

Der Bürgermeister

Zentraler Bauhof



Hilden

Postanschrift: Stadtverwaltung • Postfach 100880 • 40708 Hilden

dUH-Fraktion
Herrn Professor Dr. Ralf Bommermann
Hummelsterstraße 9
40724 Hilden

Hausanschrift	Auf dem Sand 31
Telefonzentrale	0 21 03 / 72 - 0
Mein Name	Ulrich Hanke
Mein Zimmer	04
Mein Zeichen	IV/68 Ha
Mein Telefon	0 21 03 / 72-720
Mein Telefax	0 21 03 / 72-730
Meine eMail	ulrich.hanke@hilden.de
Ihre Nachr. vom	10.01.2011
Ihr Zeichen	
Datum	11.01.2011
Öffnungszeiten	Mo, Mi, u. Fr. 8 - 12 Uhr, Di 8 - 16 Uhr, Do 8 - 18 Uhr
Buslinien	O3 Haltestelle „Mozartstraße“
Kassenzeichen	
Bei Rückfragen und Zahlungen bitte stets angeben!	

Anfragen der dUH vom 23.12.10, 03.01.11 und 10.01.11 zum Winterdienst

Sehr geehrter Herr Professor Dr. Bommermann,

die Beantwortung der drei von Ihnen eingereichten Anfragen zum Winterdienst habe ich in einem Schreiben zusammengefasst.

1. Wie sahen in der 48. – 50. Woche die Dienstpläne aus?

Zu den Bereitschafts- und Dienstzeiten werden bei den folgenden Fragen weitere Ausführungen gemacht. Insofern wird auf diese Ausführungen verwiesen.

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 Räum Einsatz 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 Westen 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.

Konten der Stadtkasse Hilden:	Sparkasse Hilden-Ratingen-Velbert:	343 00 566	BLZ 334 500 00	Dresdner Bank:	590 308 700	BLZ 300 800 00
	Volksbank RS/Solingen:	361 469	BLZ 340 600 94	Commerzbank:	652 860 800	BLZ 300 400 00
	Deutsche Bank:	788 401 800	BLZ 300 700 10	Postbank Köln:	117 15 509	BLZ 370 100 50

2. Wieviel Personal war zu welchen Zeiten im Einsatz?

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. Die Bereitschaftszeiten beginnen um 4.30 Uhr (samstags ab 5.30 Uhr, sonntags ab 6.30 Uhr) und enden um 20.00 Uhr, d.h. nach 20.00 Uhr wird keine Bereitschaft mehr ausgelöst. Sollte um 20.00 Uhr noch ein Wintereinsatz laufen, werden in Abhängigkeit von der Lage begonnene Räum- oder Streupläne zu Ende gearbeitet. Gleiche Regelungen zur nächtlichen Winterdienstpause werden vom Landesbetrieb Straßen NRW auf Autobahnen und klassifizierten Straßen aber auch von umliegenden Kommunen angewandt.

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

In der Tageszeit werden zusätzlich Mitarbeiter der Straßenunterhaltung, der Stadtreinigung und der Grünunterhaltung im Winterdienst eingesetzt. Bestimmte Aufgaben, wie z.B. die Abfallentsorgung, KFZ-Werkstatt, Wertstoffhof, Kanalkontrollen, Papierkorbleerung müssen jedoch besetzt bleiben. Die Gesamtzahl der eingesetzten Mitarbeiter wird auch durch krankheits- oder urlaubsbedingten Personalausfälle beeinflusst.

Sofern Mitarbeiter der Abfallbeseitigung durch Bereitschaftsdienste zu stark in Anspruch genommen waren und diese aufgrund von gesetzlichen Höchstarbeitszeiten oder gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten abzulösen sind, wird aus diesem Mitarbeiterpool die Abfallbeseitigung vervollständigt.

3. Ist es richtig, dass die Einsätze erst um 05:00 Uhr morgens begonnen wurden? Falls ja, warum nicht früher?

Wie schon oben dargestellt, beginnt die Winterdienst-Bereitschaft um 4.30 Uhr. 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.

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. Bei Änderungen verhält es sich ähnlich. Die Abstimmungsprozesse ziehen sich oft über Wochen oder Monate hin.

In der Praxis wurden oft die Bereitschaftszeiten verlängert. Hierfür einige Beispiele:

Datum	Beginn Winterdienst
06.12.10	3.30 Uhr
07.12.10	4.00 Uhr
14.12.10	3.30 Uhr
17.12.10	4.00 Uhr
20.12.10	4.00 Uhr
24.12.10	2.30 Uhr
27.12.10	3.00 Uhr

Auch in den Abendstunden wurde regelmäßig länger als die in der Dienstanweisung vorgesehenen Zeiten gearbeitet.

Die bis zum 22.12.10 laut Dienstanweisung bestehende Winterdienstpause wird derzeit stark kritisiert. Es ist zutreffend, dass ein in der Nacht durchgängig erfolgter Räumdienst zur Folge gehabt hätte, dass im Laufe der Nacht Schnee aus den Fahrbahnbereichen zur Seite geschoben worden wäre. Die dann durch Fahrzeuge festgefahrene Schneeschicht wäre dann dünner gewesen. Durch das Räumen kann technisch bedingt jedoch keine „schwarze“ Fahrbahn erreicht werden. Der Straßenquerschnitt ist grundsätzlich nicht als planebene Fläche ausgebildet. Dann würde sämtliches Regenwasser auf den Fahrbahnen stehen bleiben. Oft ist die Fahrbahn zur Seite hin abfallend gewölbt. Daher verbleibt nach jeder Schneeräumung immer eine Restmenge Schnee oder Schneematsch auf der Fahrbahn. Straßeneinbauten, ausgefahrene Fahrspuren und sonstige Unebenheiten verstärken diesen Effekt. Sofern es nicht gelingt, die Restmenge mittels Salz aufzutauen, damit sie mit dem Fahrbahngefälle abfließen kann, bildet sich bei Temperaturen um Null Grad eine Eisschicht aus.

4. Wie hoch war der Krankenstand?

Der Krankenstand in den Kalenderwochen 48 bis 50 war nicht erhöht. 6 Mitarbeiter waren langfristig erkrankt. Davon sind 3 Erkrankungen durch Arbeitsunfälle bedingt. Für einen Mitarbeiter ist seit dem Frühjahr 2010 eine Krankheitsvertretung eingestellt. Im übrigen Bereich gab es in den 3 Wochen eine Krankenquote von knapp unter 6 %. Gemessen an den übrigen Zeiten stellt dies keinen erhöhten Krankenstand dar.

5. Welche Fahrzeuge sind welche Strecken aufgrund welcher Vorgaben abgefahren?

Zur Bearbeitung von Fahrbahnen stehen zwei Groß-LKW mit Räum- und Streueinheit und zwei Klein-LKW mit Räum- und Streueinheit zur Verfügung. Als Reservefahrzeug für Ausfälle steht ein weiteres Großfahrzeug mit Räum- und Streueinheit zur Verfügung, dass auch zur Verstärkung bei starkem Schneefall genutzt wird. Dieses Fahrzeug war Ende 2009 ursprünglich zur Aussonderung vorgesehen. Aufgrund des Winters 2009/2010 wurde das Fahrzeug weiterhin im Bestand gehalten. Bei einem Ausfall der Klein-LKW muss die Räum- und Streueinheit auf ein anderes Trägerfahrzeug umgebaut werden.

Zur Bearbeitung von Geh- und Radwegen und anderen vergleichbaren Flächen werden ein Trecker mit Räum- und Streueinheit, ein Radlader sowie diverse Pritschenfahrzeuge eingesetzt.

Das kommunale Straßennetz ist, sofern die Bearbeitung der Fahrbahnen durch die Stadt vorzunehmen ist, in Prioritäten eingeteilt.

Priorität 1: Hauptverkehrsstraßen

Priorität 2: Sammelstraßen

Priorität 3: sonstige Straßen

Die Straßen einer Priorität sind in mehrere Streu- oder Räumpläne aufgeteilt, die dann von den Fahrzeugen parallel abgefahren werden. Sofern die Straßen einer Priorität abgefahren sind und der Zustand der Fahrbahnen zufriedenstellend ist, wird dann die nächstniedrigere Priorität angefahren.

6. Welche Straßen wurden wann (Datum / Uhrzeit)

a. geräumt

b. mit Salz bestreut

c. mit Sand/Split bestreut?

Zu a) Die Räumschilder waren durchgängig im Einsatz. Zu den Einsatzgrenzen und den Schwierigkeiten wird auf die Beantwortung zu 7. verwiesen.

Zu b) Salz wurde bis einschließlich 08.12.10 gestreut. Aufgrund der sich abzeichnenden Lieferengpässe wurde ab dem 05.12.10 die Salzstreuung auf die Fahrbahnen der ersten Priorität beschränkt. Nachdem am 21.12.10 wieder Salzlieferungen eintrafen, wurde unverzüglich wieder Salz gestreut. Dabei wurden vorrangig die Hauptverkehrsstraßen wiederholt abgestreut, um die dort vorhandenen Eisschichten aufzutauen.

Zu c) Ab dem 05.12.10 wurde in Straßen ab der 2. Priorität mit der Streuung von abstumpfenden Mitteln begonnen. Ab dem 08.12.10 erfolgte ausschließlich die Streuung von abstumpfenden Mitteln.

7. Wieso waren zumindest teilweise die Räumschilder nicht im Einsatz?

Die Position der Räumschilder im Fahrbetrieb der Räumfahrzeuge lag unter ständiger Beobachtung der Bevölkerung. Es gingen viele Meldungen über nicht immer abgesenkte Räumschilder ein. Deshalb soll an dieser Stelle versucht werden, hierzu einige Ausführungen zu machen.

Grundsätzlich richtet sich der Einsatz von Streuer und/oder Räumschild nach der Witterungssituation. Während eines starken andauernden Schneefalls muss nur geräumt werden. Im Regelfall würde die Wirkung von auftauenden Streumitteln im Neuschnee nach sehr kurzer Zeit verpuffen. Bei nachlassendem Schneefall wird dann geräumt und gestreut. Bei Reif- oder Eisglätte wird bei hartem Untergrund möglichst nur gestreut, da die Räumschilder festgefrorenes Eis technisch nicht beseitigen können.

Wenn die Streuer leer sind, muss zum Nachladen der Bauhof wieder angefahren werden. Die Rückkehr in den Räum- und Streubezirk erfolgt dann wesentlich schneller, wenn die Zwischenfahrten ohne Räumschildeinsatz gefahren werden. Darüber hinaus muss bedacht werden, dass es keinen Sinn macht, eine vor kurzer Zeit abgestreute Fahrbahn kurzfristig wieder zu räumen. Das aufgebrachte Streumaterial würde dann nutzlos zur der Fahrbahnseite weggeschoben.

Am 20. und 21.12.10 hatten sich auf vielen Hauptverkehrsstraßen dickere Eischichten gebildet. Als am 21.12.10 wieder Salz zur Verfügung stand, wurden diese Strecken zunächst nur mit Salz bestreut, um das Eis anzulösen. Ein sofortiger Einsatz von Räumschildern wäre auch hier kontraproduktiv gewesen.

Hinzu kommt eine durch den andauernden Einsatz erhöhte Anzahl von technischen Defekten. Schneepflüge setzen sich aus mindestens sechs Komponenten zusammen,

- Geräteplatte
- Steuerhydraulik mit Teleskopzylinder
- Hub- und Schwenkparallelogramm
- Pflugrahmen
- Pflugschar und
- Schürfleiste

Sämtliche Komponenten eines Schneepfluges sind permanentem Verschleiß durch den direkten Fahrbahnkontakt über die Schürfleisten ausgesetzt.

Lager, Buchsen schlagen durch die ständigen Vibrationen aus, Hydraulikzylinder, -ventile, -schläuche werden undicht, reißen oder platzen, Schweißnähte, selbst Panzernähte von Rahmen, Schar, Schürfleisten bersten.

Die im Einsatz befindlichen Schneepflüge der Großfahrzeuge wurden in den Jahren 1977, 1986 und 1994 angeschafft und weisen naturgemäß trotz regelmäßiger sachgemäßer Unterhaltung altersbedingte Verschleißerscheinungen auf. Hinzu kommt eine sich zunehmend schwieriger ausnehmende Ersatzteilversorgung, gerade bei einem über 30 Jahre alten Schneepflug.

Auf die Beobachtungen der Hildener Bevölkerung bezogenen ist festzuhalten, dass die Fahrer deshalb mit angehobenem Schneepflug Richtung Betriebshof fahren mussten, weil ein technischer Defekt und damit ein Komplettausfall des Schneepfluges vorlag oder bis zum Eintreffen von bestellten Ersatzteilen, die im Regelfall per Expresslieferung über Nacht geschickt wurden, zumindest noch den Streuer weiterhin zu nutzen.

Beispielsweise am 19.12.2010 mußten gleichzeitig sämtliche großen Einsatzfahrzeuge mit angehobenem Schneepflug in die städtische Werkstatt, weil bei Pflug

A - eine Hydraulikleitung gerissen und eine Schürfleistenhalterung auf Breite eingerissen war

B - Hub- und Schwenkparallelogramm ohne Funktion war und

C - die Pflugschar teilweise vom Pflugrahmen abgerissen war.

Der Weiterbetrieb eines so beschädigten Schneepfluges verbietet sich von selbst, um nicht die Hildener Bevölkerung unnötig zu gefährden, zumal die physikalischen Kräfte, die auf einen Schneepflug wirken unberechenbar sind.

8. Wie sind die Lieferverträge für Salz inhaltlich ausgestaltet (bereits angefragt am 15.12.2010)?

Die Stadt Hilden arbeitet mit ihrem Salzhauptlieferanten schon seit längerer Zeit zusammen. In dieser Zeit hat sich der Lieferant als sehr zuverlässig herausgestellt. In den Vorjahren wurde auf Bestellungen immer kurzfristig reagiert. Aufgrund dessen war die Stadt Hilden in vergangenen Winterzeiten öfters in der Lage auch Städten aus der Nachbarschaft bei deren Lieferengpässen kurzfristig mit Salz auszuweichen. Letzten Winter konnte so der Stadt Erkrath geholfen werden. Dabei wurde selbstverständlich darauf geachtet, dass für die Hildener Strassen ausreichend Streusalz vorhanden blieb. Aufgrund der guten Erfahrungen in Hilden sind andere Städte zum gleichen Lieferanten gewechselt. In den vergangenen Jahren bestand kein Anlaß, die Zuverlässigkeit des Lieferanten in Zweifel zu ziehen.

Andere Kommunen hatten in der Vergangenheit wiederholt berichtet, dass sie im Laufe eines Winters kaum die Möglichkeit hatten, bei Lieferengpässen ihres Lieferanten zu einem anderen Lieferanten zu wechseln, da potentielle Anbieter nur vor dem Winter gelistete Abnehmer bedienen. Um im Falle des Falles für Hilden eine zweite Option zu haben, wurde seit dem Jahre 2008 ein zweiter Lieferant sporadisch beauftragt. Insgesamt wurden sieben Lieferungen durch den Zweitlieferanten vorgenommen. In der gleichen Zeit erfolgten durch den Hauptlieferanten 21 Lieferungen.

Trotz diesem zweigleisigen Vorgehen kam es im Winter 2009/2010 jedoch zu Verzögerungen bei den Lieferungen. Dies war wiederum Anlaß, über ein größeres Salzlager in Hilden nachzudenken, um so diese längeren Zeiten zwischen Bestellung und Lieferung überbrücken zu können. Aus Gründen äußerster Vorsorge zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit in Hilden wurde dann dem Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz eine entsprechende Sitzungsvorlage zur Beratung vorgelegt.

Der Hauptlieferant aus Nickenich hat wieder seine Salzlieferung ohne Mengenbegrenzung für die Saison 2010/2011 zu einem Preis von 63 € netto, franko Hilden zugesagt. Die Mindestabnahmemenge wurde auf 25 to (ein voller Zug) festgelegt.

Der Zweitlieferant aus Duisburg hatte folgende Konditionen: mindestens 25 to. je Lieferung, maximal 250 to. in der Zeit vom 01.11.10 bis zum 31.03.11; jedoch max. 50 to. je Woche, bzw. 125 to. pro Monat. Im Winterbezug belief sich der Preis je Tonne auf 73,90 € frei Hilden.

9. Wann wurden bei wem welche Mengen Salz bestellt?

Noch dem Winter 2009/2010 wurde das Salzsilo an folgenden Tagen mit jeweils einen Lastzug von rund 25 to gefüllt: 27.01.10, 03.02.10, 12.02.10, 22.02.10. Da danach kein Salz mehr verbraucht wurde, war das Silo zum Ende des letzten Winters gefüllt.

Nachdem die ersten Wintereinsätze im Winter 2010/2011 gefahren wurden, erfolgte am 24.11.10 die erste Nachbestellung beim Hauptlieferanten. Die Lieferung ging planmäßig am 26.11.10 ein. Der nächste Silozug wurde am 01.12.10 bestellt. Diese Lieferung erfolgte nach dem Wochenende am Montag, den 06.12.10.

Nachdem am 03.12.10 der Hauptlieferant auf mögliche Verzögerungen bei der Lieferung hinwies, wurde eine Salzlieferung beim Zweitlieferanten bestellt.

10. Mit welchen Begründungen wurden die Lieferungen verweigert?

Der Hauptlieferant wies auf ein nahezu geräumtes eigenes Lager sowie auf Lieferverzögerungen seiner Vorlieferanten hin. Zudem müsse er die noch vorhandenen Bestände vorrangig an die Straßenmeistereien der Autobahnen liefern.

Der Zweitlieferant wies sofort auf ein geräumtes Lager hin. Direkt zu Beginn des Winters wären von Großstädten und Baumarktketten Lieferungen von mehreren Tausend Tonnen abgerufen worden. Eine Mitarbeiterin des Lieferanten nannte dies „panikartiges Abrufen“ der für den gesamten Winter vorgesehenen Mengen. Bei einem kontinuierlichen Abruf hätte der Lieferant nach eigener Aussage die Möglichkeit gehabt, seine Lagerbestände wieder aufzufüllen.

11. Ist es richtig, dass nur einer (von zwei) Lieferanten nicht liefern konnte?

Dies ist richtig. Der Hauptlieferant hat wie zur Frage 9 ausgeführt geliefert.

12. Was war mit dem zweiten Lieferanten?

Der zweite Lieferant hat keine Lieferung vorgenommen.

13. Ist es richtig, dass bei der Stadt die Salz-Hauptbestellung versäumt wurde, weil ein Mitarbeiter das entsprechende Fax nicht abgeschickt hat?

Der Zweitlieferant hat vor dem Winter 2010/2011 im Gegensatz zu den Vorjahren ein Bestätigungsfax erbeten. Dieses Fax wurde nicht abgesandt. Die erste Bestellung an den Zweitlieferanten wurde am Freitag, den 03.12.10 vorgenommen. An-

lässlich dieser Bestellung wurde durch eine Mitarbeiterin des Zweitlieferanten das fehlende Fax thematisiert. Unmittelbar am darauffolgenden Dienstag ging bei der Stadt Hilden ein an alle Kunden des Unternehmens gerichtetes Fax ein, in dem sich der Lieferant als nicht mehr lieferfähig erklärt hat. In diesem Fax wurde auch ausgeführt,

„hiermit teilen wir Ihnen mit, dass wir bis auf Weiters nicht lieferfähig sind und daher Ihre getätigten Bestellungen nicht bedienen können. „

14. Falls ja, war nicht unterbliebene Absendung ein Versehen? Wie konnte das passieren?

In den Vorjahren bedurfte es keiner Bestätigung durch ein Fax. Der Hinweis auf die geänderte Verfahrensweise wurde übersehen. Als am 03.12.10 die Bestellung aufgegeben wurde, waren nach Auskunft des Lieferanten die Lager nahezu geräumt. Die zuständige Mitarbeiterin hat dies damit erklärt, dass Großabnehmer (z.B. Baumarktketten) ihr Jahreskontingent nicht gestaffelt sondern auf einen Schlag abgerufen hatten. Am 06.12.10 hätte sich dann die Geschäftsleitung entschlossen, mit dem am 07.12.10 versandten Fax seine Kunden zu informieren.

15. Ist es richtig, dass zunächst lediglich mit den Salzresten des Vorjahres gestreut wurde und erst zu Beginn des Schneefalls eine Nachlieferung bestellt wurde?

Das Salzsilo wurde auch wegen der damals schon kritischen Versorgungslage in dem letzten Winter kontinuierlich voll gefahren. Grundsätzlich wird sofort nachdem sich das Salzsilo soweit leert hat, dass eine neue LKW-Anlieferung in das Silo passt, Salz nachbestellt. Zu Beginn des Winters waren die Salzlagerbestände komplett aufgefüllt. Die Holzkonstruktion des Salzsilo hat zur Folge, dass auch Salz aus dem vorangegangenen Winter gebrauchsfähig bleibt. Eine Nachbestellung erfolgt immer dann, wenn das frei gewordenen oder werdende Volumen des Salzsilos ausreicht, um die Ladung eines kompletten LKW-Zuges aufzunehmen.

16. Falls der Salzsilo gebaut errichtet worden wäre, wie viele Tage länger hätte das Salz gereicht?

Das seit den siebziger Jahren vorhandene Salzsilo hat ein Volumen von rund 110 to. Streusalz. Der Inhalt reicht durchschnittlich für 5 Tage Winterdiensteinsatz. Mit SV 68/009 „Winterdienst, Erweiterung der Streumittelbevorratung“ wurde eine Errichtung eines zusätzlichen Salzsilos mit einem Fassungsvermögen von ca. 250 to vorgeschlagen. Somit hätte der Gesamtvorrat an losem Streusalz 360 to. betragen. Hinzu kommen jeweils noch rund 25 Tonnen Salz, das in Säcken abgepackt ist.

Der Salzvorrat hätte sich mehr als verdreifacht. Entsprechend länger hätte der Salzvorrat gereicht.

Am 29.11.10 begann der erste Winterdiensteinsatz in diesem Winter. Der Winterdienst setzte sich kontinuierlich fort. Hilden war an 12 Tagen (9.12. bis zum 20.12.10) ohne Salz und es konnte nur mit abstumpfenden Streumitteln gearbeitet werden. Bis zum Beginn dieses Zeitraumes hatte das Salzsilo mit 110 Tonnen Fassungsvermögen für eine stete Versorgung der Streufahrzeuge im erforderlichen

Umfang gesorgt. Bei einer Erweiterung der Lagerkapazität um 250 Tonnen wäre die stete Versorgung der Streufahrzeuge solange sichergestellt gewesen, bis andere Lieferanten ihre Lieferung aufgenommen hätten. Am 21.12.10 wurden auf dem Bauhof 31 Tonnen Salz, am 22.12.10 wurden 49 Tonnen und am 24.12.10 24 Tonnen angeliefert.

Insofern kann festgehalten werden, dass bei Erweiterung der Lagerkapazitäten in der vorgeschlagen Weise die am 20. und 21.12.10 entstandenen Straßenverhältnisse vermieden worden wären.

In den letzten Tage war von einem Strategiepapier des Bundesverkehrsministers für „Maßnahmen zur Vermeidung eines Salznotstandes“ zu hören und lesen. Dieses Papier soll Anfang Oktober 2010 auf höchster Ministerebene beraten worden sein. Leider ist dieses Strategiepapier den Kommunen nie zugänglich gemacht worden. Dem nordrhein-westfälischen Städte- und Gemeindebund liegt das Strategiepapier auch nicht vor. Als die örtlich Presse über das Strategiepapier berichtete, ergab eine Nachfrage bei dem Redakteur, dass er leider nicht in der Lage sei, diese Strategiepapier zur Verfügung zu stellen. Im Moment bekommt man den Eindruck, dass es sich um eine „Geheim-Strategie“ handelt. Bezieht man sich auf die berichteten Eckzahlen, wäre laut Strategie für Hilden eine ausreichende Bevorratung zu unterstellen, wenn im Salzlager 315 Tonnen Salz vorgehalten würden. Mit dem zusätzlichen Silo hätte Hilden über einen Lagerbestand von 360 Tonnen Salz verfügt.

17. Ist es richtig, dass dem Bauhof das Angebot eines ortsansässigen Spediteurs vorlag, Salz in einer großen Halle lagern zu können?

Ein Angebot eines ortsansässigen Spediteurs lag dem Bauhof nicht vor. Vielmehr hat der Bauhof in dem Terannia-Gelände an der Ellerstraße eine Lagerhalle angemietet. Dort wurden und werden größere Mengen Streumittel frostfrei und trocken gelagert. Eine frostfreie und trockene Lagerung ist erforderlich, um die Streustoffe streufähig zu halten. Größere Klumpen würden die Streuer blockieren. An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, dass während der Beratung und der Beschlussfassung durch den Umwelt- und Klimaausschuß keine Beauftragung der Verwaltung erfolgt ist, Miet-Alternativen zu ermitteln. Auch wurden für eine evt. alternative Anmietung einer Halle zur Lagerung von Streustoffen keine Mittel zur Verfügung gestellt.

18. Wie erklärt die Verwaltung, dass der nur kommissarisch tätige Bauhofleiter in Langenfeld die Situation „im Griff“ hatte, während der langjährig erfahrene Bauhofleiter in Hilden offensichtlich Probleme mit der Bewältigung hatte?

In allen Städten in der Umgebung gab und gibt es öffentliche und veröffentliche Kritik an der Ausführung des Winterdienstes. Davon blieb auch Langenfeld nicht verschont. In den politischen Gremien der Stadt Langenfeld wurde dies im Dezember 2010 thematisiert.

Am 20.12.10 waren die Straßen in Langenfeld in einem vergleichbaren Zustand zu Hilden (z.B. Bergische Landstraße, Schneiderstraße, Winkelsweg, Hildener Straße). Da zu diesem Zeitpunkt in Langenfeld noch Salz vorhanden war, konnte dieser Straßenzustand in den Folgetagen wirksam verbessert werden.

Die Bauhofleiter müssen mit den Rahmenbedingungen zurechtkommen, die ihnen gesetzt werden. Der „langjährig erfahrene Bauhofleiter in Hilden“ hat nach dem letzten Winter und den auch von ihm gemachten Erfahrungen dem Rat der Stadt vorgeschlagen, die Lagerkapazitäten für Streusalz spürbar zu erhöhen. Als sich in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Klimaschutz ein ablehnendes Stimmungsbild ergab, wurde vom Amtsleiter des Zentralen Bauhofes Hilden auf „die der Stadt Hilden obliegende Verkehrssicherungspflicht im öffentlichen Straßenraum“ verwiesen. Im Ausschuß wurde eine Erweiterung mehrheitlich abgelehnt.

Ergänzend wurden von Ihnen unter Datum vom 03.01.11 weitere Fragen gestellt, die ich wie folgt beantworte:

1. Ist es richtig, dass dem Bauhof das Angebot eines ortsansässigen Unternehmers auf Überlassung eines Radladers zur Beseitigung von Schneemassen vorlag?

Ein Angebot auf Überlassung eines Radlader hat vorgelegen. Ebenso hat es ein Angebot eines Treckers mit 600-Liter-Streuer gegeben, sowie von einem Trecker mit Räumschild und einem zweiten Trecker mit Ladeschaufel.

2. Falls ja: Warum wurde dieses Angebot abgelehnt?

Das Angebot des Treckers mit 600-Liter-Streuer wurde nicht angenommen, da zunächst kein Salz als Streumittel vorrätig war. Als Salz vorhanden war, standen in ausreichendem Umfang Streufahrzeuge zur Verfügung.

Das Angebot eines Treckers mit Räumschild wurde angenommen, da durch das kontinuierliche seitliche Räumen des Schnees weniger Probleme bei der Suche nach geeigneten Ablagestellen auftreten. Zum Bearbeiten von Straßeneinmündungen und ähnlichen Stellen, wurde aus dem gleichen Betrieb ein zweiter Trecker mit Ladeschaufel eingesetzt. Diese beiden Trecker arbeiteten dann gemeinsam vorgegebene Straßenbezirke ab.

Auf das Angebot zur Überlassung eines Radladers wurde in der Form nicht eingegangen. Vielmehr wurde bei einem örtlichen Baumaschinen-Mietservice ein dritter Radlader angemietet.

3. Ist es richtig, dass zumindest ein Teil des Personals des Bauhofes angeregt und angeboten hat, am 05.12.2010 bereits Sonntagabend / nachts mit der Räumung zu beginnen und nicht erst morgens früh? 4. Falls ja: Warum wurde dieses Angebot abgelehnt?

Mitarbeiter, die in der Woche vom 29.11.10 bis zum 05.12.10 in der Winterdienstbereitschaft eingesetzt waren, mußten aufgrund einer Überschreitung der gesetzlichen Höchstgrenzen der Wochenarbeitszeit (§ 3 Arbeitszeitgesetz 60 Wochenstunden) oder Nichteinhaltung der Mindestruhezeit (§ 5 Arbeitszeitgesetz 11 Stunden Ruhezeit) die Arbeit einstellen. Dem vorausgegangen war ein Hinweis aus dem

betroffenen Mitarbeiterkreis. Diese Maßnahme ist bei Mitarbeitern auf Unverständnis gestoßen.

5. Ist es richtig, dass ein Vertrag / Verträge über Salzlieferungen vom Lieferanten gekündigt wurden?

6. Falls ja: Wann war das? In welcher Form wurde Ersatz gesucht / gefunden?

Eine Kündigung eines Salzlieferanten liegt nicht vor. Der Zweitlieferant hat mit Fax vom 07.12.10 an seine Kundschaft als dringende Nachricht mitgeteilt, dass er bis auf weiteres nicht lieferfähig sei.

Nachdem sich die Aussichten auf eine Wiederaufnahme der Salzlieferungen sich nicht kurzfristig verbesserten, wurde in vielen teils parallel geführten Telefonaten versucht, über andere Quellen doch noch Salz zu bekommen. Im Gegensatz zu den Vorjahren gab es unter den benachbarten Kommunen keine Bereitschaft, auszuweichen. Dabei wurde auf eigene Engpässe bei deren Lieferanten verwiesen.

Die Nachfragen bei Salzlieferanten waren zunächst ebenfalls erfolglos, da immer darauf hingewiesen wurde, dass Hilden als Kunde nicht gelistet ist und aufgrund der großen abgerufenen Mengen nur gelistete Kunden beliefert würden.

Über einen Kontakt zu einem chemischen Werk konnte ein an der Nordseeküste angesiedelter Chlorgasproduzent mit großen Beständen an Steinsalz gefunden werden. Durch die Geschäftsführung wurde leider entschieden, dass das Steinsalz nicht abgegeben wird, da Hilden keine Stadt aus der Nachbarschaft sei und die Firma ansonsten nicht in Konkurrenz zur Salzindustrie treten wolle.

Die umfangreiche Berichterstattung in den Medien hatte auch mehrerer Makler auf den Plan gerufen. Ortsansässige Firmen waren ebenfalls behilflich. Allen beauftragten Lieferanten hatten in unterschiedlichem Umfang Lieferfristen, die immer noch abgewartet werden mussten. Zur Wiederherstellung und Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit musste auch auf hochpreisige Angebote eingegangen werden.

Bis heute sind seit dem 21.12.10 zehn Salzlieferungen mit rund 220 Tonnen Salz in Hilden angeliefert worden.

7. Warum befand / befindet sich auf vielen Streufahrzeugen ein Beifahrer?

Der Fahrer des Räum- und Streufahrzeuges hat ein Fahrzeug zu lenken, dass aufgrund des vorgebauten Räumschildes Überbreite hat. Zusätzlich zum Manövrieren des Fahrzeuges auf den zum Teil sehr engen und auch stark beparkten Fahrbahnen, bedient er das Räumschild. Das Räumschild ist nicht nur zu heben und zu senken. Auch die Seitenneigung kann und muss variiert werden. So können Engstellen unfallfrei durchfahren werden. Gleichzeitig kann auch auf die unterschiedlichen Fahrbahnbreiten mit der Einstellung des Räumschildes reagiert werden.

Der Beifahrer unterstützt den Fahrer bei Rangierarbeiten, in dem er insbesondere die rechte Fahrbahnseite im Blick behält. Bei engen Durchfahrten steigt der Beifahrer

rer aus und unterstützt den Fahrer als Einweiser. Auch bei Rückwärtsfahrten benötigt der Fahrer einen Einweiser. Zweite Aufgabe des Beifahrers ist das Bedienen des Streuer. Es muss die Streumenge gesteuert werden. In Abhängigkeit von der Fahrbahnbreite ist die Streubreite hoch- oder runter zu regulieren. Darüber hinaus kann das Streubild dergestalt verändert werden, dass nach rechts oder links neben die Fahrspur des Streufahrzeuges gestreut werden kann (Mittelinselfn, Gegenfahrbahn, Haltebuchten).

8. Waren auch Wald-/Forstarbeiter im Winterdienst im Einsatz? Falls nein, wieso nicht?

Im Stadtwald werden 4 Wald-/Forstarbeiter beschäftigt. Durch diese Mitarbeiter wird selbstverständlich im Umfeld des Betriebsgeländes der Winterdienst ausgeführt. In Zeiten starken Schneefalls besteht die erhöhte Gefahr des Schneebruches. An vielen Stellen brechen unter der Schneelast große Äste und Baumkronen aus. Der Hildener Stadtwald wird auch bei kritischer Witterung weiterhin stark besucht. Daher ist es zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit unabdingbar, dass diese Gefahrenstellen unmittelbar beseitigt werden. Auch sollte nicht außer Acht gelassen werden, dass im Winter die Hauptholzeinschlagzeit ist. Diese Arbeiten müssen auch bei sehr ungünstiger Witterung fortgesetzt werden.

Am 10.01.11 ging eine weitere Anfrage ein. Deren Fragen werden wie folgt beantwortet:

Ergänzend zu unseren bisherigen Anfragen haben wir aufgrund der uns vorliegenden Informationen folgende weitere Fragen:

1. Ist es richtig, dass im Jahr 2010 eine oder mehrere Rechnungen über Salzlieferrungen gar nicht oder erst verspätet bezahlt wurden?

Das ist nicht richtig. Vielmehr wurden alle Rechnungen in den gesetzten Zahlungsfristen beglichen.

Falls ja:

2. Wann wurde im Jahr 2010 Salz geliefert, wann wurde es berechnet und wann wurde(n) diese Rechnung(en) gezahlt?

Auf eine Beantwortung wird verzichtet, da die in der Fragestellung geäußerte Vermutung unzutreffend ist.

3. Könnte die verspätete Zahlung die Ursache für die im Dezember aufgetretenen Lieferschwierigkeiten sein?

Auf eine Beantwortung wird verzichtet, da die in der Fragestellung geäußerte Vermutung unzutreffend ist.

4. Wie ist der normale Ablauf bei einer Salzlieferrung? Wer bekommt die Rechnung und wer sorgt für die Bezahlung?

Die Rechnung kommt auf dem üblichen Postweg. Sie geht in der Poststelle des Rathauses ein. Von dort wird sie durch den Haaner Kurierdienst zum Bauhof gebracht. Die Anlieferung auf dem Bauhof erfolgt einmal täglich in der Zeit zwischen 10 und 11 Uhr. Nach Sichtung der Posteingänge durch den Amtsleiter, wird die Rechnung zur Auszahlung durch die Buchhaltung vorbereitet und dann durch einen weiteren Mitarbeiter sachlich und rechnerisch überprüft. Wenn die sachliche und rechnerische Richtigkeit bescheinigt ist, erfolgt die Anordnung der Auszahlung durch einen Anordnungsberechtigten. Die Buchungsunterlagen werden dann wiederum einmal täglich vom Haaner Kurierdienst zum Rathaus gebracht. Dort wird sie von der Poststelle aus zum Amt für Finanzservice weitergeleitet. Dort erfolgt dann die endgültige Zahlbarmachung. Die Rechnungen aus dem Jahre 2010 wurden von der zeitlichen Abfolge überprüft. Die genauen Daten ergeben sich aus der nachfolgenden Übersicht.

Lieferdatum	Rechn. Datum	Eingang Poststelle	Abgang vom Bauhof zum Rathaus	Zahlung durch Kasse
23.12.09	28.12.09	30.12.09	04.01.10	08.01.10
31.12.09	31.12.09	08.01.10	11.01.10	17.01.10
06.01.10	11.01.10	13.01.10	14.01.10	18.01.10
23.12.09	31.12.09	01.02.10	03.02.10	09.02.10
26.01.10	08.01.10	01.02.10	03.02.10	09.02.10
25.01.10	28.01.10	29.01.10	01.02.10	09.02.10
03.02.10	03.02.10	05.02.10	09.02.10	17.02.10
27.01.10	29.01.10	16.02.10	17.02.10	23.02.10
12.02.10	17.02.10	09.02.10	22.02.10	25.02.10
22.02.10	01.03.10	03.03.10	03.03.10	11.03.10

Die Zahlungen durch die Stadtkasse werden von dort in eigener Zuständigkeit unter Beachtung von Skontoabzügen bzw. der Fälligkeit entsprechend der Rechnung vorgenommen.

Sofern keine Skonto-Abzüge zugelassen wurden, erfolgte die Anweisung der Zahlung durch die Kasse unter Berücksichtigung des vom Lieferanten vorgegebenen Zahlungsziels.

5. Welche Ursache hatte im konkreten Fall die verspätete Zahlung?

Es gab keine verspätete Zahlung. Ein konkreter Fall wurde durch den Fragesteller nicht benannt.

Selbstverständlich wird im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz eine umfassende Sitzungsvorlage zur Optimierung des Winterdienstes vorgelegt. Darin werden erforderliche Maßnahmen und die hierfür benötigten Ressourcen aufgezeigt und auch die kostenmäßigen Auswirkungen dargestellt.

Für Rückfragen stehe ich selbstverständlich gerne jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichem Gruß

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Horst Thiele', written in a cursive style.

Horst Thiele
Bürgermeister

Anlage
Muster Einsatzpläne

Verteiler:

1. 1. stellv. Bürgermeister Herrn Rudolf Joseph
2. 2. stellv. Bürgermeister Herrn Norbert Schreier
3. CDU – Fraktion
4. SPD - Fraktion
5. FDP-Fraktion
6. BA - Fraktion
7. Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
8. dUH – Fraktion
9. Fraktion Freie Liberale
10. Rm. Lothar Kaltenborn / fraktionslos
11. Rm. Dr. Peter Schnatenberg / fraktionslos
12. Rm. Walter Corbat / fraktionslos
13. Rm. Birgit Behner / fraktionslos
14. Rm. Sabine Kittel / fraktionslos
15. Den/die Vorsitzende/n des/der betroffenen Fachausschusses/Fachausschüsse
16. Dezernat I
17. Dezernat II - Herrn Klausgrete
18. Dezernat III
19. Dezernat IV
20. I/14 – Herrn Witek
21. Bürgermeisterbüro 01.3
22. Rheinische Post
23. Westdeutsche Zeitung
24. Hallo! Hilden
25. Hildener Wochenanzeiger
26. Wochenpost
27. Radio Neandertal
28. WDR Wuppertal
29. WDR Düsseldorf
30. center.tv, Schadowstraße 11 b, 40212 Düsseldorf