

# **Bewertungsverfahren der „GiB-Satzung 2015+“**

## **Dokumentation**

1. Prämissen .....	2
2. Überblick über das Bewertungsverfahren .....	3
3. Schritt 1 - Bewertung des Reinigungsbedarfs (Turnus).....	4
4. Schritt 2 - Prüfung der Übertragbarkeit auf die Anlieger .....	6
5. Schritt 3 - Einstufung in die Reinigungsklassen .....	6
6. Bewertungsmatrix - Aufbau und Funktionsweise .....	7
7. Kriterienverzeichnis.....	9

## 1. Prämissen

Im Unterschied zum ELW-Konzept führt die „Satzung 2015+“ die bisher funktionierenden Reinigungsstrukturen durch eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der alten Satzung 2015 fort.

In das Konzept der „Satzung 2015+“ sind die Erkenntnisse zu den städtischen Sauberkeitsproblemen, zu den Grundsätzen des Abgabenrechts, zu den inhaltlichen und formalen Anforderungen an eine Satzung, zu branchenüblichen Bewertungsverfahren, zu einer bedarfsgerechten Reinigung, zur Ermittlung einer differenzierten Fahrbahn- und Gehwegreinigung und zu betriebsorganisatorischen Aspekten der ELW (u.a. möglichst homogene Reinigungsgebiete, effiziente Logistik) eingeflossen.

Daraus lassen sich folgende Prämissen ableiten:

Die zweimalige und höhere Gehwegreinigung ist Aufgabe der ELW (Reinigungsstufe A). In der „Satzung 2015+“ ist deshalb eine Anpassung auf die Gehwegreinigung durch die ELW in denjenigen innerstädtischen Quartieren und Straßen vorgesehen, wo die Siedlungsdichte und der Einfluss von öffentlichen und gewerblichen Einrichtungen hoch sind und die Umgruppierung aufgrund des höheren Verschmutzungspotentials für die Anlieger nachvollziehbar und auch hinzunehmen ist.

Eine einmalige Gehwegreinigung ist den Anliegern zumutbar. Die Fahrbahnreinigung im städtisch geprägten Siedlungsgürtel und in den verdichteten Wohnsiedlungen ist weiterhin kommunale Kernaufgabe, weil die Fahrbahnen höheren Anforderungen an Verkehrssicherung, Sauberkeit und Unterhaltung unterliegen und einer einheitlichen, professionellen und wirtschaftlichen Reinigung bedürfen (Reinigungsstufe B).

Je nach Verstärkungszone kann ansonsten in Wohnquartieren auch weiterhin die Fahrbahnreinigung in den Händen der Anlieger bleiben (Reinigungsstufe C). Auch wo herkömmliche C-Quartiere ohne Beanstandungen sind, können sie in der Anliegerreinigung verbleiben. Die Reinigungsstufe C gilt mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt insbesondere in den den baulich unverbundenen Vororten, es sei denn, der Verkehr macht die Anliegerreinigung der Fahrbahn unzumutbar.

Darüber hinaus können Quartierbezüge zu Umgruppierungen in der Reinigungsstruktur (i.d.R. B1 oder C) oder im Reinigungsintervall (+/- ein Reinigungsintervall) führen, um homogene Reinigungsquartiere zu erhalten. Dies folgt dem Ermessenspielraum des Satzungsgebers, damit dieser auch Praktikabilitäts- und Wirtschaftlichkeitsanforderungen Rechnung tragen kann.

## 2. Überblick über das Bewertungsverfahren

Das dreischrittige Verfahren zur Ermittlung der Reinigungsklassen basiert auf dem Standardvorgehen nach INFA (Branchenstandard).

Schritt 1: Bewertung Reinigungsbedarf (Reinigungsturnus) nach Kriterien				
<b>generell</b>	Kriterium <b>Gebietsstruktur</b> : Die Gebietsstruktur ergibt sich als Mittelwert aus d. Kriterien Siedlungstyp + Bebauungsstruktur			Sondergebiete FGZ, 5-Eck, Gew.
<b>Fahrbahn</b>	Kriterien: <b>Straßentyp</b> + ÖPNV (Bushaltestellen)			gf. Sonderfall
<b>Gehweg</b>	Kriterien: ÖPNV + öffentl. + sonstige Einrichtungen			gf. Sonderfall
Schritt 2: Prüfung Übertragbarkeit nach Standardregeln				
RK	Fahrbahn	Gehweg	Ob und inwieweit zumutbar?	Standardregeln
C	Anlieger	Anlieger	FB und GW zumutbar	Gehweg: nein $\geq$ 2x GW-Turnus Fahrbahn: nein $\geq$ 2x FB-Turnus
B	ELW	Anlieger	FB unzumutbar, GW zumutbar	
A	ELW	ELW	FB und GW unzumutbar	
Schritt 3: Einstufung in Reinigungsklasse, z.B. A 5, B 2 oder C				
a) Formelhafte Ermittlung eines Vorschlagswerts für die Reinigungsstruktur A, B oder C nach Standardregeln; bei 1x Fahrbahnturnus ergänzend nach der jeweiligen Verstärkerzone				
b) Bei der anschließenden Bestimmung der Reinigungsklasse kann es zur Abweichung vom Bewertungsmodell kommen: z.B. besonderer Verschmutzungsschwerpunkt, Verkehr, homogene Reinigungsquartiere, herkömmliche Reinigungsstruktur, Plätze, Logistik und Technik ELW, u.ä.				

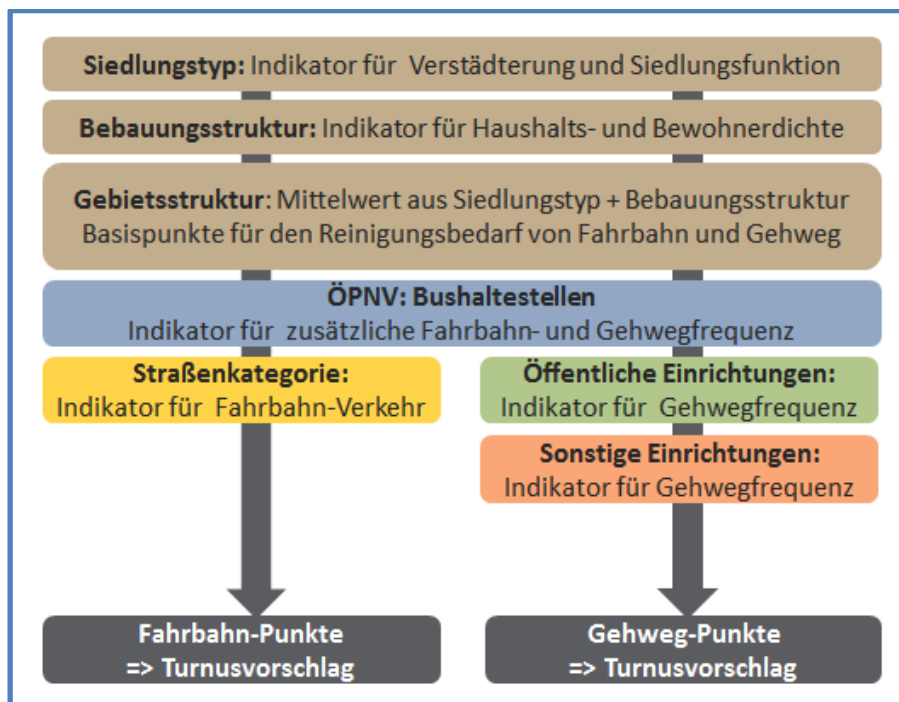
Dabei ist begrifflich zu unterscheiden zwischen **Reinigungsbedarf** oder **Reinigungsturnus** (1, 2, 3, 5, 7 oder 13x) und der **Reinigungsstruktur**, die die Zuständigkeiten für die Fahrbahn- und Gehwegreinigung abbildet (A, B oder C). Erst die Kombination von Reinigungsturnus und Reinigungsstruktur ergibt die **Reinigungsklasse**, z.B. A3, B2 oder C.

Das gesamte Bewertungsverfahren der „Satzung 2015+“ ist auf Nachhaltigkeit angelegt. Künftig können Anpassungen im regelmäßigen Überprüfungssturnus folgendermaßen vorgenommen werden:

- Änderungen für einzelne Straßen** sind möglich, wenn sich die Kriterien für einzelne Straßen geändert haben, z.B. Wechsel des Straßentyps. Auch neue Straßen können einfach hinzugefügt werden.
- Zweitens kann die **Reinigungsstruktur eines ganzen Reinigungsquartiers** geändert werden, z.B. von B1 nach C oder von B nach A, indem das Quartier einer anderen Reinigungsgruppe oder einem anderen Siedlungstyp zugeordnet wird. Dies kann z.B. erforderlich sein, wenn sich viele Straßen im Quartier geändert haben, wenn betriebsorganisatorische Gründe vorliegen o.a.
- Drittens ist es nach einem längeren Erfahrungszeitraum möglich, die **Systematik der Kriterien** zu ändern, also neue Kriterien hinzuzufügen, oder auch Kriterien ganz wegfällen zu lassen oder zu pauschalisieren, wenn der Nutzen nicht aussagefähig genug ist in Relation zum Aufwand (z.B. Zählen von Bushaltestellen). Dies hat möglicherweise Auswirkungen auf alle Straßen.
- Viertens kann das **Bemessungsverfahren** (sog. **Metrik**) angepasst werden, indem die Punktwerte oder die ganze Punkteskala bedarfsgerecht angepasst werden. Dies hat möglicherweise Auswirkungen auf alle Straßen.

### 3. Schritt 1 - Bewertung des Reinigungsbedarfs (Turnus)

Die Satzung 2015+ orientiert sich mit ihrer **Bewertungssystematik** am INFA-Standardverfahren, passt dieses aber auf die Wiesbadener Besonderheiten an. Letztlich sind es in Wiesbaden die folgenden **sechs Kriterien**, die zur Bewertung des Reinigungsbedarfs jeder einzelnen Straße benötigt werden. Dabei ist das erste Kriterium „Siedlungstyp“ ein neues Kriterium, um den unterschiedlichen Wiesbadener Siedlungsfunktionen Rechnung zu tragen, während die anderen dem INFA-Standardverfahren entsprechen:



(Hinweis: „Gebietsstruktur“ ist nur der Mittelwert aus den Kriterien Siedlungstyp und Bebauungsstruktur und daher kein eigenständiges Kriterium)

#### a) Bewertung der Fahrbahnen und Gehwege nach Kriterien

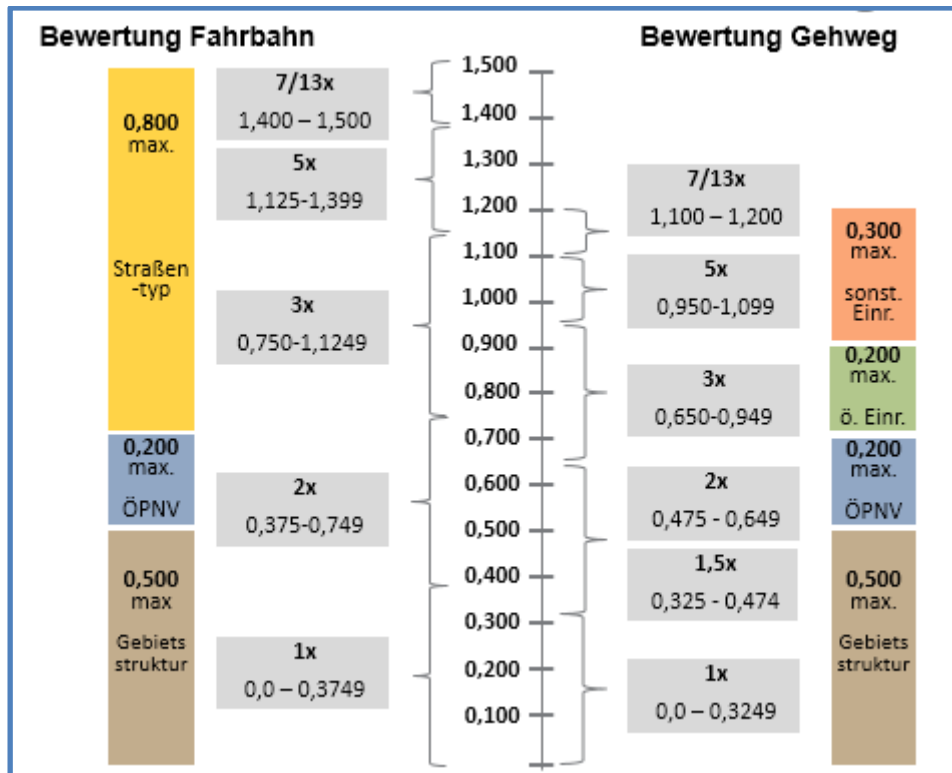
Die Bewertung erfolgt nach einem Punkteverfahren. Anhand der Kriterien wird jede Straße in einer **Bewertungsmatrix** (Excel-Datei) klassifiziert, die die politischen Entscheidungsträger bei den ELW (Verwaltungsgebäude Unterer Zwerchweg 120) nach vorheriger Terminabsprache einsehen bzw. nach Vergabe eines Passwortes durch die ELW auch unter [www.elw.de/](http://www.elw.de/) abrufen können. Für jedes einzelne Kriterium gibt es mehrere Typen zur Auswahl, also z.B. mehrere Siedlungstypen, Straßenkategorien oder Einstufungsklassen für Bushaltestellen usw. Die Klassifizierung in jedem Kriterium ist verbunden mit einem Punktwert. Die detaillierte Beschreibung der Kriterien sowie deren Punktwerte können dem **Kapitel 7 „Kriterienverzeichnis“** entnommen werden.

Man erhält im Ergebnis für jede Straße zwei Punktwerte, weil die Fahrbahn und der Gehweg getrennt bewertet werden. Sie haben nämlich nur die Kriterien „Siedlungstyp“, „Bebauungsstruktur“ und „ÖPNV“ gemeinsam. Das Kriterium „Straßenkategorie“ wird nur für die Bewertung der Fahrbahn benötigt, und die Kriterien „Öffentliche Einrichtungen“ und „sonstige Einrichtungen“ werden für die Bewertung der Gehwege benutzt.

## b) Rechnerische Ermittlung des Reinigungsaufwands

Anhand einer **Punkteskala** (s. folgende Abb.), die sich ebenfalls am INFA-Verfahren orientiert, wird in der Bewertungsmatrix zunächst rechnerisch anhand der beiden Summenwerte der **Reinigungsaufwand für Fahrbahn und Gehweg** ermittelt und angezeigt. Diese wöchentlichen Turnusangaben sind zunächst nur **Vorschlagswerte**.

Die Punkteskala zeigt, dass Fahrbahn und Gehweg eine unterschiedliche Höchstpunktzahl und eine unterschiedliche Skalierung haben. Dies erklärt sich dadurch, dass sie teilweise mit unterschiedlichen Kriterien bewertet werden.



## c) Sonderfälle bei der Ermittlung des Reinigungsbedarfs

Zusätzlich wird geprüft, ob es Sonderfälle gibt, die auf den ermittelten Reinigungsbedarf Auswirkungen haben, z.B. regelmäßige Verschmutzungen, Quartiersbezug nach betriebsorganisatorischen Erfordernissen, Besonderheiten bei anbaufreien Straßen oder Plätzen, Bildung unterschiedlicher Straßenabschnitte, usw.

Dies kann dann auch zur Erhöhung oder Minderung des rechnerisch ermittelten Reinigungsaufwands führen und wird in der Bewertungsmatrix dokumentiert.

## 4. Schritt 2 - Prüfung der Übertragbarkeit auf die Anlieger

Im zweiten Schritt wird geprüft, ob die Zuständigkeit für die Fahrbahn- und Gehwegreinigung den Anliegern übertragen werden kann (nicht soll, dies geschieht in Schritt 3). Diese sog. Übertragbarkeit (oder Zumutbarkeit) wird anhand der ermittelten Punktzahlen und der Kriterien ermittelt und in den Spalten der Bewertungsmatrix mit Ja oder Nein ausgewiesen.

Es werden dazu folgende **Standardregeln** geprüft:

- In der **Reinigungsstufe B** reinigt die ELW die Fahrbahn 1-3x pro Woche, der Anlieger reinigt den Gehweg nach Bedarf, in der Regel 1x die Woche. Die Gehwegreinigung ist dem Anlieger bei einem ermittelten Punktwert von unter 0,475 P. zumutbar (entspricht dem Gehweg-Turnuswert 1 oder 1,5).
- Die **Reinigungsstufe A** gilt dann, wenn die Gehwegreinigung dem Anlieger nicht mehr zugemutet werden kann: Das ist der Fall, wenn der ermittelte Wert für den Gehweg nach Punkten 0,475 P. und mehr beträgt (ausgewiesen ist der Gehweg-Turnuswert 2 oder höher).
- In der **Reinigungsstufe C** kann zusätzlich zur Gehwegreinigung auch die Fahrbahnreinigung auf den Anlieger übertragen werden, sofern der ermittelte FB-Turnuswert max. 1x beträgt (entspricht bis zu 0,375 Punktwert) und das Verkehrsaufkommen außerhalb der Berufsverkehrszeiten ausreichende Verkehrslücken erwarten lässt. Das Verfahren zur Ermittlung dieser Verkehrswerte obliegt der ELW.

## 5. Schritt 3 - Einstufung in die Reinigungsstufen

Eine mit den Standardregeln festgestellte Zumutbarkeit bedeutet nicht automatisch die Übertragung der Fahrbahn- und/oder Gehwegreinigung auf die Anlieger. So kann es z. B. aus Gründen der einheitlichen Sauberkeit eines Quartiers oder der effizienten Arbeitsorganisation der ELW erforderlich sein, dass die Reinigung nicht auf die Anlieger übertragen wird. Erst jetzt in Schritt 3 wird also festgelegt, wer am Ende die Zuständigkeit für die Fahrbahn- und Gehwegreinigung hat. Daraus ergibt sich die Einstufung in die Reinigungsstruktur A, B oder C. Zusammen mit dem Reinigungsturnus ergibt sich schließlich die konkrete Reinigungsstufe.

Dabei sind u.a. folgende Besonderheiten zu berücksichtigen, die nicht formelhaft über die Matrix bestimmt werden können:

- In Sonderfällen (z.B. Plätze) kann die Reinigungsstufe A erforderlich sein.
- Das betriebswirtschaftliche Ziel, homogene Reinigungsquartiere zu erhalten, kann für einzelne Straßen im Quartier Anpassungen im Turnus oder in der Zuständigkeit bedeuten.
- Wegen der differenzierten Bewertung von Fahrbahn und Gehweg gibt es eine neue Reinigungsstufe A 3/2. Ab der RK A5 erfolgt keine Differenzierung zwischen Fahrbahn und Gehweg mehr, da diese Unterscheidung für einzelne Straßen in den hoch frequentierten Innenstadtquartieren kaum sachgerecht zu treffen ist.
- Während bei 2-maligem und höherem Reinigungsturnus die Reinigungsstufen eindeutig bestimmbar sind, muss bei nur einmaligem Fahrbahnturnus zwischen C oder B1 entschieden werden. Hierbei spielen Qualitätsaspekte, aber auch betriebswirtschaftliche Erfordernisse

oder Logistikprobleme eine Rolle. Das heißt am praktischen Beispiel: Mit zunehmender Nähe zur Stadt ist deshalb-B1 die Reinigungsklasse für Wohnstraßen in 1-2-FH-Gebieten, während in den dörflichen Vororten die Reinigungsklasse C üblich ist. Es besteht insofern kein Rechtsanspruch der Anlieger auf Übertragung der Fahrbahnreinigung bei ermitteltem einmaligen Fahrbahn-Turnus.

**a) Vorschlagswert für Reinigungsstruktur A, B oder C**

Aus den o.g. Gründen wird im GiB-Konzept zunächst eine Formel angewendet, um für jede Straße zur Orientierung einen **Vorschlagswert** für die Reinigungsstruktur A, B oder C zu erhalten. Die Formel berücksichtigt bei nur einmaligem FB-Turnus ergänzend das Kriterium **Verstädterungszone** (siehe Kap. 7, Kriterienverzeichnis), in der die Straße liegt, und ggf. weitere Kriterien, um zwischen B1 und C angemessen zu differenzieren.

**b) Bestimmung Reinigungsklasse**

Erst im nächsten und letzten Schritt wird die konkrete Reinigungsklasse festgelegt. Dazu werden der ermittelte Vorschlag für den Reinigungsturnus und der ermittelte Vorschlag für die Reinigungsstruktur in einer Reinigungsklasse zusammengeführt.

Dabei findet auch ein Abgleich statt mit besonderen Verschmutzungsschwerpunkten, Qualitätswerten aus dem Qualitätsmanagementsystem, der herkömmlichen Reinigungsstruktur, betriebslogistischen Anforderungen an homogene Reinigungsintervalle oder Reinigungsstrukturen oder mit anderen Besonderheiten.

Bei einzelnen Straßen oder Quartieren kann es deshalb zu begründeten Abweichungen von den formelhaft ermittelten Werten kommen, wobei sich dies im Einklang mit dem rechtlich zulässigen Ermessensspielraum des Satzungsgebers befindet.

## **6. Bewertungsmatrix - Aufbau und Funktionsweise**

**a) Aufbau**

Die Bewertungsmatrix ist ein Arbeitsinstrument zur Verwaltung und Bewertung der Straßen. Die Excel-Datei besteht aus zwei Tabellenblättern: „Strassen-Matrix“ und „Kriterien“ (siehe Registerkarten).

Die Tabelle „Strassen-Matrix“ beinhaltet alle Wiesbadener Straßen und deren Bewertung und Einstufung in die Reinigungsklassen.

Die Tabelle „Kriterien“ beinhaltet die Kriterien mit ihren verschiedenen Ausprägungen und den hinterlegten Punktwerten. Diese sind mit der Tabelle „Strassen-Matrix“ verknüpft.

**b) Dreischrittiges Bewertungsverfahren in den Spalten**

In den Spalten der Tabelle „Strassen-Matrix“ wird von links nach rechts das dreischrittige Bewertungsverfahren abgebildet. Zunächst sind in den Spalten A-D die Basisdaten der Straße verzeichnet.

Es folgt in den Spalten E-Z die Ermittlung des Reinigungsbedarfs anhand der Kriterien. In den Spalten AA-AF wird anhand einer Formel aus den Punktwerten für Fahrbahn und Gehweg der Reinigungsturnus ermittelt und ggf. erste Besonderheiten in den Notizfeldern festgehalten. Damit ist der erste Schritt im Bewertungsverfahren abgeschlossen (vgl. Kap. 3).

Im zweiten Schritt wird in den Spalten AG-AI mittels einer Formel anhand von Turnuswerten und Standardregeln überprüft, ob die Übertragung der Reinigung an die Anlieger erfolgen kann (vgl. Kap. 4).

Im dritten Schritt wird in den Spalten AJ - AM die Reinigungsklasse festgelegt. Dabei erfolgt zunächst eine formelbasierte Ermittlung eines Vorschlagswertes für die Reinigungsstruktur A, B oder C. Danach wird die konkrete Reinigungsklasse festgelegt (vgl. Kap. 5).

### c) Bewertungsschritte und Formeln

Alle Bewertungsschritte und Formeln sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

<p><b>Schritt 1</b></p> <p>Alle Straßen einheitlich nach Formel, vgl. Kap. 3</p>	<p>a) <b>Bewertung jeder Straße</b> nach den Kriterien und Ermittlung einer Punktzahl jeweils für Fahrbahn und Gehweg (Spalten E-Z)</p> <p>b) Rechnerische Ermittlung des <b>Reinigungsturnus</b> nach der Punkteskala (Spalten AA-AF)</p>
<p><b>Schritt 2</b></p> <p>Alle Straßen einheitlich nach Formel, vgl. Kap. 4</p>	<p><b>Prüfung Übertragbarkeit</b> an Anlieger nach Standardregeln, (Spalten AG-AI)</p> <p>WENN FB-Turnus = 1, DANN „ja“, SONST „nein“  WENN GW-Turnus ≤ 1,5, DANN „ja“, SONST „nein“</p>
<p><b>Schritt 3 Teil 1:</b></p> <p>Alle Straßen einheitlich nach Formel vgl. Kap. 5.a.</p>	<p><b>Einstufung Reinigungsklasse:</b></p> <p><b>1. Vorschlagswert zu Reinigungsstruktur A, B oder C</b> gem. Standardregeln (Spalten AJ-AK)</p> <p>a) WENN GW &gt; 1,5, DANN A, SONST Schritt b)</p> <p>b) WENN FB &gt; 1, DANN B, SONST Schritt c)</p> <p>c) WENN FB =1, DANN prüfe Verstädterungszone:</p> <p>i. WENN VZ I, DANN B</p> <p>ii. WENN VZ II und „Wohnweg“, DANN C, sonst B</p> <p>iii. WENN VZ III und „Wohnweg“ oder „Wohnstraße bis aufgel. MFH/1-2-FH-Bebauung“, DANN C, sonst B</p> <p>iv. WENN VZ IV, DANN C</p> <p>Notiz:  a) und b) Standardregeln, c) erweiterte Formel bei 1x FB</p>
<p><b>Schritt 3 Teil 2:</b></p> <p>Straßen i.d.R. nach Vorschlagswerten für Turnus und Struktur, ggf. auch Abweichungen* vgl. Kap. 5.b.</p>	<p><b>Bestimmung Reinigungsklasse</b></p> <p><b>2. Zusammenfügen Reinigungsturnus und Reinigungsstruktur</b> (Spalten AL-AM)</p> <p>a) Festlegung B2, B3 und A2, A3 etc. gem. Turnus und Vorschlag Reinigungsstruktur*</p> <p>b) Festlegung B1 nach Turnus und Vorschlag zur Reinigungsstruktur*</p> <p>c) Festlegung C nach Turnus und Vorschlagswert Reinigungsstruktur*</p> <p>* Abweichungen bei Turnus und Reinigungsstruktur möglich wegen Sonderverschmutzungen, homogenem Reinigungsquartier, herkömmlicher Reinigungsstruktur, Verkehrsbelastung, ELW-Logistik oder anderen Besonderheiten</p>



## 7. Kriterienverzeichnis

<b>Kriterium Siedlungstyp</b>	<p>Mit dem Kriterium Siedlungstyp wird - ähnlich wie in der alten Reinigungsstruktur 1992 - 2015 - großräumig die Siedlungsfunktion und damit das Maß der Verstädterung (Siedlungs-, Gewerbe-, Infrastruktur- und Verkehrsdichte) unterschieden. Die mit Innenstadtnähe zunehmende Verstädterung hat unmittelbaren Einfluss auf das Verschmutzungspotential.</p> <p>Hinweis: Der Siedlungstyp ergibt sich aus der Zugehörigkeit einer Straße zu einem Planungsraum (Untereinheiten der Ortsbezirke). Die Straßen eines Planungsraum werden möglichst mit nur einem Siedlungstyp definiert. Bei großen Unterschieden sind auch mehrere Siedlungstypen möglich. Zur Einstufung werden u.a. Statistikdaten über die Planungsräume herangezogen, vgl. Planungsraumprofile, <a href="http://www.wiesbaden.de">www.wiesbaden.de</a> - Amt für Strategische Steuerung, Stadtforschung und Statistik.</p>	
<b>Siedlungstypen</b>	<b>Punktwerte</b>	<b>Beschreibung</b>
<b>City - Sondergebiet FGZ / 5-Eck</b>	<b>0,500</b>	<p>Definition wie bisher Sondergebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußgängerzone</li> <li>- Historisches Fünfeck</li> </ul>
<b>City erweitert</b>	<b>0,450</b>	<p>Quartiere innerhalb 2. Ring; geprägt von wesentlichen innerstädtischen Funktionen: Mix aus sehr stark verdichtetem Wohnen, Geschäfte, Gastronomie, Gewerbe, Dienstleistungen, Tourismus; verkehrsmäßig dicht mit Geschäfts-, Haupt- und Quartierstraßen erschlossen; sehr hohe Parkraumnachfrage, hohe Fahrbahn- und Gehwegfrequenz, auch abends/nachts. Erschließung durch mehrere Buslinien (Stadt- und Regionalverkehr)</p>
<b>Stadtquartier</b>	<b>0,375</b>	<p>städtisch verdichtete Wohnquartiere außerhalb 2. Ring bzw. Randzonen City und im Zentrum Biebrich: innerstädtisches Wohnen, hohe MFH- und Mieter-Quote, städtische Blockbebauung analog City, erschlossen mit Quartier-, Sammel- und Wohnstraßen, Einflüsse Innenstadt; hohe Parkraumnachfrage; mit ÖPNV gut bis sehr gut erschlossen</p>
<b>Siedlungsgürtel - Stadt</b>	<b>0,300</b>	<p>sonstige Wohngebiete der Wiesbadener Stadtbezirke, auch städtische Vorortquartiere mit mittlerer Siedlungsdichte, vornehmlich Bebauung mit MFH und 1-2-FH, auch niedrige Blockbebauung in aufgelockerten Wohnsiedlungen, vereinzelt Gewerbe-/Büroanteil, auch öffentl. Gebäude, Freizeitanlagen, Gastronomie, verkehrsmäßig dicht erschlossen, gute überörtliche Anbindung, Einflüsse städtischer Erschließungs- und Durchgangsverkehr, durch ÖPNV gut erschlossen</p>
<b>Großsiedlung</b>	<b>0,300</b>	<p>Siedlungsgebiete geprägt von großen und mittleren Wohnsiedlungen im Geschosswohnungsbau, hohe Bevölkerungsdichte, aus städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen als gesonderte Wohnquartiere entstanden, mit kleinen Nahversorgungszentren, Bürger- und Gemeindegäusern, Schulen, Kitas, Freizeitanlagen; verkehrsmäßig mit Wohn- und Sammelstraßen erschlossen; gute Anbindung an Verbindungs- und Hauptstraßen, 1-3 Buslinien</p>
<b>Siedlungsgürtel - Vorort</b>	<b>0,225</b>	<p>Vororte mit baulicher Verbindung zur Kernstadt, im Kern noch verdichtete Altort-Bebauung, ansonsten Vielfalt von Wohnquartieren und Wohnsiedlungen mit 1-2-FH, MFH und Blockbebauung, vereinzelt kleinstädtisch geprägte Straßen mit Geschäfts- und Gewerbeanteil, geringe bis mittlere öffentliche und geschäftliche Infrastruktur, vor allem nahräumliche Einrichtungen (Schulen, Kitas, Gemeindegäuser, Lebensmittelläden, Bankfilialen u.ä.), verkehrsmäßig gut mit Sammelstraßen, Hauptstraßen und Verbindungsstraßen erschlossen, durch ÖPNV mit 1-3 Buslinien erschlossen</p>
<b>Vorort - dörflich</b>	<b>0,150</b>	<p>Vororte und Ortsteile mit noch dörflicher Prägung, keine bauliche Verbindung zur Kernstadt, vorwiegend 1-2-FH bis kleine MFH und verdichtete Altortbebauung, t.Tl. kleine Handwerks- und Gewerbebetriebe, wenig Gastronomie, wenige Geschäfte für Gemeinbedarf, geringe Kernortfunktionen (Ortsverwaltung, Kirche, Grundschule), kleines Anliegerstraßennetz, 1-2 Hauptstraßen als Ortsdurchfahrten, 1-2 Sammelstraßen, keine bauliche Verbindung zur Kernstadt, 1-2 Buslinien v.a. für Berufs-/Schülerverkehr und Verbindung Kernstadt</p>

<b>Siedlungsgürtel - Stadtrand</b>	<b>0,075</b>	kleine Wohnquartiere in Randzonen mit nahezu durchgängiger 1-2-FH-Struktur, sehr geringe Siedlungsdichte, Direktanlieger zur Straße, hoher Eigentümer- und Altanlieger-Anteil, keine weitere Infrastruktur (öffentl. und sonstige Einrichtungen), kleines Wohnstraßen- und Wegenetz für den Anliegerverkehr, ggf. eine Sammelstraße, keine Buslinien, kein Durchgangsverkehr; Siedlungstyp außerdem für Feld- und Waldfluren.
<b>Gewerbegebiet</b>	<b>0,300</b>	als Gewerbegebiet ausgewiesene Sondergebiete
<b>Industriegebiet</b>	<b>0,500</b>	als Industriegebiet ausgewiesene Sondergebiete

<b>Kriterium Bebauungsart</b>	Anhand der kleinräumigen Bebauungsstruktur lässt sich die Bevölkerungsdichte und typische Wohn- und Anliegerstruktur einer Straße bzw. eines Quartiers unterscheiden. Das großräumige Kriterium "Siedlungstyp" und das kleinräumige Kriterium "Bebauungsstruktur" ergeben mit ihrem Mittelwert die "Gebietsstruktur".	
<b>Bebauungsarten</b>	<b>Punktwerte</b>	<b>Beschreibung</b>
<b>geschl. Blockrand-/City-Bebauung</b>	<b>0,500</b>	typische City-Bebauung und -City-Randbebauung, "Häuserblocks", Vorder- und Hintergrundstück-Bebauung, im City-Kernbereich gemischt mit modernen Gebäuden (Bürohäuser, Museen, Kaufhäuser, Hotels, Parkhäuser u.s.w.)
<b>Hochhaus-Bebauung</b>	<b>0,450</b>	stark verdichteter Geschosswohnungsbau, enge Zeilenbauweise, über 5 Geschosse, typisch v.a. für ältere Großsiedlungen, z.B. Schelmengraben, teils nur vereinzelt als Solitär, z.B. Parkfeld
<b>niedrige Blockbebauung</b>	<b>0,375</b>	verdichtete MFH-Bebauung in Block- oder Zeilenbauweise, bis 5 Geschosse, typisch für große und mittlere Wohnsiedlungen und (inner-)städtische Blockbebauung
<b>aufgelockerte Blockbebauung und Wohn-/Mischbebauung</b>	<b>0,300</b>	Vorwiegend MFH-Bau oder aufgelockerte Siedlungsblockbebauung, auch im Mix mit großen Stadtvillen als MFH, vereinzelt 1-2-FH. Außerdem Wohn-/Mischgebiete mit Büro- und Gewerbe-/Handwerksbauten.
<b>aufgelockerte MFH bis 1-2-FH-Bebauung</b>	<b>0,225</b>	Vorwiegend geprägt von MFH mit 3 bis 6 WE, Stadthäusern/-Villen und verdichteten 1-2-FH, auch im Mix mit 1/2-FH; vereinzelt Gewerbe, aber vor allem Freie Berufe / Büros.
<b>Altort-/verdichtete 1-2-FH-Bebauung</b>	<b>0,150</b>	Typische Altort-Bebauung der Vororte, dicht gebaute 1-2-FH, oft mit (z. Tl. umgebauten) Wirtschaftsgebäuden. Außerdem verdichtete 1-2-FH-Bebauung, z.B. tiefe RH-Bebauung, Bebauung in 2. Reihe.
<b>1-2-FH/RH-Bebauung</b>	<b>0,075</b>	Die 1-2 FH-/RH-Bebauung (i.d.R. zweigeschossig) verzeichnet die niedrigste Bevölkerungsdichte von allen Bebauungsarten. In Neubaugebieten üblicherweise bereits stärker verdichtet als in älteren Siedlungen.
<b>anbaufrei</b>	<b>0,050</b>	keine Bebauung, ggfl. landwirtschaftliche Gebäude, Kleingärten, einzelne Häuser im Außenbereich; häufig Flurwege, aber auch anbaufreie Hauptstraßen und Ortsausgangsstraßen; Anbaufreie Straßen sind Sonderfälle.
<b>Gewerbe - Industriegebäude</b>	<b>0,400</b>	typisch für Industrie- und Gewerbegebiete
<b>Gewerbe - gemischt</b>	<b>0,350</b>	Bebauungsmix für gemischte Gewerbe, Lager, Produktion, Handel
<b>Gewerbe - Bürogebäude</b>	<b>0,300</b>	überwiegend Bebauung mit Bürogebäuden
<b>Gewerbe - aufgelockert</b>	<b>0,250</b>	nicht stark verdichtetes Gewerbegebiet, z.B. Aufbauphase, größere Freiflächen

<b>Kriterium Straßenkategorie</b>	Die Straßentypen beschreiben die Verkehrsbedeutung = das Verkehrsaufkommen der Straßen durch den KFZ-Verkehr. Dieses Kriterium wird nur für die Bewertung der Fahrbahn verwendet.  Datenquelle für angegebene KFZ-Frequenz (DTV): Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie: Lärmkartierung 2012, Verkehrsmessung Hauptverkehrsstraßen, Internet: <a href="http://laerm.hessen.de/Main.html">http://laerm.hessen.de/Main.html</a>	
<b>Straßenkategorien</b>	<b>Punktwerte</b>	<b>Beschreibung</b>
<b>Hauptgeschäftsstraße</b>	<b>0,800</b>	maßgeblich der Erschließung des städtischen Zentrums und der Geschäftsquartiere dienende Innenstadtstraßen, Fußgängerzonen, Plätze und touristische Orte, vor allem auch Aufenthaltsfunktion; überwiegend durchgängige Geschäfte und öffentliche und sonstige Einrichtungen, sehr starker Anteil an Pendler-, Kunden-, Geschäfts-, Liefer-, Wirtschaftsverkehr; ÖPNV, hohe Parkraumnachfrage, Parkhäuser
<b>Hauptverkehrsstraße</b>	<b>0,675</b>	maßgeblich dem überörtlichen Verkehr dienende Hauptdurchgangs-/Einfallstraßen, i.d.R. über 24.000 KFZ tgl., Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen, Hauptverkehrsstraßen mit ständig sehr hohem Verkehrsaufkommen, besonders auch Schwerlastverkehr, regelmäßige Buslinien, mit Umstiegsverkehr
<b>Hauptstraße - Stadt</b>	<b>0,525</b>	dem über- und innerörtlichen Verkehr dienende städtische Durchgangsstraßen 16.000 bis 24.000 KFZ tägl; außerdem Haupt- oder Geschäftsstraßen in Stadtquartieren/City; gemischte Nutzung für Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsverkehr, Gastronomie, Parken, Liefern, Laden, Radverkehr, ÖPNV, hohe Parkraumnachfrage, Parkhäuser, regelmäßige Buslinien, mit Umstiegsverkehr;
<b>Quartierstraße</b>	<b>0,375</b>	städtisch geprägte Wohnstraßen in Stadtquartieren von Innenstadt und Stadtteilen, sehr stark verdichtetes Wohnen wegen geschlossener und niedriger Blockbebauung, maßgeblich innerstädtische Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion, hauptsächlich Wohnen, Bewohner-, Liefer- und Besucherverkehr sowie hohe innerstädtische Parkraumnachfrage, da angrenzend an innerstädtische Zentren
<b>Verbindungsstraße</b>	<b>0,225</b>	maßgeblich dem orts- und stadteilverbindenden Durchgangsverkehr dienende Straßen mit 8.000 bis 16.000 KFZ tägl., innerörtliche Bundes-, Landesstraßen und Kreisstraßen, regelmäßige Buslinien mit Umstiegsverkehr; Sofern zugleich City-/Geschäftsstraßen => siehe Hauptstraße - Stadt
<b>Hauptstraße - Ortsteile</b>	<b>0,175</b>	sowohl dem ortsteil- und quartierverbindenden Durchgangsverkehr als auch dem innerörtlichen Verkehr dienende Hauptstraßen, auch Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, 4.000 bis 10.000 KFZ tgl., regelmäßiger Buslinienverkehr,
<b>Sammelstraße</b>	<b>0,150</b>	maßgeblich der Erschließung von Wohngebieten und der Anbindung an Verbindungs- und Hauptstraßen dienende Wohnstraßen mit Durchfahrtsverkehr sowie gering frequentierte Ortsdurchfahrten der dörflichen Vororte (< ca. 4.000 KFZ tgl.).
<b>Wohnstraße</b>	<b>0,075</b>	Anliegerstraßen mit maßgeblicher Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion für die Anlieger, geringer tageszeiten-abhängiger Durchgangsverkehr, z.B. Pendler, kein Bus- und Gewerbeverkehr. Auch längere Sackgassen.
<b>Wohnweg / Weg</b>	<b>0,050</b>	reine Anliegerstraßen mit wenig Anliegern, kurze Straßen, Sackgassen und Wege von geringer Länge, Wohnwege, Feld- und Wirtschaftswege,
<b>Gewerbestraßen - stark</b>	<b>0,450</b>	stark frequentierte Gewerbestraßen
<b>Gewerbestraßen - mittel</b>	<b>0,300</b>	mittel frequentierte Gewerbestraßen
<b>Gewerbestraßen - gering</b>	<b>0,150</b>	gering frequentierte Gewerbestraßen; sehr gering: wie Anliegerstraßen bewerten

<b>Kriterium ÖPNV</b>	<p>Das Kriterium ÖPNV (modifiziertes INFA-Standardverfahren) bewertet pro Straße die einfache Anzahl der A-Haltestellen (&gt; 1.000 Fahrgäste /Tag) und B-Haltestellen (250 - 1.000 Fahrgäste / Tag). Ergebnis ist die Belastung aufgrund der zusätzlichen Fahrgastfrequenz, i.d.R. Nicht-Anlieger. Ermittelt wird zunächst der Quotient aus der Anzahl Haltestellen zur Länge der Straße. Der Quotient wird gem. einer Wertespanne umgerechnet auf eine Punktzahl.</p> <p>Notiz 1: Bei kurzen Straßen kann der ermittelte Quotient zu hoch sein, deshalb ist hier eine pauschale Punktvergabe möglich. Notiz 2: Im City-Bereich werden i.d.R. pauschale Punkte vergeben, da sonst die ÖPNV-Belastung in den Straßen ohne Haltestellen nicht berücksichtigt wird. Notiz 3: Angrenzende Haltestellen werden je nach Einfluss auf die Straße als viertel oder halbe Haltestelle gewertet.</p> <p>Datenquelle für A- und B-Haltestellen: Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises, Juni 2015, Hrsg: Lokale Nahverkehrsorganisation Wiesbaden (LNO), Dezernat IV - Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr</p>	
<b>Quotient Haltestellen auf 1km</b>	<b>Punktwerte</b>	<b>Beschreibung</b>
> 0,005	0,200	Frequenz tgl. > 5.000 auf 1 km; Pauschalwert für FGZ und Kernzone 5-Eck
> 0,004	0,150	Frequenz tgl. ca. 4.000 - 5.000 auf 1 km
> 0,003	0,100	Frequenz tgl. ca. 3.000 - 4.000 auf 1km; pauschaler Basiswert für Hauptstraßen bis 1. Ring
> 0,002	0,050	Frequenz tgl. ca. 2.000 - 3.000 auf 1km; pauschaler Basiswert erweiterte City bis 2. Ring
> 0,001	0,025	Frequenz tgl. ca. 1.000 - 2.000 auf 1km; opt. auch Pauschalwert für Stadtquartiere in Randzonen
< 0,001	0,015	Frequenz tgl. 0 - ca. 1.000 auf 1km
keine A- oder B-Haltestelle	0,000	optional:Sonderfälle gem. Schema bewerten

<b>Kriterium öffentliche Einrichtungen</b>	<p>Dieses Kriterium unterscheidet nach dem Einfluss von zusätzlichem Zielverkehr von Nicht-Anliegern auf dem Gehweg durch öff. Einrichtungen: Bildung, Behörden, Tourismus u.a. Hinweise: Bei nur punktuellen Einflüssen und langen Straßen sollte bei der Bewertung die Länge der Straße angemessen in Relation gesetzt werden. In der Innenstadt werden Punkte pauschaliert vergeben.</p> <p>Dieses Kriterium bewertet nur die signifikanten Einflüsse auf den Reinigungsbedarf. Ein Schulzentrum ist viel stärker frequentiert als eine Grundschule, die HSK hat einen anderen Besucherverkehr als eine Reha-Klinik. Eine Gemeindekirche hat eine geringe kleinräumige Besucherfrequenz, im Unterschied zu einer Kirche, die stadtweit für eine Konfession zuständig ist, aber auch diese wird i.d.R. nur 1-2x pro Woche besucht, die zusätzliche Verschmutzung durch Nicht-Anlieger ist gering.</p>	
<b>Öffentliche Einrichtungen</b>	<b>Punktwerte</b>	<b>Beschreibung</b>
öE > 5 sehr stark	0,200	> 5 sehr stark frequentierte Einrichtungen; typisch für Innenstadtquartiere mit mehreren Einrichtungen für Bildung, Kultur, Behörden; Pauschal: FGZ und Kernzone des 5-Ecks.
öE 3 - 5 stark	0,100	3 - 5 stark bis mittel frequentierte E.; Beispiele: für stark frequentiert: VHS, Berufsschulzentrum, große Schulzentren, Fachhochschule, Rathaus, Kurhaus, Stadtbibliothek, HSK, Justizzentrum; viele mittel bis wenig frequentierte Einrichtungen
öE 1 stark/mittel	0,075	1 stark bzw. mehrere mittel frequentierte E.; Beispiele für mittel frequentiert: Gymnasien, Gesamtschulen, Kliniken, Bäder, größere Kirchen, Museen, Schloss Biebrich, Hafen Schierstein; Pauschaler Basiswert: City erweitert 1. Ring
öE 1-3 mittel	0,050	1-3 mittel frequentierte Einrichtungen; Beispiele für mittel frequentiert siehe bei öE 1 stark/mittel. Pauschaler Basiswert: City erweitert 2. Ring, Randzonen 5-Eck
öE gering	0,025	gering frequentierte E.; Beispiele für geringen Einfluss sind gering frequentierte Einrichtungen oder kleinräumliche Einrichtungen: Grundschulen, Kitas, Grünanlage, Gemeindehaus, lokale Kirche; bei Bedarf pauschaler Basiswert für Stadtquartiere in Randzonen
öE angrenzend	0,025	Angrenzende Einrichtungen, sofern diese geringen Einfluss auf die Gehwege des Abschnitts haben, also z.B. Laufwege zu Einrichtungen. Bei höherem angrenzenden Einfluss können auch die anderen Punktwerte genutzt werden.

<b>Kriterium sonstige Einrichtungen</b>	<p>Dieses Kriterium unterscheidet nach dem Einfluss von zusätzlichem Zielverkehr von Nicht-Anliegern auf dem Gehweg durch sonstige Einrichtungen: Dienstleistungen, Gewerbe, Geschäfte, Gastronomie, Kinos u.a. Hinweise: Bei nur punktuellen Einflüssen und langen Straßen sollte bei der Bewertung die Länge der Straße angemessen in Relation gesetzt werden. In der Innenstadt werden Punkte pauschaliert vergeben.</p> <p>Dieses Kriterium ermittelt nur die signifikanten Einflüsse auf den Reinigungsbedarf. Geschäftsstraßen sind typischerweise stark frequentiert, Einzelgeschäfte oder Lokale in Wohnsiedlungen erfüllen dagegen nur eine kleinräumliche Funktion. Drei Fachgeschäfte auf 1 km begründen nicht die höchste Einstufung. Eine Tankstelle erzeugt keinen relevanten Gehwegverkehr, ebensowenig Einrichtungen, deren Beschäftigte oder Kunden ausschließlich mit dem PKW kommen. Gewerbegebiete: sE "Gewerbe" werden nicht 2x bewertet, außer Lokale o.ä.</p>	
<b>Sonstige Einrichtungen</b>	<b>Punktwerte</b>	<b>Beschreibung</b>
<b>sE &gt; 5 sehr stark</b>	<b>0,300</b>	> 5 sehr stark frequentierte Einrichtungen; durchgängige Geschäftszeilen, typisch für Innenstadtquartiere und Einkaufszentren mit vielen Geschäften, Gastronomie, Dienstleistungen, Freizeitanlagen, etc.; Pauschalwert für FGZ
<b>sE 3 - 5 stark</b>	<b>0,200</b>	3 - 5 stark bis mittel frequentierte E.; Beispiele für stark frequentierte Einrichtungen: Einkaufszentrum, große Firmen, große Gastronomie; Pauschalwert für Kernzone des 5-Ecks
<b>sE 1 stark/mittel</b>	<b>0,100</b>	1 stark bzw. mehrere mittel frequentierte E.; Beispiele für mittel frequentiert: großer Lebensmittelmarkt, BurgerKing, Hotel, größere oder mittlere Gastronomie, Kino Pauschaler Basiswert für City erweitert 1. Ring
<b>sE 1-3 mittel</b>	<b>0,075</b>	1-3 mittel frequentierte Einrichtungen; Beispiele für durchschnittlich frequentierte Einrichtungen: Restaurants, Cafe, mittlerer Lebensmittelmarkt, auch kleine Siedlungszentren, Vorortzentrum mit Mix aus mehreren mittel frequentierten Einrichtungen; Pauschaler Basiswert: City erweitert 2. Ring, Randzonen 5-Eck
<b>sE &gt; 3 kleine</b>	<b>0,050</b>	mehr als 3 E. für den kleinräumlichen Bedarf; Beispiele für geringen Einfluss sind kleinräumliche Einrichtungen für den Gemeinbedarf: Frisör, Kosmetikstudio, Fachgeschäft, Handwerksbetrieb, kleiner Lebensmittelmarkt, kleine Bankfiliale; bei Bedarf pauschaler Basiswert für Stadtquartiere in Randzonen
<b>sE angrenzend</b>	<b>0,050</b>	im angrenzenden Abschnitt liegende Einr. haben mittleren bis geringen Einfluss; Angrenzende Einrichtungen, sofern diese tatsächlich Einfluss auf die Gehwege des Abschnitts haben, also z.B. Laufwege zu Einrichtungen. Bei geringem oder höherem angrenzenden Einfluss können auch die anderen Punktwerte genutzt werden.
<b>sE gering</b>	<b>0,025</b>	1-3 nahäumliche Einrichtungen mit nur geringem Einfluss, nur nahäumlicher Besucherverkehr; einzelne Einrichtungen mit sehr geringem Einfluss (z.B. Frisörladen) werden nicht bewertet.

**Verstädterungszonen im Stadtgebiet:**

<b>Verstädterungs-</b> <b>zonen</b>	<b>Typ I:</b>	<b>Typ II:</b>		<b>Typ III:</b>	<b>Typ IV:</b>
<b>typische</b> <b>Reinigungs-</b> <b>struktur</b> (RK A bei Bedarf)	<b>A + B</b>	<b>B + C</b>		<b>C + B</b>	<b>C</b>
<b>Besonderheit</b> <b>bei 1x FB-Turnus</b>	i.d.R. B1  C nur als Ausnahme, z.B. kleine Wohnwege, Treppenwege	i.d.R. B1  C optional, z.B. bei Wohnwegen und Anliegerstraßen in kleinen 1-2-FH-Quartieren;	i.d.R. B1  C optional, z.B. bei Wohnwegen und Anliegerstraßen in kleinen 1-2-FH-Quartieren	i.d.R. C  B1 z.B. bei Nicht-Anliegerstraßen, Busverkehr u.a.	i.d.R. C  B1 z.B. in Straßen mit nicht ausreichenden Verkehrslücken, Busverkehr u.a.
<b>Typische</b> <b>Quartiere und</b> <b>Bezirke</b>	A i.d.R.: City, Innenstadt-quartiere B: alle Ortsbezirke Wiesbaden	Großsiedlungen, Mittelsiedlungen, Gewerbegebiete, sowie mit dem Stadtgebiet Wiesbaden direkt verbundene Wohngebiete (im Westen bis Aartalbahn, im Osten bis B 455, im Süden bis A 66)	Vororte städtischer Prägung	Vororte mit ehemals dörflicher Prägung / baulich verbunden	Vororte mit dörflicher Prägung / nicht baulich verbunden
<b>Beschreibung</b>	innerstädtischer Siedlungsgürtel, sehr hoher Anteil verkehrsreicher Straßen; sehr hohe Anzahl A- und B2-B3-Straßen, stark verdichtete Quartiere, großstädtische Anliegerstruktur	städtischer Siedlungsgürtel, mittlerer Anteil verkehrsreicher Straßen, mittlere Anzahl B2-B3-Straßen, verdichtete Quartiere und Quartiere innerhalb der großen Zubringerstraßen, städtische und vorstädtische Anliegerstruktur	städtischer Siedlungsgürtel, hoher Anteil verkehrsreicher Straßen, hohe Anzahl A- und B2-B3-Straßen, städtisch verdichtete Quartiere, städtische und vorstädtische Anliegerstruktur	Siedlungsgürtel kleinstädtische Vororte, geringer Anteil verkehrsreicher Straßen, geringe Anzahl B2 und B3-Straßen, vorstädtische oder noch traditionelle Anliegerstruktur	Siedlungsgürtel dörfliche Vororte, geringer Anteil verkehrsreicher Straßen, betriebs-logistisch entfernte Quartiere, noch traditionelle Anliegerstruktur,
<b>Beispiele</b>	FGZ, 5-Eck, Mitte, Nordost, Südost, Westend/Bleichstraße, Rheingauviertel	Schelmengraben, Gräselberg, Klarenthal Sauerland, Hochfeld, Wolfsfeld Parkfeld Bierstadt westl. B455 Sonnenberg	Biebrich Kastel, Kostheim, Amöneburg	Schierstein, Dotzheim, Bierstadt	nördliche Vororte, westliche Vororte, Frauenstein