

Stuttgart, 21.11.2023

## **Erfüllung des Winterdienstes der Stadt auf Fahrbahnen, Gehwegen, Parkplätzen und Radwegen 2023/2024**

### **Beschlussvorlage**

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik Betriebsausschuss Abfallwirtschaft	Vorberatung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich	28.11.2023 29.11.2023

### **Beschlussantrag**

1. Es wird Kenntnis genommen, dass der Winterdienst auf
  - Fahrbahnen,
  - Gehwegen innerhalb der geschlossenen Ortslage,
  - Fußwegen in städtischen Grünanlagen,
  - Verbindungswegen außerhalb der geschlossenen Ortslage,
  - Radwegen,
  - unbewachten, öffentlichen Parkplätzensowie die beschleunigte Entfernung des Splitts auf den Geh-/Fuß- und Verbindungswegen im Winter 2023/2024 nach den Grundsätzen der vergangenen Jahre fortgeführt wird.
2. Von den Betriebsdaten zum Winterdienst (Anlage 2) wird Kenntnis genommen.
3. Es wird Kenntnis genommen, dass der Umfang der Winterdienstmaßnahmen auf Radwegen entsprechend dem des Vorjahres, sowie mit einigen zusätzlichen Streckenabschnitten erfolgt. Der Radweg-Winterdienst wird im oben genannten Zeitraum auf ausgewählten baulich fertiggestellten Hauptradrouten 1. Ordnung (s. Anlage 3)

vorgenommen. Die in den ausgewählten Hauptradrouten 1. Ordnung enthaltenen, gemeinsamen Geh- und Radwege müssen in der Regel weiterhin von den jeweiligen Straßenanliegern winterdienstlich betreut werden.

4. Der Liste städtischer Winterdienstverpflichtungen auf Radwegen (Anlage 3) wird zugestimmt.

### **Kurzfassung der Begründung**

Der Eigenbetrieb Abfallwirtschaft Stuttgart (AWS) hat die sich aus dem Straßengesetz für Baden-Württemberg ergebenden Winterdienstverpflichtungen auf Fahrbahnen, Gehwegen, Fußgängerquerungen, Radwegen und Parkplätzen sowie die der Stadt als Straßenanlieger nach der „Satzung über das Reinigen, Räumen und Bestreuen der Gehwege in Stuttgart“ in der jeweils gültigen Fassung obliegenden Winterdienstverpflichtungen zu erfüllen. Der Winterdienst in der Saison 2023/2024 folgt der Systematik der vergangenen Jahre. Er beginnt in dieser Saison am 05.11.2023 und endet planmäßig am 05.04.2024. Bei entsprechender Witterung besteht die Möglichkeit einer Verlängerung der Dauer des Winterdienstes.

Der Winterdienst auf Straßen erfolgt durch den AWS selbst. Auf den Straßen der ersten Dringlichkeitsstufe (Hauptverkehrsstraßen) erfolgt ein 24 Stunden Winterdienstbetrieb.

Der Winterdienst auf Radwegen erfolgt auf ausgewählten Streckenabschnitten des Hauptroutennetzes, zusätzlich werden noch weitere besondere Abschnitte betreut. Diese Strecken sind in Anlage 3 aufgeführt. Der Winterdienst auf Radwegen wird entsprechend der Satzung über das Reinigen, Räumen und Bestreuen der Gehwege in Stuttgart angegebenen Zeiten betrieben. Mit der Vorlage GRDRs 17/2022 wurde über den Winterdienst auf dem Hauptroutennetz berichtet.

Für die Erfüllung der Winterdienstverpflichtungen der Stadt auf Gehwegen sowie auf den vorgenannten Radwegen setzt der AWS in der Regel Privatunternehmen ein. Ansonsten sind die Anlieger zum Winterdienst auf Gehwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen verpflichtet.

Weiterhin werden einige unbewachte, öffentliche Parkplätze entsprechend der gängigen Rechtsprechung hinsichtlich des Fußgängerverkehrs winterdienstlich betreut.

Zur Erfüllung seiner Aufgaben setzt der AWS planmäßig insgesamt 45 Fahrzeuge ein, darunter 8 Kleingeräteträger. Insgesamt 76 Fahrer sind zum Winterdienst eingeteilt. Weitere Fahrer und Winterdienstfahrzeuge stehen als Reserve für Ausfälle bereit.

In der kommenden Streuperiode stehen dem AWS nach dem Wegfall des Salzsilos in der Heigelinstraße und der Heißbrühlstraße nur noch ca. 2.790 Tonnen Salz in eigener Bevorratung zur Verfügung, die bei Bedarf durch kurzfristige Lieferungen ergänzt werden müssen.

Vor Beginn des Winters erfolgt im Amtsblatt eine Veröffentlichung über Änderungen beim Umfang des Gehwegwinterdienstes sowie die Handhabung des Winterdienstes auf Radwegen und Parkplätzen. Zur Umsetzung des Luftreinhalte-/Aktionsplans Stuttgart wird der Splitt auf gemeinsamen Geh- und Radwegen in Wärmeperioden bereits während des Winters - soweit möglich - immer wieder entfernt.

Bei Fahrbahnen in ebenen Wohnstraßen werden Winterdienstmaßnahmen nur im Rahmen des polizeilichen Bedürfnisses durchgeführt (Räumen und Bestreuen gefährlicher Stellen).

### **Klimarelevanz**

Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf den Klimaschutz.

### **Finanzielle Auswirkungen**

In der Winterperiode 2022/2023 sind für den Winterdienst in Höhe von ca. 5,0 Mio. EUR (ohne Instandhaltungen, Gemeinkosten-Umlagen des Betriebsbereichs und Overhead) angefallen (siehe Anlage 1, Punkt 9).

Unter der Voraussetzung von gesteigener Streu- und Winterdienstverpflichtungen, inflationsbedingter Preissteigerungen und der sowie in der Erwartung eines härteren Winters, geht der AWS von Kosten für den Winterdienst in 2023/2024 in Höhe von rd. 5,8 Mio. EUR (ohne Instandhaltungen, Gemeinkosten-Umlagen des Betriebsbereichs und Overhead) aus.

Aufteilung	Auf Straßen durch AWS	Auf Geh- und Radwegen durch Unternehmer	Summe
2023	1,5 Mio. EUR	0,5 Mio. EUR	2,0 Mio. EUR
2024	2,6 Mio. EUR	1,2 Mio. EUR	3,8 Mio. EUR
Summe	4,1 Mio. EUR	1,7 Mio. EUR	<b>5,8 Mio. EUR</b>

Die Kosten für den Winterdienst sind Teil der Planungen des Betriebsbereiches „Straßenreinigung/Winterdienst“ und werden durch das Leistungsentgelt finanziert, das der AWS von der LHS erhält.

### **Mitzeichnung der beteiligten Stellen:**

Referate WFB, SOS, SWU

### **Vorliegende Anfragen/Anträge:**

keine

## **Erledigte Anfragen/Anträge:**

Keine

Technisches Referat

Eigenbetrieb AWS

Dirk Thürnau  
Bürgermeister

Markus Töpfer  
Geschäftsführer

### Anlagen

Anlage 1: Ausführliche Begründung

Anlage 2: Betriebsdaten zum Winterdienst

Anlage 3: Auflistung der Streckenabschnitte des Winterdienstes auf fertig gestellten Hauptradrouten 1. Ordnung und getrennt angelegten bzw. separat verlaufenden Radwegen

## **Ausführliche Begründung**

### **1. Winterdienst auf Fahrbahnen**

Von insgesamt ca. 1.415 km Straßen sind ca. 932 km mit 2.542 km Räumlänge in den Fahrbahnstreuplänen der Stadt (ohne Streckenlängen, die die Landkreise entsprechend einer Vereinbarung auf der Gemarkung Stuttgart betreuen), enthalten. Die AWS führt den Winterdienst auf Fahrbahnen gemäß den vom Amt für öffentlichen Ordnung bzw. der Polizei vorgegebenen Dringlichkeitsstufen durch. Aus Haftungs- und Verkehrssicherheitsgründen ist die Stadt verpflichtet, auf den Streckenabschnitten Winterdienst durchzuführen, die gefährlich und gleichzeitig verkehrsbedeutend sind. Diese Abschnitte sind in den Winterdienstplänen der Dringlichkeitsstufe 1 enthalten.

Zuerst wird der Winterdienst auf den Straßen der Dringlichkeitsstufe 1 (ca. 1.170 km Räumlänge) durchgeführt. Dies sind die Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen, Straßen auf denen die Mehrzahl der Busse des Linienverkehrs fahren, sowie Zufahrten zu den Notaufnahmen der Krankenhäuser. Die Strecken der Dringlichkeitsstufe 1 werden solange bzw. so oft mit den Winterdienstfahrzeugen abgefahren, bis eine ausreichende Befahrbarkeit hergestellt ist.

Sobald die Verkehrssicherheit auf den Straßen der Dringlichkeitsstufe 1 hergestellt ist, werden die Strecken der Dringlichkeitsstufe 2 (ca. 673 km Räumlänge) bearbeitet. Dies sind Verbindungsstraßen zu Hauptverkehrsstraßen. Auch diese Straßen werden solange bzw. so oft mit den Winterdienstfahrzeugen abgefahren, bis eine ausreichende Befahrbarkeit hergestellt ist. Sollte sich mittlerweile der Zustand der Straßen der Dringlichkeitsstufe 1 verschlechtert haben, dann wird der Winterdienst auf diesen Strecken wieder aufgenommen.

Erst wenn die Straßen der Dringlichkeitsstufen 1 und 2 vollständig befahrbar sind, kann zu den Straßen der Dringlichkeitsstufe 3 gewechselt werden. Zu diesen zählen sogenannte "steile" Wohnstraßen, die eine Steigung/ein Gefälle von über 5% aufweisen.

Auf den Straßen der Dringlichkeitsstufen 1 und 2 wird der Winterdienst in der Regel mit großen LKW durchgeführt, damit ist eine zügige Bearbeitung möglich. Bei Schnee und Eis kann mit den großen Fahrzeugen und dem schweren Räumschild eine gute Räum- und Streuleistung erbracht werden.

Die Straßen der Dringlichkeitsstufe 3 (ca. 699 km Räumlänge) sind zum Teil so eng, dass ein Einsatz von LKW nicht mehr möglich ist, hier wird auf Unimogs und Kleingeräteträger zurückgegriffen. Diese kleineren Winterdienstfahrzeuge haben eine geringere Bearbeitungsgeschwindigkeit und eine kürzere Reichweite, sie sind somit weniger effizient.

Durch die Priorisierung der Dringlichkeitsstufe 1, vor allem für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs, kann es bei bestimmten Witterungslagen in seltenen Fällen eintreten, dass mit dem Winterdienst auf den Straßen der Dringlichkeitsstufe 2 erst nach Einsetzen des Berufsverkehrs begonnen werden kann.

In ebenen Wohnstraßen kann wegen der Priorisierung der anderen Strecken in der Regel kein Winterdienst durchgeführt werden.

Die Witterung in der Winterdienstsaison 2022/2023 war wie in der vorhergehenden Saison im Mittel eher mild (siehe unten) jedoch bleibt der Winterdienst weiter erforderlich.

Saison	Tage mit Frost	Tage mit Bodenfrost	Schneefall-tage	Tage mit Eisregen	Mittlere Temperatur
2021/2022	55	80	20	3	6,99
2020/2021	59	86	36	4	6,09
2022/2023	46	60	18	4	8,54

Quelle: Wettermanufaktur

Winterdienst auf Straßen und Radwegen bedeutet vor allem die Bekämpfung von Glätte in den Morgen- und Abendstunden, bei denen die Temperatur in der Regel um 0 Grad schwankt, so dass wegen der Verkehrssicherheit die Winterdienststeinsätze präventiv mit zum Teil einigen Stunden Vorlauf durchgeführt werden müssen.

## **2. Winterdienst auf Radwegen**

Winterdienst im Radwegenetz bedeutet vor allem Streuen gegen Glätte, die vornehmlich in den Morgen- und Abendstunden auftritt. Schneefall wird als weniger gefährlich angesehen, da diese Situation für die Radfahrenden erkennbar ist.

Je nachdem wo der Radweg verläuft, unterscheidet sich die winterdienstliche Betreuung erheblich. Strecken für den Radverkehr, die ohne bauliche Abtrennung auf der Fahrbahn geführt werden, werden bei allen Dringlichkeitsstufen zusammen mit der Fahrbahn vom AWS winterdienstlich betreut. Es ist dabei zu beachten, dass der Winterdienst auf Straßen immer mit der linken Spur beginnt. In den weiteren Durchgängen wird dann in Richtung rechter Straßenrand weitergearbeitet. Bei Führung von Radwegen auf der Fahrbahn kann der Winterdienst am schnellsten und zuverlässigsten durchgeführt werden.

Auf von der Fahrbahn baulich getrennten Radwegen wird der Winterdienst durch vom AWS beauftragte Winterdienstunternehmer durchgeführt. Bei Schneefall kann es auf baulich abgetrennten Radwegen wegen der geringeren Arbeitsgeschwindigkeit und der wesentlich kürzeren Reichweite der relativ kleinen Winterdienstmaschinen zu Verzögerungen in Bezug auf eine vollständige Räumung kommen. Aus diesem Grunde sind Fahrradstrecken, die von der Fahrbahn nicht baulich abgetrennt sind, mit den großen Winterdienstfahrzeugen schneller und zuverlässiger zu betreuen, als z.B. eigenständige Radwege.

Auf gemeinsam genutzten Geh-/ Radwegen sind, nach der Satzung über das Reinigen, Räumen und Bestreuen der Gehwege in Stuttgart vom 22. September 2011, in der Regel die Anlieger für den Winterdienst zuständig.

In der Anlage 3 sind die vom AWS bzw. im Auftrag des AWS betreuten Strecken für Radverkehr aufgeführt, insgesamt ca. 140 km Streulänge (tatsächliche Länge des Radweges, Richtung und Gegenrichtung) auf Haupttradrouten und ca. 8 km Streulänge auf weiteren selbständigen und getrennt angelegten Radwegen.

Eine nennenswerte Ausweitung der betreuten Strecken ist erst möglich, wenn entsprechendes zusätzliches Personal und Geräte beschafft sind. Weiterhin ist für diese zusätzlichen Ressourcen die Schaffung von Betriebsräumen und -flächen erforderlich.

Seit November 2020 wird ein Teil des Neckarradwegs zwischen der Rosensteinbrücke und dem Ortsende von Mühlhausen (Teile der Hauptradrouten 11 und 12) vom AWS mit einem Kleingeräteträger versuchsmäßig winterdienstlich betreut und mit Salz bestreut. Diese Radroute ist geprägt durch einen Wechsel unterschiedlicher Radwegesysteme. Als Ergebnis dieses Versuchs kann festgehalten werden, dass diese Art des Winterdienstes ein sehr gutes und zuverlässiges Ergebnis bringt. Wegen der mit unter 5 km/h relativ geringen Räumgeschwindigkeit bei Schnee, bindet die winterdienstliche Betreuung dieses Streckenzugs mit vier Fahrern viel Personal. Zur Gewinnung weiterer Erfahrungen wird der Versuch weitergeführt. Wegen einer kurzfristig angekündigten Straßenbaustelle in der Austraße, bei der die Durchfahrt auch für Radfahrende nicht mehr möglich ist, wird die Hauptradroute 11 unterbrochen. Auf den Ausweichstrecken ist der Winterdienst leider zum Teil nicht bzw. nicht in der gewohnten Qualität möglich.

In der Vorlage GRDRs 17/2022 wurde die Konzeption des Winterdienstes auf dem Netz der Hauptradrouten im Detail dargestellt.

Die Konzeption für den künftigen Ausbau des Winterdienstes auf Strecken des Hauptradroutennetzes wird in enger Abstimmung mit den Fachämtern weiterentwickelt. Wegen der begrenzten Ressourcen kann mit Einführung der Radschnellwege eine Neubewertung der Priorisierung der zu winterdienstenden Radstrecken erforderlich werden. Ab der Winterdienstsaison 2023/2024 wird auf der Hauptradroute 5 in der Nordbahnhofstraße zwischen der Rosensteinstraße die etwa 800m lange Lücke geschlossen. Dabei werden ca. 450 m Streulänge durch ein beauftragtes Winterdienstunternehmen abgedeckt.

### **3. Winterdienst auf Gehwegen**

Für den Winterdienst auf Gehwegen sowie gemeinsamen Geh- und Radwegen sind gemäß der der Satzung über das Räumen und Bestreuen der Gehwege in Stuttgart vom 22. September 2011 in der Regel die Anlieger zuständig

Die städtischen Winterdienstverpflichtungen auf Gehwegen umfassen innerhalb der geschlossenen Ortslage derzeit 255 km als städtische Anliegerverpflichtungen, ca. 5.550 Fußgängerquerungen (gekennzeichnete und nicht gekennzeichnete), ca. 20.100 Treppenstufen und 2,2 km Wege zu Glasbehälterstandplätzen. Mit der Ausführung werden in der Regel Winterdienstunternehmer beauftragt.

Außerdem werden ca. 40 km verkehrswichtige Verbindungswege durch Grünanlagen sowie ca. 85 km verkehrswichtige Fußwege außerhalb der geschlossenen Ortslage winterdienstlich betreut (entsprechend der gängigen Rechtsprechung).

Unbewachte öffentliche Parkplätze werden i. d. R. weder geräumt noch bestreut. Sie müssen hinsichtlich des Fußgängerverkehrs lediglich dann winterdienstlich betreut werden, wenn es sich um belebte Parkplätze handelt und die Fußgänger diese Parkplätze nur über längere Wege verlassen können. Einige unbewachte öffentliche Parkplätze erfüllen diese Kriterien und sind in den Winterdienstplänen enthalten, die jährlich aktualisiert werden.

#### **4. Winterdienst an Bushaltestellen**

Innerhalb geschlossener Ortslage gibt es in Stuttgart über 610 Bushaltestellen. Davon sind ca. 480 Bushaltestellen in der Verpflichtung der Kommune, da sie sich im Bereich überbreiter Gehwege (Breite > 5 m) befinden oder baulich durch Grünbeete oder Radwege vom eigentlichen Gehweg abgetrennt sind. Die restlichen Bushaltestellen müssen von den jeweiligen Anliegern winterdienstlich betreut werden.

#### **5. Unternehmereinsatz zur Erfüllung der städtischen Winterdienstverpflichtungen auf Gehwegen und Radwegen**

Der AWS setzt aufgrund der vielfältigen eigenen Aufgaben zur Erfüllung der Winterdienstverpflichtungen der Stadt auf Gehwegen Bau-, Gartenbau-, Reinigungs- und sonstige geeignete Unternehmen ein. Diese wurden im Wege einer EU-weiten öffentlichen Ausschreibung für 3 Winterperioden ausgewählt und entsprechend beauftragt (vgl. GRDRs 714/2021).

Infolge des gestiegenen Wettbewerbs ist mit dem Ausscheiden mehrerer kleiner, langjährig für den AWS tätigen Winterdienstunternehmen zu Gunsten von größeren Winterdienstleistern eine Verschiebung hin zu einem geringeren Leistungs-Niveau festzustellen. Dies machte sich leider im Bereich der Hauptradrouten bemerkbar. Die entsprechenden Unternehmer wurden angemahnt. Danach verbesserte sich die Leistung. Einem Winterdienstunternehmer musste wegen mangelnder Leistung gekündigt werden. Diese Leistung wurde öffentlich ausgeschrieben und vergeben.

Für den kommenden Winter 2023/2024 beläuft sich die Beauftragung auf ca. 5.500 Objekte mit einer Gesamtlänge von ca. 390 km inkl. Fußgängerquerungen und Radwege sowie 20.100 Stufen aufgeteilt auf 20 Streubezirke (Lose).

Der AWS überwacht die ordnungsgemäße Ausführung der Räum- und Streumaßnahmen stichprobenartig mit eigenem Personal. Die Winterdienstunternehmen müssen eine Haftpflichtversicherung nachweisen.

#### **6. Streumittel**

Die Menge an Streusalz, die der AWS als Vorrat einlagern kann, nahm von 6.000 Tonnen im Jahr 2006 auf 2.790 Tonnen ab dem Jahr 2022 ab. Dies ist vor allem auf den Verlust von Betriebsflächen zurückzuführen.

Zwar konnte das aufgegebene Salzlager in Wangen durch das etwas ungünstiger gelegene Salzlager am Westbahnhof ersetzt werden. Mit dem vollständigen Entfall des Salzlagers in der Heigelinstraße ab dem Winter 2021/2022, wegen des Ablaufs des Pachtvertrags wurden die Lagerkapazitäten für Salz um ca. 600 Tonnen reduziert. Seit Frühjahr 2022 kann das 360 Tonnen fassende Salzsilo in der Heißbrühlstraße nicht mehr genutzt werden. Das 40 Jahre alte Silo aus Beton wies starke Korrosionsspuren auf und wurde 2023 abgerissen.

Ein adäquater Ersatzstandort im Bereich Degerloch/Möhringen ist dringend erforderlich. Da die bisherigen Suchläufe der zuständigen Ämter erfolglos waren, ist jedoch nicht mit einer zeitnahen Lösung zu rechnen.

Die mit dem Landratsamt Esslingen Mitte 2021 abgeschlossene Vereinbarung über die Mitnutzung seiner Betriebsstelle in der Epplestraße in Möhringen konnte für die Winterdienstsaison 2023/2024 verlängert werden. Der Landkreis, der in diesem Bereich die B 27 betreut, gestattet dem AWS die Entnahme von Salz aus seinem Lager sowie die Aufstellung eines Tankaufliegers zur Solelagerung. Ob die Nutzung der Betriebsstelle des Landkreises Esslingen auch in den folgenden Jahren möglich sein wird, ist ungewiss. Ein neuer Standort für ein Salz- und Solelager ist unabdingbar.

In der kommenden Streuperiode stehen dem AWS 2.790 Tonnen Salz in eigener Bevorratung zur Verfügung. Ein Gutachten des Instituts für Abfall, Abwasser und Infrastruktur-Management GmbH (INFA) aus dem Jahr 2022 hält für Stuttgart eine bevorratende Salzmenge im Bereich ca. 3.600 Tonnen für erforderlich.

Diese Vorräte können in der Regel durch den Salzlieferanten zeitnah aufgefüllt werden, bei hoher Nachfrage, auch durch andere Stellen, kann die Versorgungslage jedoch kritisch werden.

## **7. Splittbeseitigung auf Gehwegen**

Entsprechend des Luftreinhalte-/Aktionsplans Stuttgart wird jeden Winter die beschleunigte Entfernung des Splitts, bereits während der Winterdienstsaison, angestrebt und durchgeführt.

## **8. Ersatz der Fahrzeugtelematik**

Das neue Telematiksystem, das die Dokumentation der Einsatzfahrten des Winterdienstes sowie für die Führung der Fahrzeuge unterstützt, wurde mit 10 Fahrzeugen im Winter 2022/2023 erfolgreich getestet. Die restlichen Winterdienstfahrzeuge wurden bis zum August 2023 ausgerüstet.

## **9. Erläuterungen zu Anlage2 (Kosten)**

Die Winterdiensttätigkeiten der Stadt auf Fahrbahnen, Gehwegen, Fußgängerquerungen, Radwegen und Parkplätzen orientieren sich am polizeilichen Bedürfnis und der gängigen Rechtsprechung. In der Winterperiode 2022/2023 sind für den Winterdienst auf Fahrbahnen Kosten in Höhe von ca. 3,5 Mio. EUR (ohne Instandhaltungen), für den Winterdienst auf Gehwegen (inkl. Winterdienstmaßnahmen auf ausgewählten Streckenabschnitten des Radwegnetzes) sind Kosten in Höhe von ca. 1,5 Mio. EUR angefallen. Der Großteil der Kosten für den Winterdienst auf Gehwegen entfällt auf die Leistungen der sog. Winterdienstunternehmen. Darin enthalten sind auch die Kosten für den Winterdienst an Bushaltestellen, für die der AWS ebenfalls verantwortlich ist. Insgesamt beliefen sich die Kosten auf ca. 5,0 Mio. EUR. Nicht enthalten sind die Gemeinkosten-Umlagen des Betriebsbereichs in Höhe von ca. 500 TEUR, die jeweils zum Jahresende gebucht werden.

Anlagen