

Bericht	Geschäftsbereich	Zentrale Dienstleistungen
	Ressort / Stadtbetrieb	Geschäftsbereichsbüro 400
	Bearbeiter/in	Michael Drecker
	Telefon (0202)	65 44
	Fax (0202)	63 87
	E-Mail	michael.drecker@esw.wuppertal.de
	Datum:	03.02.2011
	Drucks.-Nr.:	VO/0149/11 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
15.02.2011	Ausschuss für Ordnung, Sicherheit und Sauberkeit und Betriebsausschuss ESW	Entgegennahme o. B.
01.03.2011	Bezirksvertretung Ronsdorf	Entgegennahme o. B.
01.03.2011	Bezirksvertretung Oberbarmen	Entgegennahme o. B.
02.03.2011	Bezirksvertretung Elberfeld	Entgegennahme o. B.
08.03.2011	Bezirksvertretung Barmen	Entgegennahme o. B.
08.03.2011	Bezirksvertretung Heckinghausen	Entgegennahme o. B.
09.03.2011	Bezirksvertretung Elberfeld-West	Entgegennahme o. B.
09.03.2011	Bezirksvertretung Vohwinkel	Entgegennahme o. B.
10.03.2011	Bezirksvertretung Uellendahl-Katernberg	Entgegennahme o. B.
15.03.2011	Bezirksvertretung Langerfeld-Beyenburg	Entgegennahme o. B.
16.03.2011	Bezirksvertretung Cronenberg	Entgegennahme o. B.
Winterdienst 2010/11		

Grund der Vorlage

In der letzten Ratssitzung ist die Verwaltung beauftragt worden, über die Erfahrungen des letzten Winterdienstes zu berichten und Verbesserungen in der Zusammenarbeit aller beteiligten Organisationseinheiten zu prüfen.

Beschlussvorschlag

Der Bericht wird ohne Beschluss entgegen genommen.

Einverständnisse

Entfällt

Unterschriften

Dr. Slawig

Beig. Bayer

Drecker

Bericht

Winterliche Fahrbahnzustände beeinflussen erheblich die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss.

Der Winterdienst soll im Rahmen des Möglichen die entstandene Glätte beseitigen oder ihre Auswirkungen auf den Verkehr minimieren.

Ein schnee- und eisfreies Straßen- und Verkehrsnetz wäre aber selbst bei optimaler personeller und technischer Ausstattung des ESW und der anderen beteiligten Organisationseinheiten nicht zu garantieren. Mobilität kann nicht an jedem Tag im Jahr in gleicher Weise erfolgen wie an einem sonnigen Sommertag.

Der sehr starke Wintereinbruch Ende November 2010 stellte den Winterdienst vor gewaltige Herausforderungen. Nach Darstellung von Meteorologen war dies der schneereichste Dezember seit 40 Jahren. Zusammen mit durchgehenden Temperaturen unter dem Gefrierpunkt führte diese Wetterlage zu sehr schwierigen Straßenverhältnissen.

Der ESW ist mit allen zur Verfügung stehenden Kräften allein im Dezember 2010 zu 28 Volleinsätzen ausgerückt. Zusätzlich mussten 161 Sondereinsätze für die Polizei, die Feuerwehr und die WSW geleistet werden. Die 170 im Winterdienst eingesetzten Mitarbeiter des ESW haben sich an 39.060 Stunden in Rufbereitschaft gehalten und wurden außerhalb der normalen Arbeitszeit mit 5.443 Überstunden eingesetzt. Insbesondere die Mitarbeiter der Handstrekolonnen haben am Rande der körperlichen Leistungsfähigkeit gearbeitet. Die Streuwagenfahrer sind ebenfalls durch die extremen Straßenverhältnisse und uneinsichtige Verkehrsteilnehmer belastet worden.

Diese extreme Situation wurde noch dadurch verschärft, dass unser Streusalzlieferant, trotz mehrfacher Darstellung seiner Leistungsfähigkeit, kein Streusalz mehr liefern konnte.

Die noch vorhandenen Restbestände an Streusalz wurden mit abstumpfenden Mitteln gemischt, so dass eine durchgängige, wirksame Streufähigkeit erhalten werden konnte. An mehreren Tagen konnten aufgrund der anhaltenden Schneefälle, lediglich die Straßen der ersten Priorität bearbeitet werden. Diese Vorgehensweise wird nur bei besonders intensiven und dauerhaften Schneefällen angewandt, um den öffentlichen Personennahverkehr und die Hauptverkehrsstraßen leistungsfähig zu halten.

Leider musste im Dezember 2010 an aufeinander folgenden Tagen, diese Vorgehensweise durchgeführt werden. Dabei ist es gelungen, bis auf wenige Ausnahmen, die Hauptverkehrsstraßen befahrbar und den ÖPNV zumindest in weiten Teilen aufrecht zu erhalten. Die Folgen waren, dass die meisten Neben- und Anliegerstraßen zunächst nicht berücksichtigt werden konnten. Ist es in diesen kleineren Straßen erst einmal zu einer festgefahrenen Schneedecke gekommen, können Winterdienstmaßnahmen nur noch bedingt Wirkung erzielen.

Die Schneepflüge können, aus Schutzgründen für die Fahrbahnen, nicht aggressiv gegen den Untergrund gerichtet werden. Eine festgefahrene oder stark vereiste Schneedecke kann somit nicht „aufgebrochen“ werden. Das Ausbringen von Streusalz führt immer nur in Verbindung mit einem erwähnenswerten Fahrzeugverkehr zu einer maximalen Tauwirkung.

Dieser Verkehr findet in den Neben- und Anliegerstraßen kaum statt. Dadurch entstand vielfach der falsche Eindruck, es würde in diesen Straßen überhaupt keine Leistung erbracht. Dies trifft aber nur in den oben genannten Ausnahmefällen zu. Aus diesen Gründen kann die Wirkung der Winterdienstmaßnahmen in den Neben- und Anliegerstraßen nicht mit der in Hauptverkehrsstraßen verglichen werden.

Weiterhin führten die großen Schneemengen wiederholt zu extremen Behinderungen im Straßenverkehr. Parkplätze konnten nicht mehr benutzt werden und Fahrstreifen wurden als Parkfläche benutzt. Erforderliche Durchfahrbreiten waren durch Schneeablagerungen oder durch zu weit in die Fahrbahn abgestellte Fahrzeuge blockiert. In einigen Bereichen von zweispurigen Fahrbahnen wird beispielsweise der rechte Fahrstreifen für das Abstellen von Fahrzeugen partiell und zeitlich eingeschränkt freigegeben. Wenn der ESW morgens von 03.30 Uhr bis 06.00 Uhr die Straßen frei räumen will, stehen die Fahrzeuge rechtmäßig auf dem rechten Fahrstreifen geparkt. Durch die Anhäufung von Schnee wird dann dieser, zu Parkzwecken teilweise freigegebene Fahrstreifen, für den Straßenverkehr unbenutzbar. (z. B. in der Hahnerberger Str.).

Hier hat der ESW weiteren Handlungsbedarf erkannt und wird sich um eine Optimierung bemühen. Geprüft wurde gemeinsam mit den WSW der Einsatz von Schneefräsen auch innerhalb des Stadtgebietes. Vielfach kommt dies hier aber aufgrund von durchgängiger Wohnbebauung an Grenzen. Der Einsatz einer neu zu beschaffenden kleineren Schneefräse ist in diesen Bereichen sinnvoll.

Desweiteren gibt es Ansätze, die Parksituation in bestimmten Bereichen zu optimieren. Diese Vorhaben werden zurzeit durch die Verwaltung geprüft.

Hierzu wird auf die als Anlage beigefügten abgestimmten Stellungnahmen des R 104 vom 31.01.2011 und der WSW mobil GmbH vom 26.01.2011 verwiesen.

Optimierung der Organisation des Winterdienstes

- **Überarbeiten der Einsatzpläne (Streu- u. Räumpläne)**

Der Winterdienst ist hinsichtlich der Notwendigkeit, Zeitpunkt und Umfang nur bedingt vorhersehbar. Ist ein Winterdiensteinsatz erforderlich, muss dieser jedoch schnell und reibungslos funktionieren. Um dieses sicherzustellen, ist eine umfassende und detaillierte Einsatzplanung rechtzeitig vor Beginn des Winters erforderlich. Dabei erfüllt die Einsatzplanung auch den Zweck, die wirtschaftliche Durchführung des Winterdienstes sicherzustellen sowie den Nachweis der Durchführung nach besten Kräften zu erbringen. Hierzu werden vor Beginn des Winterdienstes sämtliche Räum- und Streupläne nach Dringlichkeit bzw. Priorität überprüft und ein logisches Streckennetz festgesetzt. Für jede Streutour werden ein Fahrzeug und ein Fahrer bestimmt. Es werden für den Streuwagenfahrer aktuelle Kartenausschnitte bezüglich der Streutour gefertigt und Streuberichte bereitgestellt.

- **Ausnutzung der max. Lagerkapazität für Streumittel**

Der ESW hat sein Lager, wie auch in den Vorjahren immer üblich, bereits im Sommer mit den max. Lagerkapazitäten bevorratet. (ca. 3000 t Streusalz, 200 t Granulat, 145 t Sole) Die bevorrateten Mengen entsprechen den durchschnittlichen Verbräuchen einer kompletten Wintersaison in den letzten 10 Jahren. Die Empfehlung der Verkehrsministerkonferenz liegt ca. 1000 t unter der durch den ESW bevorrateten Menge an Streusalz. Aufgrund der Erfahrungen aus der Wintersaison 2009/ 2010 und aus der aktuellen Situation heraus prüft der ESW zurzeit in Verbindung mit der Verwaltung die Möglichkeiten ein zusätzliches, externes Streusalzlager einzurichten.

- **Sofortige Nachbestellung der Streumittelverbräuche**

Obwohl dem ESW zugesichert wurde, dass die Organisationsmängel bei unserm Streusalzlieferanten behoben werden und die Lagerkapazitäten um weitere 100.000 t auf insgesamt 900.000 t Streusalz aufgestockt werden sollten, sind die ESW über einen längeren Zeitraum, nicht in ausreichender Menge mit Streusalz beliefert worden. Zurzeit stehen aus einem bereits am 08.12.10 vergebenen Auftrag, immer noch ca. 600 t Streusalz zur Lieferung aus. Durch eine rechtzeitige Information, seitens unseres Zulieferers konnte jedoch durch das Beimischen von abstumpfendem Streumaterial, (Splitt) eine wirksame Streufähigkeit erhalten werden.

- **Technische Überprüfung aller im Winterdienst eingesetzten Fahrzeuge**

Der ESW setzt im Fahrbahnwinterdienst je nach Einsatzlage 20 Lkw Streuwagen mit Schneepflug sowie 19 Unimog Streuwagen mit Schneepflug ein. Alle Streuwagen sind mit der FS 30 Feuchtsalz- Streutechnik ausgestattet und erfüllen neueste Anforderungen. Im Handstreuwinterdienst werden 5 Geräteträger mit Streuaufbau und Schneepflug sowie 20 Leicht Lkw eingesetzt. Diese Spezial- Fahrzeuge werden in der betriebseigenen Kfz- Werkstatt gewartet und instand gehalten.

- **Weiterbildung der im Winterdienst eingesetzten Fahrer**

Ein effektiver, wirtschaftlicher und ökologischer Winterdienst setzt fachkundiges Personal voraus. Hierfür sind regelmäßige Schulungen des Personals erforderlich. Neben der Wiederholung bekannter Regelungen, Abläufe und organisatorischer Festlegung vor Winterbeginn in der jährlichen Unterweisung, ist auch die Vermittlung neuer Techniken und Erkenntnisse für den Winterdienst wichtig. Hierzu konnte im letzten Jahr die Firma Schmidt, Winterdienst- und Kommunaltechnik GmbH aus Langenhagen gewonnen werden. Sämtliche Streuaufbauten und Schneepflüge unserer Winterdienstflotte wurden durch die Firma Schmidt geliefert. Dazu erhielten unsere Mitarbeiter neueste Informationen und konnten über zwei Tage praktische Übungen unter Aufsicht eines erfahrenen Instruktors durchführen.

Bereits im September des letzten Jahres haben unsere Fahrer und einige Mitarbeiter unserer Werkstatt ein sogenanntes Profitraining der Firma Mercedes- Benz durchgeführt.

- **Vernetzung und situationsbedingter Informationsaustausch per E- Mail mit wichtigen Dienststellen**

Die Erfahrungen der letzten Wintersaison haben gezeigt, dass eine Vernetzung mit anderen wichtigen Dienstleistern (Leitstellen der Polizei, Feuerwehr, Ordnungsdienst, WSW mobil sowie Presseamt und Servicecenter) sinnvoll ist. Der ESW setzt alle entsprechenden Dienststellen sofort von sich verändernden Witterungseinflüssen aktuell in Kenntnis und teilt jeweils die Maßnahmen mit. Insbesondere die Leitstellen der Polizei und der WSW haben bereits die Wirksamkeit bestätigt und nutzen diese Informationen für ihre Einsatzplanung. Sollte es aufgrund von Wetterbedingungen zu der Entscheidung kommen den Winterdienst vorübergehend komplett einzustellen, werden die entsprechenden Dienststellen frühzeitig über diesen Sachstand informiert. Diese Entscheidung (Ultima Ratio) wird ausschließlich aufgrund von Wetterbedingungen und nicht etwa aufgrund fehlender Fahrerkapazitäten getroffen.

- **Ständiger Erfahrungsaustausch der Leitstellen WSW und ESW**

Es haben bereits mehrere Treffen mit den Leitern der Leitzentralen WSW und ESW stattgefunden. Gemeinsame Vorgehensweisen werden kurzfristig und unbürokratisch über die permanent geschaltete Hotline abgesprochen.

- **Einbindung des Servicecenters in operatives Geschäft als Frontoffice**

Das Servicecenter wurde vom ESW durch Übermittlung von umfangreichem Datenmaterial in die Lage versetzt, einfache Bürgeranfragen abschließend zu beantworten. Somit kann weitestgehend sichergestellt werden, dass die Bürgerinnen und Bürger, welche eine telefonische Auskunft zum Winterdienst haben möchten, diese auch bekommen. Desweiteren erreicht der ESW dadurch Synergien im Bereich der Einsatzleitung. Die dort eingesetzten Mitarbeiter können nun viel effektiver den Winterdiensteinsatz leiten und die Wirksamkeit der Maßnahmen im Außendienst überprüfen und den jeweiligen Einsatz an die sich verändernden Witterungsbedingungen zeitnah anpassen.

- **Übergabe von Datenmaterial an das Ordnungsamt (OD)**

Bei einem gemeinsamen Abstimmungstermin zwischen dem Ordnungsdienst und dem ESW konnte eine gemeinsame Vorgehensweise vereinbart werden. Der ESW hat umfangreiches Datenmaterial zur Verfügung gestellt, um Gehweg- Streustellen in der Unterhaltung (Anliegerverpflichtung) der Stadt Wuppertal klar zu definieren.

- **Öffentlichkeitsarbeit**

Die Erfahrungen der letzten Wintersaison haben deutlich gezeigt, dass im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit noch Defizite bestanden. Die witterungsabhängigen Meldungen über die entsprechenden Winterdienst-Maßnahmen werden inzwischen „automatisch“ an das städtische Presseamt weiter geleitet. Hier auflaufende Anfragen aus den Medien können somit unverzüglich und vielfach ohne verzögernde Rückfragen beantwortet werden. Ein gemeinsamer live Auftritt von WSW und ESW im Radio Wuppertal hat deutliche positive Reaktionen gezeigt. Unsere Internet Präsenz wird noch weiter den aktuellen Situationen angepasst.

- **Zusammenarbeit WSW und ESW**

Nach dem erneuten, starken Wintereinbruch im Dezember 2010 ist es im Bereich der WSW erneut zu Linienausfällen gekommen. Hier wurde eine intensivere und zeitnahe Zusammenarbeit und Kommunikation vereinbart. Es wurden bereits mehrere Treffen auf Arbeitsebene durchgeführt. In einer gemeinsamen Aktion konnten gestörte Linienwege durch den Einsatz von Schneefräsen, Radladern und Streufahrzeugen durch die Koordination von Verkehrsmeistern (WSW) und Betriebsmeistern (ESW) vor Ort wieder freigegeben werden.

- **Auswirkungen und Konsequenzen einer personellen und maschinellen Verstärkung des ESW**

In einer Modellrechnung hat die Verwaltung berechnet, wie es sich auf die Gebühr auswirkt, wenn der ESW den Fahrbahnwinterdienst intensiviert und zusätzliche Fahrzeuge und geeignete Fahrer einsetzt.

Aus logistischer Sicht bietet es sich an, einen Zwei-Schicht-Betrieb einzurichten, damit bei einer geringfügigen Aufstockung des Fuhrparks und entsprechender Aufstockung des Personals nachmittags ausgeruhte Fahrer die Fahrzeuge, die morgens schon eingesetzt wurden, weiter betreiben können.

In diesem Fall gelingt es auch die Nebenstraßen der zweiten Priorität zeitnah zu bearbeiten.

Die hierdurch verursachten zusätzlichen Kosten belaufen sich auf ca. 480 T€ und haben nach den Berechnungen eine Gebührensteigerung in Höhe von knapp 20 % zur Folge.

Anlagen

Anlage 01 - Stellungnahme R 104

Anlage 02 - Stellungnahme WSW