



Stadt  
Offenburg

## Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Beschluss	
Nr.	vom
wird von StSt OB-Büro ausgefüllt	

Dezernat/Fachbereich:  
Technische Betriebe Offenburg

Bearbeitet von:  
Zink, Peter  
Lehmann, Raphael

Tel. Nr.:  
9276-272  
9276-222

Datum:  
27.08.2015

1. Betreff: Winterdienst 2020

---

Beratungsfolge:	Sitzungstermin	Öffentlichkeitsstatus
1. Technischer Ausschuss	05.10.2015	öffentlich

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

Der Technische Ausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis und stimmt dem weiteren Vorgehen zu.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Technische Betriebe Offenburg	Zink, Peter	9276-272	27.08.2015
	Lehmann, Raphael	9276-222	

---

Betreff: Winterdienst 2020

---

## Sachverhalt/Begründung:

### I. Einführung

Die Aufgaben des Winterdienstes obliegen grundsätzlich dem Träger der Straßenbaulast. Für die Autobahnen sowie für die Bundes- und Landstraßen werden diese Bundes- bzw. Landesaufgaben in der Regel durch die zuständigen Straßenmeistereien abgedeckt. Für die Orts- und Gemeindestraßen ist die jeweilige Kommune der zuständige Straßenbaulastträger.

Gemäß den gesetzlichen Regelungen sollen die Träger der Straßenbaulast die Straßen bei Schneehäufungen nach besten Kräften räumen und sie bei Schnee- oder Eisglätte bestreuen. Ein bürgerlicher Rechtsanspruch besteht hierauf nicht (BGH, BWGZ 1988, 670).

Den Gemeinden obliegt es, die Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten im Rahmen des Zumutbaren zu beleuchten und zu reinigen, bei Schneehäufungen zu räumen sowie bei Schnee- und Eisglätte zu bestreuen, soweit dies aus polizeilichen Gründen geboten ist. Dies gilt im Übrigen auch für Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen (§ 41 Abs. 1 StrG). Dabei ist der Einsatz von Auftausalzen und anderen Mitteln, die sich umweltschädlich auswirken können, so gering wie möglich zu halten.

### II. Anforderungen an den Winterdienst

Für die Stadt Offenburg sind die TBO durch den zuständigen Fachbereich 6 durch einen Generalauftrag mit dieser Aufgabe betraut. Durch die stetigen Veränderungen bedarf es einer regelmäßigen Abstimmung.

#### II.1 Räumliche Bestimmungen für die Streu- und Räumspflicht

Grundsätzlich müssen innerhalb einer Ortschaft nur solche Bereiche geräumt und gestreut werden, welche zugleich verkehrswichtig und gefährlich sind. Diese Stellen sind die einzigen als Pflichtleistungen notwendigen Bereiche im Winterdienstplan.

Als „verkehrswichtig“ gelten wichtige, verkehrsreiche Durchgangsstraßen sowie viel befahrene, innerörtliche Hauptverkehrsstraßen. Als „gefährlich“ gelten Stellen, an denen Kraftfahrer erfahrungsgemäß bremsen, ausweichen oder die Fahrtrichtung bzw. Geschwindigkeit ändern (z. B. gefährliche Gefällstrecken, unübersichtliche Kurven und Kreuzungen, Engstellen). Ferner sind dies Stellen, an denen für den Verkehrsteilnehmer nicht erkennbar ist, dass im Winter Unfallgefahr herrscht (z. B. Bereiche mit Grundwasseraustritt).

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Technische Betriebe Offenburg	Zink, Peter	9276-272	27.08.2015
	Lehmann, Raphael	9276-222	

---

Betreff: Winterdienst 2020

---

## II. 2 Zeitlicher Umfang für die Streu- und Räumpflicht auf Straßen

Allgemein gilt, dass Straßen und Wege für den normalen Tagesverkehr zu sichern sind. Was unter normalem Tagesverkehr zu verstehen ist, wurde durch die derzeit gültige Rechtsprechung näher definiert. In einem Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart (OLG) wurde bezüglich der Streu- und Räumpflicht auf Straßen Folgendes festgelegt:

Werktags muss das Räumen zwischen 06:30 und 07:00 Uhr erfolgen, samstags, sonn- und feiertags zwischen 08:00 und 09:00 Uhr. Das Ende der Räumpflicht sieht das Gericht an allen Tagen für die Zeit zwischen 20:00 und 21:00 Uhr vor. An besonderen Stellen (z. B. an Bahnhöfen, Kinos, öffentlichen Gebäuden mit Veranstaltungen), an denen auch später mit starkem Publikumsverkehr zu rechnen ist, besteht die Räumpflicht länger (z. B. das Ende der Öffnungszeiten). Diese Regelung gilt nur dann, wenn die Verhältnismäßigkeit gegeben ist (BGH 1985).

Um den verschiedenen Rahmenbedingungen gerecht zu werden, wurde der sogenannte differenzierte Winterdienst entwickelt. Dabei werden Verkehrswichtigkeit, Gefährdungspotenzial, lokale Besonderheiten sowie zeitliche Abläufe berücksichtigt. Dies bedeutet, dass der Winterdienst auf die jeweiligen Gegebenheiten abzustimmen ist.

## III. Winterdienst in Offenburg

Mit Einführung des differenzierten Winterdienstes in Offenburg im Jahr 2000 (Drucksache 1166-1/99) wurde den unterschiedlichen Anforderungen Rechnung getragen. Auf der Grundlage gesetzlicher Regelungen werden 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. Mit dem Beschluss des Gemeinderats aus dem Jahr 2010 wurde dies auf die Ortsteile ausgeweitet. Die Einteilung erfolgte auf der Grundlage der Dringlichkeitsstufen, welche in Streu- und Räumplänen festgehalten werden. Eine fortlaufende Überprüfung und ggf. Fortschreibung der Pläne findet jeweils vor Beginn der Winterdienstsaison statt. Die letzte Aktualisierung wurde in Offenburg im Jahr 2014 durch den zuständigen Fachbereich vorgenommen.

### III.1 Dringlichkeitsstufen

In der Dringlichkeitsstufe 1 sind alle Hauptverkehrsstraßen mit Anschlüssen an Bundesstraßen und damit auch hoher Verkehrsdichte enthalten, die nach den rechtlichen Definitionen (verkehrswichtig und gefährlich) in der Regel bis spätestens 7.00 Uhr abzarbeiten sind. Dabei werden nicht nur die Straßen, sondern auch die Geh- und Radwege geräumt und gestreut. Insgesamt fallen rd. 57 km Straßen, 40

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich: Technische Betriebe Offenburg	Bearbeitet von: Zink, Peter Lehmann, Raphael	Tel. Nr.: 9276-272 9276-222	Datum: 27.08.2015
--	--	-----------------------------------	----------------------

Betreff: Winterdienst 2020

km Radwege und ca. 60 km Gehwege darunter. In dieser Dringlichkeitsstufe sind alle Pflichtleistungen enthalten. Deshalb sind bei Engpässen in der Versorgung mit Streumitteln für diese Bereiche Reserven zu bilden.

In Dringlichkeitsstufe 2 werden nach der Erledigung der Stufe 1 zusätzliche Leistungen i. d. R. ab 7.00 Uhr erbracht. Darunter fallen Erschließungsstraßen von Wohngebieten sowie sonstige Straßen mit wichtigen Zubringerfunktionen. Derzeit umfasst die Stufe 2 rd. 75 Straßenkilometer und 22 km Radwege.

Im Bereich der Dringlichkeitsstufe 3 sind nicht verkehrswichtige Straßen ohne stärkeres Verkehrsaufkommen, Nebenstraßen, Anliegerstraßen etc. enthalten. Die Einteilung in Stufe 2 bzw. 3 erfolgt durch den Gemeinderat auf Vorschlag der Verwaltung. In Stufe 3 werden nicht alle Straßen geräumt. Diese Stufe umfasst rd. 130 km Straßen, die nach Ableistung der Stufe 2 überprüft und ggf. gestreut werden. Die Stufen 2 und 3 sind freiwillige Leistungen der Kommune.

Für die Straßenanlieger gilt die Räum- und Streupflicht, die in der Satzung der Stadt Offenburg verankert ist. Sie verpflichtet Haus- und Grundstückseigentümer, die Gehwege entlang ihrer Grundstücksgrenzen zu gewissen Tageszeiten sicher begehbar zu halten.

### III.2 Organisation

Die Wahrnehmung des Winterdienstes erfordert unter diesen Vorgaben eine sorgfältige Planung sowie die Bereitschaft der Kommune, die Finanzmittel zur Verfügung zu stellen. In Offenburg belaufen sich die Winterdienstkosten je nach Dauer und Witterungsverlauf des Winters auf ca. 175 TEUR bis ca. 450 TEUR (Winter 2010/2011) pro Jahr.

Des Weiteren ist die Vorhaltung von Einsatzkräften sowie von Maschinen- und Geräten sicherzustellen. Die Einsatzkräfte sind regelmäßig zu schulen und in die örtlichen Gegebenheiten einzuweisen. Somit ist die Organisation des Winterdienstes eine ganzjährige Aufgabe. Im Organisationshandbuch sind die Organisation sowie die Aufgaben zu planen und zu dokumentieren. Die Erstellung ist weitestgehend abgeschlossen. Derzeit läuft die Schlussabstimmung mit den städtischen Fachbereichen.

Ab dem 15.11. beginnt die Präsenzzeit der Winterdienstbereitschaft. Das bedeutet, dass sich - in Abhängigkeit von der Witterung (ab +3° C) - täglich ab 04.00 Uhr ein Mitarbeiter - der sogenannte Frühdienst - mit einem Lkw mit Winterdienstausstattung auf Kontrollfahrt begibt. Der Frühdienst beurteilt auf einer vorgegebenen Tour die Straßenverhältnisse und dokumentiert diese handschriftlich. Sind aufgrund der Witterungsverhältnisse Streu- und Räumarbeiten notwendig, setzt sich der Frühdienstmitarbeiter mit dem jeweils wöchentlich wechselnden Leiter des ganzjährigen Bereitschaftsdienstes der TBO in Verbindung, um die Maßnahmen

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Technische Betriebe Offenburg	Zink, Peter	9276-272	27.08.2015
	Lehmann, Raphael	9276-222	

---

Betreff: Winterdienst 2020

---

abzustimmen und ggf. weitere Einsatzkräfte gemäß der Winterdienstesatzplanung anzufordern.

Zukünftig werden die Koordination sowie die Alarmierung der Winterdienstesätze vom Winterdienstleiter bzw. von dessen Stellvertreter gesteuert (siehe Anlage 1). Die rechtsichere Dokumentation des Witterungsverlaufs wird EDV gestützt erfasst. Des Weiteren steht künftig dem Diensthabenden ein automatisiertes Alarmierungssystem zur Benachrichtigung der Mitarbeiter zur Verfügung.

### III.3 Personal- und Maschineneinsatz (Anlage 3)

Neben dem Einsatzfahrzeug des Frühdienstes (ab 04.00 Uhr) stehen weitere 5 Lkws, 3 Schmalspurfahrzeuge und 1 Traktor zur Verfügung. Neben der maschinellen Räumung stehen ab 05.00 Uhr 12 Beschäftigte für die Handräumung zur Verfügung. Deren Aufgabenschwerpunkt liegt bei der Kontrolle und Reinigung der Gehwege, der Brücken und Bushaltestellen gemäß Dringlichkeitsstufe 1 - 3. Darüber hinaus stehen Schulwege, Fußgängerüberwege und Parkplätze im Fokus. Weiterhin sind 2 Mitarbeiter für die Soleherstellung sowie für den Werkstattbereich eingeplant. Somit stehen i. d. R. 23 Mitarbeiter in Bereitschaft.

Die Einteilung des benötigten Personals erfolgt für die maschinelle Räumung im Rhythmus von 4 Wochen. In der Handräumung sind die Mitarbeiter alle 3 Wochen im Einsatz. Für den Zeitraum von Heiligabend bis Drei Könige wurde vom Gemeinderat im Jahr 2010 die Stellung einer Doppelschicht beschlossen. Die Umsetzung dieses Beschlusses stellt die TBO - gerade im Hinblick auf die vorhandene Personalkapazität - immer wieder vor größere Herausforderungen. Insbesondere, da in der Handreinigung im Gegensatz zur maschinellen Räumung keine 4 Einsatzgruppen bereitgestellt werden können.

Der Einsatz der Fahrzeuge erfolgt bedarfsorientiert wie folgt:

Straßennetz	3 Lkw mit Kombistreuer Salz u. Sole 1 Lkw mit Salz und Splitt 2 Unimog mit Salz und Sole
Radwegenetz	3 Schmalspurfahrzeuge mit Sole u. Räum-Kehr-Einheit
Grünanlagen	1 Traktor mit Kreiselstreuung 2 motorisierte Handschneeräumer

### III.4 Einsatz von Streumitteln

Im Winterdienst kommen verschiedene Streumittel zur Anwendung. Aufgrund der Landesstraßengesetze besteht für Gemeinden innerhalb geschlossener Ortschaften keine generelle Streupflicht. Eine solche gilt aber in der Regel für gefährliche, unübersichtliche Stellen, für Einmündungen und Kurven sowie für Kreuzungen.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Technische Betriebe Offenburg	Zink, Peter	9276-272	27.08.2015
	Lehmann, Raphael	9276-222	

---

Betreff: Winterdienst 2020

---

Gegen Straßenglätte muss deshalb bei entsprechender Verkehrsdichte etwas unternommen werden. In der Regel kommen auftauende Stoffe (Salz), abstumpfende Stoffe (Splitt) sowie Feuchtsalz (Sole) sowohl zur Vorbeugung als auch unmittelbar zum Einsatz.

Die Soleanlage, die das Trockensalz mit Wasser auflöst, wurde am Standort der TBO im Jahr 2008 erstellt. Mit dieser Anlage wird das Solegemisch, das sogenannte Feuchtsalz, mit einem Salzgehalt von 23 % hergestellt. Die Zukunft geht ganz klar in Richtung Feuchtsalz (Sole). Wie aus Anlage 2 ersichtlich, geht der Einsatz von Splitt und Trockensalz verhältnismäßig stark zurück. Der Einsatz von Sole nimmt jedoch aufgrund der vielseitigen Einsatzfähigkeit, der neueren Maschinen- und Streuerausstattung und der besseren Ökobilanz zu.

Der durchschnittliche Salzverbrauch liegt in Offenburg bei ca. 500 bis 700 t. Der Splittverbrauch liegt in den letzten Jahren konstant bei ca. 500 bis 600 t. Der Einsatz von Feuchtsalz (Sole) ist aufgrund seiner günstigen Umweltbelastung sowie der angepassten Technik im Aufwärtstrend. Das präventive Ausbringen von Sole wurde in den letzten zwei Jahren forciert. Das Radwegenetz sowie die Fußgängerzone (Bezirk 1) werden komplett mit Sole belegt. Im Straßenbereich wird darüber hinaus mit Trockensalz ggf. auch mit abstumpfendem Material gearbeitet. Die TBO haben eine Lagerkapazität von rd. 150 t Salz in der Kinzigstraße sowie ca. 300 t Salz im ehemaligen Munitionslager. An Splitt werden rd. 150 t ebenfalls in der Kinzigstraße vorgehalten bzw. befinden sich als zusätzliches Material in den rd. 150 Splittkästen, die in den Stadt- und Ortsteilen aufgestellt sind.

## IV. Optimierungsansätze

### IV.1 Aufbauorganisation Winterdienst

Die bisherige Organisationsstruktur wurde der inhaltlichen Komplexität des Themas angepasst. Der Winterdienstleiter erhält zur Sicherstellung der Aufgabenerledigung einen ständigen Stellvertreter. Darüber hinaus wurde ein „Winterdienst-Arbeitskreis“ eingerichtet, welcher aus Mitarbeitern der Maschinenräumung, Handräumung und Technik besteht. Dieser Personenkreis unterstützt den Winterdienstleiter in den täglichen Planungen und in der Organisation des Winterdienstes.

Die bisherige Auftragsstruktur (Anlage 3) der Fachbereiche wurde gemeinsam abgestimmt und auf deren aktuelle Bedürfnisse angepasst. Eine inhaltliche Überarbeitung der bestehenden Beauftragungen ist derzeit noch nicht vollständig abgeschlossen.

### IV.2 Wetteraufzeichnungen

Ein wesentlicher Bestandteil des Winterdienstes ist die Vorhersage des Witterungsverlaufs. Die Güte der Vorhersage wurde bisher über verschiedene

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Technische Betriebe Offenburg	Zink, Peter	9276-272	27.08.2015
	Lehmann, Raphael	9276-222	

---

Betreff: Winterdienst 2020

---

Portale (Internet, Radio, TV etc.) gestützt und handschriftlich dokumentiert. Als Neuerung wurde ein Computerprogramm vom Deutschen Wetterdienst (DWD-Swiss) angeschafft, welches die Wettervorhersage auch auf lokal begrenzte Bereiche in der Stadt und in den Ortsteilen detailliert und zuverlässig zulässt. Eine rechtssichere Dokumentation des Wetterverlaufs ist dadurch möglich. Die Winterdienstleitung ist somit zeitnah in der Lage, weitere Schritte einzuleiten. Die Erprobung in der letzten Winterdienstperiode verlief erfolgreich und wird beibehalten.

#### IV.3 Alarmierung

Die Erfahrung der letzten beiden Jahre hat gezeigt, dass die individuelle Alarmierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch den TBO- Bereitschaftsleiter teilweise über eine Stunde dauert. Dadurch geht wertvolle Zeit zum Handeln verloren. Deshalb wird ab der Winterdienstperiode 2015/16 ein automatisiertes Alarmierungssystem zum Einsatz kommen. Über dieses ist es dem Winterdienstleiter möglich, innerhalb kürzester Zeit mehrere Mitarbeiter gleichzeitig über den bevorstehenden Einsatz zu informieren. Nach einer Bestätigung der Alarmierung durch den Mitarbeiter hat der Winterdienstleiter innerhalb weniger Minuten einen vollständigen Überblick über das ihm zur Verfügung stehende Personal. Eine gleichzeitige Dokumentation der abgelaufenen Alarmierung findet über das System statt.

#### IV.4 Automatisierte Straßenzustandserfassung

Wie bereits oben erwähnt, befinden sich zwei Mitarbeiter zur Beurteilung des Straßenzustands ab 04.00 Uhr im „Frühdienst“. Sie beurteilen den Straßenzustand visuell und bewerten das weitere Vorgehen aufgrund ihres Erfahrungsschatzes. Das oben beschriebene Verfahren wird - je nach Witterungsverlauf - auch abends ab 18.00 Uhr als „Spätdienst“ bei Bedarf angewandt. Da die Erkenntnisse, welche im Frühdienst gewonnen werden, für den weiteren Einsatzablauf des Winterdienstes von entscheidender Bedeutung sind, wird das "Frühdienstfahrzeug" zur Früherkennung der Fahrbahnzustände mit neuer Technik ausgestattet. Das Fahrzeug erhält einen Sensor, welcher die Fahrbahnzustände (trocken, nass, Schnee, Eis etc.) erkennt und aufzeichnet. Gerade im Hinblick der Voraussagegüte über den Fahrbahnzustand (Fahrbahnoberflächentemperatur, Taupunkttemperatur, Reibung, relative Feuchte u. a.) sind dies wichtige Entscheidungshilfen für den Fahrer. Eine automatisierte und rechtssichere Dokumentation ist somit ebenfalls gewährleistet. Des Weiteren wird zur Einschätzung der Witterungslage an den verschiedenen Objekten (Brückenköpfe, Bushaltestellen, Schulwege, Überwege etc.) ein Frühdienst in der Handräumung neu eingerichtet.

#### IV.5 Dokumentation des Winterdienstes

Der Winterdienstleiter hat als Letztverantwortlicher dafür Sorge zu tragen, dass einer Vielzahl von gesetzlichen Vorschriften Rechnung getragen wird. Im Spannungsfeld der verschiedenen Belange ist eine möglichst objektive und gerichtsfeste Dokumentation des Straßenzustands zwingend notwendig. Die bisherige Dokumentation der einzelnen Objekte wird während des Einsatzes vom Mitarbeiter

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Technische Betriebe Offenburg	Zink, Peter	9276-272	27.08.2015
	Lehmann, Raphael	9276-222	

---

Betreff: Winterdienst 2020

---

auf vorgegebenen Vordrucken handschriftlich gewährleistet. Im Hinblick auf die vorhandene Belastung (gleichzeitiges Fahren und Dokumentieren) ist die Vorgehensweise sicherlich nicht mehr zeitgemäß und zielführend. Nach einer Markterkundung bieten die heute verfügbaren elektronischen Systeme einen erheblichen Mehrwert. Die angebotenen Systeme dokumentieren die Routenführung genauso wie die anschließende Erstellung von Einsatzberichten. Die Möglichkeit zur Fotodokumentation ist obligatorisch. Zur Erprobung wird im kommenden Winter ein Fahrzeug mit entsprechender Technik ausgestattet. Eine schrittweise Einführung der Technik in allen relevanten Bereichen wird mittelfristig angestrebt.

#### IV.6 Investitionen

Aufgrund des hohen Alters und des damit verbundenen technischen Verschleißes der vorhandenen Winterdienstgeräte (Salzstreuautomaten) musste in den vergangenen Jahren in diesem Bereich erheblich investiert werden. Mit dem Kauf der restlichen Streuautomaten im Jahr 2016 (TA-Beschluss vom 25.09.2013 „Beschaffung von Winterdienstgeräten 2013 - 2016“) sind die Investitionen im Bereich der Lkw-Streuautomaten im kommenden Jahr abgeschlossen. Innovationen gab es in den letzten Jahren im Wesentlichen bei der Ausbringung und Dosierung von Streumitteln.

Für den kommenden Winterdienst wird testweise ein Streuautomat gemietet, welcher über neueste Technik verfügt. Die nächsten Schritte auf dem Weg zur Erneuerung der Streuautomaten müssen nun im Bereich der drei eingesetzten Schmalspurfahrzeuge angegangen werden. Die meisten Geräte sind deutlich älter als 20 Jahre. Aufgrund des Alters ist die Ersatzteilbeschaffung schwierig bis unmöglich, sodass der Unterhaltungsaufwand unverhältnismäßig hoch ist. Hinzu kommt, dass die alten Streuautomaten nur bedingt mit den Fahrzeugen neueren Baujahrs kompatibel sind. Dadurch wird ein erhöhter, unverhältnismäßiger Umbauaufwand generiert. Ein weiterer Punkt in Sachen Ersatzbeschaffung gilt dem Austausch der vorhandenen Schneepflüge. Hier gilt das vorher Gesagte in gleicher Weise. Neben dem hohen Alter der Pflüge ist in diesem Bereich auch die Technik vorangeschritten. Aufgrund der anstehenden Investitionen wird eine mittelfristige Finanzplanung (Anlage 4) zum Kauf der neuen Winterdienstgeräte erstellt und den politischen Entscheidungsgremien vorgestellt.

#### IV.7 Personalplanung

Wie bereits oben erwähnt, erfolgt die Einteilung der Mitarbeiter zum maschinellen Winterdienst im Vier-Wochen-Turnus. Dies konnte erst in den letzten 2 Jahren umgesetzt werden. Aufgrund der TBO-Förderung von Mitarbeitern zur Krafffahrerausbildung (Führerschein CE) zeigen sich erste Erfolge. Fanden sich die Mitarbeiter vor kurzer Zeit noch alle 3 Wochen im Einsatzplan, konnte an dieser Stelle eine Entlastung erreicht werden. Durch diese Maßnahme steht auch im Regelbetrieb eine zweite Schicht zur Verfügung. In der Handräumung konnte dieses Ziel bisher noch nicht erreicht werden. In enger Abstimmung mit den betroffenen



# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Technische Betriebe Offenburg	Zink, Peter	9276-272	27.08.2015
	Lehmann, Raphael	9276-222	

---

Betreff: Winterdienst 2020

---

Fachbereichen erfolgt deshalb eine Validierung des notwendigen Personaleinsatzes bzw. die Prüfung, wo der Einsatz des maschinellen Winterdienstes sinnvoll und möglich ist.

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich: Technische Betriebe Offenburg	Bearbeitet von: Zink, Peter Lehmann, Raphael	Tel. Nr.: 9276-272 9276-222	Datum: 27.08.2015
--	--	-----------------------------------	----------------------

Betreff: Winterdienst 2020

## IV.8 Öffentlichkeitsarbeit und Informationspolitik

Die Winterdienst-Tourenpläne werden auf der Homepage veröffentlicht und der Bearbeitungsstand täglich zeitnah aktualisiert. Die Standorte der Splittboxen im Stadtgebiet werden ebenfalls in einem digitalen Stadtplan zur Verfügung gestellt. Mittelfristig wird auch die Erstellung einer Info-Broschüre zum Winterdienst in Offenburg angeregt. Die Tourenplanung der verschiedenen Dringlichkeitsstufen soll in den nächsten 2 bis 3 Jahren online gestellt werden.

## IV.9 Streugutbehälter und Lagerung

Die Lagerhaltung von Streustoffen gewinnt in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung. Aus den Erfahrungen des langen und kalten Winters im Jahr 2010 (Salzknappheit) gehen verschiedene Kommunen vermehrt den Weg einer vergrößerten Vorratshaltung hinsichtlich der Streustoffmengen. In Offenburg wird an zwei verschiedenen Stellen Salz und Splitt eingelagert, zum einen jeweils ca. 150 t Salz und Splitt am Standort Kinzigstraße und zum anderen ca. 300 t Salz im Munitionslager. Dies entspricht ungefähr dem halben durchschnittlichen Jahresbedarf für Offenburg. Die Vorratshaltung des benötigten Solebedarfs erfolgt in Tanks, welche in der TBO-Fahrzeughalle angesiedelt sind. Es werden jährlich ca. 200.000 Liter Solemischung benötigt. Aufgrund der verfeinerten Streutechnik der Feuchtsalzstreuung mit FS30 ist der prognostizierte Verbrauch ansteigend. Unter der Feuchtsalzstreuung mit FS30 versteht man die gemeinsame Ausbringung von Salz und Sole. Dazu werden Trockensalz und Sole in getrennten Behältern auf einem Fahrzeug geladen. Erst unmittelbar vor der Ausbringung erfolgt die Vermischung von Trockensalz und Sole mittels einer speziellen Befeuchtungsapparatur direkt auf dem Streuteller. Dies ermöglicht eine sehr gute Haftung des Streugutes und mit geringem Salzverbrauch ein verbessertes Auftauverhalten. Das Mischungsverhältnis beträgt 70 Gewichtsprozent Trockensalz und 30 Gewichtsprozent Sole, deshalb die Bezeichnung FS 30.

Dieser angepasste Einsatz von Streusalz trägt zur Minimierung der Salzfrachten im Winterdienst dem steigenden Umweltbewusstsein Rechnung. Die neu beschafften Streuautomaten verfügen bereits über diese Technik. Mittelfristig jedoch reicht die Kapazität der vorhandenen Soleproduktionsanlage nicht mehr aus. Die vorhandene Anlage ist technisch in die Jahre gekommen. Im Zuge der Überplanung der Silokapazitäten ist dieser Aspekt mit zu prüfen.

Grundsätzlich müssen zur Lagerhaltung folgende Überlegungen stattfinden:

- Wie verhält es sich mit dem Salz- / Soleverbrauch sowie deren Lagerkapazität zukünftig?
- Ist die dezentrale Lagerhaltung (TBO / Munitionslager) sinnvoll? Die Standort- bzw. Lagerlogistik ist mittelfristig (3 bis 5 Jahre) zu klären.
- Welchen Vorteil bietet die zentrale Bereitstellung von Salzlagerung und Soleherstellung?

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Technische Betriebe Offenburg	Zink, Peter	9276-272	27.08.2015
	Lehmann, Raphael	9276-222	

---

Betreff: Winterdienst 2020

---

- Wie viel Streumaterial soll jährlich für Offenburg und die Ortsteile vorgehalten werden?
- Ist die Anschaffung von Streusilos eine denkbare Alternative? (Planungsvariantenauftrag?)

Diese Fragestellungen werden voraussichtlich beim nächsten Sachstandsbericht im Oktober 2016 zum Thema Winterdienst genauer betrachtet und vorgestellt.

Darüber hinaus stehen in Offenburg ca. 150 Streugutbehälter (Splitt), welche mittlerweile in die Jahre gekommen sind. Die Behälter sind aus Holz und deshalb auch anfällig gegenüber Witterung und Vandalismus. Eine grundsätzliche Neuausrichtung bezüglich moderner Streugutbehälter ist mittelfristig sicherlich notwendig.

## V. Fazit

Im Vordergrund steht die Mobilität des Menschen und des heutigen Straßenverkehrs. Der kommunale Winterdienst steht darüber hinaus im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit und Umweltschutz.

Der Winterdienst der Zukunft bleibt weiterhin eine wichtige Aufgabe in der Verantwortung der Kommune, da die zukünftigen Winter zwar fühlbar wärmer werden, die Niederschlagsmengen aber deutlich zunehmen. Die Notwendigkeit der rechtssicheren Dokumentation nimmt zu. Dies wird durch die besseren technischen Möglichkeiten unterstützt.

Ab dem 15.11. steht die Winterdienstbereitschaft bei den Technischen Betrieben Offenburg zum Einsatz bereit. Die Bereitschaft dauert in der Regel bis zum 15.03. des Folgejahres. In dieser Zeit werden in einem vierwöchigen Turnus die Gruppen des maschinellen Winterdienstes bzw. in einem dreiwöchigen Turnus die Gruppen der Handräumung den Winterdienst ableisten. Ziel ist es, auch im Bereich der Handreinigung einen vierwöchigen Einsatzrhythmus für die Mitarbeiter zu erreichen. Über die Weihnachtsfeiertage und Neujahr gibt es derzeit eine Zweischichtbereitschaft. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, dass die heutige Technik vieles leichter macht. Dazu zählen die digitale Dokumentation der Streufahrzeuge, mobile Straßensensoren, neue Winterdienststreutechnik. Die Verantwortung für das eingesetzte Personal bleibt jedoch.

Ein weiterhin wichtiger Punkt ist sicherlich die Bevorratung von Salz und Sole. Moderne Silos werden heute vollautomatisch betrieben. Auch die Streustoffbehälter für Bürger sind in die Jahre gekommen und müssen auf den aktuellen Stand gebracht werden. Die Technischen Betriebe Offenburg haben sich - wie den Anlagen zu entnehmen ist - für die kommenden Winter neu aufgestellt. Im Bereich

# Beschlussvorlage

Drucksache - Nr.

134/15

Dezernat/Fachbereich:	Bearbeitet von:	Tel. Nr.:	Datum:
Technische Betriebe Offenburg	Zink, Peter	9276-272	27.08.2015
	Lehmann, Raphael	9276-222	

---

Betreff: Winterdienst 2020

---

Winterdienst ist eine Organisation sehr wichtig. Das zeigen die letzten 10 Jahre hier in Offenburg.

## VI. Anlagen

- Anlage 1 Aufbauorganisation Winterdienst
- Anlage 2 Salz-, Splitt- und Sole-Verbrauch der letzten 7 Jahre
- Anlage 3 Auftragsstruktur Winterdienst
- Anlage 4 Investitionsplan Winterdienst 2016 - 2020