

steht jedoch zu erwarten, daß der Straßenwinterdienst wie überhaupt auch der damit korrespondierende Straßenbetriebsdienst einschl. Straßenreinigung mit allen Nebenaufgaben ähnlich der vor einigen Jahren geschaffenen neuen Berufsgruppe des Ver- und Entsorgers ebenfalls eine berufliche Qualifizierung erfährt. Neben den personellen Kosten sind es die materiellen Kosten, die sich ihrerseits in feste und fixe Kosten aufteilen und in besonderen Haushaltsstellen des kommunalen Haushaltes wiederfinden. Hier sei auf das diesbezügliche Kapital dieses Handbuchs hingewiesen. Ein Kostenfaktor, der oft nicht oder nicht genügend berücksichtigt wird, sind die Straßen-Nutzerkosten, die in Verwaltungs-, Nutzer- und Umweltkosten ihren Niederschlag finden. Dankenswerterweise hat die Technische Hochschule Darmstadt in 1988 als Abschluß entsprechender Untersuchungen ein Verfahren entwickelt, mit dessen Hilfe es möglich sein dürfte, die Wirtschaftlichkeit des Winterdienstes im Rahmen einer gesamtheitlichen Betrachtung besser zu beurteilen und damit auch den Umfang der beim Winterdienst zu treffenden Maßnahmen festlegen zu können.

Im Bereich der Infrastruktur muß auch künftig versucht werden, das Angebot an Verkehrsflächen zu erweitern und die Leistungsgrenzen des vorhandenen Straßenraumes zur Bewältigung der zweifellos weiter steigenden Verkehrsströme heraufzusetzen, um eine vernünftige Verteilung des Verkehrs auf den verfügbaren Straßen zu erzielen. Dies ist nicht nur ein Problem des kommunalen Winterdienstes in der Bundesrepublik Deutschland, sondern ebenso in den übrigen Ländern der Europäischen Gemeinschaft. Insoweit wäre es durchaus wünschenswert, wenn für den EG-Bereich ein Kriterienkatalog entwickelt würde, der vor dem Hintergrund der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten EG-weit als Basis für alle Winterdienst-Maßnahmen genommen und über alle Grenzen hinweg praktiziert werden sollte, wie es auch vom Bundesverkehrsministerium angestrebt wird. Vorab sollte versucht werden, mit Hilfe ökologischer und ökonomischer Kriterien ein Verkehrssicherheitsprogramm zu entwickeln, wie es bereits mit der zweiten Auflage dieses Handbuchs gefordert wurde.

1.3 Der Winterdienst in der öffentlichen Diskussion

Der Winterdienst berührt im kommunalen Bereich nicht nur das zuständige Amt bzw. den zuständigen Betrieb, sondern ebenso eine Reihe anderer kommunaler Ämter und darüber hinaus die jeweils zuständigen Polizeidienststellen, die Verkehrsbetriebe, die Feuerwehr und nicht zuletzt im Einzelfall auch den Katastrophenschutz. Erst im Zusammenspiel aller Beteiligten ist ein befriedigender Winterdienst möglich, wobei in diesem Zusammenspiel Bürger und Verkehrsteilnehmer eine gleichgewichtige Rolle einnehmen dürften.

Die etwa bis in die Mitte der 80er Jahre geführte und z. T. emotional aufgeheizte Diskussion um das Für und Wider des Einsatzes von auftauenden Streustoffen in der Öffentlichkeit hat inzwischen einer mehr sachbezogenen Betrachtung Platz gemacht. Die Kommunen ihrerseits geben grundsätzlich bereits im Vorfeld, also vor Beginn der ersten Winterdienst-Einsätze, die im einzelnen zu beachtenden Regeln nicht nur für das Dienstpersonal, sondern darüber hinaus auch für die Bürger bekannt. Zu unterscheiden sind dabei drei Informationsebenen: die Betriebsebene, die Verwaltungsebene und die Öffentlichkeitsebene. Zur besseren Verdeutlichung sei auf das Schema 1 hingewiesen.

Auf der Betriebsebene geht es in erster Linie um eine permanente Unterweisung aller am Winterdienst beteiligten Dienstkräfte sowohl in theoretischer als auch in praktischer Hinsicht. Die bereits erwähnten VKS-Winterdienst-Seminare stellen hier eine notwendige Ergänzung dar, zumal in diesen Seminaren auch ein sehr intensiver Erfahrungsaustausch praktiziert wird, der, wie die Erfahrung gezeigt hat, in vielen Fällen zu besseren Streu- und Räumverfahren und damit zu Kosteneinsparungen geführt hat. Als Indiz für diese positive Entwicklung kann sowohl die in den letzten Jahren im kommunalen Bereich zu beobachtende konstante Beschäftigungslage – geringe Fluktuation bei den Dienstkräften – und ein Durchschnittsalter von etwa 25–35 Jahren als auch eine inzwischen vorhandene Stammansatz angesehen werden.

Das Zusammenspiel beim kommunalen Winterdienst im Bereich der Verwaltungsebene ist in erster Linie in den jeweiligen Organisations-