

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

157/10

Beschluss	
Nr.	vom
wird von Stabsst. 1.1 ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:  
Bernhard Mußler

Tel. Nr.:  
82-2390

Datum:  
11.10.2010

1. Betreff: Sachstandsbericht Winterdienst

---

2. Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Verkehrsausschuss	17.11.2010	öffentlich
2. Gemeinderat	22.11.2010	öffentlich

### **Beschlussantrag (Vorschlag der Verwaltung):**

Der Verkehrsausschuss nimmt den beiliegenden Winterdienstbericht zur Kenntnis und empfiehlt dem Gemeinderat der Ausweitung des differenzierten Winterdienstes auf das gesamte Stadtgebiet zuzustimmen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

157/10

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:  
Bernhard Mußler

Tel. Nr.:  
82-2390

Datum:  
11.10.2010

---

Betreff: Sachstandsbericht Winterdienst

---

## Sachverhalt/Begründung:

### 1. Einführung:

Im Jahr 2000 wurde dem Verkehrsausschuss/Gemeinderat das Neukonzept Winterdienst (Drucksache 1166-1/99) vorgelegt. Der Gemeinderat hat damals beschlossen, den Räum- und Streudienst nach dem neuen Konzept als sogenannten differenzierten Winterdienst im Bereich der von den TBO betreuten Kernstadt durchzuführen.

Nach den mittlerweile mehrjährigen guten Erfahrungen aus den Bereichen der Kernstadt sowie den bisher schon durch die TBO betreuten Ortsteilen soll der differenzierte Winterdienst nun im gesamten Stadtgebiet durchgeführt werden.

### 2. Sachstandsbericht:

#### 2.1 Grundlagen zum Winterdienst

Den Gemeinden obliegt es im Rahmen des Zumutbaren als öffentlich-rechtliche Pflicht, Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten zu beleuchten, zu reinigen, bei Schneeanhäufungen zu räumen sowie bei Schnee- und Eisglätte zu bestreuen, soweit dies aus polizeilichen Gründen geboten ist.; dies gilt auch für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen (§ 41 StrG Baden Württemberg).

Mit der Durchführung des Winterdienstes auf Basis der rechtlichen Vorgaben und aktueller Rechtssprechung wurden die Technischen Betriebe Offenburg vom Fachbereich Tiefbau/Verkehr beauftragt. Weitere Verträge bestehen mit den Firmen Burgert, Bohlsbach und Bross, Griesheim für die Ortsteile Bühl, Bohlsbach, Windschlag und Griesheim. In den Ortsteilen Zunzweier, Rammersweier, Fessenbach und Zell-Weierbach wird der Winterdienst von den Gemeindearbeitern in Eigenregie durchgeführt.

Der Winterdienst wird auf der Basis eines umfangreichen Fachwissens auf dem aktuellen Stand der Technik mit intensivem Arbeitseinsatz der Mitarbeiter bei jeder Wetterlage durchgeführt. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Verkehrssicherheit und ein ausreichender Verkehrsfluss auch unter widrigen winterlichen Witterungsbedingungen gegeben ist.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

157/10

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Bernhard Mußler	Tel. Nr.: 82-2390	Datum: 11.10.2010
---	------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Sachstandsbericht Winterdienst

## 2.2 Gesetzliche Anforderungen an den Umfang des Winterdienstes

Der Umfang der Räum- und Streupflicht richtet sich grundsätzlich nach der Verkehrsbedeutung der Straßen und der Leistungsfähigkeit der Gemeinde. Sie hat die Aufgabe, eine verkehrssichere Fläche für den Straßenverkehr zu schaffen.

Die Räum- und Streupflicht besteht innerhalb der geschlossenen Ortslage nur an **verkehrswichtigen** und **gefährlichen** Stellen. Beide Voraussetzungen müssen gleichzeitig erfüllt sein. Außerhalb der geschlossenen Ortslage besteht die Streupflicht nur an besonders gefährlichen Stellen, soweit diese auch verkehrswichtig sind. Feldwege und beschränkt öffentliche Wege sind von untergeordneter Verkehrsbedeutung und unterliegen somit keiner Räum- und Streupflicht. Alle Winterdienstmaßnahmen sind nur zur Sicherung des Tagesverkehrs durchzuführen. Als verkehrswichtig im Sinne der Rechtsprechung gelten grundsätzlich nur Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen sowie sonstige Verkehrsmittelpunkte, auf denen erfahrungsgemäß mit stärkerem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Zu den gefährlichen Stellen rechnen Bereiche, an denen der Kraftfahrer die von der Glätte ausgehende Gefahr nicht ohne weiteres erkennen und meistern kann, also vor allem scharfe, unübersichtliche Kurven, Straßenverengungen, besondere Gefällstrecken, Kreuzungen und Einmündungen.

Somit ist festzuhalten, dass der Winterdienst in Offenburg deutlich über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinausgeht. Dies trifft insbesondere auch auf den relativ intensiven Einsatz auf Radwegen zu

## 2.3 Dringlichkeitsstufen

Auf der Basis der gesetzlichen Regelungen sind Winterdiensteinsatzpläne für das gesamte Stadtgebiet erstellt. Dabei werden die Straßen, Wege und Plätze in 3 unterschiedliche Dringlichkeitsstufen klassifiziert. Hierdurch wird es möglich, den Winterdienst effizient und den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer entsprechend durchzuführen.

Dringlichkeitsstufe I, Räumung bis 7.00 Uhr

Pflichtaufgabe, da beide Merkmale (verkehrswichtig und gefährlich) erfüllt sind  
z.B. Hauptverkehrsstraßennetz und Hauptzufahrten zu Industriegebieten,  
Straßen mit besonderen Verkehren wie Buslinienverkehr und Rettungsdienste,  
gefährliche Fahrbahnen, Hauptradwege

Dringlichkeitsstufe II, Räumung nach 7.00 Uhr

Sinnvolle Ergänzung zu Stufe 1, jedoch ohne rechtliche Verpflichtung, da nicht beide Merkmale erfüllt sind  
z.B. Straßen in Gewerbegebieten, Verbindungsstraßen, Wohnsammelstraßen,  
Radwege

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

157/10

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Bernhard Mußler	Tel. Nr.: 82-2390	Datum: 11.10.2010
---	------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Sachstandsbericht Winterdienst

Dringlichkeitsstufe III, Räumung nach Abschluss der Stufe II im Ausnahmefall  
Wohnstraßen und übrige Verkehrsflächen, wenn nach Kontrollen die Erforderlichkeit festgestellt wird, z.B. bei extremen Wetterbedingungen wie sehr hoher Schneefall und Glätteis.

## 2.4 Der differenzierte Winterdienst

Hauptaufgabe des differenzierten Winterdienstes ist es, die Art der Räumung und Streuung (Splitt-, Salz-, Sole- oder Nullstreuung) möglichst optimal der Witterung und der Verkehrsbedeutung der Straße anzupassen. So wird auf den Hauptstrecken der Schnee schon bei geringen Schneehöhen (ab ca. 1,5 Zentimeter) zuerst gründlich geräumt (Schwarzräumen). Je nach Straßen- und Wettersituation wird dann zeitnah entschieden, ob Salz oder Splitt ausgebracht wird, beziehungsweise ob auf das Streuen ganz verzichtet werden kann.

Durch das verstärkte "mechanische Schneeräumen" wird die nachfolgende Streuung mit auftauenden Salzen deutlich reduziert. Wenn der Winterdienst für die anderen Straßen konsequent Feuchtsalz verwendet, lässt sich die spezifische Salzmenge zudem halbieren. Weitere Einsparmöglichkeiten ergeben sich durch verbesserte Witterungsvorhersagen und neue Dosiertechniken. So kann die Salzbelastung von Böden, Gewässern und Pflanzen auf ein umweltverträgliches Minimum reduziert werden.

Mit dem differenzierten Winterdienst wird der Einsatz von Salz auf allen Straßen empfohlen, auf denen aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses ein höherer Kraftschluss zwischen Fahrzeug und Fahrbahn erreicht werden muss. Dies sind zumindest die Straßen der Dringlichkeitsstufe I. Auf allen anderen Straßen, auf denen die Streuung von Salz nicht erforderlich ist, ist grundsätzlich die Nullstreuung zu empfehlen.

Nebenstrecken werden gar nicht geräumt oder gestreut (weißer Winterdienst). Es hat sich gezeigt, dass auf sichtbar nicht geräumten Straßen keineswegs mehr Unfälle passieren, da sich die Verkehrsteilnehmer umsichtiger verhalten. Diese Vorgehensweise mit weißem Winterdienst an untergeordneten Straßen entspricht übrigens nicht nur den gesetzlichen Anforderungen, sondern wird auch ausdrücklich von den verschiedenen Interessensgruppen, Verbänden / Vereinen und Institutionen empfohlen, z.B. Umweltbundesamt, Öko-Institut und ADAC.

Die in Offenburg gemachten Erfahrungen mit dem differenzierten Winterdienst entsprechen den anderenorts gemachten Erfahrungen, welche in Studien aber auch in dem von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in Verbindung mit dem Bundesminister für Verkehr Ende 1997 neu herausgegebenen „Merkblatt für den Unterhaltungs- und Betriebsdienst an Straßen, Teil: Winterdienst“ sowie der vom Verband Kommunale Abfallwirtschaft und Stadtreinigung e.V. (VKS)

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

157/10

Dezernat/Fachbereich: Fachbereich 6, Abteilung 6.1	Bearbeitet von: Bernhard Mußler	Tel. Nr.: 82-2390	Datum: 11.10.2010
---	------------------------------------	----------------------	----------------------

Betreff: Sachstandsbericht Winterdienst

herausgegebenen Informationsschrift „Differenzierter Winterdienst im kommunalen Bereich“ ihren Niederschlag finden.

## 2.5 Streumittel, Salz-, Splitt- und Nullstreuung

**Salz:** Unverzichtbar auf verkehrswichtigen und gefährlichen Straßenabschnitten. Wirtschaftlichster Streustoff mit Blick auf Streu- und Ausbringungskosten. Bei vorsichtiger Dosierung und Ausbringung keine kritischen Umweltschäden. Feuchtsalz-Einsatz verbessert die Wirkung und verringert die Salzmenge.

**Splitt:** Geringe Wirkung auf den Verkehr: Kraftschluss verbessert sich nur geringfügig. Erheblicher Kostenfaktor (5 bis 10 Mal höher als Salzstreuung) durch große Streumengen und Wiederaufnahme bzw. Entsorgung. Staubbelastung ist erheblich gesundheitsgefährdend für Anwohner und Kehrpersonal. Nur auf geschlossener Schneedecke Verbesserung des Kraftschlusses.

**Nullstreuung:**

Auch ohne Streuung auf Nebenstraßen ein gutes Sicherheitsniveau, da die Verkehrsteilnehmer ihre Fahrweise anpassen. Auf diesen Strecken ist die Nullstreuung im Vergleich zur Splittstreuung mindestens gleich gut. Keine Kosten und Umweltbelastung.

## 2.6 Anwendung des differenzierten Winterdienstes in allen Ortsteilen

Im Beschluss des Gemeinderats zum Neuen Winterdienstkonzept 2000 wurde festgelegt, bei entsprechenden Erfahrungen in der Kernstadt das Modell differenzierter Winterdienst auch auf die Ortschaften zu übertragen.

Dies wird bisher in den Ortschaften Elgersweier, Waltersweier, Weier und Windschlag in welchen die TBO sowie die Ortschaften teilweise selbst mit eigenem Personal den Winterdienst durchführen praktiziert.

Ab Winter 2010/11 soll das Konzept auch in den anderen Ortschaften Bohlsbach, Bühl, Fessenbach, Griesheim, Rammersweier, Zell-Weierbach und Zunsweier umgesetzt werden. Die entsprechenden Dringlichkeitsstufen der Straßen in diesen Ortschaften werden derzeit mit den Ortsverwaltungen abgestimmt.

Wir gehen davon aus, dass in der überwiegenden Zeit auf das bisherige Splittstreuen in den betroffenen Straßen verzichtet werden kann. Ein genereller Verzicht auf die Splittstreuung ist jedoch nicht vorgesehen, sie soll aber nur noch in Sondersituationen erfolgen, z.B. Glatteis, sehr hoher Schneefall. Damit wird auch den öfters eingehenden Hinweisen aus der Bevölkerung entsprochen, welche den bisher doch teilweise sehr hohen Splitteinsatz kritisieren.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

157/10

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:  
Bernhard Mußler

Tel. Nr.:  
82-2390

Datum:  
11.10.2010

Betreff: Sachstandsbericht Winterdienst

## 3. Kosten/Verbrauchsübersicht Winterdienst

Winterdienst TBO	2008/09	2009/10
Auf/Abrüsten Geräte	6.652,70 €	10.275,89 €
Auf- und Abbau Splittkisten	23.442,96 €	32.092,80 €
Winterdienst maschinell, Straßen	80.212,91 €	108.704,63 €
Winterdienst maschinell, Radwege	24.631,66 €	29.943,42 €
<b>Winterdienst maschinell</b>	<b>134.940,23 €</b>	<b>181.016,74 €</b>
Gehwege, Überwege, Bushaltestellen	41.419,55 €	63.102,84 €
<b>Winterdienst manuell</b>	<b>41.419,55 €</b>	<b>63.102,84 €</b>
Auftausalz	46.009,32 €	61.133,68 €
Edelsplitt	21.507,60 €	21.935,89 €
<b>Material</b>	<b>67.516,92 €</b>	<b>83.069,57 €</b>
Abschreibung	26.978,23 €	23.136,65 €
Sonstiges		1.232,36 €
<b>Summe Winterdienst TBO</b>	<b>270.854,93 €</b>	<b>351.558,16 €</b>
Bohlsbach, Bühl	6.984,00 €	14.813,00 €
Griesheim	1.480,00 €	2.380,00 €
<b>Subunternehmer</b>	<b>8.464,00 €</b>	<b>17.193,00 €</b>
<b>Gesamtwinterdienst</b>	<b>279.319 €</b>	<b>368.751 €</b>

Verbrauchsmengen	2008/09	2009/10
Salz	400 to	700 to
Splitt	600 to	600 to
Sohle	300m <sup>3</sup>	300 m <sup>3</sup>

Einteilung der Straßen	
Dringlichkeitsstufe 1,	56,327 km
Dringlichkeitsstufe 2 Räumen und Streuen ab 07.00 Uhr	74,255 km
Dringlichkeitsstufe 3 Überprüfen und Streuen nach 1 + 2	128,695 km
Radwege 1 Räumen und Streuen bis 07.00 Uhr	39,632 km
Radwege 2 Räumen und Streuen ab 07.00 Uhr	21,635 km

Anmerkung: Das Radwegenetz wird komplett nur mit Sole (24 % Salzwassergemisch) bearbeitet.  
Die maschinelle Reinigung der Innenstadt erfolgt ebenfalls nur mit Sole.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

157/10

Dezernat/Fachbereich:  
Fachbereich 6, Abteilung 6.1

Bearbeitet von:  
Bernhard Mußler

Tel. Nr.:  
82-2390

Datum:  
11.10.2010

---

Betreff: Sachstandsbericht Winterdienst

---

## **4. Zusammenfassung:**

Das Räumen und Streuen nach dem differenzierten Winterdienst ist mittlerweile fachlich und rechtlich allgemein anerkannt und schneidet trotz der Verwendung von Streusalz / Sole in den ökobilanzrelevanten Belastungen (Energie- und Wasserbedarf, Luft und Wasseremissionen, Abfallmengen) deutlich besser ab, als die reine Splittstreuung.

Das 2000 beschlossene Neue Winterdienstkonzept und der Einführung des differenzierten Winterdienstes vor allem in der Kernstadt und einigen Ortsteilen hat sich gut bewährt und soll nun in allen Ortsteilen angewendet werden.

## **5. Beschluss:**

Der Verkehrsausschuss nimmt den beiliegenden Winterdienstbericht zur Kenntnis und empfiehlt dem Gemeinderat der Ausweitung des differenzierten Winterdienstes auf das gesamte Stadtgebiet zuzustimmen.