

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0229/2010
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Infrastrukturausschuss	11.05.2010	zur Kenntnis

Tagesordnungspunkt A 6

Durchführung des Winterdienstes; Auswirkungen der extremen Wintersaison 2009/2010

Durchführung des Winterdienstes in der Periode 2009 / 2010

Die vergangene Wintersaison war durch außergewöhnlich häufige und starke Schneefälle sowie eine lang anhaltende Frostperiode gekennzeichnet. Diese bundesweit nahezu gleiche Situation mit hohen Streusalzverbräuchen führte bereits zum Jahresbeginn zu einem Lieferengpass der Salzhersteller. Im Hinblick auf diese Situation wurde nach Absprache mit der Direktion Verkehr der Kreispolizeibehörde ab 06.01.2010 ein eingeschränkter Winterdienstplan in Kraft gesetzt. Danach wurde Winterdienst in der Prioritätsstufe 1 nur noch in solchen Straßen durchgeführt, die verkehrswichtig sind oder gefährliche Gefällestrecken enthielten.

Dabei handelte es sich um:

- Die von der Polizei benannten Hauptrouten und Zufahrten zu Krankenhäusern,
- Alle Linienbusstrecken,
- Alle Hauptdurchgangsstraßen, soweit sie nicht komplett von Linienbussen befahren werden.

In allen anderen Straßen der Prioritätsstufe 1 und den Straßen der Stufe 2 wurde nur in Notfällen Winterdienst durchgeführt, sofern die Befahrbarkeit dieser Straßen auch mit geeigneter Winterdienstausrüstung (Schneeketten) nicht mehr gegeben war. Aufgrund dieser Einschränkung reduzierte sich die Zahl der regelmäßig eingesetzten Streufahrzeuge um 50 %. Die Bevölkerung ist über diese Maßnahmen durch Veröffentlichungen in Radio, Lokalpresse und Internet informiert worden und stellte sich schnell auf die neue Situation ein. Wegen der anhaltenden Lieferengpässe für Streumittel konnte der reduzierte Winterdienst bis zum meteorologischen Ende der Wintersaison praktiziert werden.

Streumittelverbrauch und -kosten

In den vergangenen Winterperioden von 2002/2003 bis 2008/2009 wurden im Mittel jährlich 597 t Streusalz und ca. 60 t Granulat eingesetzt. Demgegenüber betrug der Verbrauch trotz des bereits seit Jahresbeginn eingeschränkten Winterdienstes in der vergangenen Saison 2009/2010 ca. 990 t Streusalz und 637 t Granulat/Splitt.

Während die Preisspanne für Streusalz in früheren Jahren im Sommer- und Winterbezug durchgängig zwischen netto 52 €/t und 62 €/t schwankte, erreichte er in diesem Winter Spitzenpreise von über 250 €/t. Der Abfallwirtschaftsbetrieb konnte sich noch zu relativ moderaten Preisen von 53 €/t bis 160 €/t eindecken.

Der Bezugspreis für Granulat/Splitt lag bei rd. 50 % des Salzpreises. Hierbei wurden in diesem Winter keine besonderen Steigerungen festgestellt. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass die Verwendung von Granulat/Splitt hohe Folgekosten nach sich zieht. So betragen die Entsorgungskosten für das mit dem Straßenkehrriem aufgenommene Granulat rd. 60 €/t. Hinzu kommen die erheblichen Personal- und Fahrzeugkosten für das Kehren sowie die notwendige Reinigung von Straßeneinläufen und -kanälen. Die wieder aufgekehrte Menge kann mit 50 % der ausgebrachten Streustoffe angesetzt werden.

Die Kosten für die Beschaffung und Entsorgung aller Streumaterialien betrugen in dieser Winterperiode rd. 135.000 €, während sonst im Durchschnitt rd. 40.000 € aufgewendet werden mussten.

Es ist davon auszugehen, dass eine solche extreme Wetterlage nur vereinzelt in längeren Zeiträumen auftritt und sich die Lieferanten auch zukünftig auf einen möglichen höheren Bedarf einstellen werden. Vor diesem Hintergrund stellt sich eine Investition zur Erhöhung der Lagerkapazität – auszugehen ist von einem Investitionsbedarf von 100 € je Tonne Lagerkapazität – als nicht wirtschaftlich dar.

Personal- und Fahrzeugkosten

Aufgrund der Witterungsverhältnisse mussten ab 19.12.2009 bis zur letzten Februarwoche nahezu täglich Winterdiensteinsätze durchgeführt werden. Dies erforderte insbesondere bei den manuellen Streukolonnen, die Fußgängerzonen, Geh- und Überwege, Radwege, Treppenanlagen und Busbahnhöfe von Hand oder mit Hilfe kleiner Streugeräte (z.B. Kleintraktoren) streuen, ein Mehrfaches des Zeitaufwandes, der in einem durchschnittlichen Winter erforderlich wurde. Bezogen auf die der Gebührenkalkulation 2010 zugrunde liegenden Schätzung ist vom ca. 2,5-fachen Aufwand auszugehen. Dies wird im Rahmen der Nachkalkulation der Winterdienstgebühren eine erhebliche Unterdeckung zur Folge haben, die sich deutlich bei den Kosten für die Innenstadtbereiche (Gebühr F1 und F2) auswirken wird.

Im Bereich des Winterdienstes, der mit großen Streufahrzeugen durchgeführt wird, wurde in diesem Winter erstmalig mit einer reduzierten Fahrzeugbesatzung gearbeitet. Während früher zwei Personen auf einem Fahrzeug eingesetzt wurden, von denen der Beifahrer im Wesentlichen Dokumentationsaufgaben hatte, wird nun grundsätzlich nur noch ein Fahrer eingesetzt.

Die Tourenaufzeichnung erfolgt nunmehr mit einer GPS-gestützten Telematik. Wetterdaten werden über einen beauftragten Wetterdienst geliefert. Diese Änderung hat sich bewährt und führt zu deutlich reduzierten Personalkosten.

Da nur noch ein Teil der sonst eingesetzten Fahrzeuge im Rahmen des eingeschränkten Winterdienstes tätig war, halten sich die Mehrkosten für die Streufahrzeugeinsätze trotz der in der langen Winterperiode sehr häufigen Einsätze, der sehr hohen Streustoffkosten, den zusätzlichen Entsorgungskosten und der Vielzahl erforderlicher Überstunden beim allgemeinen Winterdienst in vertretbaren Grenzen.

Erfahrungen und Ausblick

In unserer Flachlandregion waren sehr lange Winter mit starken Schneefällen bisher die Ausnahme. Die Einwohner sind auf anhaltende Behinderungen durch Schnee- und Eisglätte nicht eingestellt und erwarteten von einem Winterdienst eine „schwarze“ Straße, möglichst bald nach Ende des Schneefalls und erst recht vor Beginn des Berufsverkehrs.

Der für hiesige Verhältnisse extreme Verlauf des letzten Winters zeigte, dass dieser Anspruch auch ohne hinzukommenden Salzangel nicht immer befriedigt werden konnte. Schon beim ersten Schneefall am 19./ 20.12.2009 wurde hier wie auch in anderen Kommunen versucht, mit allen zur Verfügung stehenden Streufahrzeugen und Mitarbeitern gegen die Schneemassen, die hier eine Schneedecke von 10 – 15 cm zur Folge hatten, anzustreuen und zu räumen. Die Hauptverkehrsachsen mussten an einem Tag je 3x befahren werden. Andere Straßen der Priorität 1 konnten dadurch nicht bedient werden, was erhebliche Glätte sowie Proteste und Unverständnis der Bürger zur Folge hatte. Auch wurde überall schon an diesem einen Wochenende 1/3 der sonst in einem ganzen Winter erforderlichen Salzmenge verbraucht. Engpässe bei den Nachlieferungen waren sofort bundesweit die Folge.

Nachdem als Folge der extremen Witterungsbedingungen in Abstimmung mit der Polizei ein eingeschränkter Winterdienst breit öffentlich angekündigt und danach umgesetzt wurde, haben die Verkehrsteilnehmer ein erfreulich großes Verständnis gezeigt und sich schnell auf die neue Situation, zeitlich und durch Verzicht auf unnötige Fahrten, angepasstes Fahrverhalten, verbesserte Winterausrüstung sowie Nutzung öffentlichen Nahverkehrs, eingestellt. Eine unvermeidbare Behinderung der Verkehrsströme oder eine signifikante Zunahme der Unfallzahlen und Beschwerden konnte nicht festgestellt werden.

Im Rahmen einer Nachbesprechung des Winterdienstes hat der Abfallwirtschaftsbetrieb die Situation und die aufgetretenen Probleme mit den Mitarbeitern, der Polizei und der Feuerwehr erörtert. Aufgrund der gewonnenen Erfahrungen ist festzustellen, dass der Wunsch nach einer „schwarzen“ Straße auch zukünftig nicht bei außergewöhnlich starken Schneefällen erfüllt werden kann.

Bei anhaltendem extremem Schneefall ist es wenig sinnvoll, noch während des Schneefalles tätig zu werden, da das Räumen oft einen glatten Film auf dem Belag erzeugt und Streustoffe sofort wieder zugeschneit und beim nächsten Durchgang beiseite geräumt werden ohne Wirkung entfalten zu können. Das Auftreten verbreiteter Glätte ist in solchen Fällen nicht verhinderbar. Auf solche Witterungsbedingungen müssen sich sowohl die Bürger, wie auch öffentliche Stellen, wie Nahverkehrsbetriebe, Polizei, Feuerwehr und Ver- und Entsorgungsdienstleister einstellen.

Während Abfallwirtschaftsbetriebs-, Polizei- und Rettungsfahrzeuge zwischenzeitlich nach entsprechenden Beschaffungen überwiegend mit Schneeketten ausgerüstet sind, besteht in anderen Bereichen, insbesondere bei den Feuerwehrfahrzeugen, ein höherer Nachrüstbedarf.

Art und Umfang der Durchführung des Winterdienstes liegen weitgehend im Organisationsermessen der Kommune. Eine rechtliche Verpflichtung zur Leistung des Winterdienstes besteht nur für solche Straßen bzw. Straßenteile, die verkehrswichtig **und** gefährdet sind. Dies ist bei der Mehrzahl der im Straßenverzeichnis zur Straßenreinigungssatzung der Winterdienstkategorie 1 zugeordneten Straßen (Reinigungsklassen W1 und W3) sowie allen Straßen der Winterdienstkategorie 2 (Reinigungsklassen W2 und W4) nicht der Fall. Von rd. 900 Straßen im Stadtgebiet sind derzeit 254 der Kategorie 1 und 102 der Kategorie 2 zugeordnet.

Eine mögliche Reduzierung des Umfanges des Winterdienstes – bis hin zu den Strecken, auf denen eine rechtliche Verpflichtung zum Winterdienst besteht – oder der weiterhin verstärkte Einsatz abstumpfender Streumittel ist nach einvernehmlicher Auffassung von Polizei, Feuerwehr und Abfallwirtschaftsbetrieb nicht zu empfehlen, da dies generelle Verzögerungen der Erreichbarkeit von Einsatzstellen mit sich bringen würde. Die bisher für „Normalwinter“ vorgesehenen Streufahrzeuge sollen auch weiterhin im gleichen Umfang eingesetzt werden. Allerdings ist eine Änderung der Zuordnung der Straßen zu den Winterdienstkategorien erforderlich um eventuelle Schadenersatzansprüche zu vermeiden, da die bisherige Winterdienstkategorie 1 bei extremen Wetterlagen mit den vorhandenen Fahrzeugkapazitäten nicht komplett bedient werden kann.

Hierzu wäre es sinnvoll, die in diesem Jahr in Abstimmung mit der Polizei nach den zu Beginn genannten Kriterien festgelegten Straßen weiterhin der Kategorie 1 und die weiteren Straßen in Kategorie 2 zuzuordnen. Damit würden zukünftig nur noch 129 Straßen der Kategorie 1 und 227 Straßen der Kategorie 2 zugeordnet werden. Die vollständige Herausnahme einzelner Straßen aus dem Winterdienst soll die Ausnahme bleiben und auch nur erfolgen, wenn dies aufgrund von Schwierigkeiten beim Befahren mit Streufahrzeugen angezeigt ist. Es wird geprüft, verschiedene Straßen einer neuen Kategorie 3 zuzuordnen, in der Winterdienst nur in Einzelfällen nach Bedarf durchgeführt wird. Es ist beabsichtigt, die entsprechenden Planungen bis Ende September abzuschließen, so dass rechtzeitig vor der nächsten Wintersaison eine Beschlussvorlage gefertigt werden kann.

Folgekosten der Frostperiode

Durch die lang anhaltende Frostperiode mit einzelnen Tauphasen sind in großem Umfang Straßenschäden aufgetreten. Da der Zustand vieler Straßen bereits sehr schlecht war, ist jedoch im Einzelfall nicht abgrenzbar, wo es sich um Vorschäden handelt oder erst durch die Winterperiode erstmalige oder zusätzliche Schäden aufgetreten sind. Es ist daher nicht möglich, einen durch den strengen Winter bedingten, zusätzlichen Investitionsaufwand finanziell abzugrenzen und zu beziffern. Insgesamt hat sich der Zustand der Straßen jedoch deutlich verschlechtert.

Die in direkter Folge des Winters aufgetretenen Schadstellen und Schlaglöcher, die zu einer Verkehrsgefährdung führen könnten, wurden im verstärkten Einsatz durch den städtischen Bauhof repariert. Die Verkehrssicherheit der Straßen ist dadurch gewährleistet.