

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium Bau- und Werkausschuss	Termin 04.05.2016	Status öffentlich - Kenntnisnahme
---	-----------------------------	---

Winterdienstbericht 2015 / 2016

Aktenzeichen / Geschäftszeichen V/TfA/Bh/Ha.	
<u>Anlagen:</u>	

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Werkausschuss nimmt Kenntnis vom Winterdienstbericht 2015 / 2016.

Sachverhalt:

1. Allgemeines

Die Rufbereitschaft für den Winterdienst war gemäß Dienstvereinbarung für den Zeitraum vom 02.11.2015 bis zum 27.03.2016 angeordnet. Aufgrund der milden Witterung konnte die Tagschicht für zwei Wochen ausgesetzt werden und die Nachtschicht für knapp sechs Wochen. Wegen besonderer Warnmeldungen für Glatteis / Eisregen wurde die Nachtschicht in der Nacht vom 22.01.2016 auf den 23.01.2016 verlängert und präventiv gestreut.

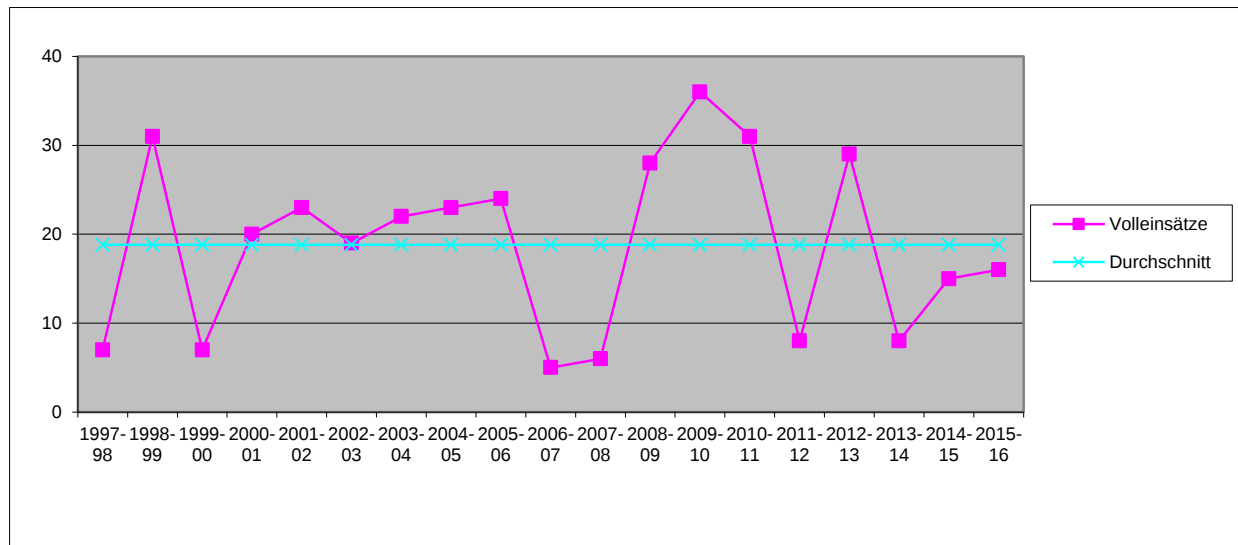
2. Einsätze

Bei der Aufstellung der Einsätze wird unterschieden in der Gesamtzahl aller Einsätze sowie flächendeckende Einsätze (Volleinsatz). Bei den Volleinsätzen ist es erforderlich, im Stadtgebiet flächendeckend Fahrbahnen und Gehwege zu betreuen. Bei der Gesamtzahl sind alle Tage addiert, an denen Winterdienstleistungen erbracht wurden, auch wenn hierbei nur örtlich begrenzt im Stadtgebiet abgestreut wurde (Volleinsätze und Teileinsätze).

Einsätze	2015 / 2016	2014 / 2015	2013 / 2014	2012 / 2013
Gesamteinsätze	23	36	16	60
Volleinsätze	16	15	8	29

In der Statistik nicht enthalten sind Winterdienstleistungen im Zuge der täglichen Kontrollfahrten, welche unabhängig von Meldungen bei Temperaturen unter 5°C in den Morgenstunden stattfanden.

Die Anzahl der Volleinsätze hat sich im Vergleich zur Winterperiode 2014 / 2015 ähnlich verhalten, in der Summe ein Volleinsatz mehr, die Anzahl der Teileinsätze reduzierten sich, insofern ist die Winterperiode 2015 / 2016 als mild einzustufen.



3. Umfang des Winterdienstes

In der ersten Priorität werden alle Fahrbahnen der Hauptverkehrsstrecken, der Strecken des ÖPNV, der Bergstrecken und Parkplätze im Stadtgebiet betreut (ca. 233 km), sowie alle Gehbahnen und Haltestellen des ÖPNV (ca. 151.550 m² bzw. 75 km), soweit dies nicht den Anliegern übertragen ist.

In der zweiten Priorität werden Wohnsammelstraßen und Radwege betreut.

Alle anderen Verkehrsflächen sind der dritten Priorität zugeteilt.

In der Praxis findet die winterdienstliche Betreuung der Flächen der zweiten Priorität nur eingeschränkt, sowie die der dritten Priorität nur in Ausnahmefällen statt.

4. Personal

Für den Winterdienst stehen insgesamt 126 Arbeitskräfte (Einsatzleiter, Aufsichten, Fahrer, Beifahrer, Kfz-Mechaniker und Hilfskräfte) in verschiedenen Schichten zur Verfügung.

Die Tagschicht beginnt um 3:00 Uhr mit 60 Mitarbeitern. In der Nachschicht sind bis 24:00 Uhr neun Mitarbeiter eingeteilt.

Die Einsatzleitung wurde von den Straßen- und Betriebsmeistern des Tiefbauamtes durchgeführt.

5. Fahrzeuge

In der vergangenen Winterperiode standen 17 Streu- und Schneepflugfahrzeuge für die Fahrbahnen, sowie 20 Fahrzeuge für die Betreuung der Gehwege in der Tagschicht zur Verfügung. In der Nachschicht waren acht Lkw für die Fahrbahnen, sowie ein Fahrzeug für die Betreuung des Umfeldes der Bahnhöfe (DB, bzw. U-Bahn) eingeteilt.

6. Streumittelverbrauch

Verbrauch	2015 / 2016	2014 / 2015	2013 / 2014	2012 / 2013
Streusalz	800 to	1.300 to	300 to	1.955 to
Splitt / Blähton	91 to	300 to	75 to	600 to

Durch die moderatere Anzahl an Teileinsätzen sank der Salzverbrauch, bemerkenswert ist jedoch, dass in der Nacht von 22.01.2016 auf 23.01.2016 durch die Glätteiswarnung eine präventive Streuung erfolgte, diese schlug sich mit 190 to Streusalz erheblich nieder. Aufgrund der wenigen Tage mit Schneefall, jedoch durchaus zahlreichen WD-Tage mit Glättegefahr zeigt dies Veränderungsbedarf im Hinblick auf präventive Maßnahmen zur Verkehrssicherung.

7. Teilnahme mit Straßenwetterstation im Verbund Winterdienstmanagementsystem der Kommunen, Landkreise und Autobahndirektion Nordbayern

Die Autobahndirektion Nordbayern betreibt im Großraum Nordbayern 200 Straßenwetterstationen kombiniert mit einem eigenen entwickelten Informationssystem. Nürnberg hat ebenfalls mit hohem Aufwand vor dem letzten Winter drei Stationen an verschiedenen Punkten des Stadtgebiets installiert. Schwabach und Erlangen haben hieran ebenfalls bekundet, dieses System mit einer eigenen Glättemeldeanlage zu ergänzen, was neben den anderen Daten aus der Region eine sinnvolle Ergänzung im Großraum darstellt.

Der Vorteil liegt in einer deutlich verbesserten Einschätzung der tatsächlichen Wettersituation vor Ort für die Einsatzleitung des Winterdienstes. In einer Internetanwendung werden die Daten aus den Straßenwetterstationen in einer Datenbank gesammelt und kartographisch visualisiert (Smartview). Begleitend werden Wetterprognosedaten des Deutschen Wetterdienstes, verfügbar gemacht im Winterdienstmanagementsystem WDMS.

Wird nun westlich in Fürth an einem geeigneten Punkt eine solche Straßenwetterstation installiert, besteht die Möglichkeit mit diesem zusätzlichen Informationspunkt die Daten der Gesamtregion zu ergänzen und zu nutzen. Damit kann Fürth mit sehr geringem finanziellem Aufwand auch auf die Daten aller anderen Messpunkte zugreifen, deren Vorleistung durch hohe Investitionen Dritter geschaffen wurde. Es ergäbe sich damit der Vorteil, die Einsatzsteuerung für Winterdienst erheblich zu verbessern und auf den technischen hohen Stand der Autobahndirektion und der Stadt Nürnberg zu bringen. Zu den gesammelten Informationen gehören Lufttemperatur, Fahrbahnoberflächen- und Untergrund-Temperatur, Feuchtigkeit, Solegehalt des Belags, sowie Bildinformation aus einer Webcam der betreffenden Straßenstelle.

Aufgrund Sammelausschreibungen und Nachfragebündelung für Kommunen / Landkreise, sowie dem Eigenbedarf der Autobahndirektion, entstehen wirtschaftliche Vorteile, die eine einzelne Kommune oder Landkreis nicht realisieren kann. Die kritischen Datenschutznotwendigkeiten werden dabei zentral wahrgenommen und sichergestellt.

Einmalige Kosten

Die einmaligen Investitionskosten für eine Straßenwetterstation liegen bei ca. 16.500,-- €, Integrationskosten der Daten über Schnittstelle in das System bei einmalig um die 750,-- €.

Laufende Kosten

Die laufenden Kosten der Datenübertragung über eine SIM-Karte betragen abhängig vom Datenvolumen bis zu 30,-- € mtl., hier kann das Rahmenabkommen für Mobilfunkverträge genutzt werden. Service und Wartung der Straßenwetterstation wäre mit ca. 600,-- € jährlich zu veranschlagen.

Eine durch das Staatliche Rechnungsprüfungsamt Bayern vorgegebene Kostenumlage für die Softwareanwendungen Smartview und WDMS ist noch in Abstimmung. Abhängig von Kosten für die genutzten Lizenzen sind gegenwärtig ca. 400,-- € jährliche Systemkostenbeteiligung im

Gespräch, welche dann von den zugreifenden und nutzenden Landkreisen und Kommunen zu tragen wären. Es wurden bereits 30 Landkreise und Kommunen integriert.

Somit sind einmalige Kosten in Höhe von 17.250,-- € und laufende jährliche Betriebskosten für den Betrieb einer Anlage und des nutzbaren Softwaresystems, inklusive Wetterprognosedaten des Deutschen Wetterdienstes, von ungefähr 1.800,-- € jährlich zu rechnen.

Ein Abonnement von Wetterprognosedaten ist schon im Hinblick auf die Rechtssicherheit des zu leistenden Winterdienstes ein fester jährlicher Kostenteil, der im Gegenzug eingespart werden kann. Diese betragen als Faxlösung bisher beim Dienstleister Wetter.net 464,10 € jährlich, welche in der Folge als Kosten eingespart werden können. Damit reduzieren sich die laufenden jährlichen Kosten rechnerisch auf ca. 1.300,-- €.

Die Verbesserung der Einsatzentscheidung für Winterdienst, eine höhere Sicherheit durch exaktere Informationen im Verbund mit den Nachbarkommunen, Landkreisen und der Autobahndirektion sind dabei der gewonnene Nutzen, weshalb eine Umsetzung dieses Projekts bis zum nächsten Winterdienst in Gang gesetzt und das heutige Datenabonnement für Wetterdaten zum April 2016 gekündigt wurde.

8. Zusammenfassung

Die Winterperiode 2015 / 2016 stellte aufgrund der milden Witterung den Winterdienst der Stadt Fürth vor keine großen Probleme. Da auch in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder vergleichbar milde Winterperioden dokumentiert sind, kann ein Zusammenhang mit der allgemeinen Klimaerwärmung für das Stadtgebiet Fürth nicht hergestellt werden.

Trotz der geringen Winterdiensteinsätze wird für die Ersatzbeschaffung von Tausalz der Haushaltsansatz 2016 hierfür benötigt. Bereits für einen durchschnittlichen Winter sind die Ansätze nicht ausreichend.

Nach wie vor hat die erforderliche Ersatzbeschaffung für den Fuhrpark des Winterdienstes Priorität. Die Stadt Fürth hat für die erforderlichen Ersatzbeschaffungen pro Jahr 250.000,-- € zur Verfügung gestellt. 2015 war es möglich, einen benötigten Lkw mit Winterdienstausrüstung zu beschaffen. Aufgrund der langen Verfahrenszeiten und Lieferzeiten dauert eine Ersatzbeschaffung im Lkw-Bereich ungewöhnlich lange. Das ist zum einen auf den unvermeidlichen Verfahrensgang im Zuge der Ausschreibung und Auftragsvergabe zurückzuführen, aber auch darauf, dass die Anbieter im Lkw-Bereich vertraglich zugesicherte Lieferfristen, trotz Vereinbarung von Vertragsstrafen, nicht einhalten. So wurde am 11.06.2015 die Beschaffung eines Dreiseitenkipper LKW ausgeschrieben, selbiger am 04.03.2016 geliefert. Ein zweiter kleinerer LKW mit 12 to wurde am 27.07.2015 ausgeschrieben und am 25.02.2016 geliefert. Ein Abgleich mit anderen Kommunen hat ergeben, dass auch dort mittlerweile ein Zeitraum von bis zu einem Jahr zwischen Auftragserteilung und tatsächlicher Nutzung eines Lkws veranschlagt wird. Zwei Kleinfahrzeuge für die Geh- und Radwegbetreuung wurden vergeben und werden nach dem Winter für die kommende Winterdienstsaison bereitstehen. Hierfür wurden zwei sehr alte Geräteträger des Typs Ladog ausgemustert, die mittlerweile knapp 30 Jahre alt waren und auch die aktuellen Arbeitsschutzvorschriften für die Mitarbeiter hinsichtlich Geräusch- und Vibrationsdämpfung nicht mehr erfüllten.

Weiterhin besteht die Gefahr, dass die Stadt Fürth aufgrund des Nachholbedarfs auf dem Fuhrparksektors den Anschluss an die mittlerweile weiterentwickelte Winterdiensttechnologie verliert. So ist es bei Kommunen vergleichbarer Größenordnung mittlerweile Standard, dass die erforderliche Sole für die Feuchtsalzstreuung auf dem Bauhofgelände selbst hergestellt werden kann. Bei der Stadt Fürth muss die Sole während des Winterdienstes jeweils zugekauft werden, wobei dies erst möglich ist, wenn der Solebehälter nahezu völlig geleert ist und hierdurch Engpässe vorprogrammiert sind. Die Rechtsprechung im Bereich des Winterdienstes verpflichtet die Straßenbaulastträger zunehmend zur präventiven Streuung z.B. mit Sole bei Glättegefahr durch Eisglätte. Bei Temperaturen um die Gefriergrenze ohne zwingend umfangreicheren Schneefall bewährt sich dazu der Einsatz zur Ausbringung von Sole.

Mittlerweile rüsten größere Städte, entsprechend der Verfahrensweise bei den Autobahndirektionen und Straßenbauämtern, auch Fahrzeuge für die reine Solestreuung aus. Dies hat vor allem den Vorteil, dass wirtschaftlich und mit geringer Umweltbelastung eine Vorsorgestreuung erfolgen kann. Hierdurch wird die Effektivität des Winterdienstes erheblich erhöht. Der Einstieg in diese Technologie setzt natürlich ebenfalls eine eigene Soleaufbereitung voraus. Der heutige veraltete Solebehälter für MgCl (Magnesiumchlorid) ist einwandig und wäre in dieser Form heute nicht mehr zulässig. Es ist daher zu befürchten, dass der heute aufgrund Bestandschutzes noch geduldete Betrieb des alten Solesilos in den nächsten Jahren nicht fortgesetzt werden kann. Von daher steht in 2017 der Einsatz einer Solelösungsanlage mit zunächst kleinem Vorratstank (8 qm) zur Eigenproduktion von NaCl (Salz-) basierender Sole an.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
☒ nein	☐ ja	☒ nein	☐ ja
Gesamtkosten €		€	
Veranschlagung im Haushalt			
☐ nein	☐ ja	Hst.	Budget-Nr.
		im	☐ Vwvh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Tiefbauamt**

Fürth, 20.04.2016

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Tiefbauamt Hauck, Armin
