

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium Bau- und Werkausschuss	Termin 14.06.2023	Status öffentlich - Kenntnisnahme
---	-----------------------------	---

Winterdienstbericht 2022 / 2023

Aktenzeichen / Geschäftszeichen
V/TfA/Bh/Sz.

Anlagen:

Beschlussvorschlag:

Der Bau- und Werkausschuss nimmt Kenntnis vom Winterdienstbericht 2022 / 2023.

Sachverhalt:

1. Allgemeines

Die Rufbereitschaft für den Winterdienst war gemäß Dienstvereinbarung für den Zeitraum vom 07.11.2022 bis zum 26.03.2023 angeordnet. Aufgrund der milden Witterung wurde die Rufbereitschaft zunächst nicht eingesetzt. Ab dem 12.11.2022 wurde für punktuelle Streumaßnahmen Rufbereitschaft im geringen Umfang für die Frühschicht angeordnet. Die Rufbereitschaft für alle Mitarbeiter wurde ab dem 19.11.2022 eingesetzt. Aufgrund winterlicher Wettervorhersagen musste die Rufbereitschaft für alle Mitarbeiter bis 11.04.2023 verlängert werden. Insgesamt konnte die Rufbereitschaft wegen milder Wetterprognosen für die Tagschicht drei Wochen und für die Nachtschicht fünf Wochen ausgesetzt werden.

2. Einsätze und Resümee des vergangenen Winterdienstes

Das Wetter der letzten Winterdienstsaison kann wieder als „mild“ bezeichnet werden. Die Einsätze lagen auf dem Niveau der Winterdienstsaison 2021 / 2022 und fokussierten sich hauptsächlich auf die Zeiträume Mitte Dezember 2022 mit neun Einsätzen in Tag- und Nachtschicht, sowie Mitte bis Ende Januar 2023 mit sieben Einsätzen. Zum Abschluss musste der Winterdienst nach zwei milden März Wochen und dem Ende der regulären Rufbereitschaft Anfang April, aufgrund der Wetterprognosen mit Temperaturen unter 0 °C, noch einmal verlängert werden, blieb jedoch, bis auf punktuelle Streumaßnahmen, ohne Einsatz. Da die in Fürth gefallenen Schneemengen im vergangenen Winter gering waren, beschränkten sich die Einsätze hauptsächlich auf die winterdienstliche Betreuung wegen überfrierender Nässe. Auffallend in

der vergangenen Winterdienstperiode waren die teils unzuverlässigen Wetterprognosen der Wetterdienste. Weiterhin wurde aufgrund der häufigen Frost-Tauwechsel in Verbindung mit Niederschlägen der Asphalt in den sanierungsbedürftigen Straßen, insbesondere im Dezember und Januar, stark beansprucht. Dies führte zu einem erheblichen Mehrverbrauch von Asphalt-kaltmischgut zur Schlaglochreparatur. Im Vergleich zum Winter 2021 / 2022 wurde gut 1/3 mehr Kaltasphalt zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit benötigt.

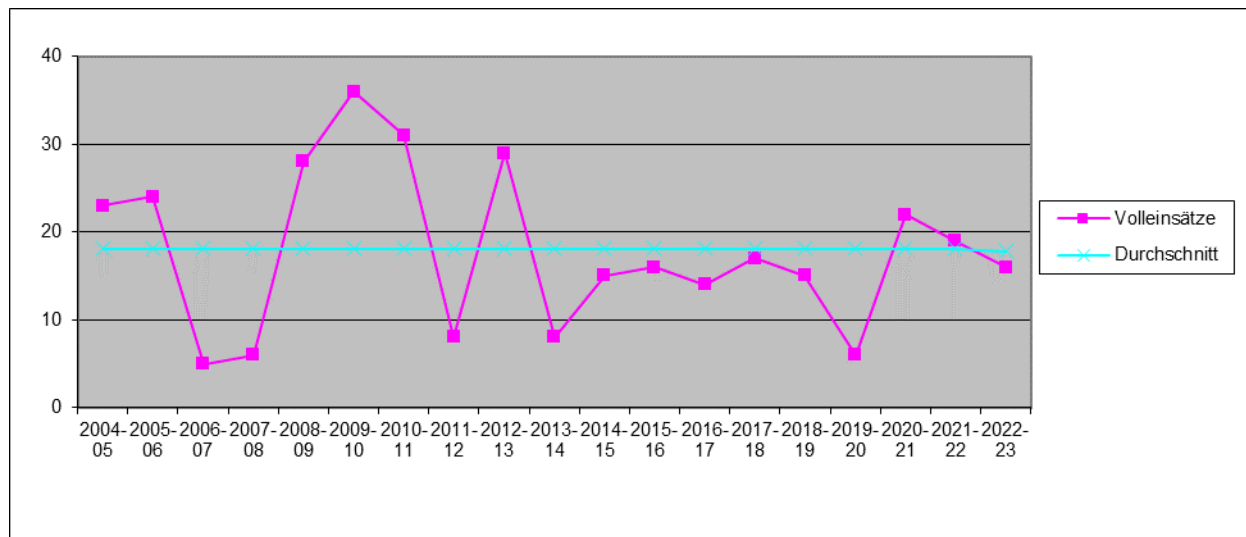
Zur Erläuterung der nachfolgenden Tabelle einige Informationen;

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, außerhalb der Kontrollfahrten in den Morgenstunden, erbracht wurden, auch wenn hierbei nur örtlich begrenzt im Stadtgebiet abgestreut wurde.

Einsätze	2022 / 2023	2021 / 2022	2020 / 2021	2019 / 2020	2018 / 2019
Gesamteinsätze	19	22	45	14	24
Volleinsätze	16	19	22	6	15

Zur Beurteilung des Fahrbahnzustandes wurden in der vergangenen Winterperiode bei Temperaturen unter 5°C in den Morgenstunden 198 Kontrollfahrten durchgeführt. Dabei werden auffällige Stellen (meist im Bereich von Brücken) direkt abgestreut. Diese Winterdienstleistungen sind in der Statistik nicht aufgeführt.

Weiterhin werden die Holzstege (z.B. Pappelsteig, Hardsteg) ab Ende September kontrolliert und bei Bedarf abgestreut. Da die Betreuung der Holzstege einen hohen Aufwand für den Bauhof darstellen, wird für die kommende Winterdienstsaison geprüft, den Pappelsteig nicht zu betreuen, da hier parallel ein befestigter und winterdienstlich betreuter Weg vorhanden ist.



3. Umfang des Winterdienstes

In der ersten Priorität werden alle Fahrbahnen der Hauptverkehrsstraßen, die Strecken des ÖPNV, Bergstrecken und Parkplätze im Stadtgebiet betreut (ca. 251 km), sowie alle Gehbahnen und Haltestellen des ÖPNV (ca. 160.000 m²), soweit dies nicht den Anliegern übertragen ist. Weiterhin wird die Fahrradstraße (Dambacher Straße) und der Radweg Mannhof – Ludwigsbrücke – Nürnberg in Priorität I betreut. Neu aufgenommen in Priorität I wurde die Verbindung Hafenstraße zur Würzburger Straße (Busstrecke; Manfred-Roth-Straße, Am Grünen Weg).

In der zweiten Priorität werden Wohnsammelstraßen und die weiteren Radwege betreut.

Alle anderen Verkehrsflächen sind der dritten Priorität zugeteilt.

In der Praxis kann die winterdienstliche Betreuung der Flächen der zweiten Priorität lediglich eingeschränkt, sowie die der dritten Priorität nur in Ausnahmefällen erfolgen.

4. Personal

Für den Winterdienst standen insgesamt 135 Arbeitskräfte (Einsatzleiter, Aufsichten, Fahrer, Beifahrer, Kfz-Mechaniker und Hilfskräfte) in verschiedenen Einsatzgruppen zur Verfügung.

Die Tagschicht beginnt frühestens um 03:00 Uhr mit 60 Mitarbeitern. In der Nachtschicht sind bis 24:00 Uhr 12 Mitarbeiter eingeteilt.

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

Bei den letzten beiden Winterdienstperioden musste die Corona Pandemie bei der Winterdienst einsatzplanung berücksichtigt werden. In dieser Winterdienstperiode wurde aufgrund der Energiekrise ein „Not-Winterdienstplan“ für den Falle eines Blackouts vorbereitet. Da in einer solchen Situation davon ausgegangen werden muss, dass weder auf das komplette Winterdienstpersonal zugegriffen werden kann, noch Ersatzteile zur Fahrzeugreparatur zeitnah zur Verfügung stehen, wäre der Winterdienst bei vehementen Personal- oder Geräteausfällen auf die allernotwendigsten Straßen und Fußwegverbindungen reduziert worden. Dazu gehörten u.a. wichtige Hauptverkehrsstraßen, Gefällestrcken, wie z.B. Hochstraße, Robert-Koch-Straße mit Zufahrt Klinikum, sowie hochfrequentierte Fußgängerbereiche (z.B. Bahnhof, Rathaus, Karmelitenplatz) und wichtige Verbindungswege zur Innenstadt (z.B. Hardsteg, Käppnerweg, Weg entlang des Pappelsteig). Die Abarbeitung des „Notplans“ wäre dann mit dem zur Verfügung stehenden Personal organisiert worden.

Glücklicherweise kam auch diesmal der aufgestellte „Not-Winterdienstplan“ nicht zum Einsatz.

5. Fahrzeuge

Für den Winterdienst 2022 / 2023 standen 17 Streu- und Schneepflugfahrzeuge für die Fahrbahnen, sowie 19 Fahrzeuge für die Betreuung der Gehwege und des Radweges I. Priorität zur Verfügung. Damit stand eine weitere Saison kein Ersatzfahrzeug zur Verfügung, so dass bei einem Ausfall diese Tour nicht betreut hätte werden können. Zum Glück führte das Wetter den Fuhrpark nicht an seine Grenzen und es kam zu keinen größeren Ausfällen. Bei einem Durchschnittsalter von 12 Jahren und einem Fahrzeuganteil von 25 % dessen Alter zwischen 20 und 36 Jahren beträgt, stellt dies eine bedenkliche Situation dar. Darüber hinaus betragen die Lieferzeiten für derartige „Sonderfahrzeuge“ derzeit zwischen 14 und 20 Monate, so dass jetzt bestellte Fahrzeuge frühestens im Winterdienst 2024 / 2025 eingesetzt werden können.

Als Neuanschaffung für den Winterdienst konnte ein 7,5 t Lkw als Ersatz für einen in die Jahre gekommenen Klein-Lkw (Baujahr 2004) verzeichnet werden.

6. Streumittelverbrauch

Verbrauch	2022 / 2023	2021 / 2022	2020 / 2021	2019 / 2020	2018 / 2019
Streusalz	550 to	545 to	2.050 to	290 to	750 to
Splitt / Blähton	215 to	188 to	245 to	52 to	130 to
Sole	110 m ³	80 m ³	355 m ³	42 m ³	

Vergleicht man den Streumittelverbrauch der Winter 2018 / 2019 und 2022 / 2023 zeigt sich eine Reduktion des Salzverbrauches von rund einem Viertel bei fast gleichen Einsatzzahlen. Einen großen Anteil trägt hierbei der Einsatz neuer Streuersysteme, bei denen die auszubringende Salzmenge je nach Bedarf genau eingestellt werden kann. Somit ist die Modernisierung des Fuhrparks auch im Hinblick auf den Umweltschutz ein wichtiger Gesichtspunkt.

Die vier verbrauchten und nicht mehr standsicheren Salzhochsilos (Baujahr 1976) wurden entfernt. Der Auftrag für die Ersatzbeschaffung eines größeren Salzhochsilos ist vergeben und wird voraussichtlich im Winterdienst 2023 / 2024 zur Verfügung stehen.

Wie bereits im Winterdienstbericht 2021 / 2022 mitgeteilt, hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ein überarbeitetes „Merkblatt für den Winterdienst auf Straßen“ veröffentlicht, worin die Erkenntnisse und Entwicklungen in Bezug auf den Streustoffeinsatz der letzten Jahre eingearbeitet wurden.

So wird die Anwendung von abstumpfenden Stoffen (z.B. Splitt, Blähton) auf Straßen nicht mehr empfohlen, da Splitt aufgrund des mangelnden Kraftschlusses bei Eis-/Reifglätte praktisch wirkungslos ist. Weiterhin wird das Streugut (auch bei geringen Geschwindigkeiten) von den Fahrzeugen weggeschleudert, wodurch eine engmaschige Nachkontrolle und Nachstreuerung erforderlich ist. Dadurch wird ein sehr hoher Materialeinsatz (negative Ökobilanz) und zusätzliche Personalkapazitäten notwendig.

Im Stadtgebiet Fürth führen einige Straßen durch Wasserschutzgebiete (Fuchsstraße, Mannhofer Straße) und werden bislang mit Splitt abgestreut. Aus ökologischer Sicht ist der Einsatz von auftauenden Mitteln (Streusalz) hier nicht vertretbar. Rechtlich besteht jedoch Innerorts eine Räum- und Streuverpflichtung an verkehrswichtigen und gefährlichen Straßenstellen. Als verkehrswichtig in diesem Sinne gelten Bundes-, Staats- und Kreisstraßen, wozu die beiden Straßen gehören.

Da eine Änderung der derzeitigen Verfahrensweise nicht möglich ist, aber die Verkehrssicherungspflicht berücksichtigt werden muss, wird das Tiefbauamt / Bauhof, in Abstimmung mit dem Straßenverkehrs- und Rechtsamt, zusätzlich das Verkehrszeichen „Schnee- und Eisglätte“ während der Zeit des Winterdienstes (Anfang November bis Ende März) aufstellen. Dies warnt die Verkehrsteilnehmer und verpflichtet sie zur angepassten Fahrweise.

7. Zusammenfassung

Der Winter 2022 / 2023 stellte den Winterdienst der Stadt Fürth vor keine größeren Herausforderungen. Die Einsätze verliefen nach Plan und die Beschwerden hinsichtlich der Durchführung des Winterdienstes hielten sich in Grenzen.

Eine Vielzahl der eingegangenen Beschwerden betrafen Aufgaben der Anlieger oder die Betreuung von reinen Radwegen. Wie bereits unter „3. Umfang des Winterdienstes“ mitgeteilt, erfolgt die winterdienstliche Betreuung der reinen Radwege in der Regel in zweiter Priorität. In erster Priorität können lediglich die unter 3. genannten Flächen, sowie kürzere Radwegabschnitt betreut werden, die angefahren werden müssen um die Flächen der ersten Priorität zu bedienen.

In diesem Zuge muss darauf hingewiesen werden, dass für reine Radwege derzeit rechtlich grundsätzlich keine Räum- und Streupflicht besteht, sondern nur soweit diese innerörtlich verlaufen und zugleich verkehrswichtig und gefährlich sind. Auch wenn nach diesen Kriterien eine Räum- und Streupflicht besteht, ist diese Pflicht nachrangig hinter den Pflichten gegenüber Fußgängern und Kraftfahrern zu beurteilen.

Somit sind auch dann Straßen und Gehwege zuerst und nicht zeitgleich mit Radwegen zu streuen und zu räumen.

Zusammenfassend darf also die Betreuung eines reinen Radwegs in erster Priorität nicht dazu führen, dass eine hier aufgeführte Straße oder ein Gehweg deswegen nun schlechter oder nachrangiger betreut wird.

Abschließend wird nochmal darauf hingewiesen, dass der Winterdienst zu den Pflichtaufgaben der Stadt Fürth gehört und dazu ein einsatzfähiger Fuhrpark benötigt wird.

Nach wie vor hat daher die erforderliche Ersatzbeschaffung für den Fuhrpark des Winterdienstes hohe Priorität. Derzeit werden hierfür pro Jahr 350.000,-- € zur Verfügung gestellt. Diese Haushaltsmittel müssen in Anbetracht der Preisentwicklung bei der Fahrzeug- und Gerätebeschaffung, sowie des hohen Durchschnittsalters des Fuhrparks, zwingend erhöht werden. So stiegen die Anschaffungskosten eines Schmalspurgeräteträgers mit Winterdienstausrüstung in den vergangenen drei Jahren um ca. 35 % und liegen derzeit bei ca. 160.000,-- €. Für einen Groß-Lkw (3-Achser mit Ladekran und WD-Ausrüstung) stiegen die Kosten im gleichen Zeitraum um ca. 20 % und liegen derzeit bei ca. 350.000,-- €.

Es ist daher wichtig, auch in der derzeit schwierigen Finanzsituation, weiterhin Haushaltsmittel für Ersatzbeschaffungen bereitzustellen und diesen Betrag auf 450.000,-- € zu erhöhen. Das Tiefbauamt / Bauhof wird dies im Rahmen der MIP 2024 entsprechend beantragen.

Finanzierung:

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

Prüfung der Klimarelevanz:

☒	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
☐	☐	☐	☐	☐
--	-	0	+	++
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Kenntnisnahme				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Tiefbauamt**

Fürth, 23.05.2023

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Tiefbauamt Schwarz, Bernd	Telefon: 0911/974-2757
------------------------------	---------------------------

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 14.06.2023

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: