Beilage 1.5
Werkausschuss SÖR

Nürnberg

TOP: Tischvorlage 7a

I. Anmeldung

Stadtrat

Sitzungsdatum 15.12.2010

öffentlich

Betreff:

Winterdienst in Nürnberg
hier: Antrag der CSU-Fraktion vom 02./10.12.2010
"Snow-Force" in Nürnberg
hier: Antrag der CSU-Fraktion vom 09.12.2010

Anlagen:

Antrag der CSU-Fraktion vom 02./10.12.2010
Antrag der CSU-Fraktion vom 09.12.2010
Sachverhaltsdarstellung (Beilage mit 3 Anlagen)

Bisherige Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Bericht	Abstimmungsergebnis		
			angenommen	abgelehnt	vertagt/verwiesen
		☐	☐	☐	☐
		☐	☐	☐	☐

Sachverhalt (kurz):

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) berichtet über den Winterdiensteinsatz am 01./02.12.2010 und stellt die Rahmenbedingungen, Entscheidungsgrundlagen und Einsatzstrategien dar.
Zudem berichtet SÖR über Erfahrungen/Einsatzmöglichkeiten von Hartz-IV-Empfängern als sogenannte "Snow-Force"-Einsatzkräfte beim Winterdienst in Nürnberg.

Beschluss-/Gutachtenvorschlag:
entfällt, da Bericht

1a. Finanzielle Auswirkungen:

☒ **Nein**	☐ **Noch offen, weil**
☐ **Ja**	

001 08.2010

Kosten:

☐ noch nicht bezifferbar

Gesamtkosten	€	Folgekosten pro Jahr		davon pro Jahr	
davon investiv	€	☐	begrenzter Zeitraum	Sachkosten	€
davon konsumtiv	€	☐	dauerhaft	Personalkosten	€

1b. Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen sind bereitgestellt:

☐ **Nein** Abstimmung mit Stk (siehe Punkt 4) erforderlich

☐ **Ja** Betrag: € Profitcenter/Investitionsauftrag:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ **Nein**

☐ **Ja** im Umfang von Vollkraftstellen (weiter bei 2b)

2b. Deckung vorhanden:

☐ **Nein** Abstimmung mit OrgA (siehe Punkt 4) erforderlich

☐ **Ja** Stellen-Nr.

3.a Prüfung der Genderrelevanz durchgeführt:

☐ **Nein**

☒ **Ja**

3.b Geschlechterrelevante Auswirkungen:

☒ **Nein**

☐ **Ja** siehe Anlagen

4. Abstimmung ist erfolgt mit:

☐ **Ref. I / OrgA**

- ☐ Deckungsvorschlag akzeptiert
- ☐ keine Stellendeckung vorhanden
- ☐ Einbringung in das Stellenschaffungsverfahren

☐ **Ref. II / Stk**

- ☐ Deckungsvorschlag akzeptiert
- ☐ keine Haushaltsmittel vorhanden
- ☐ Ein Finanzierungsvorschlag ist noch zu erarbeiten

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

II. **Herrn OBM**

III. **SÖR/WB**

Nürnberg,

Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Erster Werkleiter

(7653)

Beilage

Winterdienst in Nürnberg
„Snow-Force“ in Nürnberg

Sachverhaltsdarstellung

1. Winterdienst in Nürnberg

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) ist für die Durchführung des Winterdienstes in der Stadt Nürnberg zuständig und für den in der öffentlichen Wahrnehmung fehlgeschlagenen Winterdiensteinsatz am 01. und 02. Dezember verantwortlich.

1.1 Neues Winterdienstkonzept

Der Werkausschuss SÖR hat am 10.11.2010 die stufenweise Neuorganisation des Winterdienstes für die in der Zustandigkeit des SÖR befindlichen Sicherungsflächen im Stadtgebiet Nürnberg beschlossen.

Danach soll in folgenden zeitlichen Teilschritten dieses Konzept umgesetzt werden:

1) *Für Winter 2010/2011:*
   - Vergabe von weiteren 25 km Sicherungsleistung an Fremdfirmen in/an Grünanlagen → Nutzung der frei werdenden Ressourcen in Defizitbereichen der Überwegesicherung
   - Reduzierung der Sicherungszeiten
   - Beschaffungen neuer Winterdienstfahrzeuge und –geräte

2) *Für Winter 2011/2012:*
   - Umsetzung der neuen Priorisierungen im Überwegebereich
     → Leistungsreduktion in Prio 1
     → Erstellung neuer Räum- und Streupläne für eine ganzheitl. Flächensicherung
   - Beschaffungen weiterer Winterdienstfahrzeuge und –geräte

3) *Für Winter 2012/2013:*
   - Errichtung eines Warnmeldesystems im Stadtgebiet aus Glättemeldern an wichtigen Kontrollpunkten zur technischen Unterstützung der Einsatzleiter
     → bessere Entscheidungsgrundlagen und Reduzierung der Einsatzleiter von derzeit 7 auf künftig 2 im Tages- und Nachteinsatz

Für den Winter 2010/2011 ergibt sich damit konkret folgender Sicherungsumfang:

- Sicherungsflächen und Priorisierung (Prio) des Winterdienstes wie in den vergangenen Wintern
  - Fahrbahnen: Prio 1: wichtige Hauptverkehrsstr. sowie Straßen des ÖPNV
    Prio 2: sonstige Hauptverkehrsstr. und Hauptverbindungsstraßen
    Prio 3: alle übrigen Straßen
    insgesamt ca. 2.380 km Räum- und Streulänge
  - Radwege: Prio 1: gemeinsame Geh- und Radwege in Anliegerverpflichtung (von 7-20 Uhr)
    Prio 2: gewidmete Radwege in Außenbereichen
    Prio 3: gewidmete Radwege im Zwangsreinigungsgebiet A
    insgesamt ca. 200 km Radwege (auch auf Straßen)

- Fußgängerüberwege: ca. 7.200 Überwege in Prio 1
- öffentliche Parkplätze: insgesamt 12 Parkplätze in Prio 2
- Wege in und an Grünanlagen und sonstige Anliegerverpflichtungen:
  Prio 1: ca. 115 km Wege in und an ca. 130 Grünanlagenobjekten

- Reduzierung der Sicherungszeiten:
  - Fahrbahnen: Mo-Do von 6.00 bis 22.00 Uhr
    Fr und Sa von 6.00 bis 24.00 Uhr
    sonn- und feiertags von 7.00 bis 22.00 Uhr
    keine Nightliner-Sicherung
  - Fußgängerüberwege/Radwege:
    werktags von 6.00 bis 21.00 Uhr,
    sonn- und feiertags von 7.00 bis 20.00 Uhr
  - Grünanlagen: täglich von 7.00 bis 20.00 Uhr

  → Wichtig: Werden extreme Wetterlagen (Blitzeis, Eisregen) mit hoher Wahrscheinlichkeit vorhergesagt, werden Sondermaßnahmen (Bereitschaften, vorbeugendes Streuen) auch außerhalb der Sicherungszeiten festgelegt !!!

- Streugutkästen:

  Von den rund 1.750 Streugutkästen im Stadtgebiet Nürnberg sind wie bisher ca. 1.400 Kästen geöffnet; der Rest verschlossen. Die Standorte haben sich allerdings teilweise in Abhängigkeit neuer Tourenpläne und damit einhergehender Anpassung der Nachschubstandorte verändert.

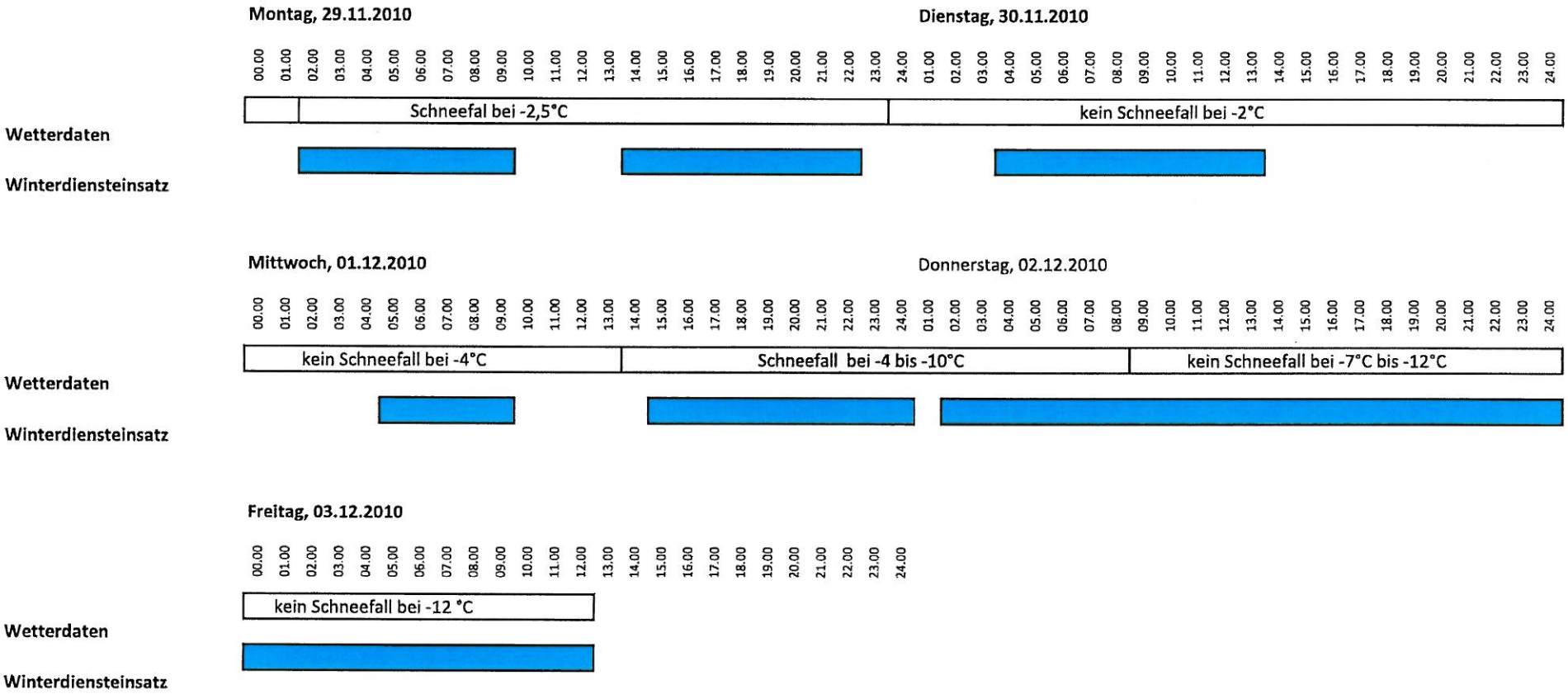
1.2 Winterdiensteinsatz am 01.12. und 02.12.2010

Der chronologische Ablauf des Winterdiensteinsatzes am 01./02.12.2010 ist in beiliegendem Entscheidungs- und Einsatzverlauf (Anlagen 1 und 2) ausführlich dargestellt.
Daraus ist erkennbar, dass seitens SÖR alles innerhalb seiner Leistungsfähigkeit Mögliche unternommen wurde, um die Verhältnisse auf den Nürnberger Hauptverkehrsstraßen (Straßen der Priorität 1) „in den Griff zu bekommen".
Sowohl am Mittwochnachmittag von 15.30 Uhr bis 23.30 Uhr und dann wieder ab 2.00 Uhr und den ganzen Donnerstag fortführend waren SÖR-Mitarbeiter in unterschiedlichen Kontingenten im Dauereinsatz. Sicherungszeiten spielten dabei keine Rolle.

Die intensive Auswertung des Einsatzverlaufes lässt keinen Einsatzfehler erkennen. Einsatzstrategisch hätte allenfalls mit einem früheren gestaffelten Räumen der mehrspurigen Ring- und Ausfallstraßen ein besseres Ergebnis auf diesen Straßen erzielt werden können. Allerdings wären dann Fahrzeuge aus anderen Tourenplänen zusammengezogen worden, mit der negativen Folge, dass dann diese Straßen der Prioritätsstufe 1 zunächst unbehandelt geblieben wären. Abhilfe könnten hier nur zusätzliche Großstreufahrzeuge (10 Fahrzeuge mit Fahrern) schaffen, die bei großen Schneefallmengen ein gestaffeltes Fahren ohne Vernachlässigung anderer Straßen der Prioritätsstufe 1 zulassen würden. Dies wäre aber mit erheblichen Kosten für Fahrzeuge und Personal verbunden.

Trotz aller Anstrengungen konnte kein befriedigendes Ergebnis erzielt werden, weil die Schneeschicht, die sich in der Nacht vom 1. auf den 2. Dezember gebildet hatte, verpresst bzw. größtenteils gefroren war. Die Tauwirkung des aufgebrachten Salzes – es wurde die maximal mögliche Menge gestreut – hat, bedingt durch die niedrigen Temperaturen, erst im Laufe des Vormittags am 02.12.2010 seine Wirkung entfaltet. Der am Morgen des 2. Dezember einsetzende Berufsverkehr fand somit sehr schlecht zu befahrende Fahrbahnen vor. Erst nachdem die Pkw´s das Salz in die festgefahrene Schneeschicht eingearbeitet

Anlage 1


Montag, 29.11.2010
Dienstag, 30.11.2010
00.00 01.00 02.00 03.00 04.00 05.00 06.00 07.00 08.00 09.00 10.00 11.00 12.00 13.00 14.00 15.00 16.00 17.00 18.00 19.00 20.00 21.00 22.00 23.00 24.00 01.00 02.00 03.00 04.00 05.00 06.00 07.00 08.00 09.00 10.00 11.00 12.00 13.00 14.00 15.00 16.00 17.00 18.00 19.00 20.00 21.00 22.00 23.00 24.00
Schneefal bei -2,5°C
kein Schneefall bei -2°C
Wetterdaten
Winterdiensteinsatz
Mittwoch, 01.12.2010
Donnerstag, 02.12.2010
00.00 01.00 02.00 03.00 04.00 05.00 06.00 07.00 08.00 09.00 10.00 11.00 12.00 13.00 14.00 15.00 16.00 17.00 18.00 19.00 20.00 21.00 22.00 23.00 24.00 01.00 02.00 03.00 04.00 05.00 06.00 07.00 08.00 09.00 10.00 11.00 12.00 13.00 14.00 15.00 16.00 17.00 18.00 19.00 20.00 21.00 22.00 23.00 24.00
kein Schneefall bei -4°C
Schneefall bei -4 bis -10°C
kein Schneefall bei -7°C bis -12°C
Wetterdaten
Winterdiensteinsatz
Freitag, 03.12.2010
00.00 01.00 02.00 03.00 04.00 05.00 06.00 07.00 08.00 09.00 10.00 11.00 12.00 13.00 14.00 15.00 16.00 17.00 18.00 19.00 20.00 21.00 22.00 23.00 24.00
kein Schneefall bei -12 °C
Wetterdaten
Winterdiensteinsatz

Anlage 2

Entscheidungs- und Einsatzverlauf Winterdienst im Hinblick auf die Wetterereignisse vom 30.11. bis 03.12.2009

30.11.2010 Dienstag	10.00 Uhr	Tägliche Winterdiensteinsatzbesprechung: Wettervorhersage des Wetterdienstes 9.00 Uhr • aufgrund der Wettervorhersagen für die kommende Nacht Festlegung von großer Rufbereitschaft • weitergehende Wettervorhersagen kündigten einsetzenden Schneefall am 01.12.2010 ab 19.00 Uhr für die ganze Nacht an; stärkste Niederschlagsmengen nachts und bis zum Morgen anhaltend Schneemengen insgesamt 5-10 cm) → keine weitere Maßnahmenfestlegung wie vorzeitiges Heimschicken von Mitarbeitern veranlasst, da Dauerschneefall effektiven Einsatz verhindert und Einsatz Donnerstag nachts/früh vorauszusehen war, der aber aufgrund ArbZG-Vorgaben (Ruhezeiten von min. 11 h) bei Abendeinsatz nicht mehr möglich geworden wäre
01.12.2010 Mittwoch	5.00 Uhr/ 6.00 Uhr/ 7.00 Uhr	Winterdiensteinsatz mit Dienstbeginn: • Kontrollen (manuell+maschinell) • punktuelle Glättebeseitigung • Nacharbeiten der Sicherungsflächen vom Vortag
	10.00 Uhr	Tägliche Winterdiensteinsatzbesprechung: Wettervorhersage des Wetterdienstes 9.00 Uhr • aktuelle Wettervorhersage sagte ab 11.00 Uhr zunächst leichten, dann im Verlauf des späten Nachmittags sich verstärkende Schneefälle voraus und die ganze Nacht anhält • Diskussion möglicher Einsatzstrategien für die nächsten 24 h: 1. Strategie: Mitarbeiter sofort Heimschicken und Auslösung eines Volleinsatzes am Nachmittag Vorteile: - Bearbeitung aller Sicherungsflächen am Nachmittag möglich; Nachteile: - im Hinblick auf maximal erlaubte Einsatzzeiten von 10 h, wären nur noch Restkontingente von 5 bis 7 h am Mittwochabend möglich; - im Hinblick auf minimal einzuhaltende Ruhezeiten von 11 h, wäre ein Folgeeinsatz erst wieder mit Beginn des morgendlichen Berufsverkehrs am nächsten Tag möglich; - Einsatz bei anhaltenden Schneefällen v.a. im manuellen Bereich verpufft weitgehend ohne Wirkung; 2. Strategie: einen Teil der Mitarbeiter (manuell+maschinell) sofort Heimschicken und Auslösung eines Teileinsatzes am Nachmittag Vorteile: - Bearbeitung weniger Sicherungsflächen am Nachmittag möglich; - Folgeeinsatz am Donnerstag nachts/früh wäre eingeschränkt möglich; Nachteile: - im Hinblick auf maximal erlaubte Einsatzzeiten von 10 h, wären nur noch Restkontingente von 5 bis 7 h am Mittwochabend möglich; - im Hinblick auf minimal einzuhaltende Ruhezeiten von 11 h, wäre ein Folgeeinsatz des Teilkontingents erst wieder mit Beginn des morgendlichen Berufsverkehrs am nächsten Tag möglich; - Einsatz bei anhaltenden Schneefällen v.a. im manuellen Bereich verpufft weitgehend ohne Wirkung; - mit Teilkontingenten nur Erfüllung von Teilverpflichtungen möglich; Unterteilung der Sicherungsflächen in oberster Priorität notwendig, gibt es bis dato nicht;

	3. Strategie: einen Teil von Kraftfahrern sofort Heimschicken und Sicherung der Fahrbahnen mit diesem Teilkontingent am Abend und weitestgehender Volleinsatz beginnend am 02.12.2010 nachts um 2.00 Uhr; Vorteile: - Bearbeitung der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen und puntuelle Sicherung auf Anforderungen/Meldungen der Polizei am Mittwochabend; - effektive Bearbeitung aller Priorität 1-Flächen mit Nachlassen der Schneefälle und vor Einsetzen des Berufsverkehrs Donnerstagnacht/-früh möglich; Nachteile: - Kollision mit nachmittäglichen Berufsverkehr bereitet Probleme, reduzierte Räumleistung; → in Abwägung aller Vor- und Nachteile Entscheidung für Strategie 3
13.00 Uhr	Beginn leichter Schneefall bei -4°C (bis 15.30 Uhr ca. 2 cm Neuschneedecke, Niederschlagsradar prognostizierte starke Schneefälle ab 16.00 Uhr => Einsatz ab 13.00 Uhr nicht sinnvoll => von wenig Schnee befreite Straßen wären sofort wieder zugeschneit worden; Hinweis: Umlaufzeit Hauptverkehrsstraßen ca. 3 h)
15.30 Uhr	Einsatzbeginn von 24 Großstreufahrzeugen für die maschinelle Sicherung der Fahbahnen, Priorisierung auf Ring- und wichtigste Ausfallstraßen, Räum- und Streueinsatz mit 30 g/m² Salz
16.30 Uhr	starker Schneefall bei -4°C; gefallene Schneemenge bis dahin ca. 2-3 cm
17.30 Uhr	zunehmend dichter bis stockender Verkehr auf Nürnbergs Hauptverkehrsstraßen
18.30 Uhr	Zusammenbrechen des Verkehrs auf den umliegenden Autobahnen einschließlich Frankenschnellweg und Südwesttangente → Berufsverkehr auf den Zubringerstraßen konnte nicht abfließen, enormer Rückstau bis zu Innenstadt, alle Hauptstrecken in Nürnberg waren danach dicht → Großstreufahrzeuge steckten im Verkehr fest; die Räum- und Streuleistung ging damit gegen Null → herabfallender Schnee blieb auf den Fahrbahnen liegen, Abwärme von Fahrzeugen taute Schneeoberfläche immer wieder an, sättigte den Schnee mit Wasser und verdichtete diesen durch Stehen bzw. langsames Fahren mehr und mehr und mit den tiefen Temperaturen entstand letztlich eine eisige, extrem verdichtete Pressschneedecke
20.00 Uhr	starker Schneefall bei -8,5°C; gefallende Schneemenge bis dahin 12-15 cm
22.00 Uhr	kein Schneefall bei -8,5°C; gefallene Schneemenge bis dahin ca. 16-20 cm allmähliches Auflösen der Stauungen ermöglichte eingeschränkten Räum- und Streueinsatz auf den Ring- und wichtigsten Ausfallstraßen
23.30 Uhr	Ende des Einsatzes für die 24 Großstreufahrzeuge nach 10 h maximaler Arbeitszeit
24.00 Uhr	erneut einsetzende leichter Schneefall bei -8°C

02.12.2010	02.00 Uhr	leichter Schneefall bei -9,5°C; hinzugekommene Schneemenge von 1-2 cm
Donnerstag	02.15 Uhr	Einsatzbeginn Winterdienst für 450 Mitarbeiter (manuell und Maschinell); 32 Großstreufahrzeuge - Sicherung aller Hauptverkehrsstraßen und Straßen mit ÖPNV durch Räumen und Streuen (mit 40 g/m² Salz) - Sicherung aller Fußgängerüberwege und sonstigen Wege in oberster Priorität - Sicherung von Anliegerwegen in und an Grünanlagen
	05.00 Uhr	leichter Schneefall bei -10,5°C; hinzugekommene Schneemenge von 1-2 cm
		Probleme bei der Fahrbahnsicherung
		- mit den Großstreufahrzeugen konnte zunächst nur die lockere oberste Neuschneeschicht abgeschoben werden; die eisige, auf ca. 5 cm dicke extrem verdichtete Pressschneeauflage ließ sich auch mit schwerem Räumgerät nur unzureichend beseitigen - ausgebrachtes Salz zeigte zunächst auf der Pressschneeauflage geringe Tauwirkung (Grund: tiefe Temperaturen sowie extrem verdichtete Schneeauflage)
		- erst mit Zunahme des Verkehrs konnte sich das Salz durch die Fahrbewegungen allmählich in den Eiskörper einarbeiten und seine Tauwirkung erzielen
		- mit Beginn des morgendlichen Berufsverkehr um 6.30 Uhr waren die Fahrbahnen noch schneebedeckt; der Schnee wurde an der Oberfläche allmählich sulzig; auf den Fahrbahnen bildeten sich durch den Verkehr v.a. in Kreuzungsbereichen hohe Schneespuren, darunter verblieb immer noch eine sehr glatte Pressschneedecke; der Verkehr geriet unter diesen Bedingungen schnell ins stocken; unsere Räumfahrzeuge steckten dann erneut im Verkehr fest; auf den Straßen erschien der Eindruck, es wurde bislang nichts geräumt
		- besonders auf den mehrspurigen Ring- und Ausfallstraßen konnte mit einem Räumfahrzeug nicht genug Schnee rausgeschoben werden; immer wieder wurde neuer Schnee durch Fahrspurwechsel und Einfahren aus nicht geräumten Nebenstraßen auf bereits geräumte Bereiche eingetragen
	10.00 Uhr	- gestaffelter Einsatz auf den Ring- und Hauptein- und Ausfallstraßen um die aufgetauten Schneemengen von den Fahrbahnen zu schieben
	14.00 Uhr	- Räumen der restlichen Straßen der Priorität 1
	15.30 Uhr	- Beendigung Volleinsatz und Fortführung der Fahrbahnsicherung mit Teilkontingent auf Straßen der Priorität 1
	21.30 Uhr	- Beendigung Winterdiensteinsatz
03.12.2010	03.00 Uhr	Volleinsatz auf Fahrbahnen und Überwegen/Wegen
Freitag		

Anlage 3

1. Winterdienstorganisation

Mit Zusammenführung der Dienststellen des ehemaligen Tiefbauamtes, Gartenbauamtes, der Straßenreinigung des Abfallwirtschafts- und Stadtreinigungsbetriebs sowie der Bauhöfe der Bürgerämter Nord, Ost und Süd zum Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) werden auch deren bisherige kommunale Winterdienstaufgaben ganzheitlich vom SÖR wahrgenommen.

Zu den wesentlichen betrieblichen und organisatorischen Aufgaben gehören dabei

- das Aufstellen von Einsatzplänen, Räum- und Streuplänen, Rufbereitschaftsplänen und Tageseinsatzplänen
- 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 Stichprobenkontrolle externer Winterdienstleistungen,
- die Stichprobenkontrolle der Erfüllung von Anliegerverpflichtungen im Stadtgebiet,
- die Aufstellung und Befüllung von Streugutbehältern und
- die Abstimmung mit Polizei, VAG und staatlichen Bauämtern.

Dabei muss zwischen vorbereitenden und laufenden Aufgaben im Winterdienst unterschieden werden. Vor Winterbeginn wurden alle grundlegenden organisatorischen/planerischen Aufgaben im SÖR abgeschlossen; die laufenden Aufgaben ergeben sich aus der Einsatznotwendigkeit und werden aktuell erfüllt.

Für die Erfüllung der Winterdienstaufgaben stehen dem SÖR für diesen Winter rund 550 Mitarbeiter sowie 36 Großstreufahrzeuge im Bereich der Fahrbahnsicherung und 154 Kleinfahrzeuge im Bereich der Überwege-/Wegesicherung zur Verfügung.

Davon kommen ca. 490 Mitarbeiter aus dem Hause SÖR; je 30 weitere Mitarbeiter werden von den städtischen Eigenbetrieben der Stadtentwässerung und Umweltanalytik Nürnberg (SUN) sowie der Abfallwirtschaft und Stadtreinigung Nürnberg (ASN) zur Verfügung gestellt.

Zudem wurden für die Erfüllung der Anliegerverpflichtungen auf Gehwegen, gemeinsamen Geh-/Radwegen, Haltestellen des ÖPNV sowie Sicherungsverpflichtungen auf Wegen in und an Grünanlagen Aufträge an 2 Fremdfirmen erteilt.

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

Seit 01.November 2010 werden in einer arbeitstäglichen Einsatzbesprechung in Abhängigkeit der aktuellen Wettervorhersagen (stündliche Vorausschau der Wetterentwicklung für 72 Stunden) alle notwendigen Maßnahmen für den kommenden Winterdienst festgelegt.
Dazu gehören:

- Festlegung einer Rufbereitschaft und deren Umfang (Zeitraum sowie Personal- und Gerätestärken),
- Festlegung der Einsatzleitungen,
- Festlegung der Leitstellenbesetzung,
- Festlegung organisatorischer Maßnahmen zur Kompensation von Problemen aus vorhergehendem Einsatzzeitraum sowie bei angekündigten Wettervorhersagen mit mehrfacher Einsatzwahrscheinlichkeit (Einsatz von Teilkontingenten) und extremen Auswirkungen wie Eisregen oder Blitzeis
- Festlegung der Einsatzstrategie bei schwierigen Wetterlagen

Die Festlegungen werden per Protokoll an alle Einsatzleiter sowie Bezirke und Werkstätten verteilt. Auf Grundlage der Vorgaben erfolgt dann die Tageseinsatzplanung mit endgültiger Einteilung von Personal und Gerät. Die Geräte werden auf den kommenden Einsatz vorbereitet: evtl. Auftanken, Aufnahme der Winteraufbaugeräte, Streugutaufnahme.

Das Stadtgebiet Nürnberg ist in 4 Einsatzleiterbereiche (maschinelle Fahrbahnsicherung im gesamten Stadtgebiet sowie manuelle Überwege-/Wegesicherung im nördlichen, mittleren und südlichen Stadtgebiet) unterteilt. In jedem Bereich stehen je 5 Einsatzleiter zur Verfügung, die wochenweise in 2 Zeitbereichen von 0-12 Uhr und 12-24 Uhr eingeteilt sind. Der Einsatzleiter der maschinellen Fahrbahnsicherung ist gleichzeitig Ansprechpartner für die Einsatzzentrale der Polizei. Die Einsatzleiter kontrollieren in ihrem Bereich die Wetter- und Verkehrsflächenzustände und legen anhand der dabei gewonnenen Erkenntnisse notwendige Sicherungsmaßnahmen fest. Um einen möglichst gleichlautenden Winterdienst im Stadtgebiet zu erreichen, stimmen sich die 4 eingeteilten Einsatzleiter untereinander ab.

Wird ein Winterdiensteinsatz notwendig wird die Leitstelle in der Großreuther Straße mit 2 Mitarbeitern besetzt. Die Leitstelle übernimmt Alarmierungs-, Informations-, Koordinierungs- und Dokumentationsaufgaben; sie hält Kontakt mit der Polizeieinsatzzentrale.

Die alarmierten Mitarbeiter kommen zu ihrem festgelegten Stützpunkt, melden sich bei der Leitstelle an und beginnen einzeln und/oder gruppenweise ihre Räum- und Streutour nach festgelegtem Wegeplan. Der Einsatzleiter macht dabei Vorgaben zur Art und Weise des Einsatzes. Der Einsatzleiter kontrolliert stichprobenweise den Sicherungserfolg; macht eventuell neue Vorgaben oder lässt bei Bedarf Nacharbeiten.
Die Beendigung eines Tourumlaufs wird dem Einsatzleiter gemeldet. Dieser entscheidet situationsabhängig, ob ein erneuter Umlauf notwendig wird oder ob unterstützend auf anderen Routen ausgeholfen werden muss oder ob der Einsatz beendet wird.

Nach Beendigung des Einsatzes werden Fahrzeuge/Geräte gesäubert und für einen eventuell nachfolgenden Einsatz vorbereitet.

Einsatzleiter, Leitstelle und die Mitarbeiter vor Ort dokumentieren ihren Winterdiensteinsatz für eventuelle Nachverfolgungen zur Haftungsabwehr genau.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Für die Winterdienstorganisation und -einsatz sind folgende rechtliche Rahmenbedingungen maßgebend:

Grundsatz:
Zur allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gehört auch 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.

Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)
Für die Kommunen ist die Räum- und Streupflicht innerorts zunächst eine allgemeine sicherheitsrechtliche Pflicht (Art. 51 BayStrWG).
→ aber: nicht uneingeschränkt, sondern
- nur innerhalb der geschlossenen Ortslage,
- nach der eigenen Leistungsfähigkeit (Personal, Gerät, Finanzmittel)
- nur gefährliche und verkehrswichtige Fahrbahnstellen, Fußgängerüberwege, Gehwege
- nur wenn dringendes Erfordernis besteht und
- wenn andere hierzu nicht verpflichtet sind.

Nach Art. 51 BayStrWG können Sicherungspflichten auf die Anlieger übertragen werden. Von dieser Möglichkeit hat auch die Stadt Nürnberg Gebrauch gemacht und mit entsprechenden Regelungen in der Straßenreinigungsverordnung (StrRVO) umgesetzt.

Straßenreinigungsverordnung der Stadt Nürnberg (StrRVO)
Gem. § 20 StrRVO sind die Anlieger für folgende Bereiche und mit folgenden Vorgaben sicherungspflichtig:
- innerhalb der geschlossenen Ortslage,
- auf öffentlichen Gehwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen (auch bei Bushaltestellen),
- an ihr Grundstück angrenzend,
- für den Fußgängerverkehr in der erforderlichen Breite,
- täglich von 7.00 bis 20.00 Uhr.

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.

Für Wege in Grünanlagen sind dazu zusätzlich Regelungen in der ***Grünanlagensatzung der Stadt Nürnberg (GrünanlagenS)*** enthalten.
Nach § 16 GrünanlagenS wird bei Schnee- und/oder Eisglätte in Grünanlagen nicht gestreut und nicht geräumt. Die Benutzung erfolgt auf eigene Gefahr.
→ aber: nicht uneingeschränkt, sondern Sicherung notwendig, wenn
- berechtigtes Verkehrsbedürfnis und keine gesicherte Alternative oder
- öffentlich gewidmeter Weg.

Die oft unbestimmte Formulierung der Vorgaben dieser Gesetze/Verordnungen/Satzungen wird durch zahlreiche Rechtsprechungen konkretisiert.

Für die Organisation des Winterdienstes sind weitere gesetzliche Regelungen und Verpflichtungen zu beachten:

- *Rechtsgrundsätze des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB)*
  Haftung des Verkehrseröffners bei schuldhaftem Unterlassen im Rahmen der berechtigten Sicherheitserwartungen des Verkehrs und der wirtschaftlichen Zumutbarkeit des Verpflichteten
- *Regelungen des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG)*
  Festlegung der maximal täglichen Arbeitszeit (i.d.R. 8 h, max. 10 h) , der einzuhaltenden Pausen (nach 6 h bzw. 9 h) und Ruhezeiten (min. 11 h). Der Verstoß gegen die Regelungen des ArbZG ist bußgeld- und strafbewehrt.
- *Regelungen des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG)*
  Regelungen sind zwingend einzuhalten. Unterweisungen, Kontrollen, Prävention. Der Verstoß gegen die Regelungen des ArbSchG ist bußgeld- und strafbewehrt.
- *Sonstige rechtliche Verpflichtungen, die gleichrangig zum Winterdienst durch SÖR zu erfüllen sind:*
  - Verkehrssicherungspflicht aus der Benutzung der öffentlichen Straßen und Wege:
    daher regelmäßige Kontrolle des baulichen Zustands der Straßen, Wege und Zubehöre sowie regelmäßige Kontrolle der Straßenbäume
  - Verkehrssicherungspflicht aus der Benutzung der öffentlichen Grünanlagen und Spielplätze:
    daher regelmäßige Kontrolle des baulichen Zustands der Grünanlagenwege und Zubehöre sowie bis zu täglichen Kontrollen der Spielplätze
  - Reinigungsverpflichtung gem. Straßenreinigungsverordnung der Stadt Nürnberg im ZRG A und B gegenüber dem Gebührenzahler