

Finanzministerium | Postfach 7127 | 24171 Kiel

Staatssekretär

An den Vorsitzenden
des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Thomas Rother, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/3660

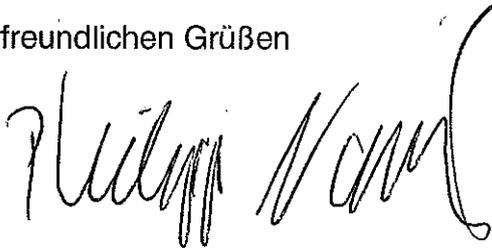
nachrichtlich:
Frau Präsidentin
des Landesrechnungshofs Schleswig-Holstein
Dr. Gaby Schäfer
Hopfenstr. 30
24103 Kiel

Kiel, 27. November 2014

Schreiben des MWAVT i.S. „Winterdienst in Schleswig-Holstein“

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
das beigefügte Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit,
Verkehr und Technologie übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Philipp Nimmermann

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Staatssekretär

Herrn Vorsitzenden
des Finanzausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Thomas Rother, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

über
Finanzministerium
Düsternbrooker Weg 64
24105 Kiel

nachrichtlich:
Frau Präsidentin
des Landesrechnungshofes
Schleswig-Holstein
Dr. Gaby Schäfer
Hopfenstraße 30
24103 Kiel

12. November 2014

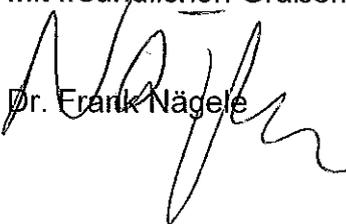
Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

der Landesrechnungshof Schleswig-Holstein (LRH) hat mit seinen Ergebnissen der Prüfung „Winterdienst in Schleswig-Holstein“ wichtige Impulse für die Weiterentwicklung des Winterdienstes gegeben und gleichzeitig um einen Bericht betreffend Kostenunterschiede und Kostensenkungspotentiale gebeten.

Darauf Bezug nehmend hat auch der Finanzausschuss um einen Bericht über die Analyse der Kostenunterschiede sowie die Anhebung der Kostensenkungspotentiale gebeten (vgl. Ziff. 27 der Drucksache 18/1355 vom 03.12.2013).

Mit dem anliegenden Bericht nehme ich Stellung.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Frank Nägele

Anlage

Winterdienst auf Straßen im Zuständigkeitsbereich der schleswig-holsteinischen Straßenbauverwaltung

Bericht zur Prüfung des Landesrechnungshofes (LRH) „Winterdienst in Schleswig-Holstein“

1. Ziele, Rechtsgrundlagen und Standards

Ein auch im Winter leistungsfähiges Straßennetz ist unverzichtbare Voraussetzung für eine funktionierende Volkswirtschaft. Der Winterdienst der schleswig-holsteinischen Straßenbauverwaltung ist deshalb für den Wirtschaftsstandort Schleswig-Holstein von grundlegender Bedeutung. Dabei gilt es nicht nur die Leistungsfähigkeit der Straßen möglichst rund um die Uhr zu gewährleisten, sondern auch glättebedingte Unfälle und deren Folgen zu vermeiden.

Das Straßen- und Wegegesetz des Landes sowie das Bundesfernstraßengesetz enthalten die Grundlage zur Durchführung des Winterdienstes: „Die Träger der Straßenbaulast sollen ... die Straßen bei Schnee und Eisglätte räumen und streuen.“ (§ 10 Abs.3 StrWG SH und § 3 Abs.3 FStrG). Die Formulierung als „Soll“-Vorschrift lässt den Baulastträgern Spielraum, den Umfang des Winterdienstes entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit selber zu bestimmen.

Für die Ortsdurchfahrten hat der Gesetzgeber im § 45 StrWG ergänzende Regelungen für die Zuständigkeit und den Umfang der damit verbundenen Pflicht zur Durchführung des Winterdienstes vorgesehen. Demnach sind die Gemeinden im Rahmen ihrer dort definierten Reinigungspflicht für die Schneeräumung auf Fahrbahnen und Gehwegen und bei Glätte für das Streuen der Gehwege, Fußgängerüberwege und besonders gefährlichen Fahrbahnstellen zuständig. Somit hat der Gesetzgeber die Zuständigkeit für Ortsdurchfahrten sowohl dem Baulastträger als auch den Gemeinden auferlegt, wenn auch mit unterschiedlichem Umfang.

Über die beiden Straßengesetze hinaus ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht die Anforderung, zumutbare Vorkehrungen zu treffen, wenn beim Eröffnen eines öffentlichen Verkehrs Gefahrenlagen bestehen. Das Bürgerliche Gesetzbuch regelt hierzu die Schadenersatzpflicht beim Vorliegen von Vorsatz oder Fahrlässigkeit (§ 823 BGB).

Schließlich werden die Anforderungen an die Organisation und Durchführung des Winterdienstes durch das Leistungsheft des Bundes und das Merkblatt für den Winterdienst auf Straßen 2010 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. konkretisiert. Während die im Merkblatt enthaltenen Anforderungen das anzustrebende Qualitätsniveau in Abhängigkeit von der Verkehrsfunktion der Straße

für den überörtlichen Verkehr definiert (siehe Anlage), enthält das Leistungsheft des Bundes weitergehende Anforderungen der Umlaufzeiten für das Streuen bzw. Räumen und Streuen, z.B. :“... sollen alle durchgehenden Fahrbahnen und Rampen der Autobahnen und der Bundesstraßen innerhalb von 2 Stunden abgestreut sein.“

Auf Grundlage der genannten Vorschriften ist der Straßenwinterdienst des LBV-SH so organisiert, dass bei Bedarf auf den Bundesautobahnen ein 24-stündiger Streu- und Räumeeinsatz durchgeführt wird. Für alle anderen für den überörtlichen Verkehr wichtigen Straßen beginnt bei Bedarf die Einsatzrufbereitschaft um 3.00 Uhr und endet um 22.00 Uhr. Ein weitergehender, an den zeitlichen Vorgaben des Leistungsheftes des Bundes orientierter Winterdienst auf Landes- und Kreisstraßen wäre nicht finanzierbar. Das Anforderungsniveau für Winterdienstleistungen wurde gemäß Merkblatt auch für die Landes- und Kreisstraßen im Zuständigkeitsbereich des LBV-SH eingeführt.

Die Umsetzung des Winterdienstes im LBV-SH erfolgt durch eigenes Personal und Fremdfirmen. Insgesamt stehen der schleswig-holsteinischen Straßenbauverwaltung im Straßenbetriebsdienst über 600 Straßenwärter und Kraftfahrer zur Verfügung. Für das Streuen bzw. Räumen und Streuen werden alle Großfahrzeuge des eigenen Fuhrparks (108 LKWs und Unimogs) eingesetzt. Zusätzlich kommen auch zahlreiche Unternehmerfahrzeuge zum Einsatz. Während die Fahrer mit Fahrzeugen von den Firmen gestellt werden, kommen die Streuautomaten und die Schneepflüge vom LBV-SH. Die Einsatzleitung erfolgt durch Personal der Meisterei.

Zum Einsatz kommt die Feuchtsalztechnik FS 30, bei der ein Gemisch aus 70% NaCl-Trockensalz und 30% NaCl- oder MgCl-Sole auf die Fahrbahn gestreut wird. Hierbei handelt sich um die bundes- bzw. länderweit eingesetzte Technik, die sich als geeignete Technik zur Bekämpfung von Glätte bewährt hat. Die erforderliche Streumenge pro m² Fahrbahn kann je nach Ausmaß der Glätte zwischen 5 und 40 g/m² betragen. Das vorgenannte Merkblatt für den Winterdienst enthält hierfür Anhaltswerte in Abhängigkeit vom Zustand der Fahrbahn und der erwarteten Fahrbahntemperatur. Die Einsatzleitung gibt die Streumenge vor, wobei es jedem Fahrer vorbehalten bleibt, bei entsprechend vorliegenden Fahrbahnverhältnissen, in Abstimmung mit der Einsatzleitung, davon abzuweichen.

Als ergänzende Maßnahme zur Glättebekämpfung wird seit 2010 auf Bundesautobahnen schrittweise die reine Solestreueung (FS 100, NaCl-Sole) eingesetzt. Durch ein besseres Streubild und längere Liegedauer im Vergleich zu Feuchtsalz (70%Salz und 30%Sole), ist die reine NaCl-Sole (100% Sole) besonders in der Präventivstreueung von Vorteil. Aber auch bei Fahrbahnzuständen, die geringe Taustoffmengen bedürfen (Reif- oder Eisglätte), kann effektiver die Flüssigstreueung eingesetzt werden. Die Einsatzgrenze für den Einsatz der Solestreueung liegt jedoch bei ca. -6°C.

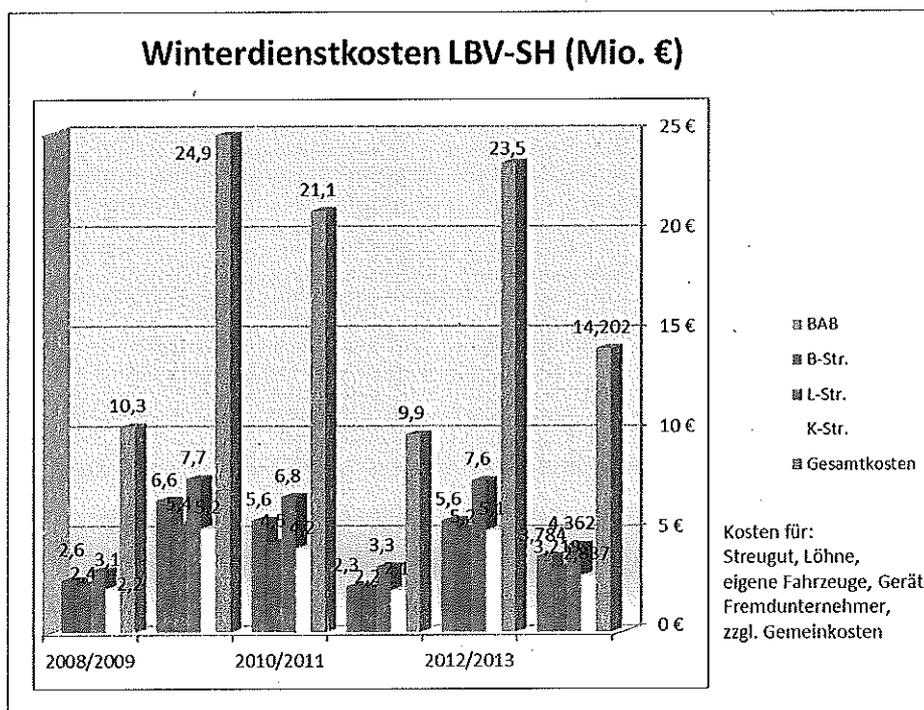
Bei Schneeglätte und/oder tieferen Temperaturen kommt die FS 30-Streuung zum Einsatz. Die technischen Voraussetzungen für die FS 100-Solestreueung sind mit erheblichen Investitionen verbunden, sowohl am Fahrzeug als auch bei der Herstellung und Vorhaltung der Sole. Der Einsatz im untergeordneten Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) ist aufgrund des hohen Investitionsbedarfs nicht vorgesehen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich Winterdienstleistungen an vorgegebenen Standards für Bundesfern-, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen orientieren. Gleichwohl haben die für die Verkehrssicherheit Verantwortlichen die Möglichkeit, auf witterungsbedingte Einflüsse flexibel zu reagieren. Die Entwicklung spezifischer Leistungsstandards hat sich aus Sicht der schleswig-holsteinischen Straßenbauverwaltung bewährt.

2. Aufwand

a) Allgemeine Kostenentwicklung

Der Aufwand für den Winterdienst wird wesentlich durch klimatische Bedingungen (Temperaturen unter 5°C, Niederschlagsmengen, -häufigkeit) bestimmt. Dadurch variieren die Kosten des Winterdienstes von Jahr zu Jahr. Die Abweichungen sind erheblich. So lagen die Gesamtkosten in der vergangenen Wintersaison bei einer Größenordnung von 14 Mio. Euro, während im Winter 2009/2010 etwa 25 Mio. Euro zu verzeichnen waren.



Der Aufwand für den Winterdienst wird dabei durch folgende Faktoren beeinflusst:

1. Kosten für die Beschaffung der Streumittel

Die marktgängigen Preise für Auftausalze sind in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Dieser Entwicklung konnte sich die schleswig-holsteinische Straßenbauverwaltung auch durch europaweite Ausschreibungen letztlich nicht entziehen. Etwas günstigere Preise lassen sich nur durch den Bezug von Auftaustoffen während des Sommerhalbjahres erzielen. Diesem sogenannten Frühbezug sind durch die zur Verfügung stehenden Lagerkapazitäten jedoch Grenzen gesetzt.

2. Beauftragung der Unternehmer

Höhere Lohn- und Betriebskosten der eingesetzten Unternehmerfahrzeuge werden an den LBV-SH weitergereicht, sobald bestehende Verträge auslaufen. Alleine die Kosten für die Aufrüstung der Unternehmerfahrzeuge zur Aufnahme und Steuerung der vom LBV-SH vorgehaltenen Winterdienstgeräte (Schneepflüge, Aufsatzstreuautomaten pp.) sind erheblich und fallen bei jedem Fahrzeugwechsel erneut an.

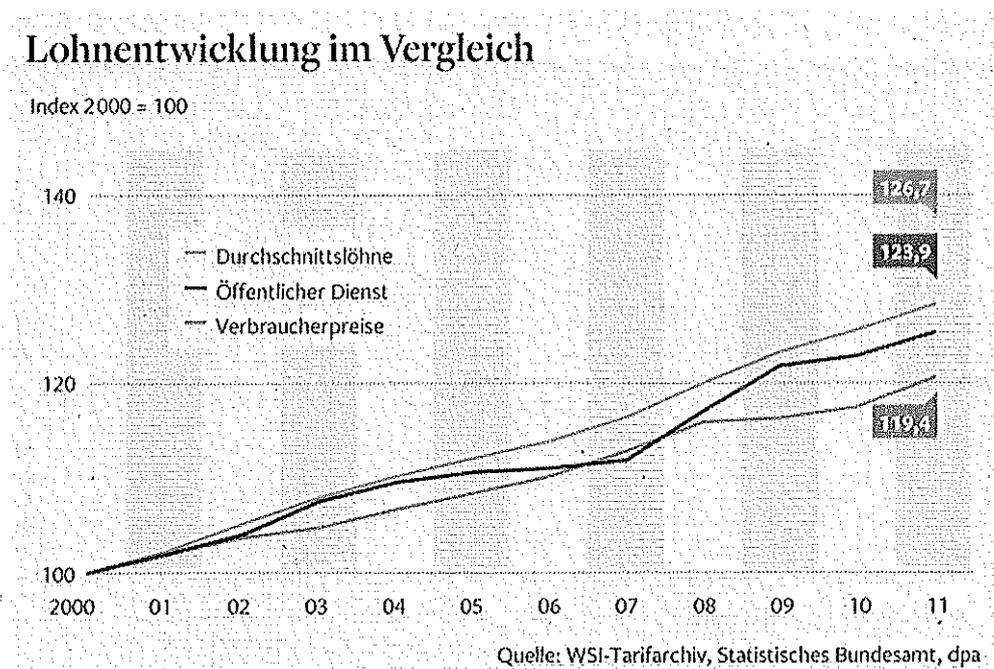
3. Treibstoff- und Reparaturkosten

Auch der Aufwand für den Bezug von Dieselmotorkraftstoffen ist in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen. Die Vorhaltung eigener Tankstellen erfordert die Einhaltung hoher Umwelt- und Arbeitssicherheitsstandards und hat sich infolge dessen in der Vergangenheit als unwirtschaftlich erwiesen. Nur noch wenige bundeseigene Meistereien an den Bundesautobahnen verfügen daher über betriebseigene Tankstellen. Die schleswig-holsteinische Straßenbauverwaltung ist daher weitestgehend an die stundenaktuellen Marktpreise für Kraftstoffe gebunden.

4. Personalkosten

Ein intensiver Winterdienst wirkt sich nicht nur auf Material-, Fahrzeug- und Unternehmerkosten sondern auch auf Personalkosten aus. Bei entsprechender Wetterprognose wird in den Meistereien Rufbereitschaft angeordnet. Diese wird je angefallene Stunde mit 12,5% des tariflichen Stundenentgeltes vergütet. Werden aus der Rufbereitschaft heraus Winterdiensteinsätze durchgeführt, so werden diese Stunden grundsätzlich mit einem Überstundenzuschlag in Höhe von 30% vergütet. Die Vorgaben ergeben sich aus tarifvertraglichen Bestimmungen.

Die Lohnentwicklung der vergangenen Jahre ist in nachstehender Grafik dargestellt:



Der Anstieg der Personalkosten wird durch die alle zwei Jahre vom Finanzministerium des Landes Schleswig-Holstein aufgestellten Personalkostentabellen bestätigt.

So weisen die Tabellenwerte der vergangenen Jahre für einen Beschäftigten der Entgeltgruppe 5 (diejenige Entgeltgruppe, in die u.a. die Straßenwärter tariflich eingruppiert sind) folgende Personalkosten aus:

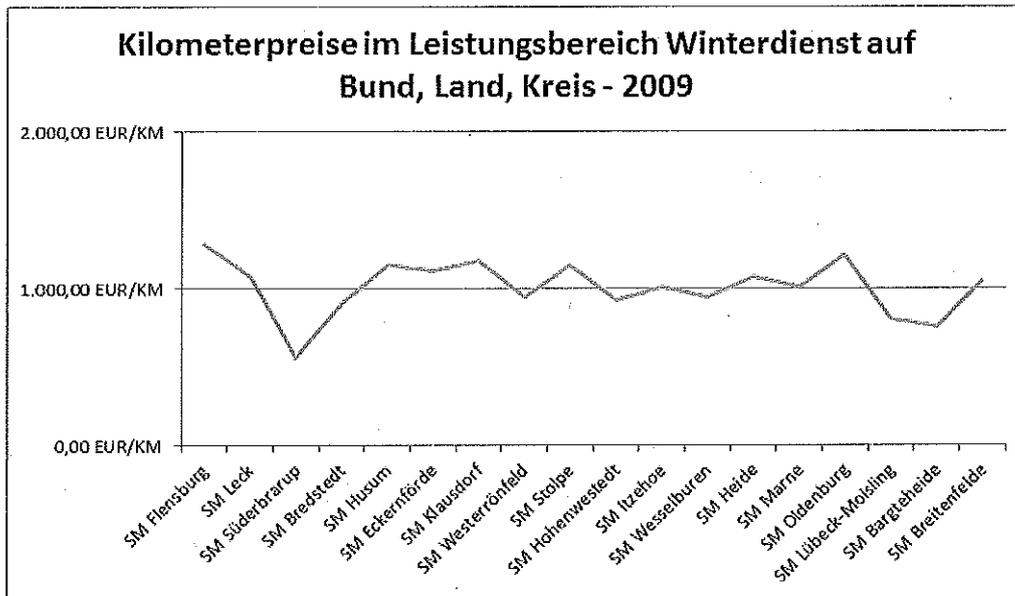
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
24,34 €	24,57 €	25,34 €	25,40 €	27,09 €	27,63 €	29,56 €	30,64 €

Die im Haushalt veranschlagten Ansätze für den Winterdienst basieren auf einem erwarteten mittleren Witterungsverlauf und den daraus resultierenden Einsätzen.

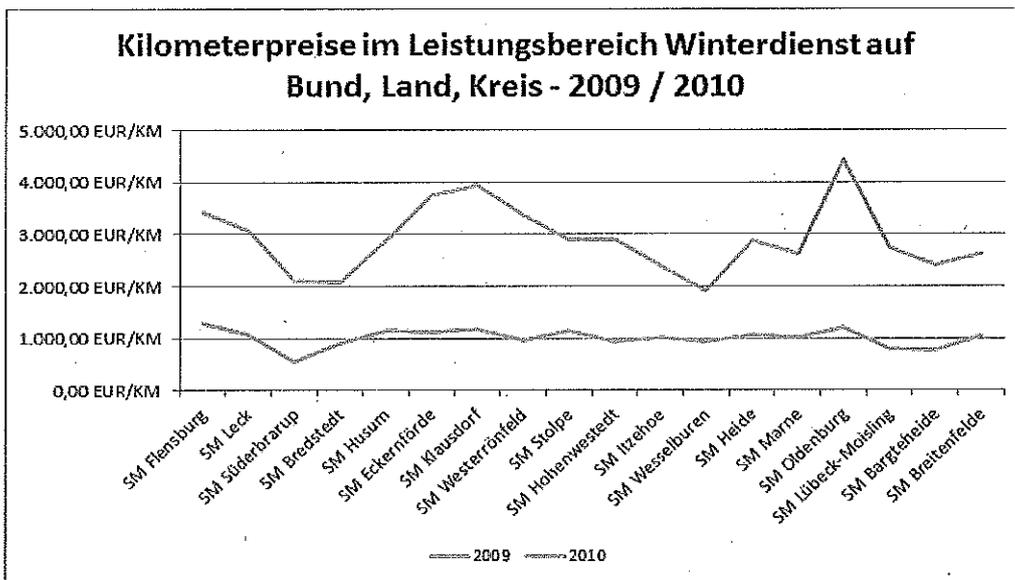
Generell gilt, dass der Aufwand für Winterdienstleistungen bereits durch die allgemeine Kostenentwicklung kontinuierlich steigt. Da die Leistungserbringung sehr personalintensiv ist, kommt dabei Tarifsteigerungen und gesetzlichen Regelungen besondere Bedeutung zu. Die schleswig-holsteinische Straßenbauverwaltung hat kaum Möglichkeit, diese Faktoren nachhaltig zu beeinflussen.

b) Kosten pro Meisterei

Betrachtet man die Kilometerpreise im Leistungsbereich Winterdienst auf Bund-, Land- und Kreisstraßen, gab es zwischen den Straßenmeistereien in 2008 und 2009 keine großen Unterschiede bei den Winterdienstkosten je Straßenkilometer.



In 2010 waren die Unterschiede dann erheblich.



Die deutlichen Abweichungen lassen sich dadurch erklären, dass der Winter 2010 durch extreme Wetterlagen geprägt war, lange anhielt und regional sehr unterschiedlich verlief.

Die wetterbedingten Phänomene können aber nur einen Teil der Abweichungen erklären. Eine nachträgliche Datenanalyse ergab, dass in Folge einer Systemumstellung aufgrund von Tarifänderungen Leistungen zum Teil fehlerhaft erfasst wurden. Die Auswirkungen hat der LRH in seiner Prüfung „Winterdienst“ festgestellt. Auf Seite 58 des LRH-Berichts wird ausgeführt: „Während in Westerrönfeld für bis zu 7 € gestreut wird, hat Husum Herstellkosten von 15 € bis 17 €/km. Meistereien mit geringen Aufmaßen hatten höhere Kosten/km.“ Die geringen Kosten der SM Westerrönfeld

kommen dadurch zustande, dass auch Leerfahrten in die Berechnung einbezogen wurden. Dadurch erhöhte sich rechnerisch die Zahl der Winterdienstkilometer. Da die Leerfahrten in Husum nicht erfasst wurden, sind die Angaben beider Meistereien nicht vergleichbar.

Als weiteres Beispiel für die fehlerhafte Datenerfassung führt der LRH auf Seite 58 seines Berichts aus: "Es fällt auf, dass die SM Süderbrarup sehr geringe Aufmaße für das Streuen hat, obwohl sie mit 420 km das zweitgrößte Streckennetz betreut. Vergleicht man Süderbrarup mit Flensburg und Leck, die ähnliche klimatische Verhältnisse aufweisen, erscheinen die Aufmaße nicht plausibel."

Die inkonsistente Datenlage kommt auch in folgenden Feststellungen des LRH zum Ausdruck:

"Zu hinterfragen sind auch die Aufmaße der benachbarten SM Lübeck und Breitenfelde. Beide haben ein gleich großes Streckennetz, Breitenfelde aber doppelt so große Aufmaße."

"Einige SM zeigen über 3 Jahre annähernd gleiche Kosten/km gestreute und geräumte Strecke, wie z.B. Westerrönfeld und Breitenfelde. Konstant am wenigsten kostet ein km Streuen und Räumen in Westerrönfeld. Während hier nur 6 € notwendig sind, wendeten andere SM mehr als das Doppelte auf."

"Auch hier zeigten die SM große Unterschiede bei den Kosten für das Räumen und Streuen bezogen auf ihr Straßennetz. Die SM Wesselburen und die SM Oldenburg haben ein gleich großes Netz. Die Kosten sind in Oldenburg 2010 doppelt so hoch wie in Wesselburen. Oldenburg hat 2010 die höchsten Herstellkosten, die in den höchsten Lohnkosten und den höchsten Einzelfahrzeugkosten begründet sind."

Eine nachträgliche Auswertung der Daten mit dem Ziel, den Erhebungsfehler möglichst weit zu nivellieren, hat folgende Ergebnisse gezeigt:

- Betrachtet man die Kosten für 1 km Streuen der 3 genannten Meistereien Süderbrarup, Flensburg und Leck, dann erscheinen die gebuchten Aufmaße doch plausibel. Denn in 2008 lag der Preis für 1 km Streuen bei 14 € bis 15 €, in 2009 und 2010 betrug der Preis 16 € bei Flensburg und Leck, bei Süderbrarup leicht abweichend von den anderen beiden Meistereien um die 21 €. Die erfassten Aufmaße hängen nicht nur vom Streckennetz sondern auch von der Häufigkeit des Einsatzes ab.
- Breitenfelde hat gegenüber Lübeck nicht nur doppelt so viel Aufmaße gebucht, sondern auch fast doppelt so viele Herstellkosten (Vergleich 143 T€ zu 79 T€) gehabt. Folglich war Breitenfelde mehr im Einsatz gewesen. Die Aufmaße sind somit plausibel.

- Die Durchschnittskosten pro km Streuen und Räumen liegen über 3 Jahre bei 11 bzw. 12 €. Wieder nimmt der LRH Westerrönfeld mit einem Wert von 6 € als Maßstab. Wie bereits oben erwähnt, sind die geringen Kosten der SM Westerrönfeld durch Leerfahrten begründet, so dass ein Vergleich der Daten dieser Meisterei mit den Daten der übrigen Meistereien nicht sinnvoll ist.
- Oldenburg hat in 2010 nicht nur doppelt so hohe Kosten wie Wesselburen, sondern auch fast doppelt so viel Aufmaße gebucht, so dass die Daten plausibel sind.

Um Fehler bei der Datenaufnahme zu minimieren und damit die Vergleichbarkeit der erhobenen Daten sicherzustellen, sind inzwischen Abstimmungsgespräche mit Meistereien geführt worden. Um die Transparenz zu erhöhen, werden die Stückkosten im Intranet des LBV-SH veröffentlicht.

3. Möglichkeiten der Zielanpassung

Der Winterdienst erfolgt im Rahmen der unter Punkt 1 dargestellten Standards. Um dem Kostenanstieg beim Winterdienst entgegenzuwirken, hat die schleswig-holsteinische Straßenbauverwaltung eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen ergriffen. Hierzu zählen:

- Eine weitere Flexibilisierung der Höchstarbeitszeiten bis zu 12 Stunden täglich im Rahmen einer Dienstvereinbarung.
- Die Ausschöpfung sämtlicher dem LBV-SH zur Verfügung stehender Salzlagerstätten zur Nutzung der günstigeren Taumittelbeschaffungspreise im Frühbezug.
- Ergänzung der eigenen Taumittel-Lagerkapazitäten.
- Umstellung des Bezugs von Magnesiumchlorid-Lösung auf die Eigenherstellung von Natriumchlorid-Sole bei notwendigen Ersatzinvestitionen in bestehende Salzlagerhallen.
- Europaweite Ausschreibung der benötigten Auftausalze.
- Einführung der Technologie der reinen Soleausbringung zur Minimierung des Tausalzverbrauchs als Ergänzung der FS 30-Streuung.
- Kontinuierliche Modernisierung des eigenen Fuhrparks.
- Zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenzustands- und Wetterprognosen zur Optimierung der Bereitschaftszeiten und der Winterdiensteinsätze.

Die genannten Maßnahmen reichen aus, um Kostensteigerungen zu begrenzen, nicht aber, um Kosteneinsparungen zu erzielen. Dazu wäre eine Standardsenkung im Winterdienst erforderlich.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein hat diesen Ansatz im Rahmen des Projektes „Optimierung der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung“, in dem auch der LRH vertreten ist, aufgegriffen und verschiedene Vorschläge zur nachhaltigen Reduzierung der Winterdienstkosten erarbeiten lassen. Dazu zählt auch die vom LRH aufgeworfene Frage, ob seitens der Kommunen für die Winterdienstleistungen in Ortsdurchfahrten durch die schleswig-holsteinische Straßenbauverwaltung eine Erstattung erfolgt. Der LBV-SH stellt den Kommunen derzeit den Aufwand nicht in Rechnung. Interne Berechnungen haben ergeben, dass der Aufwand jährlich bei ca. 300.000 € liegt. Eine Umfrage ergab, dass das Gros der Länder ebenfalls auf die Umlage des Aufwands verzichtet. Gleichwohl gibt es auch Gegenbeispiele. So schließt die Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen mit jeder Kommune einen entsprechenden Vertrag ab. Falls sich beide Vertragsparteien nicht einigen, wird von Seiten der Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen kein Winterdienst in der Ortsdurchfahrt vorgenommen. Weitere Ansatzpunkte wären, das Anforderungsprofil an die Winterdienstleistung in Abhängigkeit von der tatsächlichen Verkehrsbelastung und Verkehrsbedeutung der Landesstraßen weiter zu differenzieren oder den Streusalzeinsatz einzuschränken. Für Streusalz auf Landesstraßen werden derzeit im Durchschnitt ca. 2,7 Mio. Euro pro Wintersaison aufgewandt.

Die Folgen einer möglichen Standardanpassung im Winterdienst sind komplex, da sie u.a. juristische Fragen der Verkehrssicherheit berühren. Aus diesem Grund bedürfen die Vorschläge einer umfassenden Prüfung. Vorgesehen ist, den Entscheidungsprozess bis Jahresende vorzubereiten.

4. Zusammenfassung

Die schleswig-holsteinische Straßenbauverwaltung nimmt den Winterdienst auf der Grundlage von Standardvorgaben wahr. Daher sind Veränderungen nur in geringem Umfang möglich. Um den Kostenanstieg zu begrenzen, werden die mit der Leistungserbringung verbundenen Organisationsprozesse und Abläufe kontinuierlich auf Rationalisierungspotentiale hin untersucht. Weitreichende Einspareffekte setzen Eingriffe in Leistungsstandards voraus. Um derartige Eingriffe konkret bewerten zu können, werden derzeit Grenzen und Möglichkeiten untersucht.

Anforderungsniveau Winterdienst

Straße mit Verkehrsfunktion	Zeitraum des Qualitätsniveaus	Qualitätsniveau in Abhängigkeit von der Witterungssituation		
		Schneefall Eisglätte Reifglätte	Starker, langanhaltender Schneefall	Starke Schneever- wehungen, Lawinen, Eisregen
1 Bundesautobahnen (BAB) sowie andere Streckenabschnitte, die im Zusammenhang mit dem BAB-Netz eine herausragende Verkehrsfunktion erfüllen	24 Stunden täglich	Befahrbarkeit der durchgehenden Fahrbahnen, Rampen in Anschlussstellen und Knotenpunkten; Benutzbarkeit der Rastanlagen und befestigten Seitenstreifen	Befahrbarkeit mindestens eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung, der wichtigen Rampen in Anschlussstellen und Knotenpunkten sowie der Zufahrten zu bewirtschafteten Rastanlagen, notfalls mit Schneeketten; Benutzbarkeit der unbewirtschafteten Rastanlagen ist nicht mehr gewährleistet.	Befahrbarkeit ist nicht mehr gewährleistet
2 Wichtige Straßen für den überörtlichen Verkehrs, Straßen mit starkem Berufsverkehr, Straßen mit Linienbusverkehr	06.00 bis 22.00 Uhr täglich	Befahrbarkeit	Befahrbarkeit, bei mehrstreifeigen Richtungsfahrbahnen Befahrbarkeit mindestens eines Fahrstreifens je Fahrtrichtung, notfalls mit Schneeketten.	
3 Sonstige Straßen für den überörtlichen Verkehr	Entsprechend den örtlichen Verhältnissen	Befahrbarkeit	Befahrbarkeit, notfalls mit Schneeketten.	
4 Gehwege, Radwege, Mehrzweckstreifen	Entsprechend den örtlichen Verhältnissen	Befahrbarkeit, Begehbarkeit	Befahrbarkeit und Begehbarkeit sind nicht mehr gewährleistet.	
5 Sonstige Verkehrsflächen im Zuge wichtiger und sonstiger Straßen der Zeilen 2 und 3	Entsprechend den örtlichen Verhältnissen	Benutzbarkeit	Benutzbarkeit ist nicht mehr gewährleistet.	

Erläuterungen:

"Befahrbarkeit" schließt ein, dass mit Behinderungen durch Schneereste oder je nach Einsatzdauer des Winterdienstes stellenweise auch mit einer geschlossenen Schneedecke gerechnet werden muss. Desgleichen kann stellenweise Reif- oder Eisglätte nicht ausgeschlossen werden.

"Begehbarkeit" erfordert, dass ein Streifen schnee- und eisfrei gehalten bzw. bestreut wird, der es zwei Fußgängern gestattet, vorsichtig aneinander vorbei zu gehen (ca. 1,0 bis 1,2 m).

"Benutzbarkeit" der Rastanlagen und Standstreifen bedeutet, dass die Zufahrten und Fahrstreifen der Rastanlagen und die befestigten Seitenstreifen bei einer den gegebenen Behinderungen angepassten Fahrweise befahren werden können und ein Abstellen der Fahrzeuge möglich ist.

"Entsprechend den örtlichen Verkehrsbedürfnissen" bedeutet, dass Winterdienst zu den Zeiten durchgeführt wird, in denen besondere Verkehre dies erfordern. Dies kann im Einzelfall auch bedeuten, dass kein Winterdienst durchgeführt wird.