Stadt Bad Münstereifel
- Der Bürgermeister
Az: SW 32

Bad Münstereifel, den 23.04.2026

Nr. der Ratsdrucksache: **72-XII/Z-3**

Beratungsfolge	Termin
Bau- und Feuerwehrausschuss	05.05.2026

Zur Beratung in **öffentlicher** Sitzung:

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:
Umstrukturierung Winterdienst
hier: weiteres Vorgehen

Berichterstatter/in: Herr Mey / Herr Lanzerath

( ) Kosten €:

Die Mittel stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung
( ) ja / ( ) nein
( ) Nothaushalt / Übergangswirtschaft

( ) Anlagen sind beigefügt

( ) Die Mittel müssen über-/außerplanmäßig bereitgestellt werden.
( ) Kostenstelle _____ Konto _____
( ) Folgekosten: ( ) ja / ( ) nein
_____ € jährlich

Ausgearbeitet:		Beteiligt:		Mitgezeichnet:
	GBA		**20.1**	
	PR		**AL**	
	20			

_____
Bürgermeister

An der Abstimmung hat/haben (wegen Befangenheit) nicht teilgenommen:

( ) zurückgezogen ( ) vertagt ( ) von der Tagesordnung abgesetzt

( ) verwiesen in den _____

Abstimmungsergebnis:

BauA	( ) einstimmig	( ) Ja-Stimmen	( ) Nein-Stimmen	( ) Enthaltungen
@GRK2@	( ) einstimmig	( ) Ja-Stimmen	( ) Nein-Stimmen	( ) Enthaltungen
@GRK4@	( ) einstimmig	( ) Ja-Stimmen	( ) Nein-Stimmen	( ) Enthaltungen

1. Sachverhalt



Am 04. Dezember 2025 wurde die Verwaltung mit einer Neustrukturierung des Winterdienstes, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften und der personellen und maschinellen Kapazitäten des Bauhofes (RD 72-XII), bis Anfang 2026 beauftragt.

Seitens des Fachamtes (Bauhof) wurde daher das vorhandenen Straßenverzeichnisse überarbeitet und eine neue umfassende Auflistung sämtlicher im Stadtgebiet Bad Münstereifel befindlichen Straßen erstellt. Ziel war es den maschinellen Winterdienst neu zu evaluieren.

Das Bauhof-Team hat daher die betreffenden Straßen systematisch überprüft und auch anhand ihrer topografischen Beschaffenheit entsprechend nachfolgend neu klassifiziert (Anlage 1):

„Wichtig“ bezeichnet solche Straßen mit überörtlicher Bedeutung sowie Verkehrswichtigkeit, für welche eine Pflicht zum Winterdienst besteht.

„Sinnvoll“ umfasst jene Strecken ohne gesetzliche Verpflichtung zum Winterdienst, jedoch aufgrund ihrer topographischen Gegebenheiten oder als sogenannten Rundweg im Winterdient genutzt werden können, dies ermöglicht dem Räumfahrzeug einen effizienteren Einsatz.

„Sonstige“ bezieht sich auf Straßen / Wege ohne gesetzliche Verpflichtung zum Winterdienst sowie solche von unbedenklicher Beschaffenheit unter winterlichen Bedingungen.

Die Verwaltung geht mit der Rechtsprechung des BGH davon aus, dass der Bauhof verpflichtet ist, die Fahrbahnen der öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslagen lediglich an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen bei Schnee- und Eisglätte zu räumen und zu streuen.

Der derzeit ausgeführte Winterdienst unterteilt sich dann in einer pflichtigen und einen freiwilligen Teil, wenn innerhalb geschlossener Ortslagen öffentliche Straßen geräumt werden, die nicht verkehrswichtig und gleichzeitig verkehrsbedeutend sind.

Unter dieser Maßgabe hat die Erfahrung der vergangenen Winterdienstperioden gezeigt, dass auf ca. 49 % der städtischen Verkehrswege, ein Winterdiensteinsatz aufgrund der topographischen Lage nicht oder nur reduziert erforderliche gewesen wäre.

Den nach dieser Betrachtung freiwilligen Teil des Winterdienstes, kann einer kritischen Betrachtung unterzogen werden, da im Rahmen der Haushaltssicherung jede freiwillige Leistung auf mögliche Einsparungen hin zu untersuchen ist.

Die vorliegende Liste nimmt die differenzierte Bewertung in pflichtigen und freiwilligen Winterdienst als Grundlage für eine Vorschlag vor.

2. Rechtliche Würdigung

Durchführung des maschinellen Winterdienstes auf der Grundlage gesetzlicher Vorschriften (u.a. Straßenreinigungsgesetz NRW)

3. Finanzielle Auswirkungen und Auswirkungen auf das Haushaltssicherungskonzept

Eine Reduzierung des Winterdienstes auf den pflichtigen Teil reduziert sowohl Personal- als auch Materialkosten, da weniger Streukilometer befahren und gestreut werden müssen. Das derzeit vorhandenen Zahlenwerk (Personalkosten, Maschinenstunden und Streugut) wird hierzu aktuell ausgewertet und nachgeliefert.

4. Organisatorische und personelle Auswirkungen

Derzeit erhält der Bauhof, wie im vergangenen Jahr, im Bereich des maschinellen Winterdienstes Unterstützung durch einen externen Dienstleister. Dieser hat sich während seiner ersten Wintersaison als besonders leistungsfähig sowie zuverlässig erwiesen. Der Vertrag mit diesem Dienstleister erstreckt sich über insgesamt drei Winterdienstperioden. Somit steht dieser noch für zwei weitere Wintersaisons zur Verfügung. Die Vertragslaufzeit endet am 31.März 2028.

Nach Einschätzung des Bauhofes könnte mit der vorgeschlagenen Priorisierung der Straßen (Anlage 1), für die kommenden Jahre eine sichere und strukturierte Durchführung des maschinellen Winterdienstes gewährleistet werden.

Infolgedessen könnte in den nächsten zwei Jahren analysiert werden, ob nach Ablauf des Vertrages eine vollständige Übernahme durch das Team des Bauhofs möglich ist oder ob eine Fortführung mithilfe eines Ausschreibungsverfahrens zur Generierung eines Dienstleisters sinnvoll bleibt, oder eine alternative Lösung gefunden wird.

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass für eine effektive Durchführung des Winterdienstes organisatorische sowie technische Aspekte entscheidend sind. Bei einer eigenverantwortlichen Sicherstellung des Winterdienstes vom Bauhof, ist dies gewährleitet. Die Erfahrungen aus vergangenen Jahren zeigen, dass dies am zuverlässigsten, planbarsten sowie strukturiertesten durch den Bauhof erfolgen kann.

Mit der „Konzentration und Priorisierung“ auf die Kategorie I, bleibt sichergestellt das die nachfolgend gesetzlich geforderten Vorgaben gewährleistet sind:

Werktags soll der WD auf den priorisierten Strecken gegen 7:00 Uhr abgeschlossen sein (Beginn des Berufsverkehrs)

Samstags soll der WD auf den priorisierten Strecken gegen 8:00 Uhr angeschlossen sein (Beginn des Berufsverkehrs)

Mit dieser/einer eindeutigen Priorisierung erscheint es nach Einschätzung des Bauhofs realistisch, dass bei klassischem nächtlichem Streueinsatz (ca. 65 Prozent/Jahr) die Mitarbeiter sowohl Kategorien I als auch II parallel bedienen können. Dies würde bedeuten, dass alle erforderlichen Straßen lediglich einmal angefahren würden, eine doppelte Befahrung jeder Ortschaft wäre somit nicht mehr erforderlich. Sollte sich schon aus „3. Finanzielle Auswirkungen“ ergeben.

5. Lösungsvorschlag und mögliche Alternativen und deren Auswirkungen
keine

6. Auswirkungen auf den demographischen Wandel
Keine

7. Auswirkungen auf den Klimawandel
Keine

8. Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Grundlage der vorgestellten Ausarbeitung, ein/das Konzept die Neustrukturierung des Winterdienstes weiter auszuarbeiten und dem zuständigen Ausschuss zu berichten.