

9 Forderungen der Wiesbadener Bürgerschaft für eine bedarfsgerechte Straßenreinigungssatzung

Der Auftrag der Stadtverordnetenversammlung an den Magistrat war im März 2015, einen Vorschlag zur Neustrukturierung der Straßenreinigungssystematik nach den „Gesichtspunkten der Transparenz, Effizienz, Wirtschaftlichkeit und Vergleichbarkeit aller Straßen in ihrer Reinigungsklassenzuordnung“ vorzulegen.

Die Bürgerschaft weiß, dass keines dieser Ziele erfüllt ist, sondern dass ELW und Ordnungsdezernat eine eigene Agenda umgesetzt haben, die im deutlichen Widerspruch zum Auftrag und zum Bedarf steht. Sie wollen laut eigenen Präsentationen und Aussagen ein höheres Gebührenvolumen und weg von den B-Straßen. Welche Überraschung, dass die "wissenschaftliche" Systematik, die "objektiv" über alle Straßen der Stadt gelegt wird, just diese beiden Ergebnisse hat!

Wie aber kann eine vernünftige Lösung aussehen? Die folgenden **9 Forderungen der Wiesbadener Bürgerschaft** dienen als Grundsätze, die bei einer Neukonzeption der Satzung erfüllt werden sollten.

1

„Gehwegreinigung in Bürgerhand – Fahrbahnreinigung in kommunaler Hand“! Das ist unser Grundsatz für die Reinigungsklassen. Die Bürger sind bisher ihrer Verantwortung nachgekommen, also soll auch weiterhin der Gehweg von ihnen oder den Privatfirmen gereinigt werden.

Die Kernaufgabe der ELW aus Sicht der Bürgerschaft ist die Fahrbahnreinigung. Hinzu kommt die Fahrbahn- und Gehwegreinigung in der Innenstadt. In Wiesbaden funktioniert die Gehwegreinigung durch die Anwohner und die privaten Reinigungsfirmen i.d.R. bestens und das zu günstigeren Preisen. Nur in wenigen Fällen wird es z.B. wegen ständig höherer Verschmutzung oder wegen eines anderen Verkehrsaufkommens Änderungsbedarf geben. Die unnötige Leistungsausweitung der ELW auf den Gehwegen treibt nicht nur Kosten und Gebühren für Mieter, Eigentümer und den Stadtetat hoch, sondern bringt die Anwohner auch dazu, sich für die Sauberkeit „ihrer Straßen“ nicht mehr verantwortlich zu fühlen. Heute gilt das Subsidiaritätsprinzip in allen öffentlichen Bereichen – ausgerechnet in der Reinigung der „Bürgersteige“ hält der Obrigkeitsstaat Einzug, der die Bürger bevormundet und gelebtes Bürgerengagement für die Stadtsauberkeit einfach wegfegt.

2

Gemäß gesetzlicher Verpflichtung und Magistrateauftrag muss die ELW-Straßenreinigung allein dem Gemeinwohlinteresse verpflichtet sein. Ein Systemwechsel vom Teil- zum Vollleistungsbetrieb ist nicht erforderlich und widerspricht dem Äquivalenzprinzip der kommunalen Abgabenordnung.

Die ELW-Sparte „Straßenreinigung“ muss schlank bleiben, dieser Grundsatz leitet sich aus der städtischen Beteiligungspolitik ab. Ohne Bedarf braucht es auch keine Leistungsausweitung. Der ELW-Leistungsumfang bestimmt sich allein aus dem öffentlichen Auftrag, dieser limitiert somit auch Kosten und Gebühren. Deshalb sollten Angemessenheit, Qualität und Wirtschaftlichkeit der Leistungen die Hauptziele der ELW sein. Die aus dem Gesamtbetrieb ELW oder der Verwaltung abgeleiteten rein betriebswirtschaftlichen Ziele (Mehrung von Leistungen und damit Gebühreneinnahmen, Verbesserung der Kennziffer „Reinigungsaufwand (Relation Reinigungslänge/Arbeitslänge)“ stehen aber im Konflikt zum öffentlichen Auftrag und zum Bürgerinteresse. Zudem belastet eine aufgeblähte ELW Straßenreinigung den städtischen Etat und erhöht die Defizitrisiken.

Initiative „Gehwegreinigung in Bürgerhand (GiB)“

3

Die drei Reinigungsklassen A, B und C bilden die drei gut funktionierenden Reinigungsstrukturen in der Bürgerstadt Wiesbaden ab. Ein Systemwechsel ist nicht erforderlich. Das Prinzip: Möglichst wenig A-Straßen, und mit wachsender und zumutbarer Bürgerverantwortung dann B und C.

Die kommunale Straßenreinigung muss nur das abdecken, was die Anlieger nicht selber leisten können. Dies ist gesetzeskonform! Deshalb sollte im Grundsatz gelten: Stadtweite Erhaltung der Reinigungsklasse B als Standardreinigungsklasse für Wohnstraßen sowie innerörtliche und überörtliche Verkehrsstraßen. Die Reinigungsklasse C gilt für die ländlich geprägten Vororte und reine Anliegerstraßen. Die Reinigungsklasse A gilt in den innerstädtischen Fußgängerzonen und deren Geschäftsstraßen. In Subzentren gilt wie bisher B, da dortige Geschäftsstraßen oder Verkehrsstraßen nicht mit den innerstädtischen vergleichbar sind.

4

Die Reinigungsklasse soll sich allein nach dem Reinigungsbedarf der Straße richten. Dazu genügen wenige bedarfsgerechte Kriterien, die den Verkehrs- und Siedlungsstrukturen Rechnung tragen. Die Zumutbarkeit für den Anlieger sollte zudem für Fahrbahn und Gehweg getrennt ermittelt werden.

Die unterschiedlichen Gegebenheiten in den Ortsbezirken müssen über angemessene und pragmatische Kriterien in der Straßensystematik ihren Niederschlag finden. Vergleichbarkeit oder Gleichbehandlung darf nicht Gleichmacherei bedeuten. Öffentliche Einrichtungen (Schulen, Kirchen, Kinderspielplätze usw.) dürfen im Übrigen nicht dazu führen, dass die Straße höhergruppiert wird. Die Gesamtprägung einer Straße sollte ausschlaggebend sein. Es muss außerdem die Zumutbarkeit der Reinigung für die Anlieger getrennt für Fahrbahn und Gehweg ermittelt werden. Beim Gehweg ist zu berücksichtigen, dass auch der Winterdienst den Anliegern zugemutet wird und dass sich die Zeiten geändert haben: Heutzutage werden von den Anliegern zuverlässige und wirtschaftlich arbeitende Privatfirmen für den Gehweg inkl. Winterdienst beauftragt. Dieses bewährte und günstige Modell ist in Wohnsiedlungen, im Mehrfamilienhausbau, in Geschäftsstraßen, in Gewerbegebieten und in innerstädtischen Wohnstraßen schon lange allgemeiner Standard. Die Prüfung der Zumutbarkeit darf sich deshalb nicht mehr auf die selbst zum Besen greifenden BürgerInnen beschränken, sondern muss die Möglichkeit der Beauftragung privater Firmen durch die Anlieger einbeziehen.

5

Die im Vergleich zu anderen Städten hohen Reinigungsintervalle sollten auf das notwendige Maß überprüft werden. Leistungsmängel der ELW dürfen nicht zu Höhergruppierungen führen! Auch müssen vor allem die städtischen Ämter in ihren Zuständigkeiten mit gutem Beispiel vorangehen.

Nach dem jetzt vorgelegten Straßenverzeichnis werden ca. 40% aller ELW-Straßen (A und B) mindestens 3x wöchentlich und mehr gereinigt. Und nach wie vor sind die Reinigungsintervalle aller Gehwege in A5, A7 und A13 fest gekoppelt an die Fahrbahn. Gründlichkeit geht aber vor Häufigkeit! Die Reinigungsklassen sind tendenziell zu hoch. Beschwerden über die ELW-Leistungen sollten systematisch überprüft werden. Sonderverschmutzungen müssen nach dem Verursacherprinzip gelöst werden, statt über Höhergruppierung die Anwohner der ganzen Straße zur Kasse zu bitten. Dies treibt auch die Mietnebenkosten hoch. Die städtischen Ämter müssen vor allen anderen ihre Zuständigkeitsprobleme an den Dreckecken der Stadt lösen und ihre Liegenschaften nach demselben Turnus reinigen, wie es die Reinigungsklasse vorsieht. Im Übrigen sollten alle städtischen Reinigungsaufgaben bei der ELW gebündelt oder zumindest besser koordiniert werden. Eine auskömmliche Budgetübertragung bzw. Bezahlung kann dann die evtl. Minderung von Gebühreneinnahmen ausgleichen. Die Stadt sollte selbst erst mal Vorbild sein, bevor sie die Bürger zusätzlich belastet. Dann kann auch die ELW mehr Akzeptanz bei der Bürgerschaft gewinnen.

Initiative „Gehwegreinigung in Bürgerhand (GiB)“

6

Die Gebührenkalkulation sollte hinsichtlich der Höhe und des Verhältnisses von Fahrbahn- und Gehweggebühren überprüft werden. Die Gebührensätze müssen transparenter kalkuliert werden. Eine Unterdeckung der Fahrbahnreinigung gibt Fehlanreize für den Ausbau der Reinigungsklasse A.

Die Gebührensätze für die Gehwegreinigung sind doppelt so hoch wie die für die Fahrbahn. Dieses Verhältnis 1:2 ist ungewöhnlich, denn auch die reine Fahrbahnreinigung ist personalintensiv und nicht allein mit Kehrmaschinen zu bewältigen. Hinzu kommen jetzt die Kosten des Pariser Modells. Reinigungsfirmen kalkulieren mit 1:1,5 oder sogar mit 1:1. Es sollte deshalb die Kalkulation der Gebührensätze überprüft werden. Eine systematische Unterdeckung der reinen Fahrbahnreinigung, und diese liegt hier vor, ist ein Anreiz, dass von der ELW die lukrativere Gehwegreinigung angestrebt wird. Mit einem hohen Reinigungsturnus ergibt sich erst recht eine besonders große Hebelwirkung für die Gebühreneinnahmen. Die richtige Konsequenz bei einer Kostenunterdeckung aber ist, zuerst den Betrieb zu optimieren und ggf. dann die Gebührensätze anzupassen. Eine Quersubventionierung der Fahrbahnreinigung durch die Gehwegreinigung muss vermieden werden.

7

Der städtische Anteil für das Allgemeininteresse an der Straßenreinigung sollte erhöht und differenziert auf die Gebührensätze verrechnet werden. Anlieger in z.B. stärker vom Verkehr belasteten Straßen sollten mehr vom Zuschuss profitieren als Anwohner von Wohnstraßen.

Das Allgemeininteresse ist umso höher zu bewerten, je intensiver die Straße von Nicht-Anwohnern in Anspruch genommen wird. Derzeit wird der öffentliche Anteil nur nach der Verkehrsbedeutung der Straßen ermittelt. Dies bestimmt jedoch nicht mehr allein das öffentliche Interesse der Landeshauptstadt Wiesbaden. Die ständig wachsende und gewollte Menge an Touristen, Kongress- und Messegästen, Event-Besuchern, Kur- und Reha-Gästen sowie politischen Gästen verursacht zum einen mehr Schmutz und Verkehr, zum anderen werden die Innenstadtstraßen für sie wegen des gesamten Stadtbildes mehr gereinigt als üblich. Der öffentliche Anteil sollte deshalb deutlich erhöht werden, z.B. um 10 Prozentpunkte. Da der öffentliche Anteil derzeit pauschal allen Gebührenzahlern zugutekommt, sollten zudem differenzierte Gebührensätze eingeführt werden: Der prozentuale Anteil des Zuschusses stiege mit dem Reinigungsintervall. Dies wäre gesetzeskonform.

8

Straßensystematik, Straßenverzeichnis und die Eingruppierung der Straßen sollte alle 3-5 Jahre von einem Gremium überprüft werden. Dazu sollte dann ein Beirat aus Vertretern von ELW, Ordnungsdezernat, Ortsbeiräten und der Bürgerschaft sowie anderen Ämtern zusammentreten.

Vorschläge zur Neueingruppierung von Straßen werden von diesem fachkundigen Gremium geprüft und Änderungen im Straßenverzeichnis oder in der Straßensystematik sowie andere Maßnahmen dem Magistrat vorgeschlagen. Damit ist gewährleistet, dass der Reinigungsbedarf nicht alleine von denjenigen bewertet wird, die ein Interesse an der Erhöhung der Gebühreneinnahmen haben. Ortsbeiräte und Bürger können auch besser beurteilen, ob bei Sauberkeitsproblemen statt der Erhöhung der Reinigungsintervalle nicht besser andere Maßnahmen ergriffen werden sollten (Quartiersmanagement, Zuständigkeitsklärung, Bürgerinformation, Aktionstag an Schulen u.a.)

Initiative „Gehwegreinigung in Bürgerhand (GiB)“

9

Die Straßenreinigungsgebühren sollten sich an dem Prinzip der Billigkeit von kommunalen Abgaben orientieren. Deshalb sollte die Satzung Regelungen aufnehmen, die einzelne Ungerechtigkeiten und die strukturellen Unwuchten der Quadratwurzel mildern. Dies darf der Satzungsgeber tun.

- a. Privatstraßen, deren Anlieger bereits die Straße erhalten und reinigen, sollen in Klasse C eingruppiert werden. Sie unterliegen nicht der Reinigungspflicht oder dem Anschlusszwang für die mittelbar erschlossenen öffentlichen Straßen.
- b. Bushaltestellen sind vom Verkehrsträger und nicht vom Anlieger zu reinigen. Dies ist inzwischen unzumutbar für die Anlieger. Dies gilt erst recht für den Winterdienst. Die ELW kann dann von der ESWE beauftragt werden. Dementsprechend dürfen Bushaltestellen in der Straßenmatrix auch nicht den Reinigungsturnus der Gehwege erhöhen.
- c. Anlieger von sog. Mistwegen und von baurechtlich nicht mit Zuwegungen oder Zufahrten erschließbaren öffentlichen Straßen sollen nicht dem Anschlusszwang unterliegen.
- d. Anlieger von Kleingärten und Wiesengrundstücken (in zusammenhängenden Kleingärten, Wiesengelände) sollen maximal nur mit Straßenreinigungsgebühren der günstigsten Reinigungsklasse (jetzt B1) belastet werden, da aus diesen Grundstücken keine oder nur geringe Pachterträge erzielt werden.
- e. Reine landwirtschaftlich und gewerbegärtnerisch genutzte Flurstücke, die dem Anschlusszwang unterliegen, sollten entlastet werden: Sie sollten (bis auf das Flurstück mit der Hofstelle/Betriebsstelle) den landwirtschaftlichen Flächen außerhalb geschlossener Ortslagen gleichgestellt werden, bzw. in die günstigste Reinigungsklasse eingestuft werden. Ungeachtet dieser Regelung sind diese Anlieger bereits jetzt zur unverzüglichen Beseitigung von verursachten Sonderverschmutzungen verpflichtet.
- f. Eck- und Kopfgrundstücke werden aus Billigkeitsgründen entlastet (z.B. für die Hauptadresse mit 100% des Gebührensatzes und mit den anderen öffentlich erschlossenen Straßen jeweils mit 50% des Gebührensatzes).
- g. Bei sehr tiefen Grundstücken erfolgt aus Billigkeitsgründen eine Kappung der Quadratwurzel, z.B. beim Erreichen eines bestimmten Länge-Breite-Verhältnisses.
- h. Der Gebührenmaßstab „Quadratwurzel“ sollte überprüft werden. Der Zusammenhang zwischen dem Vorteil aus der Straßenreinigung und der Quadratwurzel bzw. Grundstücksgröße ist nicht immer zwingend und führt vor allem in der teuren Reinigungsklasse A zu einem offensichtlichen Missverhältnis von Reinigungsgebühr und Reinigungsvorteil: proportional höhere Quadratwurzel bei kleineren Grundstücken, Unverhältnismäßigkeit bei tiefen Grundstücken, Ungleichbehandlung bei sehr unterschiedlichen Grundstückszuschnitten, kein Zusammenhang von Grundstücksgröße und Verschmutzungsursache bei verkehrsreichen Straßen, usw.

Initiative „Gehwegreinigung in Bürgerhand (GiB)“

Kompetenzteam: Peter Bernhard, Joachim Bußhardt, Christine Dietz, Claudia Höhler-Badior, Wilfried Igstadt, Louisa Jäger, Markus Karlik, Albrecht Koch, Claudia Petri-Lichtenheld, Heiner Lompe, Karl Roßel, Bert Schnabel, Monika Schnabel, Ulrike Schön, Wolfgang Seydel, Wiltraut Strootherke, Jürgen Uffmann, Volker Raab