 geplante Winterdienstbudget voraussichtlich bereits mit den erbrachten Pflichtwinterdienstleistungen überschritten.

Freiwillige Leistungen

Eine Ausweitung des Winterdienstes über die oben aufgeführten Pflichtleistungen hinaus ist mit einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf verbunden.

Streuboxen

In den letzten Wintern wurde durch die Öffentlichkeit beklagt, dass das eigenständige Abstreuen glatter Fahrbahnen auf Gefälle-Strecken nicht möglich ist, weil Streuboxen im Stadtgebiet nicht in ausreichender Anzahl zur Verfügung standen. Es ist daher zu prüfen, welcher Ergänzungsbedarf besteht, der über die bisher 51 im Stadtgebiet verteilten Streuboxen hinausgeht. Streuboxen können als freiwillige Leistung dort zum Einsatz kommen, wo ein regelmäßiger Fahrbahnwinterdienst in den Streustufen 1 und 2 nicht zu erwarten ist und gleichzeitig eine potenzielle Gefährdung von Verkehrsteilnehmern besteht. Ebenso ist der Einsatz von Streuboxen an Bushaltestellen des ÖPNV mit bestehendem Quer- oder Längsgefälle zu überprüfen. Die auftauenden Mittel aus den Streuboxen sind ausschließlich für den Gebrauch auf öffentlichen Fahrbahnen gedacht, eine Verwendung im privaten Bereich, z. B. auf Gehwegen ist untersagt. Eine Aufstellung der derzeitigen Standorte von Streuboxen befindet sich im Anhang. Bei der Festlegung eines weitergehenden Bedarfes ist zu berücksichtigen, dass die Beschaffung einer 400-Liter-Streubox ca. 400 Euro (brutto) bzw. einer 700-Liter-Streubox ca. 700 Euro kostet und weitere Folgekosten durch Unterhaltung (z. B. Lagerung im Sommer, Aufstellen zum Winter), Wartung und Befüllung entstehen

Durchgehender 3-Schicht-Einsatz und Ausweitung der Rufbereitschaft

In Abhängigkeit der prognostizierten oder tatsächlichen Wetterlage ist bei Ausrufen der Einsatzstufe III ein durchgängiger 3-Schicht-Betrieb vorzusehen, um den öffentlichen Verkehr in der Bundesstadt Bonn durchgängig zu gewährleisten. Die Auslösung und Alarmierung erfolgt hinsichtlich Umfang und Zeitraum bedarfsabhängig durch den Leiter des Geschäftsbereiches 2 – Abfallwirtschaft/ Stadtreinigung bzw. durch die Logistikleitung der bonnorange AöR. Für den durchgehenden 3-Schichtbetrieb wird mit zusätzlichen Kosten in Höhe von jährlich 150.000 Euro gerechnet.

Winterdienstflyer

Die bonnorange AöR kann im Vorfeld des Winters zusammen mit dem Abfallplaner eine Zusammenfassung der verschiedenen Winterdienstpflichten versenden, aus denen die satzungsgemäßen Verantwortlichkeiten hervorgehen. Die Herstellung einer solchen Information in Form eines Flyers ist mit Kosten in Höhe von ca. 10.000 Euro verbunden.

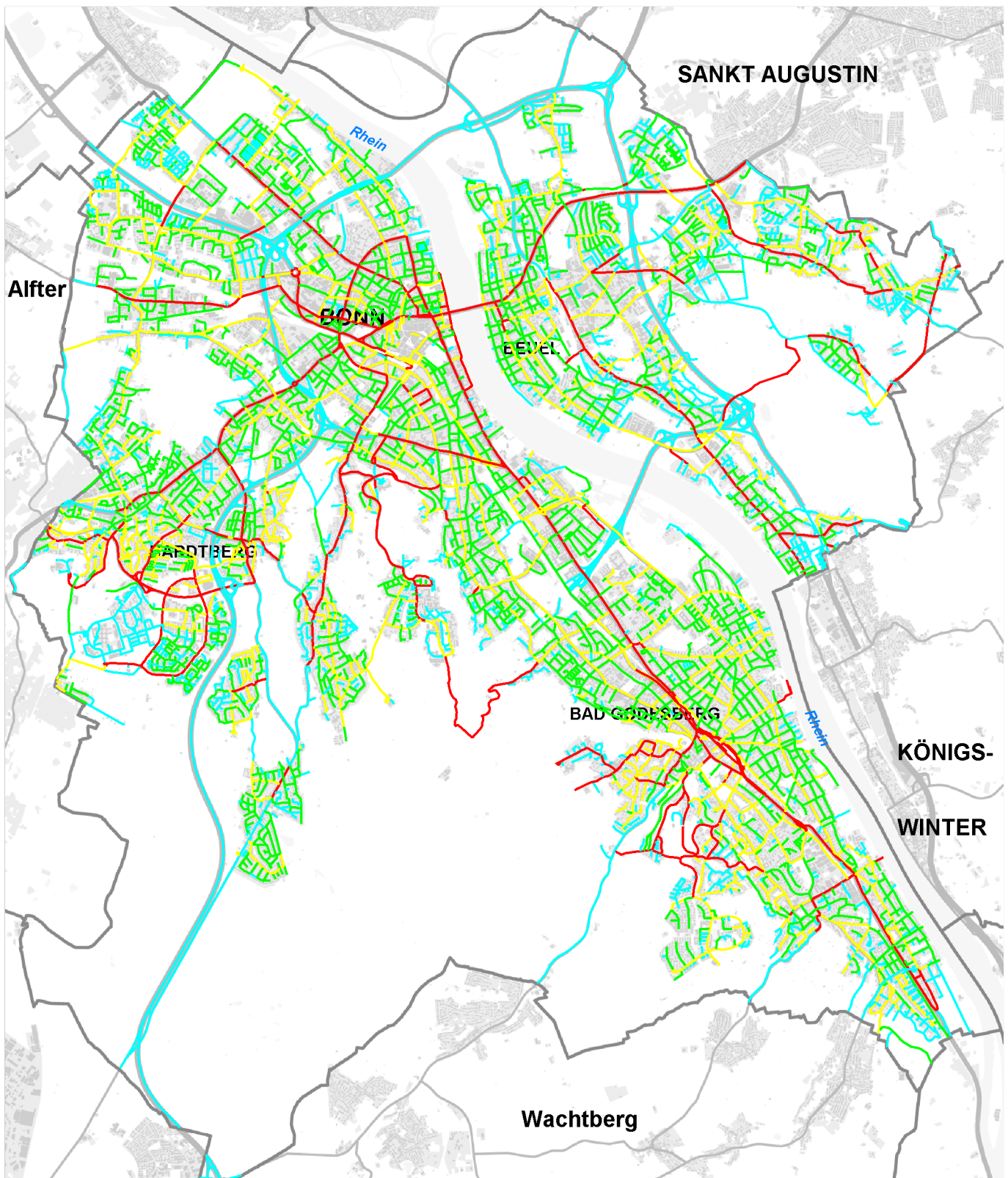
Winterdiensttelefon

Optional ist die Einrichtung eines Winterdiensttelefons möglich, das an Tagen mit Extremwetterlagen Hinweise und Anregungen der Bürger der Bundesstadt Bonn in der Zeit von 06 Uhr bis 22 Uhr entgegennimmt. Da hier zusätzliches Personal, auch für die Arbeit an Wochenenden, erforderlich ist, entstehen zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 30.000 Euro.

Aufstellung des zusätzlichen Finanzierungsbedarfes bei freiwilligen Winterdienstleistungen

Beschaffung von 65 Streuboxen	400 Euro/ Stück	26.000 Euro einmalig
	bzw. 700 Euro/ Stück	45.500 Euro einmalig
Unterhaltung, Wartung von 65 Streuboxen	250 Euro/ Stück	16.250 Euro je Jahr
Personalkosten für die Umstellung 2-Schicht- auf 3-Schicht-Betrieb und Ausweitung Rufbereitschaft		150.000 Euro je Jahr
Winterdienst-Flyer im Abfallplaner		10.000 Euro einmalig
	in den Folgejahren	5.000 Euro je Jahr
Winterdiensttelefon		30.000 Euro je Jahr

Prioritäten im Winterdienst der bonnorange 2013/2014



rot = Priorität 1, gelb = Priorität 2, grün = Priorität 3, türkis = Kein Winterdienst.

Beschlussvorlage

- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW

Drucksachen-Nr.

AÖR-13031NV2

Externe Dokumente

Betreff

Durchführung einer Kundenbefragung zur Sperrmüllsammlung

Eventuelle Begründung der Dringlichkeit

Finanzielle Auswirkungen

☒ Ja, sh. Begründung ☐ Nein

Stellenplanmäßige Auswirkungen

☐ Ja, sh. Begründung ☒ Nein

Verwaltungsinterne Abstimmung

bonnorange AöR, Vorstand

Datum

18.07.2013

Unterschrift

gez. Münz

Beratungsfolge

Verwaltungsrat

Sitzung

08.08.2013

Ergebnis

Beschlussvorschlag

Der Verwaltungsrat ermächtigt die bonnorange AöR, eine Kundenbefragung zur Sperrmüllsammlung durchzuführen.

Begründung

Die Sperrmüllsammlung in der Bundesstadt Bonn erfolgt 4 x jährlich im Rahmen fest vorgegebener Sammeltermine.

Regelmäßig gehen bei der bonnorange AöR Anfragen/Wünsche aus der Bevölkerung ein, die eine Umstellung, bzw. zusätzliche/alternative Sperrmüllsammlung „auf Abruf“ fordern.

Um einen umfassenden Überblick über die Kundenwünsche zu bekommen, soll eine systematische Befragung der Einwohnerschaft der Bundesstadt Bonn durchgeführt werden. Dabei werden die Zufriedenheit mit dem derzeitigen Sammelsystem, der Wunsch nach alternativen Sammelssystemen sowie die Bereitschaft zur Finanzierung dieser Sammel-systeme abgefragt. Die Befragung soll analog der Befragung zum Bürgerhaushalt der Stadt Bonn vor einigen Jahren über das Internet erfolgen.

Nach erfolgter Abstimmung mit den Verwaltungsratsmitgliedern im Vorfeld der Beschlussfassung sollen folgende Fragen gestellt werden:

1. Sind Sie mit dem gegenwärtigen System der Sperrmüllentsorgung - 4 x jährlich zu vorgegebenen Terminen - zufrieden?

☐ ja, dann weiter mit Frage 2 ☐ nein

Wenn nein, warum nicht? (mehrere Antworten möglich)

- ☐ Der Sperrmüll soll dann entsorgt werden, wenn er anfällt (z.B. bei Umzug, Möbelkauf oder Wohnungsauflösung).
- ☐ Das frühzeitige Herausstellen des Sperrmülls führt zu einem unschönen Stadtbild.
- ☐ Das frühzeitige Herausstellen des Sperrmülls führt zu Behinderungen des Fußgänger- und/oder Straßenverkehrs.
- ☐ Die Ausschachtung des Sperrmülls durch Fremde führt zu einer nicht gewollten Verunreinigung der Umgebung.
- ☐ Sperrmüllsammler werden als störend bzw. als Bedrohung der Sicherheit empfunden.
- ☐ andere Gründe
- ☐ keine Angabe

2. Welches Sperrmüll-Sammelsystem würden Sie bei gleichbleibender Gebührenhöhe bevorzugen:

- ☐ Abholung zu fest vorgegebenen Terminen
- ☐ Abholung auf Abruf (z.B. mittels Anruf, Mail oder Postkarte)
- ☐ Kombination aus Abruf und fest vorgegebenen Terminen

3. Wie viele Sperrmüll-Termine halten Sie unabhängig vom Sammelsystem für erforderlich bzw. wünschenswert?

- ☐ 2
- ☐ 3

☐ 4

☐ mehr als 4

4. Wären Sie bereit, ggf. auch höhere Kosten für die Sperrmüllabfuhr in Kauf zu nehmen?

☐ ja ☐ nein

Wenn ja, für (mehrere Antworten möglich):

☐ Abfahren zu Wunschterminen

☐ zusätzliche Abfahren

☐ zusätzliche/n Leistungen/Service (z.B. Herausholen aus Kellern oder Wohnungen)

Für die Befragung gibt es folgende Durchführungsmöglichkeiten:

1. Schriftliche Befragung:

Die 160.000 Haushalte erhalten den Fragebogen mit dem Abfallplaner zugesandt und senden die Antworten mit der Post zurück.

Kosten:

- Druckkosten für den Fragebogen:	ca. 3.500 EUR
- zusätzliche Portokosten für den Versand mit dem Abfallplaner:	ca. 10.300 EUR
- Rückumschläge:	ca. 2.000 EUR
- Rückportokosten bei einem geschätzten Rücklauf von 25 % (=40.000 H.h.):	ca. 18.000 EUR (Postkarte)
oder	ca. 23.200 EUR (Brief)
- Personalkosten für die Auswertung:	ca. 7.000 EUR
Gesamt:	ca. 40.800 EUR (Postkarte)
bzw.	46.000 EUR (Brief)

2. Online-Befragung

Die 160.000 Haushalte werden mit dem Abfallplaner über die Befragung und die Internetadresse für die Befragung informiert und nehmen ausschließlich online teil.

Eine entsprechende Befragung könnte in Zusammenarbeit mit dem Amt für Organisation und Informationstechnologie der Bundesstadt Bonn unter Nutzung dort vorhandener Programme vorbereitet und ausgewertet werden.

Kosten:

- zusätzliche Druckkosten:	0 EUR
- zusätzliche Portokosten:	0 EUR
- Kosten für die personelle Unterstützung des Amtes 10 bei der Einrichtung und Erstellung der Befragungssoftware:	<u>ca. 1.000 EUR</u>
Gesamt	ca. 1.000 EUR

3. Kombination von schriftlicher und Online-Befragung

Die 160.000 Haushalte werden mit dem Abfallplaner über die Befragung und die Internetadresse für die Befragung informiert und nehmen in der Regel online teil. Auf Anforderung wird der Fragebogen zur Beantwortung zugesandt.

Kosten:

- zusätzliche Druckkosten:	0 EUR
- zusätzliche Portokosten für angeforderte Fragebogen (2.000 St.):	ca. 1.200 EUR
- Rückportokosten bei einem geschätzten Rücklauf von 2.000 St.:	ca. 900 EUR (Postkarte) oder ca. 1.200 EUR (Brief)
- Kosten für die personelle Unterstützung des Amtes 10 bei der Einrichtung und Erstellung der Befragungssoftware:	<u>ca. 1.000 EUR</u>
Gesamt:	ca. 3.100 EUR (Postkarte)
bzw.	ca. 3.400 EUR (Brief)

Zeitliche Planung:

Die Bürgerinnen und Bürger sollen mit dem Abfallplaner 2014 über die Befragung informiert werden.

Die Befragung soll dann in der Zeit vom 01. Januar bis zum 28. Februar 2014 stattfinden.

Nach Ende der Kundenbefragung werden die Ergebnisse und die aus deren Analyse erarbeiteten Schlussfolgerungen für das weitere Verfahren dem Verwaltungsrat zur Entscheidung vorgelegt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Auswertung einer Online-Befragung schneller erfolgen kann als die Auswertung von schriftlichen Rückläufen.

Eine Änderung der Verfahrensweise kann aufgrund des erforderlichen Planungsaufwandes frühestens im Jahr 2015 umgesetzt werden.

Mitteilungsvorlage

- öffentlich nach § 48 Abs. 2 Satz 1 GO NRW

Drucksachen-Nr.

AÖR-13042

Externe Dokumente

Betreff

Tagesordnungspunkte der nichtöffentlichen Sitzung

Eventuelle Begründung der Dringlichkeit

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja, sh. Begründung ☐ Nein

Stellenplanmäßige Auswirkungen

☐ Ja, sh. Begründung ☐ Nein

Verwaltungsinterne Abstimmung

bonnorange AöR, Vorstand

Datum

17.07.2013

Unterschrift

gez. Münz

Beratungsfolge

Verwaltungsrat

Sitzung

08.08.2013

Ergebnis

Inhalt der Mitteilung

2.1 Anerkennung der Tagesordnung

2.2 Genehmigung der Niederschrift über die nichtöffentliche Sitzung des Verwaltungsrats am 27.06.2013

2.3 Genehmigung von Dringlichkeitsentscheidungen

- entfällt -

2.4 Vorlagen

2.4.1 AÖR-13041: Festlegung der anrechenbaren Kosten für die Berechnung der Ingenieur-Honorare für die Leistungsphasen 5-7 sowie für die anteilige Bauoberleitung der Oberflächenabdichtung Bornheim-Hersel

2.5 Mitteilungen

- entfällt -

2.6 Aktuelle Informationen

2.7 Sonstiges