

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
III/EB772/UGA-2069

Verantwortliche/r:
Frau Gabriele Totzauer

Vorlagennummer:
772/002/2010

Winterdienstbericht 2009/2010 (20.11.2009 bis 31.03.2010)

Beratungsfolge	Termin	Status	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	27.04.2010	Ö	Kenntnisnahme	zur Kenntnis genommen

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

1. Organisation / Sicherungsprioritäten

Die Verkehrssicherungspflicht im Winter ist als Pflichtaufgabe von den Verantwortlichen des EB 77 zu erfüllen. Sie sind verpflichtet, eine aufgabengerechte Organisation, die sich aus Gesetz und Rechtsprechung ergibt, bereit zu stellen.

Der EB 77 ist verantwortlich für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht. Seine Mitarbeiter tragen persönlich strafrechtliche Verantwortung.

Der EB 77 organisiert den Winterdienst und legt den Winterdienstplan fest, der jährlich im Einvernehmen mit der Polizei und den Verkehrsbetrieben aktualisiert wird.

Der EB 77 entscheidet über den Einsatz des geeignetsten Streumittels nach pflichtgemäßer Abwägung der Verkehrssicherheit und der Umweltbelange. Auf besonders sparsame Verwendung von Tausalz wird geachtet: „soviel wie nötig, so wenig wie möglich“. Ein erfolgreicher Schritt hierfür ist die komplette Umstellung der Fahrbahnstreustrecken auf Feuchtsalz.

In erster Priorität werden – verpflichtend entsprechend Gesetzgebung und den Grundsätzen der Rechtsprechung -

- 162 km Hauptverkehrsstrecken
- 120 km Radwege
- 386 Bushaltestellen
- 142 Ampelanlagen
- 162 Fußgängerüberwege und Querungshilfen
- 55 Kreuzungen
- 28 Treppenanlagen
- 19 Park- und öffentliche Plätze und
- die Gehwege an städtischen Grundstücken (z.B. Kindergärten, Schulen, Plätze, Grünflächen etc.)

in der Regel bis zum Einsetzen des Berufsverkehrs gesichert.

In zweiter Priorität werden Strecken gesichert, die im Sinne der Rechtsprechung keine Verkehrsbedeutung haben, aber besondere bauliche Gefahrenstellen (Steigungen, Engstellen, Brücken etc.) aufweisen und Strecken mit höherem Verkehrsaufkommen aber ohne bauliche Gefahrenstellen. Weiterhin fallen hierunter Straßen, die zu Schulen, Kindergärten und Altenheimen führen.

In dritter Priorität erfolgt die Sicherung der Nebenstrecken und Anliegerstraßen soweit technische und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen.

2. Einsatz von Personal, Fahrzeugen und Geräten

Für den Winterdienst 2009/2010 wurde für ca. 130 Mitarbeiter (Einsatzleiter, Fahrer, Kfz-Mechaniker und Mitarbeiter der Dauerrufbereitschaft aus den Bereichen EB 77, EBE, Amt 66) vom 20.11.2009 bis 31.03.2010 Winterdienststrufbereitschaft angeordnet. Während dieser Zeit müssen die Mitarbeiter für Wintereinsätze bereit stehen. Die Mitarbeiter wurden vor der Winterdienstperiode geschult und in ihre Aufgaben, Strecken und Winterdienstgeräte eingewiesen.

Technisch standen insbesondere 12 große Räum- und Streufahrzeuge sowie 40 Transporter und Kleintraktoren für den Winterdienst zur Verfügung.

Die Fahrzeuge und Geräte wurden umgerüstet und auf Einsatzfähigkeit getestet. Insgesamt verfügen 9 große Räum- und Streufahrzeuge über Soletanks zur sparsamen und wirkungsvollen Ausbringung von Feuchtsalz auf allen 8 Hauptstrecken.

3. Witterung, Winterdiensteinsätze

Während der Winter 2009/2010 im November eher ruhig begann, folgte ab 18.12.2009 bis zum 15.03.2010 eine fast durchgehende wiederkehrend schneereiche Winterperiode, welche die volle Einsatzbereitschaft des Winterdienstpersonals forderte.

Im Gegensatz zu letzten Wintern kam es zu ganztägigen Schneefällen, Schneehöhen bis zu 15 cm, Schneeverwehungen, überfrierende Nässe, Temperaturstürze bis zu minus 15°C und bis zu 3 Einsätzen des Winterdienstpersonals täglich.

Wegen fehlendem Stauraum in der Innenstadt wurde mehrmals Schnee vor allem aus dem Bereich Hugenottenplatz und Bahnhofplatz, entlang der Hauptstraße sowie von Bushaltestellen und schmalen Gehsteigen herausgefahren.

Der Winterdienst 2009/2010 erforderte:

auf Fahrbahnen:

61 Volleinsätze (Vorjahr 38) und 43 Teileinsätze (Vorjahr 35) und

auf Geh- und Radwegen:

36 Volleinsätze (Vorjahr 24) und 32 Teileinsätze (Vorjahr 30).

Diese Einsätze verteilten sich auf insgesamt 69 Tage.

4. Streumittelverbrauch

Nach dem großen Wintereinbruch kam es relativ schnell im gesamten Bundesgebiet zu Lieferschwierigkeiten seitens der Salzindustrie.

Auch die Stadt Erlangen war von diesen Lieferengpässen betroffen.

Auf Grund mehrmals täglich erfolgter Nachfragen beim Vertragspartner ist es letztendlich gelungen die notwendigen Salzmengen zur Durchführung der kommunalen Winterdienstes zu erhalten. Festzustellen ist aber auch, dass die bestellten Mengen nie fristgerecht und im vollen Umfang geliefert wurden.

Nachfragen bei anderen Salzlieferanten oder Kommunen führten wegen der allgemeinen außergewöhnlichen Wintersituation in ganz Deutschland zu keinem positiven Ergebnis.

Aus diesem Grund wird überlegt eine Halle zur zusätzlichen Salzbevorratung anzumieten und damit derartigen Lieferengpässe entgegen zu wirken.

Die Winterdienstorganisatoren hielten ständig eine eiserne Reserve von ca. 50 t für den Fall von Eisregen vor. Das hatte zur Folge, dass bei einigen Winterdiensteinsätzen auf Fahrbahnen nur noch 5 g/m² Feuchtsalz gestreut werden konnten und ein hoher maschineller wie auch personeller Einsatz nötig war, um die Straßen in einen

verkehrssicheren Zustand zu halten.

Die Ankündigung in der Tagespresse nur noch Gefällstrecken, Steigungen, Brücken und Kreisverkehre zu sichern, im Falle dass kein Salz mehr geliefert würde, musste nicht vollzogen werden.

Entsprechend der o.g. häufigen Einsätze war ein um ca. 30 % höherer Verbrauch an Streumitteln als im letzten Winter zu verzeichnen:

1.158 to (Vorjahr 877 to) Streusalz für Fahrbahnen
960 m³ (Vorjahr 720 m³) Granulat für Geh- und Radwege.

5. Kosten des Winterdienstes / Einsatzstunden

Nach der vorläufigen (noch nicht abgeschlossenen) Kostenermittlung der Verwaltung belaufen sich die Gesamtkosten für den Winterdienst 2009/2010 auf ca. 1,65 Mio. €, wovon ca. 1 Mio. € auf Personalkosten und ca. 650.000,-€ auf Sach- und Gemeinkosten entfallen.

Allein die beim EB 77 geleisteten Einsatzstunden belaufen sich auf ca. 18.000.

Inklusive der personellen Unterstützung durch den EBE und Amt 66 wurden insgesamt wohl deutlich über 22.000 Einsatzstunden geleistet.

Der größte Teil entfällt dabei auf das 1. Quartal 2010, sodass im laufenden Wirtschaftsjahr mit einer Überschreitung der Pauschale für den Winterdienst gerechnet werden muss.

6. Verkehrssicherheit / öffentlicher Nahverkehr

Im Ergebnis aller Aufwendungen waren die im Streuplan enthaltenen Fahrbahnen, Geh- und Radwege in der Regel sicher begeh- und befahrbar. Trotz des präsenten Winters mit Schnee zu Hauptverkehrszeiten wurden sowohl von den Verkehrsbetrieben, als auch von der Polizeiinspektion Erlangen keine außergewöhnlichen Verkehrereignisse gemeldet.

Durch den lang anhaltenden Winter haben sich die Verkehrsteilnehmer auf die Situation eingestellt und in der Regel ihr Fahrverhalten den Witterungsumständen angepasst.

Die Absperrrposten im Stadtgebiet werden bis Mitte April wieder eingesetzt.

7. Fazit – Winterdienst erreichte Grenze der Belastbarkeit

Der Winter 2009/2010 führte die Mitarbeiter/innen und die Winterdienstleitung an die Grenze des Leistbaren.

Insbesondere die Zunahme der Winterdienstumfanges bei Querungshilfen, Übergängen und Bushaltestellen in Neubaugebieten hat sich bislang noch nicht auf eine personelle Verstärkung der Dauerrufbereitschaft ausgewirkt. Die Mitarbeiter/innen leisten in einfacher Besetzung alle notwendigen Sicherungsarbeiten und befinden sich in dauernder Rufbereitschaft.

Die Einsätze der für die Sicherung der Geh- und Radwege eingesetzten Mitarbeiter/innen dauern bei ausschließlichen Streuarbeiten je 2,5 bis 3,5 Stunden, bei notwendigen Streu- und Räumarbeiten sogar je 4 bis 6 Stunden.

Um den Mitarbeitern die notwendige Ruhezeit dennoch zu gewähren, wurde das Personal nach 2 Einsätzen, teilweise bereits zwischen dem 1. und 2. Einsatz, in die Ruhephase geschickt, sodass sich unter Umständen nicht alle Geh- und Radwege in einem für alle stets zufriedenstellenden Zustand befanden. Durch weitere Schneefälle mussten am Folgetag die betroffenen Geh- und Radwege z.B. wegen festgefahre-

nem / festgetretenem Schnee wesentlich umfangreicher betreut werden. Dies hat in der Praxis zur Folge, dass Geh- und Radwege bei anhaltendem Schneefall nicht ausreichend nachbetreut werden können. Aufgrund der Häufigkeit der Einsätze (2-3x täglich) bestehen inzwischen erhebliche Schwierigkeiten, die für das Personal notwendigen Ruhezeiten einzuhalten.

Darüber hinaus erschweren schlechte bauliche Zustände einiger Rad- und Gehwege eine ordnungsgemäße Wintersicherung.

Obwohl sich die Verkehrsteilnehmer aus Sicht des Winterdienstes in der Regel auf die vorherrschenden Witterungsumstände eingestellt haben, gingen die meisten Beschwerden von Fahrradfahrern ein.

Zur Verbesserung der winterlichen Verkehrssicherheit auf Radwegen könnte – wie in anderen Kommunen bereits praktiziert - eine versuchsweise Salzstreuung auf 1 oder 2 ausgewählten Fahrradrouten durchgeführt werden.

Im Bereich der Wintersicherung der Fahrbahnen (3 Fahrergruppen) sind o.g. Personalengpässe für die Strecken der 1. Priorität nicht festzustellen. Hier konnte seit der Einrichtung einer 3. Fahrergruppe zur Einhaltung der damals neuen Lenk- und Ruhezeiten Vorsorge getroffen werden.

Durch die Bindung der Mitarbeiter und Fahrzeuge auf den Hauptstrecken während des langanhaltenden intensiven Winters konnten Einsätze in der 2. oder gar 3. Priorität jedoch nicht immer im gewünschten Umfang durchgeführt werden.

II. Sachbericht

III. Behandlung im Gremium

Beratung im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77 am 27.04.2010

1. Organisation / Sicherungsprioritäten

Die Verkehrssicherungspflicht im Winter ist als Pflichtaufgabe von den Verantwortlichen des EB 77 zu erfüllen. Sie sind verpflichtet, eine aufgabengerechte Organisation, die sich aus Gesetz und Rechtsprechung ergibt, bereit zu stellen.

Der EB 77 ist verantwortlich für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht. Seine Mitarbeiter tragen persönlich strafrechtliche Verantwortung.

Der EB 77 organisiert den Winterdienst und legt den Winterdienstplan fest, der jährlich im Einvernehmen mit der Polizei und den Verkehrsbetrieben aktualisiert wird.

Der EB 77 entscheidet über den Einsatz des geeignetsten Streumittels nach pflichtgemäßer Abwägung der Verkehrssicherheit und der Umweltbelange. Auf besonders sparsame Verwendung von Tausalz wird geachtet: „soviel wie nötig, so wenig wie möglich“. Ein erfolgreicher Schritt hierfür ist die komplette Umstellung der Fahrbahnstreustrecken auf Feuchtsalz.

In erster Priorität werden – verpflichtend entsprechend Gesetzgebung und den Grundsätzen der Rechtsprechung -

- 162 km Hauptverkehrsstrecken
- 120 km Radwege
- 386 Bushaltestellen
- 142 Ampelanlagen
- 162 Fußgängerüberwege und Querungshilfen

- 55 Kreuzungen
- 28 Treppenanlagen
- 19 Park- und öffentliche Plätze und
- die Gehwege an städtischen Grundstücken (z.B. Kindergärten, Schulen, Plätze, Grünflächen etc.)

in der Regel bis zum Einsetzen des Berufsverkehrs gesichert.

In zweiter Priorität werden Strecken gesichert, die im Sinne der Rechtsprechung keine Verkehrsbedeutung haben, aber besondere bauliche Gefahrenstellen (Steigungen, Engstellen, Brücken etc.) aufweisen und Strecken mit höherem Verkehrsaufkommen aber ohne bauliche Gefahrenstellen. Weiterhin fallen hierunter Straßen, die zu Schulen, Kindergärten und Altenheimen führen.

In dritter Priorität erfolgt die Sicherung der Nebenstrecken und Anliegerstraßen soweit technische und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen.

2. Einsatz von Personal, Fahrzeugen und Geräten

Für den Winterdienst 2009/2010 wurde für ca. 130 Mitarbeiter (Einsatzleiter, Fahrer, Kfz-Mechaniker und Mitarbeiter der Dauerrufbereitschaft aus den Bereichen EB 77, EBE, Amt 66) vom 20.11.2009 bis 31.03.2010 Winterdienststrufbereitschaft angeordnet. Während dieser Zeit müssen die Mitarbeiter für Wintereinsätze bereit stehen. Die Mitarbeiter wurden vor der Winterdienstperiode geschult und in ihre Aufgaben, Strecken und Winterdienstgeräte eingewiesen.

Technisch standen insbesondere 12 große Räum- und Streufahrzeuge sowie 40 Transporter und Kleintraktoren für den Winterdienst zur Verfügung.

Die Fahrzeuge und Geräte wurden umgerüstet und auf Einsatzfähigkeit getestet. Insgesamt verfügen 9 große Räum- und Streufahrzeuge über Soletanks zur sparsamen und wirkungsvollen Ausbringung von Feuchtsalz auf allen 8 Hauptstrecken.

3. Witterung, Winterdiensteseinsätze

Während der Winter 2009/2010 im November eher ruhig begann, folgte ab 18.12.2009 bis zum 15.03.2010 eine fast durchgehende wiederkehrend schneereiche Winterperiode, welche die volle Einsatzbereitschaft des Winterdienstpersonals forderte.

Im Gegensatz zu letzten Wintern kam es zu ganztägigen Schneefällen, Schneehöhen bis zu 15 cm, Schneeverwehungen, überfrierende Nässe, Temperaturstürze bis zu minus 15°C und bis zu 3 Einsätzen des Winterdienstpersonals täglich.

Wegen fehlendem Stauraum in der Innenstadt wurde mehrmals Schnee vor allem aus dem Bereich Hugenottenplatz und Bahnhofplatz, entlang der Hauptstraße sowie von Bushaltestellen und schmalen Gehsteigen herausgefahren.

Der Winterdienst 2009/2010 erforderte:

auf Fahrbahnen:

61 Volleinsätze (Vorjahr 38) und 43 Teileinsätze (Vorjahr 35) und

auf Geh- und Radwegen:

36 Volleinsätze (Vorjahr 24) und 32 Teileinsätze (Vorjahr 30).

Diese Einsätze verteilten sich auf insgesamt 69 Tage.

4. Streumittelverbrauch

Nach dem großen Wintereinbruch kam es relativ schnell im gesamten Bundesgebiet

zu Lieferschwierigkeiten seitens der Salzindustrie.

Auch die Stadt Erlangen war von diesen Lieferengpässen betroffen.

Auf Grund mehrmals täglich erfolgter Nachfragen beim Vertragspartner ist es letztendlich gelungen die notwendigen Salzmengen zur Durchführung der kommunalen Winterdienstes zu erhalten. Festzustellen ist aber auch, dass die bestellten Mengen nie fristgerecht und im vollen Umfang geliefert wurden.

Nachfragen bei anderen Salzlieferanten oder Kommunen führten wegen der allgemeinen außergewöhnlichen Wintersituation in ganz Deutschland zu keinem positiven Ergebnis.

Aus diesem Grund wird überlegt eine Halle zur zusätzlichen Salzbevorratung anzumieten und damit derartigen Lieferengpässe entgegen zu wirken.

Die Winterdienstorganisatoren hielten ständig eine eiserne Reserve von ca. 50 to für den Fall von Eisregen vor. Das hatte zur Folge, dass bei einigen Winterdiensteinsätzen auf Fahrbahnen nur noch 5 g/m² Feuchtsalz gestreut werden konnten und ein hoher maschineller wie auch personeller Einsatz nötig war, um die Straßen in einen verkehrssicheren Zustand zu halten.

Die Ankündigung in der Tagespresse nur noch Gefällstrecken, Steigungen, Brücken und Kreisverkehre zu sichern, im Falle dass kein Salz mehr geliefert würde, musste nicht vollzogen werden.

Entsprechend der o.g. häufigen Einsätze war ein um ca. 30 % höherer Verbrauch an Streumitteln als im letzten Winter zu verzeichnen:

1.158 to (Vorjahr 877 to) Streusalz für Fahrbahnen
960 m³ (Vorjahr 720 m³) Granulat für Geh- und Radwege.

5. Kosten des Winterdienstes / Einsatzstunden

Nach der vorläufigen (noch nicht abgeschlossenen) Kostenermittlung der Verwaltung belaufen sich die Gesamtkosten für den Winterdienst 2009/2010 auf ca. 1,65 Mio. €, wovon ca.1 Mio. € auf Personalkosten und ca. 650.000,-€ auf Sach- und Gemeinkosten entfallen.

Allein die beim EB 77 geleisteten Einsatzstunden belaufen sich auf ca. 18.000.

Inklusive der personellen Unterstützung durch den EBE und Amt 66 wurden insgesamt wohl deutlich über 22.000 Einsatzstunden geleistet.

Der größte Teil entfällt dabei auf das 1. Quartal 2010, sodass im laufenden Wirtschaftsjahr mit einer Überschreitung der Pauschale für den Winterdienst gerechnet werden muss.

6. Verkehrssicherheit / öffentlicher Nahverkehr

Im Ergebnis aller Aufwendungen waren die im Streuplan enthaltenen Fahrbahnen, Geh- und Radwege in der Regel sicher begeh- und befahrbar. Trotz des präsenten Winters mit Schnee zu Hauptverkehrszeiten wurden sowohl von den Verkehrsbetrieben, als auch von der Polizeiinspektion Erlangen keine außergewöhnlichen Verkehrseignisse gemeldet.

Durch den lang anhaltenden Winter haben sich die Verkehrsteilnehmer auf die Situation eingestellt und in der Regel ihr Fahrverhalten den Witterungsumständen angepasst.

Die Absperrpfeile im Stadtgebiet werden bis Mitte April wieder eingesetzt.

7. Fazit – Winterdienst erreichte Grenze der Belastbarkeit

Der Winter 2009/2010 führte die Mitarbeiter/innen und die Winterdienstleitung an die Grenze des Leistbaren.

Insbesondere die Zunahme der Winterdienstumfanges bei Querungshilfen, Übergängen und Bushaltestellen in Neubaugebieten hat sich bislang noch nicht auf eine personelle Verstärkung der Dauerrufbereitschaft ausgewirkt. Die Mitarbeiter/innen leisten in einfacher Besetzung alle notwendigen Sicherungsarbeiten und befinden sich in dauernder Rufbereitschaft.

Die Einsätze der für die Sicherung der Geh- und Radwege eingesetzten Mitarbeiter/innen dauern bei ausschließlichen Streuarbeiten je 2,5 bis 3,5 Stunden, bei notwendigen Streu- und Räumarbeiten sogar je 4 bis 6 Stunden.

Um den Mitarbeitern die notwendige Ruhezeit dennoch zu gewähren, wurde das Personal nach 2 Einsätzen, teilweise bereits zwischen dem 1. und 2. Einsatz, in die Ruhephase geschickt, sodass sich unter Umständen nicht alle Geh- und Radwege in einem für alle stets zufriedenstellenden Zustand befanden. Durch weitere Schneefälle mussten am Folgetag die betroffenen Geh- und Radwege z.B. wegen festgefahre- nem / festgetretenem Schnee wesentlich umfangreicher betreut werden. Dies hat in der Praxis zur Folge, dass Geh- und Radwege bei anhaltendem Schneefall nicht ausreichend nachbetreut werden können. Aufgrund der Häufigkeit der Einsätze (2-3x täglich) bestehen inzwischen erhebliche Schwierigkeiten, die für das Personal notwendigen Ruhezeiten einzuhalten.

Darüber hinaus erschweren schlechte bauliche Zustände einiger Rad- und Gehwege eine ordnungsgemäße Wintersicherung.

Obwohl sich die Verkehrsteilnehmer aus Sicht des Winterdienstes in der Regel auf die vorherrschenden Witterungsumstände eingestellt haben, gingen die meisten Beschwerden von Fahrradfahrern ein.

Zur Verbesserung der winterlichen Verkehrssicherheit auf Radwegen könnte – wie in anderen Kommunen bereits praktiziert - eine versuchsweise Salzstreuung auf 1 oder 2 ausgewählten Fahrradrouten durchgeführt werden.

Im Bereich der Wintersicherung der Fahrbahnen (3 Fahrergruppen) sind o.g. Personalengpässe für die Strecken der 1. Priorität nicht festzustellen. Hier konnte seit der Einrichtung einer 3. Fahrergruppe zur Einhaltung der damals neuen Lenk- und Ruhezeiten Vorsorge getroffen werden.

Durch die Bindung der Mitarbeiter und Fahrzeuge auf den Hauptstrecken während des langanhaltenden intensiven Winters konnten Einsätze in der 2. oder gar 3. Priorität jedoch nicht immer im gewünschten Umfang durchgeführt werden.

gez. Dr. Balleis
Vorsitzende/r

gez. Wüstner
Berichtersteller/in

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang