

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 6237 - 02

Stuttgart, 19.02.2007

Stellungnahme zum Antrag

| |
|---|
| Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Uhl Reinhold (CDU), Schmid Roland (CDU), Hill Philipp (CDU) |
| Datum 29.01.2007 |
| Betreff Verkehrschao im Schnee – wie kommt der städtische Winterdienst dagegen an? |

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

1. Einleitung

Der Winterdienst ist nicht nur eine gesetzliche Aufgabe in den Wintermonaten, sondern ein ganzjähriger „Dauerbrenner“. Vom Ende einer Winterperiode bis zum Beginn der nächsten Winterperiode werden die organisatorischen Vorbereitungen getroffen. Der Streuplan und die Fahrpläne sind an die kontinuierlichen Veränderungen im Straßennetz anzupassen, mit Polizei und Land abzustimmen, die Streumittelager zu prüfen, ggf. zu reparieren und kurz vor Winterbeginn zu füllen sowie die Fahrzeuge zu richten und jeweils dem neuesten Stand der Technik anzupassen.

Ab Oktober werden die Winterdienstfahrer umfassend und kontinuierlich geschult und machen Übungsfahrten, damit sie bei Winterdienstbeginn die Pläne der unterschiedlichen Dringlichkeiten beherrschen.

Ab November bis April hat das komplette Winterdienstpersonal Urlaubssperre.

Die eigentlichen Winterdiensttätigkeiten stellen im übertragenen Sinne eine „Feuerwehraufgabe“ großen Stils dar. Bei winterlichen Ereignissen „brennt“ es im Gegensatz zu einem lokalen Brandherd meist überall gleichzeitig.

- Wünschenswert wäre, dass die Einsätze gleichzeitig in allen Straßen überall im Stadtgebiet erfolgen (wie bei einem Flächenbrand)
- Aus finanziellen, personellen und organisatorischen Gründen ist dies nicht machbar und gesetzlich auch nicht gefordert, daher ist das Straßennetz in verschiedene Dringlichkeitsstufen zu gliedern.
- Winterdienstmaßnahmen sind und bleiben immer ein Kompromiss zwischen Belangen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und wirtschaftlichen Aspekten.

Die Zielkonflikte liegen in

- der Aufrechterhaltung der volkswirtschaftlichen Infrastruktur auf Straßen (Fahrbahnen und Gehwegen) einschließlich öffentlicher Dienste und Einrichtungen
- möglichst geringem Schaden an Verkehrsmitteln (Fahrzeuge) und Umwelt (Straßenbegleitgrün)
- Aufwand und Erfolg, die in einer vertretbaren Relation stehen müssen
- dem gestiegenen Anspruchsdenken, es gäbe auf den Straßen keinen Unterschied zwischen Sommer und Winter mehr
- subjektiver Einschätzung / Verhalten.

Unter diesen Voraussetzungen, unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben, hat der EB AWS seinen Winterdienst seit 2002 - kapazitätsmäßig gleich bleibend - organisiert (siehe Anlage 1).

2. Rechtliche Würdigung

Die öffentlich-rechtliche Pflicht zur Straßenreinigung und zum Winterdienst aus polizeilichen Gründen ist in § 41 des Straßengesetzes von Baden-Württemberg geregelt. Danach obliegt den Gemeinden im Rahmen des Zumutbaren als öffentlich-rechtliche Pflicht, Straßen innerhalb geschlossener Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten zu beleuchten, zu reinigen, bei Schneeanhäufungen zu räumen sowie bei Schnee- oder Eisglätte zu bestreuen, soweit dies aus polizeilichen Gründen geboten ist (innerhalb geschlossener Ortslage an gefährlichen und verkehrswichtigen Stellen, außerhalb geschlossener Ortslage an besonders gefährlichen und verkehrswichtigen Stellen).

Die Winterdienstverpflichtung besteht dabei grundsätzlich nur während des allgemeinen Tagesverkehrs. Morgens müssen die Winterdienstarbeiten so rechtzeitig einsetzen, dass bereits der vor dem allgemeinen Tagesverkehr liegende Hauptberufsverkehr geschützt wird. In den Abendstunden endet die Räum- und Streupflicht mit dem Aufhören des allgemeinen Tagesverkehrs zwischen 20 und spätestens 22 Uhr. Die Notwendigkeit eines nächtlichen Streudienstes besteht ausdrücklich nicht.

3. Winterdiensteinsatz ab 22. Januar 2007

Das Straßennetz der Landeshauptstadt Stuttgart umfasst 1.412 km, davon sind ca. 950 km in den Streu- und Räumplänen der Stadt enthalten, 83 km Bundes- und Landesstraße außerhalb geschlossener Ortslage werden von den angrenzenden Landkreisen betreut und ca. 380 km ebene Wohnstraßen werden nur bei Vorliegen eines polizeilichen Bedürfnisses (außergewöhnlich hoher Schneefall oder Eisregen) winterdienstlich betreut.

Die Fahrpläne umfassen in

- der Dringlichkeit I (Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen, Straßen für öffentlichen Personennahverkehr) 894 Streu-/Räum-km

- der Dringlichkeit II (Verbindungsstraßen, Wohnsammelstraßen) 355 Streu-/Räum-km
- der Dringlichkeit III (so genannte „steile“ Wohnstraßen > 5% Steigung/Gefälle) 429 Streu-/Räum-km.

Dem AWS stehen dafür seit der Winterperiode 2002/2003 gleich bleibend folgende Fahrzeuge und Fahrer unter Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten zur Verfügung:

- 21 Lkw zzgl. 4 Reserve-Lkw
- 12 Unimog und Kleingeräteträger zzgl. 2 Reservefahrzeuge
- 62 Fahrer zzgl. 8 Reservefahrer

4. Besonderheiten des Einsatzes

Das Streckennetz hat der EB AWS im Januar 2007 wie folgt betreut:

Bei normalen winterlichen Verhältnissen sind unsere Fahrzeuge wie folgt im Einsatz:

- 05:45 bis 18:30 Uhr: max. 33 Fahrzeuge
- 18:30 bis 20:00 Uhr: von 0 Fahrzeugen bis max. 11 Fahrzeugen
- 20:00 bis 05:45 Uhr: normalerweise 11 Fahrzeuge, ggf. ab 01:00 bzw. 3:00 Uhr Aufstockung auf 21 Fahrzeuge

| Tag | 05:45 bis 18:30 Uhr | bis 20:00 Uhr | 20:00 bis 05:45 Uhr |
|------------------------|--|-------------------|---|
| 22.01 bzw. 22./23.01. | | mit 25 Fahrzeugen | ab 20:00 Uhr mit 21 Fahrzeugen |
| 23.01.bzw. 23./24.01. | mit 34 Fahrzeugen | mit 34 Fahrzeugen | mit 21 Fahrzeugen |
| 24.01.bzw. 24./25.01. | mit 34 Fahrzeugen | mit 34 Fahrzeugen | mit 21 Fahrzeugen |
| 25.01.bzw. 25./26.01. | mit 34 Fahrzeugen | mit 11 Fahrzeugen | mit 21 Fahrzeugen |
| 26.01.bzw. 26./27.01. | mit 33 Fahrzeugen | mit 11 Fahrzeugen | mit 11 Fahrzeugen, ab 03:00 Uhr mit 21 Fahrzeugen |
| 27.01.bzw. 27./28. 01. | bis 13:00 Uhr mit 21, ab 13:00 Uhr mit 11 Fahrzeugen | mit 11 Fahrzeugen | mit 11 Fahrzeugen |

Aufgrund des starken anhaltenden Schneefalls (in der Zeit vom 23.01.07, 17.30 Uhr bis zum 24.01.07, 6.00 Uhr vielen 23 cm, danach nochmals 3 cm) wurden die üblichen Schichtpläne außer Kraft gesetzt, um möglichst lange einen Volleinsatz (33 Fahrzeuge) fahren zu können und es wurde bereits im Vorfeld die Nachtrufbereitschaft in Nachtschicht umgewandelt. Somit wurden bei diesem Wetterereignis längere Einsatzzeiten (ca. **280 Winterdiensteneinsatzstunden** mehr als bei normalen Winterdiensteneinsätzen über diesen Zeitraum) geleistet.

Vom 22.01.07 nachmittags bis 28.01.07, 05:45 Uhr wurde folgende Gesamtleistung erbracht:

| | Januar 2007 | Januar 2006 | Dezember 2005 |
|-------------|-------------|-------------|---------------|
| Einsatztage | 6 | 21 | 19 |

| | | | |
|----------------------------|--------|--------|--------|
| angefallene Räum-/Streu-km | 21.572 | 22.014 | 32.495 |
| ausgebrachte Salzmenge (t) | 2.100 | 1.650 | 2.643 |

Wesentlich ist, dass an 6 Einsatztagen im Vergleich mit den kritischen Monaten des letzten Winters nahezu gleiche Streu-Kilometer und ausgebrachte Salzmen- gen erzielt wurden!

Anzumerken ist auch, dass aufgrund dieses Einsatzes bis an den Rand der phy- sischen und psychischen Belastbarkeit unserer Fahrer der Verkehr in Stuttgart nicht zusammengebrochen ist wie im Umkreis (auch auf Autobahnen), sondern der Verkehr wurde vielmehr von dort durch Stuttgart abgeleitet. Diese Tatsache führte dann zwangsläufig zu noch größeren Verkehrsstaus in unserem Zustän- digkeitsbereich, von denen auch die Winterdienstfahrzeuge (teilweise trotz Lot- seneinsatz) betroffen waren.

5. Entwicklung des Winterdienstes (Standard) seit 1992

Die Entwicklung der „Schlagkraft des Winterdienstes“ unter Berücksichtigung der Vorgaben im Rahmen der Haushaltskonsolidierung (Fahrzeug- und Fahrerab- bau), die in enger Absprache mit dem Polizeipräsidium Stuttgart und dem Amt 32 erfolgte und von den gemeinderätlichen Gremien jährlich beschlossen wurde, ist der Tabelle „Eckdaten im Winterdienst“, die als Dateianhang beigefügt ist, zu entnehmen.

Anzumerken ist dabei, dass seit der Winterperiode 1992/93 die Fahrer- und Fahrzeugkapazitäten kontinuierlich abgebaut wurden, ab der Winterperiode 2002/03 jetzt aber gleich bleibend konstant sind. Dieser Fahrzeug- und Fahrer- abbau, erwirkt u. a. durch den Einsatz größerer Fahrzeuge mit Streuern, die ein größeres Fassungsvermögen haben und somit eine Reduzierung der Fahrpläne zulassen, führt zwangsläufig durch die größeren Betreuungsstrecken und die da- durch längeren Umlaufzeiten pro Plan zu einer gewissen Standardreduzierung. Dennoch ist weiterhin das komplette Vorbehaltsstraßennetz der Stadt Stuttgart in den Dringlichkeitsstufen I und II enthalten.

6. Ausblick

Der Einsatz im Januar 2007 (permanent starker Schneefall und tiefe Temperatu- ren) hat gezeigt, dass im Ausnahmefall aufgrund der langen Umlaufzeiten pro Plan die planmäßig maximale Besatzung nicht ausreicht, um die Strecken der Dringlichkeit I und II schneefrei zu halten. Um deshalb in Ausnahmesituationen in den Nachtstunden (20:00 bis 05:45 Uhr) einen Volleinsatz mit allen Fahrzeugen (33 Stück) auf den Strecken der Dringlichkeit I und II durchführen zu können, müssten die 4 Lkw-Reserverfahrzeuge sowie die 8 Unimog-Fahrzeuge (inkl. der 2 Reserverfahrzeuge) zusätzlich in Einsatz gebracht werden. Die 6 Schmalspur- fahrzeuge können auf diesen Strecken aufgrund zu kleiner Streuerkapazität und Räumbreite nicht eingesetzt werden. Es stünde dann aber kein Reserverfahrzeug mehr zur Verfügung, so dass bei Ausfall von Fahrzeugen dann tagsüber kein Volleinsatz mehr gefahren werden könnte.

Alternativ dazu wäre die Erhöhung des Fahrzeugpools um 2-3 Lkw und 1 Uni- mog.

Da für die Besetzung der zusätzlichen Fahrzeuge in der Nacht keine Kraftfahrer in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen, müsste weiteres Personal mit Führerschein-Klasse CE zu Lasten anderer Tätigkeiten (Müllabfuhr, Containerabfuhr, Werkstatt usw.) für kurzfristige Einsätze auf Winterdienstfahrzeugen geschult werden bzw. aus anderen Bereichen (z.B. Straßenreinigung, Verkehrsbeschilderung) Personal diesen Führerschein erwerben. Ob dies umsetzbar ist oder der Reservepool der Kraftfahrer durch Neueinstellungen erhöht werden muss, ist derzeit noch nicht abschließend geprüft. Fakt ist, dass für kurzfristige Einsätze (2 - 3 Tage unter der Woche) mindestens 12 zusätzliche Fahrer benötigt werden, bei Einsätzen über eine Woche (ab 7 Tagen) ca. 25 Fahrer (Erhöhung der Kapazität an Wochenenden von 21 auf 25 Fahrzeuge) unter Beachtung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten).

Die kostenmäßigen Auswirkungen sind in nachfolgender Tabelle zusammengestellt.

| | Zusätzliche Kosten/Jahr | | |
|---|--------------------------------|--|---|
| | mit vorhandenen Fahrzeugen () | bei Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge ohne Sommerauslastung () | bei Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge mit Sommerauslastung () |
| Anschaffungskosten | | | |
| - 3 Lkw | | 195.000 | 195.000 |
| - 1 Unimog | | 170.000 | 170.000 |
| - 4 Streuer | | 145.000 | 145.000 |
| - 4 Pflüge | | 60.000 | 60.000 |
| - Absetzkipperaufbau | | | 60.000 |
| - Saugaufsatz | | | 85.000 |
| Summe | 0 | 570.000 | 715.000 |
| Jährliche Belastung Fzg. (Fixkosten + Betriebskosten) | | | |
| - 3 Lkw mit Pflug | | 66.600 | 66.600 |
| - 1 Unimog mit Pflug | | 24.000 | 24.000 |
| - 4 Streuer | | 24.000 | 24.000 |
| - Absetzkipperaufbauten | | | 23.400 |
| - Saugaufsatz | | | 16.440 |
| Summe | 0 | 114.600 | 154.440 |
| Fahrer | | | |
| - Führerscheinkosten (einmalig) | 36.000 - 75.000 | 36.000 - 75.000 | 36.000 - 75.000 |
| - Fahrleistungen/Nachteinsatz* | 6.000 | 6.000 | 6.000 |
| - Erhöhung Reserve durch Neueinstellung (5 Fahrer) | 275.000 | 275.000 | 275.000 |

* ausschließlich Personalkosten ohne Kraftstoff- und Salzverbrauch

Das derzeitige Budget der Straßenreinigung/Winterdienst lässt eine Aufstockung im Winterdienst nicht zu.

Abschließend bleibt anzumerken, dass Schneefälle wie im Januar 2007 eher die Seltenheit in Stuttgart sind. Die Winter 2004/05 und 2005/06 waren wesentlich gravierender als 2006/07 (70/76 Einsatztage mit 9774/7918 t Salzverbrauch zu bisher 11 Einsatztagen mit 2.258 t Salzverbrauch). Hier hat der vorhandene Fahrer- und Fahrzeugpool ein gutes Winterdienstergebnis mit jeweils einer Belobigung durch den Oberbürgermeister eingefahren. Ausnahmezustände wird es

immer geben, die dann auch ggf. mit einer noch so „perfekten“ Organisation nicht das in unserer hochtechnisierten Welt erwartete Ergebnis bringt.

Selbstverständlich wird der AWS, sollte der gemeinderätliche Beschluss vorliegen, eine Aufstockung des Fahrzeugparks bzw. Personals vornehmen.

Empfehlenswert wäre aber aus unserer Sicht durch Personalschulung einen höheren Fahrerpool möglichst ohne Neueinstellungen zu bilden, damit die Einsatzzeiten der max. Maschinenteknik auf 48 h erweiterbar wäre. Die Kosten hierzu beziffern sich auf ca. 45.000 Fixkosten für den Erwerb des Führerscheins (ca. 15 Reinigungsfahrer bzw. Straßenreinigungswarte haben Interesse bekundet, diesen zu erwerben), ca. 20.000 /Jahr für Schulungszwecke und Übungsfahrten und pro Nachteinsatz Mehrkosten von ca. 6.000 zzgl. Betriebsmittelkosten (Salz, Benzin usw.).

Sollte ein Reservepool aus Fahrern der Betriebsbereiche Containerdienst / Straßenreinigung bzw. Müllabfuhr gebildet werden, so wird sicherlich die Flexibilität im Winterdienst erhöht, andererseits die Einsatzzeiten in den genannten Betriebsbereichen gekürzt. Auch hier gilt das Ziel bei Einhaltung eines möglichst angemessenen Budgets ein Optimum zu erreichen.

Weiterhin anzuführen ist bei einem Einsatz mit max. Maschinenteknik, dass spätestens nach 72 Stunden Einsatzzeit die Salzvorräte komplett aufgebraucht sind. Entweder müsste die Verfügbarkeit erhöht werden (der Bau von weiteren Lagerstätten ist kostenintensiv) bzw. die Nachlieferung deutlich verbessert werden. Inwieweit hier die Salzindustrie zu weiteren Garantieleistungen als bisher bereit ist, muss abgeprüft werden, zumal in solchen Situationen nicht nur Stuttgart versorgt werden muss.

Insgesamt ist im Vergleich mit dem vergangenen Winter bzw. der Situation auf Autobahnen und anderen umliegenden Gemeinden aus unserem Verständnis das Großwetterereignis 23./24./25. Januar 2007 angemessen bewältigt und durchaus vorzeigbar gehandelt worden.

7. Optimierung des Winterdienstes in der Landeshauptstadt Stuttgart

Im Bereich des Winterdienstes arbeitet der AWS an weiteren Effizienz- und Leistungssteigerungen. Hierzu dient auch die Einführung eines modernen Winterdienstmanagement-Systems. Im Rahmen dieses Systems sollen regionale und überregionale Wetterinformationen ausgetauscht, in der Zentrale grafisch aufbereitet und mit aktuellen Einsatzdaten verknüpft werden. Die Einsatzfahrzeuge sind mit GPS (Sattelitennavigation) ausgestattet und werden darüber lokalisiert. Zur Zeit sind 6 Fahrzeuge mit solchen Systemen ausgestattet. Darüber hinaus sollen alle Einsatzfahrzeuge mit GPS (Sattelitennavigation) ausgestattet werden, um lokalisiert werden zu können. Ziel ist ein optimierter Einsatz.

Somit können die Informationen über die Zentrale ständig ausgetauscht werden. Die Zentrale verfügt über die aktuellen Informationen über Wetter und Fahrbahnzustand sowie über den laufenden Wintereinsatz. Damit ist eine Optimierung des Fahrzeugeinsatzes hinsichtlich der Einsatzplanung unmittelbar während der Aktion möglich sowie eine unverzügliche Steuerungen des Einsatzes der Fahrzeuge gegeben.

EDV-gestützte Systeme zur Alarmierung, Einsatzauslösung und –überwachung, auch vom Mobiltelefon aus oder über Internetzugang, sollen das neue System abrunden. Sie erhöhen, wie in anderen Kommunen bereits festgestellt wurde, die

Effektivität des Winterdienstes erheblich, da sie gleichzeitig Kosten sparen und die Bedienung des gesamten Winterdiensteinsatzes erleichtern.

Für die GPS-gesteuerte Streuung können die Streupläne mit Streubreiten, Streu- richtung und allen Besonderheiten einprogrammiert werden und mit der Lokali- sierung mittels GPS wird die Streuereinstellung automatisch gesteuert. Das ent- lastet die Fahrer erheblich und bringt größere Sicherheit in Bezug auf die punkt- genaue, richtige Streuung also den Winterdiensteinsatz.

Dies müsste in der Landeshauptstadt Stuttgart noch ergänzt werden sowie ein Streumanagement eingeführt werden. Dieses bietet die Möglichkeit Systeme zu installieren, die automatisch die Lagermengen erfassen und kontrollieren bis hin zu der Möglichkeit Nachbestellung EDV-gestützt auslösen können. Die Telema- tiksysteme ggf. in Verbindung mit einem Wintermanagementsystem zur Optimie- rung und Unterstützung des Winterdienstes sind bereits seit mehreren Jahren in der Diskussion, konnten jedoch auf Grund des enormen Widerstandes der Per- sonalvertretung in diesem Jahr nur bei sechs Fahrzeugen eingerichtet werden.

Die Absicht der Geschäftsführung ist es, den kompletten Fuhrpark im Bereich des Winterdienstes mit derartig neuen Systemen auszustatten und damit die Op- timierung hinsichtlich des Einsatzes und der Effizienz zu erzielen.

Dr. Wolfgang Schuster

Verteiler
<Verteiler>