

Neuorganisation des Winterdienstes im SÖR

Sachverhaltsdarstellung

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	2
2. BEDEUTUNG WINTERDIENST	2
3. RECHTLICHE VERPFLICHTUNGEN DER STADT NÜRNBERG IM WINTERDIENST.....	3
3.1 Nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG).....	3
3.2 Nach der Straßenreinigungsverordnung der Stadt Nürnberg (StrRVO).....	3
3.3 Nach der Grünanlagensatzung der Stadt Nürnberg (GrünanlagenS)	4
3.4 Sonstige rechtliche Rahmenbedingungen.....	4
3.5 Sonstige rechtliche Verpflichtungen gleichrangig zum Winterdienst.....	5
4. DARAUSS RESULTIERENDER UMFANG DER RÄUM- UND STREUPFLICHT	6
4.1 Auf Fahrbahnen	6
4.2 Auf Radwegen	7
4.3 Auf öffentlichen Parkplätzen	8
4.4 Auf Fußgängerüberwegen	8
4.5 Auf Gehwegen.....	9
4.6 Auf sonstigen Fußgängerwegen	9
4.7 Auf Wegen in Grünanlagen.....	10
5. ZUR VERFÜGUNG STEHENDE WINTERDIENSTRESSOURCEN	10
6. RÜCKBLICK AUF DEN WINTERDIENST 2009/2010	11
6.1 Organisation	11
6.2 Sicherungsumfang.....	11
6.3 Probleme	12
6.4 Konsequenzen.....	14
7. KÜNFTIGER WINTERDIENST	15
7.1 Neuorganisation.....	15
7.2 Reduzierter Sicherungsumfang.....	16
7.3 Schließung Streugutkästen	18
7.4 Konsequenzen.....	18
7.5 Städtevergleich	18
8. UMSETZUNG / STUFENWEISES VORGEHEN	19
ANLAGEN	
A Städtevergleich	
B Vergleich Wintersicherungsumfang bisher und künftig	

1. EINLEITUNG

Gemäß Winterdienstgeschäftsanweisung (WDGA) waren bislang der Abfallwirtschaft und Stadtreinigungsbetrieb Nürnberg (ASN), das Gartenbauamt (GBA), das Tiefbauamt (T) und die Bürgerämter Nord, Ost und Süd (BANOS) für den Winterdienst auf den jeweils zugeordneten Flächen in Nürnberg verantwortlich.

Mit Zusammenführung der o.g. Dienststellen zum Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) ist die Winterdienstaufgabe ganzheitlich auf diesen übergegangen.

Zu den wesentlichen betrieblichen und organisatorischen Aufgaben gehören dabei

- das Aufstellen von Räum- und Streuplänen, Bereitschaftsplänen
- die Durchführung des Winterdienstes mit laufenden Kontrollen,
- die rechtssichere Dokumentation,
- die Beschaffung und Einlagerung von Streustoffen,
- die Bereitstellung incl. Wartung und Reparatur von notwendigem Winterdienstgerät,
- die Beschaffung und Überwachung externer Winterdienstleistungen,
- die Aufstellung und Befüllung von Streugutbehältern und
- die Abstimmung mit Polizei, VAG und staatlichen Bauämtern.

Bereits im Winter 2009/2010 hat SÖR eigenverantwortlich den Winterdienst im gesamten Stadtgebiet Nürnberg durchgeführt. Bei der dabei zu verzeichnenden extremen Wetterlage mit insgesamt 83 Einsatztagen wurden das zur Verfügung stehende Personal und Gerät bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit und darüber hinaus beansprucht.

Zudem mussten erhebliche betriebliche Nachteile durch Bindung der Mitarbeiter im Winterdienst und hohe Überstundenkonten hingenommen werden, die auf gleichrangige Verkehrssicherungsverpflichtungen der Stadt Nürnberg negative Auswirkungen haben.

Diese Gründe haben zu neuen Überlegungen bei der Neuausrichtung des Winterdienstes für die kommenden Wintersaisons geführt. Neben organisatorischen Veränderungen innerhalb des SÖR, bessere technische Unterstützung und Fremdvergaben sollen auch bisher freiwillige, nicht verpflichtende Winterdienstleistungen im Umfang reduziert bzw. nur noch nachrangig erledigt werden. Welche im Einzelnen und die damit verbundenen Konsequenzen werden im nachfolgenden Bericht eingehend erläutert. Insgesamt soll damit ein rechtssicherer, bedarfsgerechter, planbarer und verbindlicher Winterdienst für das Stadtgebiet Nürnberg erreicht werden.

Nachdem der Winterdienst in seiner Gesamtheit sehr komplex und für Außenstehende nicht ganz leicht verständlich ist, wurde die Vorlage entsprechend der Wichtigkeit der Thematik in umfangreicheren Ausführungen mit Darstellung der Zusammenhänge und Hintergründe erstellt.

2. BEDEUTUNG WINTERDIENST

In Nürnberg wird ein erheblicher Anteil am Personen- und Güterverkehr sowie am öffentlichen Personennahverkehr (Bus und Straßenbahn) auf den Straßen abgewickelt. Hinzu kommen Radfahrer auf den Fahrbahnen oder eigenen Fahrwegen und Fußgänger auf den Gehwegen. Ziel und Zweck des Winterdienstes ist daher die Sicherstellung der Befahrbarkeit der wichtigsten Straßen sowie die Begehrbarkeit von Wegen bei Schnee- und Eisglätte im Stadtgebiet. Damit leistet der Winterdienst einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge.

Der kommunale Winterdienst wird von folgenden Grundprinzipien geleitet:

- Verkehrssicherheit,
- Umweltverträglichkeit,
- Effizienz,
- Nutzungskomfort und Bürgerfreundlichkeit sowie
- eigene Leistungsfähigkeit.

Diese teilweise gegenläufigen und widerstreitenden Ziele stellen Eckpunkte dar, zwischen denen sich jede Gemeinde - so auch Nürnberg - orientieren und ihren individuellen Pflichtenumfang im Rahmen des Winterdienstes selbst bestimmen muss.

Die Untergrenze dessen, was die Kommune an Winterdienst zu leisten hat, wird durch die aktuellen Rechtsgrundlagen mit zugehörigen Rechtsauslegungen der Gerichte bestimmt. Dabei gilt es zum einen, dem immer häufiger gestellten Haftpflichtansprüchen an die Stadt durch rechtssichere Handlungsweise zu begegnen; zum anderen eine Organisation zu entwickeln und vorzuhalten, die flexibel auf neue Anforderungen reagieren kann.

3. RECHTLICHE VERPFLICHTUNGEN DER STADT NÜRNBERG IM WINTERDIENST

Zur allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gehört die Verpflichtung, Straßen und Wege im Winter von Schnee zu räumen und bei Glätte zu streuen. Diese Pflicht folgt bereits aus der Verkehrseröffnung. Sie gilt im Grundsatz in gleicher Weise für Privatwege, auf denen ein Verkehr zugelassen oder zumindest geduldet wird, wie für öffentliche Wege.

3.1 Nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)

Den Kommunen in Bayern ist die Räum- und Streupflicht für innerörtliche öffentliche (gewidmete) Straßen und Wege durch das Bayerische Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) als sicherheitsrechtliche Pflicht auferlegt.

Nach Art. 51 BayStrWG haben die Gemeinden zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung innerhalb der geschlossenen Ortslage die öffentlichen Straßen nach ihrer Leistungsfähigkeit u.a. von Schnee zu räumen und alle gefährlichen Fahrbahnstellen, die Fußgängerüberwege und die Gehbahnen bei Glätte zu streuen, wenn das dringend erforderlich ist und nicht Andere aufgrund sonstiger Rechtsvorschriften (insbesondere der Verkehrssicherungspflicht) hierzu verpflichtet sind.

Daraus ergibt sich, dass die Stadt Nürnberg nicht uneingeschränkt alle Straßen und Wege im Winter sichern muss. Vielmehr beschränkt sich ihre Verpflichtung nur auf gefährliche und verkehrswichtige Bereiche innerhalb einer zusammenhängenden Ortsbebauung im Rahmen der eigenen Leistungsfähigkeit (Personal, Gerät, finanzielle Mittel).

Desweiteren können die Gemeinden nach Art. 51 BayStrWG innerhalb der geschlossenen Ortslage durch Rechtsverordnung die Anlieger dazu verpflichten, Gehwege sowie gemeinsame Geh- und Radwege der an ihr Grundstück angrenzenden öffentlichen Straßen oder, wenn kein Gehweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg besteht, diese öffentlichen Straßen in der für den Fußgängerverkehr erforderlichen Breite bei Schnee oder Glatteis während der üblichen Verkehrszeiten in sicherem Zustand zu halten.

Von dieser Möglichkeit hat die Stadt Nürnberg Gebrauch gemacht und durch entsprechende Regelungen in der Straßenreinigungsverordnung (StrRVO) umgesetzt.

3.2 Nach der Straßenreinigungsverordnung der Stadt Nürnberg (StrRVO)

Gemäß § 20 StrRVO wurde innerhalb der geschlossenen Ortslage die Räum- und Streupflicht der öffentlichen Geh- und gemeinsamen Geh- und Radwege den Anliegern verpflichtend übertragen. Danach haben diese die genannten Wege bei Schnee oder Glatteis täglich in der Zeit von 7 bis 20 Uhr vom Schnee freizumachen, bei Glätte zu streuen und in sicherem Zustand zu halten; erforderlichenfalls auch mehrmals am Tag.

Von dieser Regelung ist auch die Stadt Nürnberg selbst betroffen. Vor allem bei an Grünanlagen oder eigenen städtischen Grundstücken angrenzenden öffentlichen Straßen hat die Stadt als Anlieger die Verpflichtungen der StrRVO gleichermaßen zu erfüllen.

3.3 Nach der Grünanlagensatzung der Stadt Nürnberg (GrünanlagenS)

Gemäß § 16 GrünanlagenS wird bei Schnee- und/oder Eisglätte in Grünanlagen nicht gestreut und nicht geräumt. Die Benutzung der Grünanlagen einschließlich deren Verkehrswege erfolgt daher auf eigene Gefahr.

Diese Regelung entlastet die Stadt Nürnberg jedoch nicht in jedem Fall. Als Eigentümer der Grünanlagen und Verkehrseröffner der Grünanlagenwege muss sie vielmehr bei einem berechtigten Verkehrsbedürfnis und in Ermangelung zumutbarer gesicherter Alternativen Winterdienst im Rahmen des Notwendigen leisten.

Bei öffentlichen – also gewidmeten – Wegen gelten die Grundsätze des Art. 51 BayStrWG.

3.4 Sonstige rechtliche Rahmenbedingungen

➤ **Rechtsgrundsätze des Bürgerliches Gesetzbuch (BGB):**

Einen allgemeinen Haftungstatbestand der Verkehrssicherungspflichtverletzung gibt es nicht. Vielmehr ist hierbei ein Teilaspekt der allgemeinen Delikthaftung nach § 823 BGB bzw. soweit die Verkehrssicherungspflicht hoheitlich wahrgenommen wird, der Amtshaftung nach § 839 BGB maßgebend. Danach haftet die Stadt Nürnberg wegen Verletzung der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflicht als Verkehrseröffner der öffentlichen Straßen, Wege, Plätze und Grünanlagen immer dann, wenn sie schuldhaft einen Dritten dadurch schädigt, dass sie Gefahrenquellen geschaffen hat oder sonst für diese verantwortlich ist, ohne notwendige Schutzvorkehrungen gegen die daraus drohenden Risiken getroffen zu haben. Nach ständiger Rechtsprechung des BGH umfasst die Verkehrssicherungspflicht dabei diejenigen Maßnahmen, die ein umsichtiger und verständiger, in vernünftigen Grenzen vorsichtiger Mensch für notwendig und ausreichend hält, um andere vor Schaden zu bewahren.

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht bestimmt sich nach den berechtigten Sicherheitserwartungen des Verkehrs und der wirtschaftlichen Zumutbarkeit des Verpflichteten. Damit kann niemand erwarten und der Stadt Nürnberg auch nicht auferlegt werden, dass jeglicher denkbarer abstrakter Gefahr vorgebeugt werden muss. Haftungsbegründend wird eine Gefahr deshalb erst dann, wenn sich aus sachkundiger Sicht die naheliegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden könnten.

➤ **Reinigungsverpflichtung nach StrRVO:**

Nach § 10 StrRVO ist verpflichtend geregelt, dass im Zwangsreinigungsgebiet die Straßen von der städtischen Straßenreinigung (SÖR) in dem in der Straßenreinigungssatzung der Stadt Nürnberg bestimmten Umfang für die Anlieger gegen Zahlung der Straßenreinigungsgebühren gereinigt wird. Damit ist die Stadt Nürnberg gegenüber den betroffenen Gebührenzahlern eine Verpflichtung eingegangen, der es nachzukommen gilt.

Unbestritten ist dabei, dass die Wintersicherung der öffentlichen Straßen- und Wege im Stadtgebiet Vorrang hat. Sobald es die Wetterlage und Straßen-/Wegeverhältnisse zulassen, ist die Stadt Nürnberg allerdings verpflichtet, die Reinigung im Zwangsreinigungsgebiet im festgelegten Umfang durchzuführen. Dies bedeutet eine intensive organisatorische und betriebliche Abstimmung mit dem zur Verfügung stehenden Personal und Gerätschaften, damit ein schnelles Umschalten von Winterdienst auf normalen Reinigungsbetrieb gewährleistet werden kann.

➤ **Arbeitszeitgesetz ArbZG:**

Das ArbZG bestimmt, dass die werktägliche Arbeitszeit 8 h nicht überschreiten darf. Sie kann bis auf 10 h nur verlängert werden, wenn innerhalb von 6 Monaten oder 24 Wochen im Durchschnitt 8 h werktäglich nicht überschritten werden. Überdies ist die Arbeit durch im Voraus feststehende Ruhepausen von mindestens 30 min bei einer Arbeitszeit von mehr

als 6 bis 9 h und 45 min bei einer Arbeitszeit von mehr als 9 h insgesamt zu unterbrechen. Länger als 6 h hintereinander dürfen Arbeitnehmer nicht ohne Ruhepause arbeiten. Nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit müssen Arbeitnehmer – unabhängig von der Art der Tätigkeit (Fahrer, Beifahrer, Arbeiter) – eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 11 h haben.

Ausnahmen von diesen Regelungen des ArbZG sind nur in einem sehr engen Rahmen möglich. So darf von den o.g. Zeiten bei vorübergehenden Arbeiten in Not- und außergewöhnlichen Fällen abgewichen werden (z.B. Katastrophen).

Der Verstoß gegen die Regelungen des ArbZG ist bußgeld- und strafbewehrt.

➤ **Arbeitsschutzgesetz ArbSchG:**

Die Vorgaben des ArbSchG und seiner nachgeordneten Unfallverhütungsvorschriften sind auch bei der Erfüllung der Wintersicherungspflichten zwingend zu beachten. Neben Gefährdungsanalysen zur Beurteilung der vorliegenden Arbeitsbedingungen und Festlegung der sich daraus eventuell ergebender Präventionsmaßnahmen haben Vorgesetzte ihre Mitarbeiter regelmäßig über Gefährdungen und Schutzmaßnahmen zu unterweisen, zu kontrollieren und zu dokumentieren. Die Mitarbeiter haben ihrerseits die Hinweise zu beachten und dafür Sorge zu tragen, dass durch ihre Tätigkeit andere Personen nicht gefährdet werden. Sie sind ferner verpflichtet, festgestellte Mängel, die Auswirkungen auf Sicherheit und Gesundheit haben können, zu melden.

Die Stadt Nürnberg ist verpflichtet, für eine geeignete Organisation zu sorgen und die erforderlichen Mittel bereitzustellen.

Der Verstoß gegen die Regelungen des ArbSchG ist bußgeld- und strafbewehrt.

➤ **Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung:**

In dieser nach europäischer Richtlinie in deutsches Recht umgesetzten Verordnung sind Regelungen enthalten, die den Gebrauch der Geräte und Maschinen in gewissen empfindlichen Bereichen (wie in Wohngebieten oder Klinik-/Pflegebereichen) und zu bestimmten Zeiten (an Sonn- und Feiertagen oder während der Abend- und Nachtzeiten) einschränken. Für den Winterdienst gelten diese Einschränkungen nicht; er ist somit immer zu jeder Zeit und überall zulässig.

3.5 Sonstige rechtliche Verpflichtungen gleichrangig zum Winterdienst

Die Stadt Nürnberg hat nach Art. 51 BayStrWG als Verkehrseröffner und damit Baulastträger der öffentlichen Straßen und Wege diese innerhalb der geschlossenen Ortslage im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit in einem verkehrssicheren Zustand zu halten. Insoweit haftet damit die Stadt Nürnberg bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Verletzung der ihr obliegenden Verkehrssicherungspflichten.

Dazu gehören folgende ständige Verkehrssicherungspflichten, die sich aus der Benutzung der öffentlichen Straßen und Wege ergeben:

- die regelmäßige Kontrolle des baulichen Straßen- und Wegezustandes,
- die regelmäßige Kontrolle der Straßenbäume sowie
- die regelmäßige Kontrolle sämtlicher Straßen- und Wegebestandteile, Zubehöre und Einrichtungen wie Bankette, Beschilderungen, Entwässerungseinrichtungen, Straßenbegleitgrün.

Werden verkehrgefährdende Zustände festgestellt, sind unverzüglich Maßnahmen zur Gefahrenabwehr (Absicherungen, Fällungen, Rückschnitte, bauliche Abhilfemaßnahmen) zu ergreifen. Dabei ist es unerheblich, ob zuvor oder gleichzeitig Winterdiensteinsätze notwendig wurden.

Weitere gleichrangige Verkehrssicherungspflichten bestehen bei den Wegen in Grünanlagen sowie auch in den Wintermonaten genutzten Spielplätzen oder Bewegungsparks.

4. DARAUS RESULTIERENDER UMFANG DER RÄUM- UND STREUPFLICHT

Die Räum- und Streupflicht steht unter dem Vorbehalt, dass grundsätzlich jeder Verkehrsteilnehmer – egal ob Fußgänger, PKW-, LKW-, Bus- oder Radfahrer – sich gerade im Winter den gegebenen Straßen- und Wegeverhältnissen anzupassen hat. Die Stadt Nürnberg hat in ihrem Verpflichtungsbereich allerdings durch Schneeräumen und Streuen die Gefahren, die infolge winterlicher Glätte für den jeweiligen Verkehrsteilnehmer bei zweckgerechter Straßen- oder Wegenutzung und trotz Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt bestehen, im Rahmen des Zumutbaren zu beseitigen. Damit kann aber von der Stadt Nürnberg nicht die Durchführung unbegrenzter Winterdienstpflichten gefordert werden.

Die Maßnahmen zur Wintersicherung bestehen nur im Rahmen der tatsächlichen Leistungsfähigkeit. Diese Leistungsfähigkeit stellt die Grenze dessen dar, was von der Stadt Nürnberg im Winterdienst maximal verlangt werden kann.

Bei der Beurteilung der Wintersicherungsverpflichtung und wesentliche Grundlage der nachfolgenden Betrachtungen ist der unbestimmte Begriff der geschlossenen Ortslage maßgebend. Dabei ist grundsätzlich zwischen den Bereichen innerhalb und außerhalb der geschlossenen Ortslage zu unterscheiden. In der Rechtsauslegung wird dann von einer geschlossenen Ortslage gesprochen, wenn eine Wegstrecke weitläufig von der örtlichen Bebauung umschlossen ist und die Gebäude in einem räumlichen Zusammenhang liegen. Einzelne unbebaute Grundstücke oder nur einseitige Bebauung unterbrechen die geschlossene Ortslage nicht. Anhaltswert für eine Unterbrechung der geschlossenen Ortslage sind unbebaute Zwischenräume von ca. 150 m und mehr.

4.1 Auf Fahrbahnen

Außerhalb der geschlossenen Ortslage

Außerhalb der geschlossenen Ortslage sind nur verkehrswichtige und besonders gefährliche Fahrbahnen gegen Schnee- und Eisglätte zu sichern. Beide Kriterien müssen zusammen vorliegen.

Besonders gefährliche Stellen liegen vor, wenn Anlage oder Zustand der Straße die Bildung von Glatteis begünstigen oder seine Wirkung erhöhen und der Fahrer diese speziellen Verhältnisse trotz der bei Fahrten auf winterlichen Straßen von ihm zu fordernden erhöhten Sorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann (Anmerkung: Beweislast im Streitfall hat der Geschädigte). Der Verkehrsteilnehmer hat somit außerorts eine gesteigerte eigene Sorgfaltspflicht (höher als innerorts).

Besonders gefährliche Straßenstellen sind z.B. anzunehmen bei:

- starken Gefällestrrecken sowie Längs- und Quergefälle,
- Strecken mit ungewöhnlich hohem Grundwasserstand, die schon bei geringstem Bodenfrost auch bei trockener Witterung zu Glätte neigt,
- Strecken mit Hohlräumen unter der Fahrbahn mit Eisbildung fördernder Wirkung,

Verkehrswichtig sind Straßen anzunehmen bei:

- allen klassifizierten Straßen, verkehrsreichen Durchgangsstraßen, sowie Ortsverbindungsstraßen mit mehr als 1.000 Fahrzeugen am Tag,

Innerhalb der geschlossenen Ortslage

Innerhalb der geschlossenen Ortslage sind nur verkehrswichtige und gefährliche Fahrbahnen gegen Schnee- und Eisglätte zu sichern. Beide Kriterien müssen zusammen vorliegen.

Gefährliche Stellen auf Fahrbahnen liegen dann vor, wenn wegen ihrer eigentümlichen Ausbildung oder wegen bestimmter, nicht ohne weiteres erkennbarer Umstände ein Unfall selbst dann naheliegt, wenn man die im Winter allgemein erforderliche Sorgfalt walten lässt. Diese allgemeine Sorgfalt gilt sowohl für das Fahrverhalten als auch hinsichtlich der Ausrüstung des Fahrzeugs (z.B. Winterreifen oder Frostschutzmittel in der Scheibenwaschanlage). Unterdurchschnittliche Sorgfalt ist nicht zu schützen.

Gefährliche Straßenstellen sind z.B. anzunehmen bei:

- Stellen, an denen erfahrungsgemäß die Geschwindigkeit (Bremsen oder Beschleunigen) oder die Fahrtrichtung (Abbiegen, Ausweichen) geändert wird,
- starken Gefällestrecken, auffallenden Verengungen,
- scharfen, unübersichtlichen oder schwierig zu durchfahrenden Kurven,
- unübersichtlichen Kreuzungen und Straßeneinmündungen,
- Straßenbelägen mit Kopfsteinpflaster vor Kreuzungen, Kurven oder Gefällestrecken,
- zu Glätte neigenden Brücken, Straßen an Wasserläufen,
- unübersichtlichen Einmündungen oder Einmündungen mit Gefälle von Nebenstraßen in Hauptverkehrsstraßen.

Verkehrswichtig sind Straßen anzunehmen bei:

- allen klassifizierten Straßen, verkehrsreichen Durchgangsstraßen sowie vielbefahrenen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen,
- Haupterschließungs- und Sammelstraßen in Wohngebieten mit Fahrbahnbreiten > 6,0 m,
- Straßen mit gemeinsamen Straßenbahnverkehr,
- Straßen mit Buslinienverkehr,
- Hauptzufahrtsstraßen zu Einkaufszentren, Gewerbegebieten, Messe, Krankenhäusern, Feuerwachen

Liegen auf den Fahrbahnen innerhalb der Gemeindegrenzen der Stadt Nürnberg die Voraussetzungen der Verkehrswichtigkeit und besonderen Gefährlichkeit außerhalb der geschlossenen Ortslage bzw. der Verkehrswichtigkeit und Gefährlichkeit innerhalb der geschlossenen Ortslage vor, so ist die Stadt verpflichtet hier Wintersicherung in oberster Priorität zu leisten.

Der Zeitraum der kommunalen Sicherungspflicht ist dabei auf die Hauptverkehrszeit begrenzt. Der Winterdienst hat am Morgen so rechtzeitig zu beginnen, dass der vor dem normalen Tagesverkehr liegende Hauptberufsverkehr geschützt wird. Der Beginn des Hauptberufsverkehrs ist je nach örtlichen Gegebenheiten werktags zwischen 6 und 7 Uhr anzunehmen; an Sonn- und Feiertagen zwischen 7 und 8 Uhr.

Macht es die Witterung erforderlich sind die Sicherungsleistungen im Rahmen der eigenen Leistungsfähigkeit auch unter tags in akzeptablen Zeiten zu wiederholen. Dabei sind Umlaufzeiten, also Zeiten in denen die Sicherungsverpflichtung auf den Fahrbahnen erfüllt werden kann, von wenigen Stunden (ca. 3 bis 4 h) einzuhalten.

Die Pflicht zum Winterdienst endet am Abend mit Rückgang des allgemeinen Tagesverkehrs, also zwischen 20 und 22 Uhr. Später besteht keine kommunale Sicherungspflicht mehr. Dies gilt auch für spezielle Verkehre zu bestimmten Vergnügungsstätten (in Nürnberg z.B. Stadion, Arena, Meistersingerhalle) oder Verkehre des öffentlichen Personennahverkehrs.

Sollte in den winterdienstfreien Zeiten eine Witterung auftreten, die Aktivitäten zur Verkehrssicherheit erfordern, ist hierzu nicht die Stadt verpflichtet. Lediglich die Polizei kann gezwungen sein, eine im Einzelfall bestehende Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren.

4.2 Auf Radwegen

Bis auf den gemeinsamen Geh- und Radweg zählen Radwege grundsätzlich zur Fahrbahn, auch wenn sie von dieser zumeist getrennt geführt werden. Gegenüber Radfahrern gelten daher keine anderen Sicherheitsanforderungen im Winterdienst wie gegenüber Autofahrern. Die Ausführungen unter Ziffer 4.1 des Berichts gelten daher analog.

In Bezug auf die Verkehrswichtigkeit sind jedoch speziell auf den Radverkehr Konkretisierungen notwendig. So sind Radwege nur dann als verkehrswichtig anzunehmen, wenn diese stündlich mehrfach in mehr oder weniger kurzen Abständen genutzt werden, also ein erheblicher Radverkehr stattfindet. Dabei kommt es nicht auf Spitzenzeiten an, sondern auf die ständige Frequentierung. Maßgebend sind dabei allein die Verkehrsbelastungszahlen im Winter.

Sollten Radwege wegen Eis oder Schnee objektiv unbenutzbar sein, erlischt die nach Straßenverkehrsordnung bestehende Pflicht, auf ihnen fahren zu müssen. Radfahrer dürfen dann dorthin ausweichen, wo ihr Schutzbedürfnis am besten erfüllt ist; also die Fahrbahn oder müssen absteigen und zu Fuß gehen.

Sofern nach den o.g. Kriterien eine Sicherungspflicht bejaht werden muss, ist diese im Verhältnis zu den Pflichten gegenüber Kraftfahrern und Fußgängern als nachrangig einzustufen. Das heißt, sicherungspflichtige Straßen und Gehwege sind grundsätzlich zuerst und nicht zeitgleich mit Radwegen zu sichern.

4.3 Auf öffentlichen Parkplätzen

Außerhalb der geschlossenen Ortslage

Außerhalb der geschlossenen Ortslage besteht im Winter auf öffentlichen Parkplätzen grundsätzlich keine kommunale Sicherungspflicht.

Innerhalb der geschlossenen Ortslage

Innerhalb der geschlossenen Ortslage sind öffentliche Parkplätze dann Winter zu sichern, wenn diese belebt sind. Dabei muss generell nur der Fußgängerverkehr, nicht jedoch der Fahrverkehr gesichert werden.

Als belebt ist ein öffentlicher Parkplatz anzunehmen bei:

- P+R-Plätzen mit häufigem Wechsel der Nutzer,
- öffentl. Parkplätzen im Umfeld von Veranstaltungen für den Zeitraum der Veranstaltung.

Sofern nach den o.g. Kriterien eine Sicherungspflicht bejaht werden muss, ist diese im Verhältnis zu den Pflichten gegenüber Kraftfahrern und Fußgängern als nachrangig einzustufen. Das heißt, sicherungspflichtige Straßen und Gehwege sind grundsätzlich zuerst und nicht zeitgleich mit öffentlichen Parkplätzen zu sichern.

4.4 Auf Fußgängerüberwegen

Außerhalb der geschlossenen Ortslage

Außerhalb der geschlossenen Ortslage besteht für Fußgängerüberwege im Winter keine kommunale Sicherungspflicht.

Innerhalb der geschlossenen Ortslage

Innerhalb der geschlossenen Ortslage sind nur belebte und unentbehrliche Überwege gegen Schnee- und Eisglätte zu sichern. Beide Kriterien müssen zusammen vorliegen.

Belebt und unentbehrlich sind in jedem Falle Überwege dann, wenn

- sie ampegesichert sind,
- es sich um Fußgängerüberwege nach § 26 und Zeichen 293 zu § 41 StVO handelt,
- es sich um Überwege mit baulich besonders gestalteten Überquerungshilfen wie Fahrbahnteiler mit abgesenkten Bordsteinen handelt.

Darüber hinaus sind Überwege dann belebt und unentbehrlich, wenn stündlich Fußgänger in mehr oder weniger kurzen Abständen die Fahrbahn ständig überqueren, also ein ständiger erheblicher Passantenverkehr stattfindet. Dabei kommt es nicht auf Spitzenzeiten an, sondern auf die ständige Frequentierung.

Dies ist dann anzunehmen, wenn

- sich Überwege im Umkreis um Schulen, Einkaufs- und Servicezentren, Großfirmen, öffentlichen Einrichtungen wie Behörden, Krankenhäusern, Museen oder Zentralstationen des öffentlichen Verkehrs wie Hauptbahnhof, Busbahnhöfen oder S- und U-Bahnstationen befinden,
- direkte Überwege zu Straßenbahnhaltestellen in Mittel- oder Randlage vorhanden sind oder
- sich Überwege an Hauptwegen der zentralen Fußgängerzonen des Einkaufs befinden.

Wichtig dabei ist, dass Überwege an verkehrsbedeutenden Straßen (also mit hoher Verkehrsbelastung) nicht automatisch einen belebten und unentbehrlichen Überweg für Fußgänger bedeuten. Umgekehrt sind Überwege an verkehrsunbedeutenden Straßen (also mit niedriger Verkehrsbelastung) nicht automatisch unbelebt und entbehrlich. Es kommt rein auf die Verkehrsrelevanz der Fußgängernutzung am Überweg an (siehe Kriterien oben).

Der Zeitraum der kommunalen Sicherungsverpflichtung auf Fußgängerüberwegen ist gleichlautend zum Sicherheitszeitraum auf den Fahrbahnen. Die Ausführungen unter Ziffer 4.1 des Berichts gelten daher analog.

4.5 Auf Gehwegen

Gehweg ist derjenige Straßenteil, der erkennbar von der Fahrbahn abgesetzt ist und dessen Benutzung durch Fußgänger vorgesehen oder geboten ist. Dazu sind auch die gemeinsamen Geh- und Radwege zu zählen.

Außerhalb der geschlossenen Ortslage

Außerhalb der geschlossenen Ortslage besteht auf Gehwegen im Winter keine kommunale Sicherungspflicht.

Innerhalb der geschlossenen Ortslage

Innerhalb der geschlossenen Ortslage sind Gehwege gemäß Straßenreinigungsverordnung der Stadt Nürnberg durch die Anlieger im Winter zu sichern. Danach haben diese die Wege auf gesamter anliegender Länge bei Schnee oder Glätte täglich in der Zeit von 7 bis 20 Uhr vom Schnee freizumachen, bei Glätte zu bestreuen und in sicherem Zustand zu halten.

Von dieser Regelung ist auch die Stadt Nürnberg selbst betroffen. Vor allem bei an Grünanlagen oder eigenen städtischen Grundstücken angrenzenden öffentlichen Straßen hat die Stadt als Anlieger die Verpflichtungen der StrRVO gleichermaßen zu erfüllen.

Dabei spielt die bei Fahrbahnen und Überwegen erwähnte Leistungsfähigkeit keine Rolle. Vielmehr hat die Stadt Nürnberg als Anlieger dafür Sorge zu tragen, immer dann mit der Wintersicherung an angrenzenden Gehwegen tätig zu werden, wenn es die Witterungslage notwendig macht. Eine Priorisierung ist nicht zulässig; alle Gehwege müssen gleichrangig gesichert werden. Die Verpflichtung ist damit strenger auszulegen, wie jene nach dem BayStrWG.

Dabei sind die Gehwege bzw. die gemeinsamen Geh- und Radwege in einer Breite zu räumen und zu streuen, die dem Fußgängerverkehr (Begegnung von zwei Fußgängern muss möglich sein) entspricht. An Haltestellen des öffentlichen Busverkehrs ist der Gehweg innerhalb des o.g. Zeitraums am Rande der Fahrbahn zu sichern.

4.6 Auf sonstigen Fußgängerwegen

Fußgängerwege sind sämtliche Bereiche, auf denen ausschließlich Fußgängerverkehr stattfindet und wo es keinen Anlieger gibt, z.B. Fußgängerbrücken, Fußgängerunterführungen, sonstige Wege in der Verantwortlichkeit der Stadt, z.B. Grünanlagenwege (die keine öffentlichen Wege nach Art. 51 BayStrWG sind), städtische Privatwege.

Außerhalb der geschlossenen Ortslage

Außerhalb der geschlossenen Ortslage besteht auf Fußgängerwegen im Winter keine kommunale Sicherungspflicht.

Innerhalb der geschlossenen Ortslage

Innerhalb der geschlossenen Ortslage besteht auf Fußgängerwegen im Winter eine kommunale Sicherungspflicht, wenn ein berechtigtes Verkehrsbedürfnis vorliegt.

Dabei ist ein berechtigtes Verkehrsbedürfnis anzunehmen, wenn der Weg zu Schulen oder ähnlichen Einrichtungen führt (wichtige Erschließungsfunktion) und in zumutbarer Entfernung (< 100 m) keine anderen gesicherten Wege vorhanden sind; eine Asphaltierung des Weges, eine Wegebeleuchtung oder Ausschilderung begründen nicht automatisch ein berechtigtes Verkehrsbedürfnis; auch beliebte Abkürzungs-, Spazier- oder für Freizeitaktivitäten genutzte Wege begründen keine Sicherungspflicht.

Der Zeitraum der kommunalen Sicherungsverpflichtung auf Fußgängerwegen ist gleichlautend zum Sicherheitszeitraum auf den Gehwegen von 7 bis 20 Uhr täglich im Rahmen der Leistungsfähigkeit.

4.7 Auf Wegen in Grünanlagen

Eine Grünanlage ist eine Fläche die gem. Grünanlagensatzung der Stadt mit Rasen, Blumen oder Gehölzen bestanden ist, gärtnerisch gepflegt wird und der Allgemeinheit zugänglich ist (Erholungsgrünanlagen, Liegewiesen, Kinder- und Ballspielplätze sowie öffentlich zugänglichen Flächen in den Kleingartenanlagen).

Nach §16 Abs.1 erfolgt kein Winterdienst in Grünanlagen. Diese Regelung entlastet die Stadt Nürnberg jedoch nicht in jedem Fall. Es gelten vielmehr die gleichen rechtlichen Verpflichtungen wie auf sonstigen Fußgängerwegen. Die Ausführungen unter Ziffer 4.6 des Berichtes gelten daher analog.

Bei öffentlichen – also gewidmeten – Wegen ist Winterdienst nach den Grundsätzen des Art. 51 BayStrWG zu leisten. Die Ausführungen unter Ziffer 4.2 des Berichts bei Radwegen und Ziffer 4.5 des Berichts bei Gehwegen gelten daher analog.

5. ZUR VERFÜGUNG STEHENDE WINTERDIENSTRESSOURCEN

➤ **Städtisches Personal:**

Für den Winterdienst in den in Ziffer 4 des Berichts erläuterten Bereichen stehen derzeit insgesamt rund 550 städtische Mitarbeiter zur Verfügung. Davon sind ca. 490 Mitarbeiter dem SÖR zugeordnet. Unterstützung im manuellen Einsatz erfolgt von 30 Mitarbeitern des städtischen Eigenbetriebs Stadtentwässerung und Umweltanalytik Nürnberg (SUN) sowie im maschinellen Einsatz durch ca. 30 Kraftfahrer des städtischen Eigenbetriebs Abfallwirtschaft und Stadtreinigungsbetrieb Nürnberg (ASN).

➤ **Städtische Fahrzeuge und Geräte:**

Für den Winterdienst in den in Ziffer 4 des Berichts erläuterten Bereichen stehen derzeit für die Fahrbahnsicherung 36 städtische Großfahrzeuge, für den Winterdienst auf den restlichen Flächen 126 Kleinfahrzeuge zur Verfügung. Dabei stellt ASN insgesamt 9 Großfahrzeuge für die Aufnahme der im SÖR vorhandenen Winterdienstwechselaufbauten.

➤ **Fremdleistungen:**

Für die Erfüllung der Anliegerverpflichtungen im Winter 2009/2010 auf Gehwegen, insbesondere an Haltestellen des ÖPNV sowie Sicherungsverpflichtungen auf Wegen in und an Grünanlagen, wurden Aufträge an mehrere Fremdfirmen erteilt. Insgesamt wurden damit im Stadtgebiet ca. 35 km (davon 25 km Grünanlagenwege) dem SÖR zugeordnete Sicherungslängen an Dritte vergeben.

Für den Einsatz von Großfahrzeugen bei der Fahrbahnsicherung wurden Fuhrleistungen mit insgesamt 7 Fahrzeugen beauftragt. Die dabei zu verwendenden Winterdienstaufbauten wurden durch SÖR gestellt.

Desweiteren wurden für den Winterdiensteinsatz im manuellen Bereich zuletzt 28 Kleintraktoren angemietet, die von SÖR-Mitarbeitern bedient wurden.

Insgesamt stehen damit für die Erfüllung der Winterdienstaufgaben des SÖR rund 550 Mitarbeiter sowie 43 Großfahrzeuge im Bereich der Fahrbahnsicherung und 154 Kleinfahrzeuge im Bereich der Wegesicherung zur Verfügung.

6. RÜCKBLICK AUF DEN WINTERDIENST 2009/2010

6.1 Organisation

Wie bereits einleitend berichtet, wurde mit Zusammenführung der Bereiche Straßenreinigung ASN, T, GBA und BANOS der Winterdienst – bis auf Sicherungsverpflichtungen anderer städtischer Dienststellen – durch den SÖR im Stadtgebiet Nürnberg organisiert und durchgeführt.

Aufgrund des nach Integration aller Bereiche im Laufe des Jahres 2009 nur kurz zur Verfügung stehenden Zeitraums der Vorbereitung wurden die alten Zuordnungen der Flächensicherung weitestgehend beibehalten. Das heißt, die Mitarbeiter der Straßenreinigung waren für die manuelle Fußgängerüberwege- und Fußgängerwegesicherung im Zwangsreinigungsgebiet A sowie die maschinelle Fahrbahnsicherung auf den verkehrswichtigen Straßen im Zwangsreinigungsgebiet A sowie darüber hinaus wichtigen Ein- und Ausfallstraßen im Stadtgebiet Nürnberg verantwortlich. Die Mitarbeiter des ehemaligen T sicherten manuell und maschinell die Straßen- und Wegeflächen im angrenzenden Stadtgebiet; die Mitarbeiter des ehemaligen GBA manuell die Wege an und in den Grünanlagen und die Mitarbeiter der ehemaligen BANOS manuell und maschinell in den Bürgeramtsbereichen.

Weiterhin haben zentrale Einsatzleitungen in den zugeordneten Bereichen die Kontrollaufgaben, Einleitung von Sicherungsmaßnahmen und deren Überwachung durchgeführt. In der Großreuther Straße wurde bei Winterdiensteinsatz eine „Leitstelle“ gebildet, die die einzelnen Bereiche koordiniert, Alarmierungs- und Dokumentationsaufgaben übernommen sowie die Kommunikation zur Polizeieinsatzzentrale aufrechterhalten hat.

Zur Festlegung von Rufbereitschaften und deren Umfang, der täglichen Einsatzleitungen sowie zur Behebung aufgetretener Problemstellungen wurde von Anfang November bis Ende März eine tägliche Winterdiensteinsatzbesprechung mit einem festen Teilnehmerkreis eingerichtet. Entscheidungsgrundlagen waren dabei die täglichen Wetterprognosen sowie die von den Teilnehmern eingebrachten Einschätzungen und Erfahrungen der Wettersituation unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten.

6.2 Sicherungsumfang

➤ **Winterdienst auf Fahrbahnen:**

Das im Winterdienst gesicherte Straßennetz umfasste rund 900 km. Dabei wurden unter Berücksichtigung von Fahrspuren und Fahrriechtung insgesamt rund 2.380 Kilometer geräumt und bestreut. Die Bearbeitung der Fahrbahnen erfolgte hinsichtlich Dringlichkeit und Verkehrsbedeutung in 3 Prioritätsstufen:

- Priorität 1: wichtige Hauptverkehrsstraßen sowie Straßen mit ÖPNV
- Priorität 2: sonstige Hauptverkehrs- und Hauptverbindungsstraßen
- Priorität 3: alle übrigen Straßen

Der Zeitraum der Sicherung der Priorität 1 und 2 erfolgte täglich von 6.00 Uhr bis Betriebsende der VAG 1.00 Uhr; zu Nightlinerzeiten von Freitag bis Sonntag auch rund um die Uhr. Die Priorität 3 wurde wenn möglich unter tags gesichert.

➤ **Winterdienst auf Radwegen:**

Das im Winterdienst gesicherte Radwegenetz umfasste rund 200 km. Die Radwege wurden uneinheitlich gesichert. In den Außenbereichen wurden Radwege teilweise in Priorität 2 gesichert, im Innenstadtbereich generell erst in Priorität 3. Es wurde abschnittsweise gesichert, ohne dabei zusammenhängende Netzverbindungen zu erreichen.

➤ **Winterdienst auf öffentlichen Parkplätzen:**

Im Stadtgebiet Nürnberg wurden insgesamt 12 öffentliche Parkplätze im Winter gesichert. Darunter befinden sich kleine Anlagen wie an der U-Bahnstation Hasenbuck oder Großparkplätze wie an der U-Bahnendhaltestelle Langwasser-Süd. Teilweise wurden Sicherungsleistungen auf P+R-Plätzen auf Grundlage von Vereinbarungen mit der Bahn AG oder

der Messe Nürnberg erbracht. Die öffentlichen Parkplätze wurden in der Priorität 2 unter tags gesichert.

➤ **Winterdienst auf sonstigen Fußgängerüberwegen:**

Im Stadtgebiet Nürnberg wurden insgesamt ca. 7.200 Fußgängerüberwege gesichert. Damit wurden innerhalb des mittleren Ringes so gut wie alle in den darüber hinaus gelegenen Gebieten sehr viele Überwege des öffentlichen Verkehrsraums gesichert. Die Räum- und Streuleistungen erfolgten grundsätzlich in Priorität 1 im Zeitraum täglich von 6.00 bis 22.00 Uhr.

➤ **Winterdienst auf Gehwegen (Anliegerverpflichtung):**

An über 100 im Verantwortungsbereich des SÖR befindlichen Objekten im Stadtgebiet Nürnberg wurden insgesamt rund 80 km Gehwege und Haltestellen im Rahmen der Anliegerverpflichtung im Winter von 7.00 bis 20.00 Uhr gesichert. Eine Priorisierung war nicht möglich, da Sicherungsmaßnahmen unabhängig von der Leistungsfähigkeit immer dann zu erbringen sind, wenn es die Witterungslage erforderlich macht.

➤ **Winterdienst auf Fußgängerwegen:**

Auf ca. 300 Brücken, Unterführungen und sonstigen anliegerfreien Wegen wurden insgesamt rund 10 km Fußgängerwege gesichert. Die Räum- und Streuleistungen erfolgten grundsätzlich in Priorität 1 im Zeitraum täglich von 6.00 bis 22.00 Uhr.

➤ **Winterdienst auf Wegen in Grünanlagen:**

In rund 70 im Verantwortungsbereich des SÖR befindlichen Grünanlagenobjekten im Stadtgebiet wurden Wege in einer Gesamtlänge von rund 45 km gesichert. Eine Priorisierung erfolgte nicht. Alle Wege wurden in oberster Priorität im Zeitraum täglich von 7.00 bis 20.00 Uhr geräumt und gestreut.

6.3 Probleme

➤ **Wetterlage:**

Der zurückliegende Winter war im langjährigen Vergleich durch eine besondere Intensität und einen extremen Witterungsverlauf gekennzeichnet. Von Mitte Dezember 2009 bis Mitte Februar 2010 schneite es nahezu täglich (insgesamt an 48 Tagen). Dabei waren die Niederschläge zum Teil sehr lang anhaltend und ergiebig. Hinzu kamen extrem niedrige Temperaturen von bis zu -16 °C.

➤ **Salzstreugut:**

In Nürnberg wird ein sogenannter differenzierter Winterdienst durchgeführt. Das bedeutet, dass so viel Salz eingesetzt wird, wie es die rechtlichen Vorgaben nötig machen, aber insgesamt so wenig wie möglich. Auf den Fahrbahnen wird in Abhängigkeit der äußeren Bedingungen mit unterschiedlichen Mengen Salz gestreut. Diese können am Streufahrzeug eingestellt werden; die Bandbreite geht von 5-40 g/m². Dabei erfordert die Kombination aus viel Schnee und tiefen Temperaturen einen deutlich erhöhten Salzeinsatz. Das heißt, im Vergleich zu Temperaturen von -3 °C wird bei Temperaturen von -10 °C für das Schmelzen der gleichen Menge Schnee die doppelte Menge Salz benötigt.

Aufgrund der langanhaltenden Winterwetterlage wurde über einen längeren Zeitraum mehr Streusalz verbraucht, als durch die Salzproduzenten nachgeliefert werden konnten (trotz rechtzeitiger Bestellungen seitens der Stadt). So kam es auch in Nürnberg – wie bei vielen Kommunen bundesweit – Ende Januar 2010 zu erheblichen Problemen bei der Streusalzversorgung. In der Konsequenz mussten ab Ende Januar 2010 auch Teile der Hauptverkehrsstraßen in Priorität 1 mit abstumpfenden Streustoffen (in Nürnberg Blähtongranulat) gestreut werden. Dies hat insgesamt zu einer ineffektiveren Sicherung der Fahrbahnen geführt. Vermehrte Kontrollen und zusätzliche Streufahrten waren die Folge.

➤ **Streugutkästen:**

Zur dezentralen Versorgung der Handschneeräumer mit Streustoffen wurden durch SÖR im gesamten Stadtgebiet rund 1.750 Streugutkästen aufgestellt. Davon sind derzeit ca. 350 Streugutkästen verschlossen und ca. 1.400 Kästen offen und damit allgemein zugänglich. Diese Streugutkästen sind für die Erfüllung der städtischen Wintersicherungspflichten immens wichtig, da diese die Nachschubwege und damit Laufzeiten der manuellen Sicherung äußerst kurz halten.

Die Stadt Nürnberg erlaubt bislang die Entnahme von Streugut aus den offenen städtischen Streugutkästen durch Privatpersonen (Hausbesitzer, Mieter) für die Erfüllung ihrer Anliegerpflichten auf Gehwegen im Stadtgebiet. Nicht erlaubt ist jedoch die Entnahme durch gewerbliche Winterdienstleister (z.B. Hausmeisterdienste), auch dann nicht, wenn sie im Auftrag der Anlieger Sicherungsleistungen erbringen.

Die rund 1.400 offenen Streugutkästen wurden im letzten Winter im Schnitt ca. 5 mal mit einer Gesamtmenge von rund 7.000 m³ Streugut befüllt (Fassungsvermögen einer Streugutkiste im Mittel ca. 1 m³). Bei einer Aufnahmekapazität von ca. 5 m³ pro LKW waren dies insgesamt rund 1.400 Nachschubfahrten im letzten Winter.

Bedingt durch die winterliche Dauerwetterlage waren auch die Anlieger fast täglich gefordert, ihren Verpflichtungen nach der StrRVO nachzukommen. Sowohl Anlieger (erlaubtermaßen) als auch Gewerbetreibende (unerwünscht) bedienten sich kräftig aus den Vorratsbehältern. Schätzungsweise ca. 50% der Füllmengen wurden durch Dritte aus den Streugutkästen entnommen.

Dies hat zu großen Problemen bei der Erfüllung der eigenen kommunalen Wintersicherungspflichten geführt. Denn die Behälter konnten gar nicht so schnell wiederbefüllt werden, wie Streugut aus ihnen entnommen wurde. Die städtischen Mitarbeiter standen daher nicht selten vor leeren Streugutbehältern. Dies führte zu weiteren Nachschubwegen und längeren Laufzeiten. Die Leistungsfähigkeit der Stadt Nürnberg wurde damit erheblich geschwächt; die Umlaufzeiten für die zwingend erforderlichen Sicherungsflächen erhöhten sich erheblich und die Räumpläne konnten nicht mehr eingehalten werden.

Zudem belastete die Entnahme des Streuguts durch Dritte und die erhöhten Personalaufwendungen wegen längerer Laufzeiten den Stadthaushalt um rund 400.000 EUR.

➤ **Sicherungsumfang:**

Mit den zur Verfügung stehenden Personal- und Gerätesressourcen lassen sich die für die einzelnen Sicherungsbereiche erwarteten Umlaufzeiten von maximal 3-4 h vielerorts nicht einhalten. Die Umlaufzeit ist die Zeit, innerhalb der eine zugeteilte Räum- und Streuroute abgearbeitet und die Vorbereitungen (Streugutaufnahme, Tanken, Pausen) für einen Folgeinsatz abgeschlossen sind.

Die erwartete Umlaufzeit wurde in allen Sicherungsbereichen nicht erreicht. Vor allem im Bereich der Fußgängerüberwege- und Fußgängerwegesicherung im Zwangsreinigungsgebiet (ZRG) A waren Umlaufzeiten von durchschnittlich 7 bis 8 h in oberster Priorität, außerhalb des ZRG A von durchschnittlich 5 h zu verzeichnen. Im Bereich der Fahrbahnen und Grünanlagen konnten die Umlaufzeiten von 4 h gerade so erreicht werden.

Die Folge war, dass Wiederholungsgänge teilweise gar nicht möglich und die Räumung in den untergeordneten Sicherungsprioritäten tage- bis wochenlang nicht erfolgen konnten.

➤ **Personal und Gerät:**

Bei Festlegung von Vollruffbereitschaften (an insgesamt 68 Tagen im letzten Winter) sind bei Abruf 460 städtische Mitarbeiter im Einsatz. Wie unter Ziffer 5 des Berichts dargestellt, stehen insgesamt 550 Mitarbeiter zur Verfügung. Das heißt, rund 85% der gewerblichen Mitarbeiter sind im Winterdienst gebunden. Diese Mitarbeiter haben allerdings nicht nur Aufgaben bei der Wintersicherung, sondern auch bei der Gewährleistung der in Ziffer 3.4 des Berichtes genannten weiteren kommunalen Verkehrssicherungspflichten nach Art. 51 BayStrWG und Verpflichtungen in der kommunalen Straßenreinigung nach §10 StrRVO. Berücksichtigt man einen durchschnittlichen Krankheitsausfall im gewerblichen Bereich von rund 15%, dann steht bei Vollruffbereitschaften im Winterdienst so gut wie kein weiteres

Personal zur Verfügung. Damit entfallen Reserven sowohl im Winterdienst als auch im weiteren Dienstbetrieb. Ein regulärer Unterhaltsbetrieb ist nicht zu bewerkstelligen. Es besteht jedoch bei Vernachlässigung anderer kommunaler Pflichten die Gefahr, dass aufgrund von Versäumnissen Ansprüche gegen die Stadt Nürnberg gestellt werden.

Gerade im letzten Winter traten plötzlich flächendeckende Schäden an Gehwegplatten im gesamten Stadtgebiet zu Tage, die kurzfristig provisorisch gesichert werden mussten. Zum Großteil wurden diese Leistungen mangels Eigenpersonal durch Fremdfirmen ohne die normalerweise Überwachung erbracht.

Gerade in den Wintermonaten sind verstärkt Unterhaltsaufgaben im Bereich des Grünrückschnitts zu erbringen, da die Schnittzeiten nach Bayerischem Naturschutzgesetz (Vogelbrutzeit) sehr eingeschränkt sind. Im letzten Winter konnten so gut wie keine Schnittmaßnahmen durchgeführt werden.

Durch vermehrte Anhäufung der Stundenkontingente des im Winterdienst tätigen Personals müssen nach dem Winter deutliche Einschnitte in den zur Verfügung stehenden Personalstärken hingenommen werden.

Im Bereich des Winterdienstgerätes sind keine weiteren Reserven vorhanden. Im Winterdienst wird „von der Hand in den Mund“ gelebt. Das heißt, durch zusätzliche Bereitschaften in der Kfz-Werkstatt Großreuther Straße als auch in der Werkstatt Donaustraße wurde versucht, im Einsatz auftretende Schäden am Gerät (v.a. den Fahrzeugen) sofort zu beheben. Dies stößt nicht selten an die Grenzen des Machbaren, zumal viele Winterdienstfahrzeuge mittlerweile ein Alter erreicht haben, ab dem Mängel einfach vorprogrammiert sind. Zum Beispiel beträgt das Durchschnittsalter der im SÖR für die Fahrbahnsicherung eingesetzten Großfahrzeuge mehr als 15 Jahre; zudem sind zahlreiche Winterdienstaufbauten wie Streuer und Räumschilde am Ende ihrer Lebensdauer. Nicht wenige Kleintraktoren im Bereich der manuellen Wintersicherung haben mittlerweile nur noch historischen Wert.

6.4 Konsequenzen

In der Außenwirkung wurde der städtische Winterdienst in Anbetracht der teilweise extremen Wetterverhältnisse und des teilweise fehlenden Salznachschubs dank einer enormen Einsatzbereitschaft der städtischen Mitarbeiter vorwiegend positiv bewertet.

Allerdings kann dies sowohl für die betroffenen Mitarbeiter als auch die Verantwortlichen künftig nicht so weiter getragen werden. Der letzte Winter war in Relation zu anderen Wintern sicher außergewöhnlich. Winter lassen sich in ihrer Ausprägung nicht vorhersagen. Daher sind – ähnlich wie bei Hochwassern – zuletzt eingetretene Witterungsereignisse bei künftigen Planungen zu berücksichtigen. Insofern gilt es eine neue, strukturell veränderte Winterdienstorganisation aufzustellen, die zum einen den gestellten rechtlichen Anforderungen der Wintersicherung, aber auch den unter Ziffer 3.4 des Berichtes genannten Rahmenbedingungen und betrieblichen Belangen gerecht wird; letztlich die unter Ziffer 6.3 des Berichtes dargestellten Probleme weitgehend löst und den Winterdienst trotz seiner unterschiedlichen Ausprägungen rechtssicherer, bedarfsgerechter, planbarer und verbindlicher macht.

Vor allem die Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes müssen künftig zwingend eingehalten werden. Nur so können bußgeldbewerte Ordnungswidrigkeiten sowie zivilrechtliche Haftungsgefahren vermieden werden. Dabei gibt es für den Winterdienst keine Ausnahmen/Sonderregelungen im Rahmen des Gesetzmäßigen. Nach Urteilen der Gerichte ist der Winterdienst grundsätzlich im Vorfeld planbar und die Organisation nach den Erfordernissen der Sicherheitsverpflichtungen entsprechend den Vorgaben des ArbZG ausrichtbar. Hierbei gilt es, sowohl den Mitarbeiter als auch seinen Vorgesetzten durch entsprechend machbare und eindeutige Vorgaben vor Überschreiten der zulässigen Grenzen zu schützen.

Durch eine organisatorische Neuausrichtung des Winterdienstes soll den Verantwortlichen in den Unterhaltsbezirken, die weitere kommunale Verkehrssicherungspflichten zu beachten haben, die Möglichkeit gegeben werden, diese mit einem außerhalb des Winterdienstes ausreichend zur Verfügung stehenden Mitarbeiterstammes rechtssicher zu erfüllen.

Nach Einschätzung des SÖR sind die zur Verfügung stehenden Ressourcen aus Personal und Gerät für den bisherigen Umfang der zu erbringenden Winterdienstleistungen um ca. 30 % zu gering und müssen durch organisatorische Veränderungen, besseres Gerät, Fremdvergaben und Leistungsreduktionen im Winterdienst kompensiert werden.

Anmerkung: Nicht nur der letzte Winter hat die in Ziffer 6.3 des Berichts dargestellten Probleme hervorgerufen. Letztlich traten die Defizite hinsichtlich Sicherungsumfang sowie Personal- und Geräteeinsatz immer dann auf, wenn tatsächlich Winterdienstleistungen notwendig wurden. Insofern besteht hier eine generelle Notwendigkeit, den Winterdienst in Nürnberg neu zu organisieren.

7. KÜNFTIGER WINTERDIENST

7.1 Neuorganisation

- Um die in Ziffer 6 des Berichtes erläuterten Probleme des letzten Winters abzustellen wird eine Neuorganisation innerhalb des von SÖR zu verantwortenden Winterdienstes durchgeführt. Danach werden die bisher getrennt gesicherten Bereiche des exASN, exT, exGBA und exBANOS künftig zusammengeführt. In den Unterhaltsbezirken werden Räum- und Streupläne so erstellt, dass die in der Fläche zu erbringenden Sicherungspflichten jeweils ganzheitlich von dem der jeweiligen Route zugewiesenen Personal und Gerät erfüllt werden können. Damit lassen sich die Wegezeiten reduzieren und der Personal- und Geräteeinsatz ganzheitlich optimieren. Durch die weitestgehend dezentrale Zuordnung von Personal und Gerät im eigenen Bezirk ist ein schnelleres Umschalten zwischen Winterdienst und „regulärer“ Bezirksarbeit möglich. Evtl. bezirksübergreifende Kapazitätsausgleiche bei Personal und/oder Gerät werden zentral über eine temporäre Fachkoordination Winterdienst gesteuert.
- Um den Winterdienst weiter zu optimieren, sollen weitere städtische Anliegerverpflichtungen an und in Grünanlagen in einer Größenordnung von 25 km an externe Dienstleistungsfirmen vergeben werden. Um organisatorisch den größten Nutzen daraus zu ziehen, sollen Anliegerpflichten an solchen Grünanlagenobjekten vergeben werden, in denen sonst keine weiteren Sicherungspflichten auf Wegen zu erfüllen sind; das Personal also sonst nicht vor Ort ist. Damit lassen sich Wegezeiten durch Wegfall verstreuter Sicherungsflächen reduzieren und der Personal- und Geräteeinsatz in anderen Routenzusammenstellungen optimieren. Zudem kann sich von rechtlich deutlich strenger zu bewertenden Anliegerverpflichtungen gelöst und die Leistungsfähigkeit im Bereich der Sicherungsverpflichtungen nach Art. 51 BayStrWG erhöht werden. Insgesamt werden damit 60 km Sicherungsleistungen an Dritte vergeben.
- Beim Winterdienstgerät erfolgt ein Austausch wirtschaftlich unrentabler Geräte. Sowohl im laufenden SÖR Wirtschaftsplan 2010 als auch im künftigen für 2011 sind Ersatzbeschaffungen vorgesehen. So werden u.a. 4 neue Großkehrmaschinen mit Winterdienstaufbauten und weitere 6 Winterdienstwechsellaufbauten und Schneepflüge für Großfahrzeuge beschafft. Hinzu kommen 2 LKW und 21 Kleinfahrzeuge mit Winterdienstgerät. Damit können technische Ausfallzeiten deutlich reduziert, die Effektivität im Einsatz gesteigert und damit die Leistungsfähigkeit insgesamt gestärkt werden.

Aus o.g. Synergien, Fremdvergaben und besseren Geräten lässt sich die unter Ziffer 6.4 des Berichts dargestellte 30%ige Unterdeckung an Personal und Gerät schätzungsweise um ca. 10% kompensieren.

Die verbleibenden 20% können bei gleichbleibenden Ressourcen nur durch eine Reduzierung bisher freiwillig erbrachter, aber gesetzlich nicht verpflichtender Sicherungsleistungen kompensiert werden. Der Sicherungsumfang ist daher in einigen Bereichen in der oberen Prioritätsstufe zu reduzieren. Letztlich bedeutet die Reduzierung, dass alle Bereiche geändert werden, aber erst mit zeitlicher Verzögerung.

7.2 Reduzierter Sicherungsumfang

➤ **Winterdienst auf Fahrbahnen:**

Der Umfang der im Winterdienst zu sichernden Streckenlänge wird weitestgehend beibehalten (Streckenlänge rund 2.300 km).

Die zur Einstufung der rechtlichen Sicherungsverpflichtung außerhalb und innerhalb der geschlossenen Ortslage maßgebenden Beurteilungskriterien sind in Ziffer 4.1 des Berichts ausführlich dargelegt.

Die Bearbeitung der Fahrbahnen erfolgt dabei weiterhin in drei Prioritätsstufen:

- Priorität 1: alle klassifizierten sowie sonstigen Hauptverkehrsstraßen
- Priorität 2: alle wichtigen Hauptverbindungsstraßen und Anliegersammelstraßen
- Priorität 3: sonstige Neben- und untergeordneten Anliegerstraßen

Allerdings sollen künftig die Straßen der Priorität 3, für die es keine rechtliche Sicherungsverpflichtung gibt, nur noch wochentags im normalen Dienstbetrieb und wenn keine Sicherungsleistungen in den Prioritäten 1 und 2 notwendig sind, geräumt und gestreut werden.

Der Zeitraum der kommunalen Sicherungspflicht auf Fahrbahnen ist auf die Hauptverkehrszeit begrenzt. Der Winterdienst hat am Morgen so rechtzeitig zu beginnen, dass der vor dem normalen Tagesverkehr liegende Hauptberufsverkehr geschützt wird. Für den Beginn des Hauptberufsverkehrs in Nürnberg gilt werktags weiterhin 6.00 Uhr; an Sonn- und Feiertagen statt bisher 6.00 künftig 7.00 Uhr.

Die Pflicht zum Winterdienst endet am Abend mit Rückgang des allgemeinen Tagesverkehrs, in Nürnberg statt bisher um 01.00 Uhr künftig um 22.00 Uhr.

Später besteht keine kommunale Sicherungspflicht mehr. Dies gilt auch für spezielle Verkehre zu bestimmten Vergnügungsstätten (Stadion, Arena, Meistersingerhalle) oder Verkehre des öffentlichen Personennahverkehrs.

Um jedoch das für eine Großstadt wie Nürnberg gerade an Freitagen und Samstagen wichtige kulturelle und gesellschaftliche Leben möglichst wenig einzuschränken, werden an diesen beiden Wochentagen die Sicherungszeiten bis 24.00 Uhr verlängert.

Die bisherige permanente Sicherung des Nightliner-Verkehrs der VAG nachts von Freitag bis Sonntag soll künftig generell entfallen. Entsprechende Absprachen wurden mit der VAG bereits getroffen. Die VAG stellt sich betrieblich auf diese Situation ein und reagiert flexibel durch z.B. kurzfristige Ausweichrouten. (Anmerkung: Die Räumung der Haltestellen ist durch Fremdvergabe während der Betriebszeiten auch weiterhin gesichert.)

Messen der NürnbergMesse oder der alljährliche Faschingsumzug sind von den reduzierten Sicherungszeiten und damit reduziertem Winterdienst nicht betroffen, da diese Veranstaltungen in den normalen Sicherungszeiträumen der Fahrbahnen liegen.

Bei außergewöhnlichen Wettervorhersagen wie Eisregen oder Blitzfall werden auch nach 22.00 Uhr entsprechende Maßnahmen zur Abwendung der Gefahr wie vorbeugendes Streuen oder Festlegung eines Bereitschaftsdienstes eingeleitet.

➤ **Winterdienst auf Radwegen:**

Die bisher unterschiedlich durchgeführten Sicherungen sollen stadtweit vereinheitlicht werden. Die zur Einstufung der rechtlichen Sicherungsverpflichtung außerhalb und innerhalb der geschlossenen Ortslage maßgebenden Beurteilungskriterien sind in Ziffer 4.2 des Berichts ausführlich dargelegt.

Es soll künftig ein gesichertes Radwegenetz zur Verfügung gestellt werden. Maßgebend für die Sicherung der Radwege sind die Streckenbelastungszahlen in den Wintermonaten. In Abstimmung mit dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Nürnberg und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) werden die Zählwerte der Sommermonate mit bekannten Anteilswerten auf die maßgebenden Wintermonate umgerechnet. Nach ersten Abschätzungen sind v.a. im Innenstadtbereich Radwegerouten künftig in die Sicherung mit aufzunehmen.

Folgende Prioritätsstufen sind dabei vorgesehen:

- Priorität 1: gemeinsame Geh- und Radwege in Anliegerverpflichtung
- Priorität 2: alle verkehrswichtigen Radwege mit hohen Benutzungszahlen im Winter
- Priorität 3: keine

Die Sicherungen der gemeinsamen Geh- und Radwege in Anliegerverpflichtung unterliegen den Anforderungen der StrRVO. Danach sind diese Wege innerhalb des vorgegebenen Zeitrahmens von 7 bis 20 Uhr zu sichern.

Die Sicherung der reinen Radwege in Priorität 2 erfolgt nachrangig zur Fahrbahn- und Überwegesicherung der Priorität 1. Als Sicherungszeiten gelten wie bei den Fahrbahnen werktags 6.00 Uhr sowie sonn- und feiertags 7.00 Uhr. Am Abend endet der Winterdienst täglich um 20.00 Uhr.

In Priorität 3 werden künftig keine Radwege mehr gesichert. In den Außenbereichen werden daher bisher gesicherte Routen künftig mangels Verkehrsbedeutung ganz entfallen. Dem Radfahrer jedoch insgesamt ein zusammenhängendes und verbindlicher gesichertes Wegenetz im Stadtgebiet zur Verfügung gestellt werden. Dies unterstützt auch die Zielvorstellungen des für den Radverkehr bereits verabschiedeten Konzepts „Nürnberg steigt auf“.

➤ **Winterdienst auf öffentlichen Parkplätzen:**

Künftig sollen nur noch die großen, hochfrequentierten öffentlichen Parkplätze in Priorität 2 gesichert werden. Als Sicherungszeiten gelten wie bei den Fahrbahnen werktags 6.00 Uhr sowie sonn- und feiertags 7.00 Uhr. Am Abend endet der Winterdienst täglich um 20.00 Uhr.

➤ **Winterdienst auf Fußgängerüberwegen:**

Der Umfang der im Winterdienst zu sichernden Fußgängerüberwege wird weitestgehend beibehalten (Anzahl rund 7.200 km). Allerdings soll die Anzahl der im Winterdienst in oberster Priorität zu sichernden Fußgängerüberwege von derzeit rund 7.200 auf künftig rund 5.000 reduziert werden.

Die zur Einstufung der rechtlichen Sicherungsverpflichtung außerhalb und innerhalb der geschlossenen Ortslage maßgebenden Beurteilungskriterien sind in Ziffer 4.4 des Berichts ausführlich dargelegt.

Die Bearbeitung der Fußgängerüberwege erfolgt künftig in folgenden Prioritätsstufen:

- Priorität 1: Fußgängerüberwege mit gesetzlicher Sicherungsverpflichtung
- Priorität 2: keine
- Priorität 3: Überwege außerhalb der gesetzlichen Sicherungsverpflichtung

Als Beginn der Sicherungszeiten der Überwege in Priorität 1 gelten werktags 6.00 Uhr sowie sonn- und feiertags 7.00 Uhr. Am Abend endet der Winterdienst werktags um 21.00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen um 20.00 Uhr.

Die Fußgängerüberwege der Priorität 3 werden nur noch wochentags im normalen Dienstbetrieb und wenn keine Sicherungsleistungen in den Prioritäten 1 und 2 notwendig sind, geräumt und gestreut.

➤ **Winterdienst auf Gehwegen:**

Wie bereits in Ziffer 7.1 des Berichts dargestellt werden weitere ca. 25 km Gehwege in und an Grünanlagen, für die eine Anliegerverpflichtung besteht, an externe Dienstleister vergeben.

Mit den bereits vergebenen Sicherungsleistungen in diesem Bereich verbleiben an zu erfüllenden Anliegerverpflichtungen von 80 km künftig noch 20 km bei der Stadt Nürnberg. Die Sicherungszeiten von 7.00 bis 20.00 Uhr sind gemäß StrRVO fest vorgeschrieben und werden in oberster Priorität erbracht.

➤ **Winterdienst auf sonstigen Fußgängerwegen:**

Die zur Einstufung der rechtlichen Sicherungsverpflichtung außerhalb und innerhalb der geschlossenen Ortslage maßgebenden Beurteilungskriterien sind in Ziffer 4.6 des Berichts ausführlich dargelegt.

Die Bearbeitung der sonstigen Fußgängerwege erfolgt künftig in folgenden Prioritätsstufen:

- Priorität 1: gewidmete verkehrswichtige Fußgängerwege
- Priorität 2: ungewidmete verkehrswichtige Fußgängerwege
- Priorität 3: keine

Es sollen nur noch die verkehrswichtigen Fußgängerwege gesichert werden. Die Sicherungszeiten für gewidmete Wege der Priorität 1 entsprechen denen der Überwegesiche-

rung werktags von 6.00 bis 21.00 Uhr sowie sonn- und feiertags von 7.00 bis 20.00 Uhr. Die ungewidmeten Wege der Priorität 2 werden entsprechend des Zeitraums der Anliegerverpflichtung täglich von 7.00 bis 20.00 Uhr gesichert.

➤ **Winterdienst auf Wegen in Grünanlagen:**

Die im Winterdienst zu sichernde Streckenlänge soll von derzeit rund 45 Kilometer auf rund 30 km reduziert werden. Die zur Einstufung der rechtlichen Sicherungsverpflichtung außerhalb und innerhalb der geschlossenen Ortslage maßgebenden Beurteilungskriterien sind in Ziffer 4.7 des Berichts ausführlich dargelegt.

Die Bearbeitung der Wege in Grünanlagen erfolgt künftig in folgenden Prioritätsstufen:

- Priorität 1: gewidmete verkehrswichtige Wege
- Priorität 2: ungewidmete verkehrswichtige Wege
- Priorität 3: keine

Es sollen nur noch Wege mit berechtigtem Verkehrsbedürfnis gesichert werden. Die Sicherungszeiten für gewidmete Wege der Priorität 1 als auch für die ungewidmeten Wege der Priorität 2 werden entsprechend des Zeitraums der Anliegerverpflichtung täglich von 7.00 bis 20.00 Uhr gesichert.

7.3 Schließung Streugutkästen

Die in Ziffer 6.3 des Berichts dargestellten Probleme mit den übermäßigen, zum Teil illegalen Entnahmen aus städtischen Streugutkästen machen es aus SÖR-Sicht unabwendbar, diese Kästen dem allgemeinen Zugriff zu entziehen. Nur so kann die Stadt Nürnberg selbst ihren Sicherungsverpflichtungen rechtssicher nachkommen. Ein Offenlassen der Kästen erfordert regelmäßiges Nachfüllen. Das bindet technische und personelle Ressourcen und bedeutet für die Stadt Zusatzkosten von jährlich einem deutlich sechsstelligen Betrag.

(Anmerkung: Ein Bekämpfen der illegalen Streugutentnahmen führte in der Vergangenheit nie zum Erfolg. Selbst Anzeigen der Stadt gegen bekannte Entwender wurden wegen Geringfügigkeit eingestellt.)

Um dennoch eine Möglichkeit des Streugutbezugs in Nürnberg bieten zu können, wird derzeit geprüft, inwieweit in den Nürnberger Wertstoffhöfen gewisse Streugutkontingente angelegt werden, an denen sich Bürger der Stadt Nürnberg bei Bedarf Streugutmengen entnehmen können.

7.4 Konsequenzen

Mit dem reduzierten Sicherungsumfang im Bereich der Fahrbahnen, öffentlichen Parkplätze, Fußgängerüberwege, Gehwege, Fußgängerwege und Wegen in den Grünanlagen können trotz zusätzlicher höher priorisierter Sicherungen im Radwegbereich die fehlenden Kapazitäten im Winterdienst von 20% kompensiert werden.

Damit wären die Vorgaben der Umlaufzeiten im Winterdienst sowie der Arbeits- und Ruhezeiten des ArbZG eingehalten; es stünden zudem ausreichende Reserven bei Personal und Gerät im Winterdienst sowie bei der Erfüllung gleichrangiger städtischer Verpflichtungen und weiterer betrieblicher Belange zur Verfügung.

Die Vorschläge führen zu Einschnitten im Bürgerservice der Stadt Nürnberg. Zum einen werden bisher freiwillig gesicherte Flächen künftig erst nachrangig gesichert, zum anderen wird die freie Entnahme von Streugut dem Anlieger verwehrt.

7.5 Städtevergleich

Der bundesweite Vergleich mit anderen Städten zeigt sehr unterschiedliche personelle und technische Ausstattungen des Winterdienstes in Abhängigkeit der geografischen Lage. So sind Ausstattungszahlen der weiter im Norden gelegenen Städte aufgrund der insgesamt weniger ausgeprägten Winter deutlich unter denen der südlichen Städte wie z.B. Nürnberg. Im

bayerischen Vergleich liegen diese Zahlenwerte in Abhängigkeit von Flächengröße, Straßenkilometer und Einwohnerzahl in einer vergleichbaren Größenordnung.

In der Winterdienstsystematik gibt es v.a. bei der Fahrbahnsicherung große Übereinstimmungen. In Nürnberg fällt allerdings abweichend auf, dass Sicherungszeiten normal bis 1.00 Uhr und bei Nightlinerbetrieb nachts durchgehend gewährleistet werden. In den anderen Städten enden die Sicherungszeiten dagegen sehr häufig spätestens um 22.00 Uhr.

Auch in den Priorisierungen der Überwege- und Radwegesicherung gibt es unterschiedliche Festlegungen in den Städten. Der Vergleich zeigt aber, dass die in Nürnberg geplante Unterteilung nach Verkehrswichtigkeit und Gefährlichkeit teilweise schon in anderen Städten angewandt wird und sich dort auch bewährt hat.

Die in Nürnberg künftig vorgesehene Schließung der Streugutkästen wurde bislang noch in keiner Stadt umgesetzt. Dennoch sind nach Rücksprache in anderen Städten gleiche Probleme mit unkontrollierten Streugutentnahmen aufgetreten. Daher laufen auch dort Überlegungen, diese für die rechtliche Verpflichtung des kommunalen Winterdienstes unabdingbaren Nachschubwege durch Verschluss besser zu sichern.

8. UMSETZUNG / STUFENWEISES VORGEHEN

Nach Behandlung der Vorlage im Werkausschuss SÖR gilt es, das Konzept in die Praxis umzusetzen.

Das bedeutet, dass stadtweit alle Verkehrsflächen erfasst, überprüft und zugeordnet werden müssen. Nach Feststellung der Sicherungsleistung erfolgt die Einstufung in eine der 3 Prioritätsstufen und abschließend die Aufnahme in einen für die Ausführungsarbeiten maßgebenden Räum- und Streuplan. Da diese Arbeiten mit einem hohen Aufwand verbunden sind, ist eine Umsetzung erst für den Winter 2011/2012 möglich.

Für den kommenden Winter 2010/2011 sollen zunächst die zusätzlichen Fremdvergaben sowie die reduzierten Sicherungszeiten v.a. im Fahrbahnreich umgesetzt werden. Alle vorgesehenen Beschaffungen zur Verbesserung bzw. Verjüngung des notwendigen Winterdienstgerätes werden planmäßig in diesem und nächsten Jahr durchgeführt.

Für die Umsetzung der Neuausrichtung des Winterdienstes für den Winter 2011/2012 ist SÖR derzeit in engem Kontakt mit dem Fraunhofer Institut, die im Rahmen eines vom Bund geförderten Pilotprojektes für Nürnberg eine Planungssoftware für den Winterdienst entwickeln wollen. Mit dieser technischen Unterstützung wäre es dann einfacher möglich, in Abhängigkeit der zu sichernden Winterdienstflächen und zur Verfügung stehenden Ressourcen eine optimierte und flexibel anpassbare Personal- und Geräteeinsatzplanung durchzuführen. Auch eine zielgerichtete stadtweite Streustoffdisposition wäre damit möglich.

Derzeit wird ein Leit Antrag erarbeitet, der vom Fördergeber geprüft und bei positivem Bewertungsergebnis in einen konkreten Zuschussantrag gefasst wird. Bei Förderzusage kann das Projekt bereits im kommenden Frühjahr beginnen und rechtzeitig vor dem Winter 2011/2012 abgeschlossen sein. Die Stadt Nürnberg müsste dabei außer der eigenen fachlichen Zuarbeitung keine weiteren Aufwendungen tragen.

Zur Ermittlung gezielter Wetterdaten und damit deutlich besserer technisch unterstützter Einschätzungsmöglichkeiten der örtlichen Zustandsverhältnisse sollen an markanten Stellen im Stadtgebiet bereits am Markt übliche Glättemelde- bzw. -warnanlagen installiert werden. Durch Online-Zugriff auf diese Anlagen können die in der Verantwortung stehenden Einsatzleiter ihre von ihnen geforderten Einsatzentscheidungen besser Rückversichern. Damit lässt sich die Zahl der pro Schicht festgelegten Einsatzleiter von derzeit 7 Personen durch Wegfall eines Großteils der bisher notwendigen Kontrollfahrten auf künftig nur noch zwei reduzieren.

Zusammenfassend:

1. Beschluss des Werkausschusses SÖR im November
2. Umsetzung bereits im Winter 2010/2011:
 - zusätzliche Fremdvergaben
 - Verbesserung des Winterdienstgerätes
 - Reduzierung der Sicherungszeiten
3. Umsetzung im Winter 2011/2012:
 - Festlegung der Sicherungsflächen und deren Priorisierung nach den neuen Beschlussvorgaben
 - Erstellung neuer Räum- und Streupläne mit zugehörigen Personal- und Gerätekapazitäten (ganzheitliche Flächensicherung)
 - Erstellung einer stadtweiten Streustoffdisposition incl. Verschließen aller Streugutkästen
 - weitere Verbesserung des Winterdienstgerätes
 - Erstellung einer einheitlichen Dienstanweisung (Ersatz für die derzeit noch geltende Winterdienstgeschäftsanweisung der Stadt Nürnberg)
 - umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit im Vorfeld des Winters
4. Nach Winter 2011/2012:
 - Einrichtung von Glättemeldeanlagen zur Erfassung örtlicher Zustandswerte

	Nürnberg		München	Augsburg	Karlsruhe	Frankfurt/M.	Leipzig	Hannover
	IST 2009/2010	SOLL	IST 2009/2010	IST 2009/2010	IST 2009/2010	IST 2009/2010	IST 2009/2010	IST 2009/2010
Grunddaten:								
Einwohnerzahl	ca. 500.000 EW		ca. 1,3 Mio. EW	ca. 260.000 EW	ca. 290.000 EW	ca. 660.000 EW	ca. 520.000 EW	ca. 520.000 EW
Flächengröße	ca. 190 km ²		ca. 310 km ²	ca. 150 km ²	ca. 170 km ²	ca. 250 km ²	ca. 300 km ²	ca. 200 km ²
Straßenkilometer	ca. 1.100 km		ca. 2.300 km	ca. 650 km	ca. 750 km	ca. 1.300 km	ca. 1.650 km	ca. 1.200 km
davon Hauptverkehrsstraßen	ca. 370 km		ca. 830 km	ca. 190 km	ca. 240 km	ca. 480 km	ca. 600 km	ca. 450 km
davon Nebenverkehrsstraßen	ca. 740 km		ca. 1.470 km	ca. 460 km	ca. 510 km	ca. 820 km	ca. 1050 km	ca. 750 km
Radwegenetz	ca. 280 km		ca. 930 km	ca. 110 km	ca. 220 km	ca. 240 km	ca. 110 km	ca. 310 km
Winterdienstdaten:								
Fahrbahnen:								
Priorisierung	3 Kategorien; in Kat. 1 ca. 450 km Hptverkehrs- und Str. mit ÖPNV; in Kat. 2 ca. 150 km sonstige wichtige Hptverbindungsstr.; in Kat. 3 ca. 300 km Nebenstr.	3 Kategorien; in Kat. 1 ca. 450 km Hptverkehrs- und Str. mit ÖPNV; in Kat. 2 ca. 150 km sonstige wichtige Hptverbindungsstr.; Kat. 3 nur, wenn kein Einsatz in Kat. 1 und 2 notw. und innerhalb der regulären Arbeitszeit	2 Kategorien; in Kat. 1 ca. 1000 km Hptverkehrs- und Str. mit ÖPNV; in Kat. 2 ca. 560 km Nebenstr.	2 Kategorien; in Kat. 1 Hptverkehrsstr. und Str. mit ÖPNV; in Kat. 2 Nebenstr.	3 Kategorien; in Kat. 1 alle klassifizierten Str.; in Kat. 2 Hptverkehrs- und verbindungsstr.; in Kat. 3 Nebenstr.	2 Kategorien; in Kat. 1 Hptverkehrsstr. und Str. mit ÖPNV; in Kat. 2 Nebenstr.	2 Kategorien; in Kat. 1 Hptverkehrsstr. und Str. mit ÖPNV; in Kat. 2 Nebenstr.	2 Kategorien nach Dringlichkeit; in Kat. 1 ca. 450 km Hptverkehrs- und Str. mit ÖPNV; Kat. 2 nur, wenn in Kat. 1 kein WD-Einsatz notw.
zu sichernde Straßen-km	ca. 900 km	ca. 900 km	ca. 1.400 km	ca. 400	ca. 350 km	ca. 1.050 km	ca. 550 km	ca. 800 km
Fußgängerüberwege:								
Priorisierung	nein	ja, 2 Kategorien; in Kat. 1 ca. 5.000 Stck; ansonsten ca. 2.200 Stck nur, wenn kein Einsatz in Kat. 1 notw. und innerhalb der regulären Arbeitszeit	nein	nein	ja, 2 Kategorien; in Kat. 1 unentbehrliche Überwege; in Kat. 2 der Rest	nein	ja, 2 Kategorien entsprechend der Einteilung bei den Fahrbahnen	nein
zu sichernde Gesamtzahl	ca. 7.200 Stck	ca. 7.200 Stck	ca. 9.600 Stck	ca. 2.000 Stck	ca. 2.500 Stck	ca. 6.200 Stck	ca. 3.900 Stck	ca. 2.050 Stck
Radwege:								
Priorisierung	ja, 3 Kategorien; in Kat. 1 Wege in Anliegerverpflichtung; in Kat. 2 gewidmete Wege in Außenbereichen; in Kat. 3 gewidmete Wege im Innenbereich	ja, 2 Kategorien; in Kat. 1 Wege in Anliegerverpflichtung; in Kat. 2 gewidmete und verkehrswichtige Wege	ja, Kategorie 2	nein	ja, 2 Kategorien; in Kat. 1 bedeutende Hptradrouten; in Kat. 2 weitere wichtige Hptradrouten	ja, Kategorie 2	nein	nein
zu sichernde Gesamt-km	ca. 200 km	ca. 170 km	ca. 600 km	so gut wie nicht	ca. 140 km	ca. 200 km	keine	so gut wie nicht
Sicherungszeiten:								
von	06.00 Uhr	werktags 06.00 Uhr; sonn- und feiertags 07.00 Uhr	07.00 Uhr	07.00 Uhr	07.00 Uhr	07.00 Uhr	06.00 Uhr	06.00 Uhr
bis	01.00 Uhr	bei Überwegen werktags 21.00 Uhr, sonn- u. feiertags 20.00 Uhr; bei Fahrbahnen Mo-Do und sonn- u. feiertags 22.00 Uhr, Fr und Sa 24.00 Uhr	22.00 Uhr	21.00 Uhr	21.00 Uhr	22.00 Uhr	21.00 Uhr	21.00 Uhr
ÖPNV/Nightliner	Sa/So von 01.00 bis 05.00 Uhr	innerhalb der o.a. Zeit	innerhalb der o.a. Zeit	innerhalb der o.a. Zeit	innerhalb der o.a. Zeit	innerhalb der o.a. Zeit	innerhalb der o.a. Zeit	innerhalb der o.a. Zeit
Streuquthalter:								
offen/geschlossen	offen/ tw. geschlossen	geschlossen	offen	offen	offen	offen	offen	offen
Anzahl	ca. 1.750 Stck	ca. 1.750 Stck	ca. 4.500 Stck	ca. 500 Stck	ca. 750 Stck	ca. 1.000 Stck	ca. 500 Stck	ca. 1.100 Stck

Vergleich Wintersicherungsumfang bisher und künftig

ANLAGE B

Bereich		<i>bisher</i>	<i>künftig</i>
Fahrbahnen	<i>Sicherungsumfang</i>	ca. 2.380 km Räumlänge (= ca. 900 km Straßenlänge)	
	<i>Prioritäten</i>	Prio 1: wichtige Hauptverkehrsstr. sowie Straßen des ÖPNV Prio 2: sonstige Hauptverkehrsstr. und Hauptverbindungsstraßen Prio 3: alle übrigen Straßen	Prio 3: alle übrigen Straßen (nur wenn kein Einsatz in Prio 1+2 notw. und innerhalb der regulären Arbeitszeit)
	<i>Sicherungszeiten</i>	täglich 6.00 bis 1.00 Uhr für Prio 1 Freitag bis Sonntag für Nightliner nachts	Mo-Do von 6.00 bis 22.00 Uhr für Prio 1 Fr-Sa von 6.00 bis 24.00 Uhr für Prio 1 sonn- und feiertags von 7.00 bis 22.00 Uhr keine Sicherung für Nightliner → Ausnahmen: <i>Bei Vorhersagen außergewöhnlicher Wetterlagen (z.B. Eisregen) wird vorbeugend gestreut oder Bereitschaft aufrechterhalten</i>
Radwege	<i>Sicherungsumfang</i>	ca. 200 km Radwege (auch auf Straßen)	ca. 170 km Radwege (auch auf Straßen)
	<i>Prioritäten</i>	Prio 1: gemeinsame Geh- und Radwege in Anliegerverpflichtung (von 7-20 Uhr), ca. 40 km Prio 2: gewidmete Radwege in Außenbereichen, ca. 115 km (auch auf Straßen) Prio 3: gewidmete Radwege im ZRG A (Innen-stadt), ca. 45 km	Prio 2: gewidmete Radwege mit Verkehrsbelastungen im Winter von mehr als 50 Rädern/h (= 800 Räder/16 h) Sicherung eines zusammenhängenden Radwegenetzes im innerstädtischen Bereich, ca. 130 km (auch auf Straßen) Prio 3: entfällt
	<i>Sicherungszeiten</i>	täglich 6.00 bis 20.00 Uhr für Prio 1 und 2	werktags von 6.00 bis 20.00 Uhr für Prio 1+2 sonn- und feiertags von 7.00 bis 20.00 Uhr
Öffentliche Parkplätze	<i>Sicherungsumfang</i>	12 öffentliche Parkplätze	
	<i>Prioritäten</i>	Prio 1: keine Prio 2: alle 12 Parkplätze Prio 3: keine	Prio 2: 8 Parkplätze mit gesetzlicher Sicherungsverpflichtung Prio 3: 4 Parkplätze (nur wenn kein Einsatz in Prio 1+2 notw. und innerhalb der regulären Arbeitszeit)
	<i>Sicherungszeiten</i>	täglich 6.00 bis 22.00 Uhr für Prio 2	werktags von 6.00 bis 20.00 Uhr für Prio 2 sonn- und feiertags von 7.00 bis 20.00 Uhr
Fußgänger-überwege	<i>Sicherungsumfang</i>	ca. 7.200 Überwege	
	<i>Prioritäten</i>	Prio 1: alle ca. 7.200 Überwege Prio 2: keine Prio 3: keine	Prio 1: ca. 5.000 Überwege mit gesetzlicher Sicherungsverpflichtung Prio 2: keine Prio 3: restliche Überwege (ca. 2.200 Stck) (nur wenn kein Einsatz in Prio 1 notw. und innerhalb der regulären Arbeitszeit)
	<i>Sicherungszeiten</i>	täglich 6.00 bis 22.00 Uhr für Prio 1	werktags von 6.00 bis 21.00 Uhr für Prio 1 sonn- und feiertags von 7.00 bis 20.00 Uhr

<u>Grünanla- genwege</u>	Sicherungsumfang	Wege in und an ca. 130 Grünanlagenobjekten	
	Prioritäten	Prio 1: alle 130 Grünanlagenobjekte ca. 70 km Anliegerverpflichtungen (davon ca. 25 km in Fremdleistung) ca. 45 km Wege in Grünanlagen Prio 2: keine Prio 3: keine	Prio 1: alle Anliegerverpflichtungen in und an Grünanlagen (ca. 70 km) (davon ca. 50 km Wege in Fremdleistung) Prio 2: ca. 30 km Wege mit gesetzlicher Sicherungsverpflichtung Prio 3: keine
	Sicherungszeiten	gem. StrRVO täglich von 7.00 bis 20.00 Uhr	
<u>Streugut- kästen</u>	Anzahl	rund 1.750 Streugutkästen im gesamten Stadtgebiet	
	geöffnet	ca. 1.400 offen (Entnahmen durch private Anlieger erlaubt)	keine offen (Anmerkung: Bereitstellung von Streugut in Wertsoffhöfen wird derzeit geprüft)
	geschlossen	ca. 350 verschlossen (Entnahmen nicht erlaubt)	ca. 1.750 verschlossen (Entnahmen nicht erlaubt)