Berichtsvorlage SÖR/021/2026
Werkausschuss 22.04.2026

Bericht zum Winterdienst 2025/2026

Sachverhaltsdarstellung

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) berichtet über die im zurückliegenden Winter gemachten Erfahrungen im Winterdienst. Zudem wird ein Überblick über die wichtigsten Zahlen/ Kenngrößen des Winterdienstes gegeben.

1. Allgemeines/ Wetter- und Einsatzgeschehen

Der Winter 2025/2026 war speziell mit einem markant winterlichen Januar insgesamt sehr ausgeprägt und wahrnehmbar. Die Rahmenbedingungen stellen sich wie folgt dar:

Temperatur und Frost:
Für die Kernmonate des meteorologischen Winters (Dezember bis Februar) zeigen stationsbasierte Auswertungen für Nürnberg eine mittlere Temperatur von 1,9 Grad. Insgesamt (trotzdem) eine leichte Abweichung nach oben, im Vergleich zur Referenzperiode 1991-2020.
Auffällig ist der sehr kalte Januar 2026 mit einer Durchschnittstemperatur von -0,8 °C und damit einer -1,5 Grad Abweichung nach unten.
Der Februar und auch der März 2026 waren deutlich zu warm.
(Quelle: wetterkontor.de für Station Nürnberg Flughafen mit Datenquelle Deutscher Wetterdienst)

Niederschlag Schnee und Eis:
Im Winter fielen rund 170 Litern pro Quadratmeter Niederschlag. Dabei waren der November und Dezember zu trocken, während im Januar und Februar teils deutlich mehr Niederschlag als in der Referenzperiode von 1991 bis 2020 zu verzeichnen waren.
Im Januar waren u.a mit den Sturmtiefs Elli und Gunda mehrere markante Wetter-Ereignisse zu verzeichnen die mit Schnee, Glatteisregen und gefrierenden Niederschlägen einhergingen. Die Wetterverhältnisse führten zu Schulausfällen und ausgeprägten Schneelagen. Auch im Februar traten vereinzelt winterliche Niederschläge auf, allerdings meist in Form von Schneeregen oder kurzen Schneeschauern.

Einsatzgeschehen in Nürnberg:
Im Winter 2025/2026 wurden insgesamt 74 Frosttage sowie 27 Schneefalltage registriert. Die Witterungsverhältnisse machten an 43 Tagen einen Winterdiensteinsatz erforderlich, darunter zehn Einsatztage mit präventiver Soleausbringung auf Fahrbahnen und Radwegen. Im Vergleich zum Winter 2023/2024 mit 23 Einsatztagen ist damit eine deutliche Zunahme des Einsatzgeschehens festzustellen.

Sowohl im maschinellen Winterdienst zur Sicherung der Fahrbahnen als auch im manuellen Bereich für Gehwege und Überwege ist die Anzahl der Einsätze gegenüber dem Vorjahr spürbar angestiegen.

Der erste Frosttag der Saison wurde am 18.11.2025 verzeichnet. Bereits am Folgetag, dem 19.11.2025, war ein erster präventiver Soleeinsatz zur Sicherung des Straßennetzes erforderlich. Der erste einsatzrelevante Schneefall trat in der Nacht vom 23. auf den 24.11.2025 auf. Dabei fielen rund 5 bis 7 cm nasser Schnee, wodurch der Winterdienst erstmals flächendeckend gefordert war.

Winterliche Witterungsphasen traten insbesondere ab Mitte November sowie erneut Anfang Dezember auf. Eine besonders prägende Phase stellte die anhaltende Frostperiode vom 24.12.2025 bis zum 12.01.2026 dar. Innerhalb dieses Zeitraums herrschten vom 02.01. bis einschließlich 08.01.2026 durchgehend Eistage, an denen die Temperaturen auch tagsüber unter 0 °C blieben. Die tiefste Temperatur wurde am 11.01.2026 mit −11,4 °C gemessen.

Nach einer kurzen Unterbrechung folgte vom 16.01. bis 27.01.2026 eine weitere durchgängige Frostperiode mit Temperaturen bis etwa −9 °C.

Schneefall-Ereignis am 25.+26.01.2026: Über 25cm Neuschnee in 24h

Ein herausragendes Ereignis der Wintersaison war der intensive Schneefall am 25. und 26.01.2026, bei dem innerhalb von 24 Stunden 25 bis 28 cm Neuschnee im Stadtgebiet fielen. Dieses Ereignis stellte alle Beteiligten vor erhebliche Herausforderungen und führte den Winterdienst zeitweise an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Die Kombination aus langanhaltendem Schneefall und großen Schneemengen erforderte durchgehende Einsätze über den gesamten Tag hinweg.

Aufgrund der gesetzlichen Arbeitszeitregelungen (maximal 10 Stunden täglich) muss im manuellen Winterdienst der sogenannte „geteilte Dienst“ angewendet werden. Dabei wird die Arbeitszeit in zwei Blöcke aufgeteilt, um sowohl morgens als auch nachmittags bzw. abends Einsätze zu ermöglichen. Diese Maßnahme führt jedoch nicht zu einer Kapazitätserhöhung, sondern lediglich zu einer zeitlichen Streckung der verfügbaren Ressourcen. In solchen Situationen können regelmäßig nur Flächen der Priorität 1 gesichert werden, während die Bearbeitung der Prioritäten 2 und 3 erst im Nachgang erfolgen kann.

Im maschinellen Winterdienst kann durch den Einsatz eines Zweischichtsystems eine nahezu durchgehende Sicherung des Hauptverkehrsnetzes gewährleistet werden. Dennoch führten die großen Schneemengen sowie begrenzte Umlagerungskapazitäten im öffentlichen Verkehrsraum dazu, dass mehrere Tage benötigt wurden, um wieder normale Verkehrsverhältnisse herzustellen. Eine Bearbeitung der Prioritäten 2+3 wurde jeweils nach den Sicherungen der Priorität 1 angeordnet.

Der Januar 2026 ist insgesamt als außergewöhnlich intensiver Winterdienstmonat hervorzuheben. Mit 27 Frosttagen, 26 Tagen Rufbereitschaft und 19 Einsatztagen wurden mehrere Höchstwerte erreicht.

Im Februar traten neben überfrierender Nässe noch zwei weitere, jedoch vergleichsweise geringe Schneefallereignisse auf, zuletzt am 19.02.2026. Diese bewegten sich im Bereich weniger Zentimeter und entsprachen damit den üblichen winterlichen Verhältnissen in Nürnberg.
Zum Ende des März wurden aufgrund der Gefahr von überfrierender Nässe nach Schneeregen und Graupelereignissen noch mehrere präventive Soleeinsätze auf den Fahrbahnen durchgeführt.

Zusammenfassend konnte der Winterdienst der Stadt Nürnberg auch in der Wintersaison 2025/2026 die Sicherung der wichtigsten Verkehrswege zuverlässig gewährleisten. Durch den Einsatz präventiver Maßnahmen sowie abgestufter Einsatzstrategien konnten Beeinträchtigungen im Hauptverkehrsstraßennetz weitgehend reduziert werden.

Einschränkungen ergaben sich jedoch beim Starkschneefallereignis Ende Januar, bei dem die Bearbeitung nachrangiger Prioritäten – insbesondere in Anwohnerstraßen – erst mit zeitlicher Verzögerung erfolgen konnte. Im Winterdienstgremium des SÖR wurde auch die Situation im Nebenstraßennetz intensiv betrachtet und bewertet. Aufgrund der großen Schneemengen und größtenteils sehr engen Durchfahrverhältnisse wurde abgewogen, dass ein Räumen mit Schneepflug und zur Seite schieben des Schnees nicht zielführend wäre (wegen Zuschieben der parkenden Fahrzeuge am Fahrbahnrand und der von den Anliegern freigeräumten Einfahrten) und deswegen die Straßen nur mit aufbauenden Streustoffen zur Erzielung einer Abschmelzwirkung befahren wurden.

Insgesamt zeigt sich, dass sowohl der manuelle als auch der maschinelle Winterdienst an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit stoßen. Bedingt durch unbesetzte Stellen und verstärkt durch Stelleneinsparungen aufgrund der Haushaltskonsolidierung sind die Reserven aufgebraucht. Krankheitsbedingte Ausfälle, insbesondere im Zusammenhang mit saisonalen Grippewellen, mussten teilweise durch (teure) externe Unterstützung kompensiert werden.

Neuerungen bei der Winterdienst-Alarmierung

In der Wintersaison 2025/2026 wurde erstmals eine flächendeckende digitale Alarmierung der Winterdienstkräfte, einschließlich des manuellen Bereichs, eingeführt. Hierfür kam die beim Fahrdienst eingesetzte Softwarelösung von Blueworld zum Einsatz.

Dieses System ermöglicht es den Einsatzleitern, Winterdiensteinsätze schnell und effizient digital auszulösen. Die Mitarbeitenden erhalten eine direkte Benachrichtigung auf ihr mobiles Endgerät und können ihre Einsatzbereitschaft unmittelbar bestätigen oder ablehnen. Die gleichzeitige Benachrichtigung aller Beteiligten ersetzt die bisher aufwändige telefonische Alarmierung über Rufketten.

Die Einsatzleitung erhält in Echtzeit eine Übersicht über die verfügbaren Kräfte und kann kurzfristig auf personelle Ausfälle reagieren. Nach anfänglichen technischen und organisatorischen Anpassungen, insbesondere im Bereich Datenschutz und Systemhandhabung, hat sich das System in der Praxis bewährt.

Insbesondere für die Unterstützungsmeister sowie die Reinigungsmeister und Depotleiter, die zuvor eine große Anzahl von Mitarbeitenden (bis zu 25 Personen) einzeln kontaktieren mussten, stellt die neue Lösung eine erhebliche Arbeitserleichterung dar. Insgesamt überwiegen die Vorteile deutlich, und das System wurde von den Einsatzverantwortlichen positiv angenommen.

2. Kommunaler Winterdienst des SÖR

Der Winterdienst der Stadt Nürnberg wird durch das Personal des SÖR und Teile von SUN geleistet. Unterstützend sind zudem Mitarbeiter der NOA tätig. Da für den Winterdienst nur begrenzte Personal- und Geräteressourcen zur Verfügung stehen, können nicht alle Straßen, Wege und Überwege gleichzeitig gesichert werden. Der sich stellende Sicherungsumfang wird daher nach Verkehrsbedeutung und Gefährlichkeit in Dringlichkeitsstufen unterteilt. In Prioritätsstufe 1 werden dabei alle wichtigen und gefährlichen, in Prioritätsstufe 2 und 3 alle nachrangig wichtigen Bereiche gesichert. Nur so können Umlaufzeiten in der obersten Sicherungsstufe auf den Fahrbahnen von 2 bis 3 Stunden und auf den Wegen und Überwegen von 4 bis 5 Stunden gewährleistet werden.

Öffentliche Gehwege

Der Räum- und Streudienst für die öffentlichen Gehwege im Stadtgebiet wird durch die Regelungen der Nürnberger Straßenreinigungsverordnung (StrRVO) bestimmt. Danach sind innerhalb der geschlossenen Ortslage die Räum- und Streupflicht der öffentlichen Geh- und gemeinsamen Geh- und Radwege den Anliegern verpflichtend übertragen. Diese haben 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; falls erforderlich auch mehrmals am Tag. Gerade bei den markanten Schneefallereignissen im Januar waren hier Defizite zu beobachten.
Von dieser Regelung ist auch der SÖR selbst betroffen. Vor allem bei anliegerfreien und bei an Grünanlagen oder eigenen Grundstücken angrenzenden öffentlichen Wegen sowie die Fußgängerüberwege auf Fahrbahnen hat SÖR die Verpflichtungen der StrRVO gleichermaßen zu erfüllen.
Auf allen öffentlichen Gehwegen werden i.d.R. abstumpfende Streustoffe in Form von Blähtongranulat verwendet. Ausnahmen bilden hier nur gefährliche Gefällestrecken und Treppen. Hier kommen Blähtongranulat-/Salzgemische zum Einsatz.

Fahrbahnen

Die Sicherung der Fahrbahnen erfolgt durch SÖR und beauftragte Fuhrunternehmer. Der Anteil der über Fuhrunternehmer abzudeckenden Touren musste in der aktuellen Winterdienstsaison erhöht werden, weil das Personaltableau bei den Fahrern mittlerweile keinerlei Ausfallreserven mehr aufweist, da aufgrund der Haushaltskonsolidierung Stelleneinsparungen realisiert werden mussten. Die Kosten für die Fremdvergabe der Fuhrleistungen sind nennenswert und machen sich bei den erhöhten Fremdleistungskosten deutlich bemerkbar.
Das im Winterdienst zu sichernde Straßennetz umfasst ca. 1.150 Kilometer. Insgesamt sind dabei rund 3.600 Kilometer (Sicherungslänge = Fahrspuren) zu sichern. Das gesamte Streckennetz ist hinsichtlich seiner Verkehrsbedeutung und Gefährlichkeit in 3 Prioritätsstufen eingeteilt:
In der Priorität 1 ca. 2.200 km Sicherungslänge werden die Haupteinfall- und -ausfallstraßen, Ringstraßen sowie wichtige Hauptverkehrsstraßen, Straßen mit öffentlichem Personennahverkehr sowie sehr stark befahrene Straßen und gefährliche Streckenabschnitte mit Feuchtsalz FS 30 gesichert; in der Priorität 2 mit ca. 300 km sonstige Hauptverkehrsstraßen und Hauptverbindungsstraßen sowie wichtige öffentliche Parkplätze; in der Priorität 3 ca. 1.100 km alle übrigen Straßen ebenfalls. Seit dem Winter 2022/ 2023 erfolgt auch in den Prioritäten 2 und 3 die Sicherung mit Feuchtsalz und Sole (anstatt vorher Blähtongranulat).
Dabei wird nach den Grundsätzen des „differenzierten“ Winterdienstes verfahren, d.h. so viel Salz wie nötig aber so wenig wie möglich einzusetzen. Auf den Fahrbahnen aller Prioritätsstufen kommt kurativ ausschließlich Feuchtsalz FS 30 (Streusalz NaCl mit 30 Gewichts-% Natriumchlorid-Lösung) oder präventiv Natriumchlorid-Sole zum Einsatz.

Präventive Streuung der Hauptverkehrsstraßen mit NaCl-Salzlösung

Die Präventivstreuung mit Sole wird im Winterdienst in Nürnberg seit mehreren Jahren erfolgreich angewendet. Dabei wird ein definiertes Streckennetz bei Bedarf mit vier Einsatzfahrzeugen präventiv in den Nachtstunden gesichert. Das erweiterte Sole-Streckennetz umfasst eine Gesamtlänge von 690 km und deckt praktisch alle Hauptverkehrsstraßen mit hoher Verkehrsbedeutung ab. In der aktuellen WD-Saison erfolgte an 10 Einsatztagen eine Präventivbehandlung mit Sole.

Fußgängerüberwege:
Auch die Sicherung der Fußgängerüberwege ist in 3 Prioritätsstufen unterteilt:

Priorität 1: rd. 5.000 wichtige Überwege innerhalb der geschlossenen Ortslage (besonders gekennzeichnet oder mit hoher Fußgängerfrequenz)

Priorität 2: rd. 100 wichtige Überwege außerhalb der geschlossenen Ortslage (besonders gekennzeichnet oder mit hoher Fußgängerfrequenz)

Priorität 3: rd. 900 sonstige Überwege

Auf Fußgängerüberwegen werden seit dem Winter 2022/2023 auftauende Streustoffe verwendet (anstatt vorher Blähton-Granulat). Eine detaillierte Darstellung des Sicherungskonzeptes auf Fahrbahnen, Fußgängerüberwegen auf Fahrbahnen sowie Radverkehrsanlagen erfolgte im WerkA SÖR am 09.03.2022.

Öffentliche Radwege
Die Sicherung der Radwege erfolgt ebenfalls durch SÖR, seit dieser Winterdienstsaison aber mit eingeschränkten Mitteln aufgrund der Haushaltskonsolidierung und der geforderten Stelleneinsparungen.
Grundsätzlich umfasst das im Winterdienst zu sichernde Radwegenetz derzeit rd. 95 km und wird ebenfalls in Prioritätsstufen gesichert: 40 km in der Priorität 1, 20 km in der Priorität 2 und 35 km in der Priorität 3. Die Einteilung erfolgte bislang nach verfügbaren Verkehrsbelastungszahlen für den Sommerbetrieb, die mit einem Abminderungsverhältniswert dann auf den Winterbetrieb umgerechnet wurden. Bei einer Verkehrsbelastung von über 800 Radfahrern pro Tag wurde eine Strecke in die Priorität 1 aufgenommen. Abgestuft dann die weiteren Prioritätseinteilungen. Die Sicherungsstrecken sind im Radwegenetzwintersicherungsplan entsprechend den Priorisierungen auf der Homepage des SÖR öffentlich einsehbar. Die Radwege werden auf den Fahrbahnen mit dem in der maschinellen Fahrbahnsicherung eingesetzten Streustoffen (Feuchtsalz/Sole) gesichert.

Durch den Beschluss im Werkausschuss SÖR vom 09.03.2022 können auftauende Streustoffe auch auf Radwegen, die nicht auf der Fahrbahn, sondern über getrennte oder gemeinsame Rad-/Gehwege verlaufen, zum Einsatz kommen. Durch die Freigabe für die Beschaffung entsprechender Multifunktionsfahrzeuge und Schaffung der dazu benötigten Fahrerstellen, konnten im Winter 2023/2024 erstmals drei Soletouren auf den Radwegen etabliert werden. Die Touren waren alle in der Priorität 1 eingeordnet und wurden bei einem Winterdienst-Einsatz zeitgleich zu den Einsätzen im Fahrbahn- und in den Gehwegbereichen bedient. Die (hochrangige) Sicherung des Radwegenetzes dient den Zielen des Mobilitätsbeschlusses.

Um mögliche negative Auswirkungen des Einsatzes auftauender Streustoffe erfassen und bewerten zu können wird an ausgewählten Stellen im Radwegenetz ein Monitoring in Abstimmung mit dem Umweltamt durchgeführt.

Auswirkungen der Haushaltskonsolidierung auf die Radwegesicherung im Winter 2025/2026

Mit der Umsetzung der Haushaltskonsolidierung wurden u.a. auch sechs Fahrerstellen gestrichen. Diese Fahrer erbrachten neben Wässerleistungen im Sommer auch Sicherungsleistungen im Winterdienst. Dazu gehörten auch Radwegetouren. Entgegen dem ursprünglichen Konzept eigenständige Radwegesicherungstouren im Winterdienst zu bilden, wurden nun die Radwege wieder in die Systemnähe des manuellen Winterdienstes integriert. In diesem werden Sicherungsleistungen für Fußgänger und Radfahrer ganzheitlich bearbeitet. Die Umlaufzeiten betragen 4-5 Stunden. Ein 2-Schichtbetrieb ist hier kapazitiv nicht möglich.

3. Streustoffe, Lagerkapazitäten

SÖR startete die Winterdienstsaison mit den Restbeständen aus der Winterdienstperiode 2024 / 2025 von ca. 6.013 t (Stand 31.10.2025). Davon waren 4.508 t bei der Fa. SGZ Zweckstätter im Hafen Nürnberg eingelagert. Die während der Winterzeit beschaffte Salzmenge betrug ca. 6.000 t, die beschaffte Menge an Granulat betrug rund 990 t.

Die Bevorratung der Streustoffe erfolgte zentral in 3 Großlägern und weiteren Kleinstandorten in den Bauhöfen der Bezirke:

• Betriebshof Fuhrpark, Großreuther Str.:	Lagerkapazität Salz	1.900 t (1.600 m³)
	Lagerkapazität Granulat	950 t (1.600 m³)
• Betriebshof Werkbetrieb, Donaustr.:	Lagerkapazität Salz	1.000 t (850 m³)
	Lagerkapazität Granulat	120 t (200 m³)
• Lagereinrichtung Bauhöfe SÖR:	Lagerkapazität Salz	1.100 t (930 m³)
• Fa. Zweckstätter, Hafen (Anmietung):	Lagerkapazität Salz	7.000 t (5.900 m³)

Zur Versorgung der Handschneeräumer mit Streustoffen waren im gesamten Stadtgebiet dezentral zusätzlich ca. 1.400 Streugutkisten aufgestellt.

Zum Ende der Winterdienstsaison beträgt der Gesamtbestand noch ca. 5.000 t (Stand 02.03.2026).
Der Salzverbrauch für die Winterdienstsaison 2025/2026 belief sich damit auf rund 7.000 t.

4. Für den Winterdienst zur Verfügung stehende Ressourcen

Personal
Im Winterdienst wurden insgesamt rund 460 Mitarbeiter/Innen eingesetzt. Davon waren rund 435 aus dem SÖR-Betrieb und 25 von SUN im Einsatz.

Fahrzeuge und Geräte
Im Winter 2025/2026 wurden aus dem SÖR-eigenen Fuhrpark rund 147 Fahrzeuge und Geräte sowie 50 Miettraktoren und 8 Fremd-LKW eingesetzt:

- „Maschineller“ Winterdienst: 27 Großstreufahrzeuge
  4 Flüssigstreufahrzeuge Fahrbahn
  3 Flüssigstreufahrzeuge Radweg } 45 Fahrzeuge
  3 Radlader
  7+1= 8 Fremdfirmen-Lkw
- „Manueller“ Winterdienst: Es standen Miettraktoren, eigene Traktoren, Mehrzweckfahrzeuge und Transporter zur Verfügung.
  Insgesamt wurden im manuellen Bereich rund 160 Fahrzeuge eingesetzt

5. Reinigung der Wege von Streugut nach dem Winter

Innerhalb des Zwangsreinigungsgebietes A konnte bereits während der laufenden Wintersaison immer wieder im Zuge der turnusmäßigen Straßenreinigung das auf den Gehwegen ausgebrachte Streugut beseitigt werden. Außerhalb des Zwangsreinigungsgebietes A müssen dagegen die Anlieger selbst die an ihre Grundstücke angrenzenden Gehwege oder kombinierten Geh-/Radwege vom Streugut befreien. Nur wenn SÖR selbst Anlieger ist, Wege anliegerfrei sind oder Wege durch Grünanlagen laufen, wird die Reinigung von SÖR übernommen. Die Aufnahme des Streuguts wird bis Ende März 2026 abgeschlossen sein.

6. Straßen-/Wegeschäden während und nach der Winterperiode

Aufgrund der ausgeprägten Winterwitterung mit zahlreichen Frost-Tau-Wechseln war in der Saison 2025/2026 eine deutlich erhöhte Anzahl an Frostaufbrüchen und Schlaglöchern zu verzeichnen. Im Vergleich zu den Vorjahren nahm das Schadensaufkommen spürbar zu.

Zeitweise war es erforderlich, die Abarbeitung von Schlaglöchern zu priorisieren. In besonders stark geschädigten Bereichen mussten zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit temporäre Absperrungen sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen eingerichtet werden.

Da die Asphaltmischwerke während der Wintermonate – in der Regel bis Ende Februar – geschlossen sind, konnten Instandsetzungsmaßnahmen nicht mit herkömmlichem Heißasphalt durchgeführt werden. Stattdessen musste verstärkt auf Kaltasphalt zurückgegriffen werden, was zu einem entsprechend erhöhten Materialeinsatz führte.

Die aufgetretenen Frostschäden verdeutlichen den insgesamt fortgeschrittenen Zustand der Straßeninfrastruktur. Insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen sind sowohl die Deckschichten als auch die darunterliegenden Tragschichten aufgrund hoher Verkehrsbelastung und fortgeschrittenen Alters bereits erheblich geschädigt. Aber auch in den Nebenverkehrsstraßen zeigt sich ein zunehmender Sanierungsbedarf.

Ursächlich hierfür ist häufig ein nicht mehr zeitgemäß dimensionierter Straßenaufbau, der den heutigen Verkehrsanforderungen nicht mehr ausreichend gerecht wird. Insbesondere unzureichend ausgebaute Frostschutzschichten führen dazu, dass die Straßen gegenüber Witterungseinflüssen anfälliger sind. Der zunehmende Verschleiß ist dabei auch für die Bürgerschaft deutlich sichtbar.

In vielen Fällen reicht eine reine Erneuerung der Deckschicht nicht mehr aus. Für eine nachhaltige Verbesserung sind vielmehr grundhafte Erneuerungsmaßnahmen erforderlich. Hierfür werden entsprechende finanzielle Mittel benötigt.

Die Aufwendungen für die provisorische Sicherung von Schäden sowie für kurzfristig notwendige, dauerhafte Instandsetzungen von Gehwegen und Fahrbahndecken beliefen sich in der Wintersaison 2025/2026 auf 2,61 Mio. Euro. Im Vergleich zum Winter 2023/2024 (1,52 Mio. Euro) ist damit ein deutlicher Kostenanstieg zu verzeichnen.

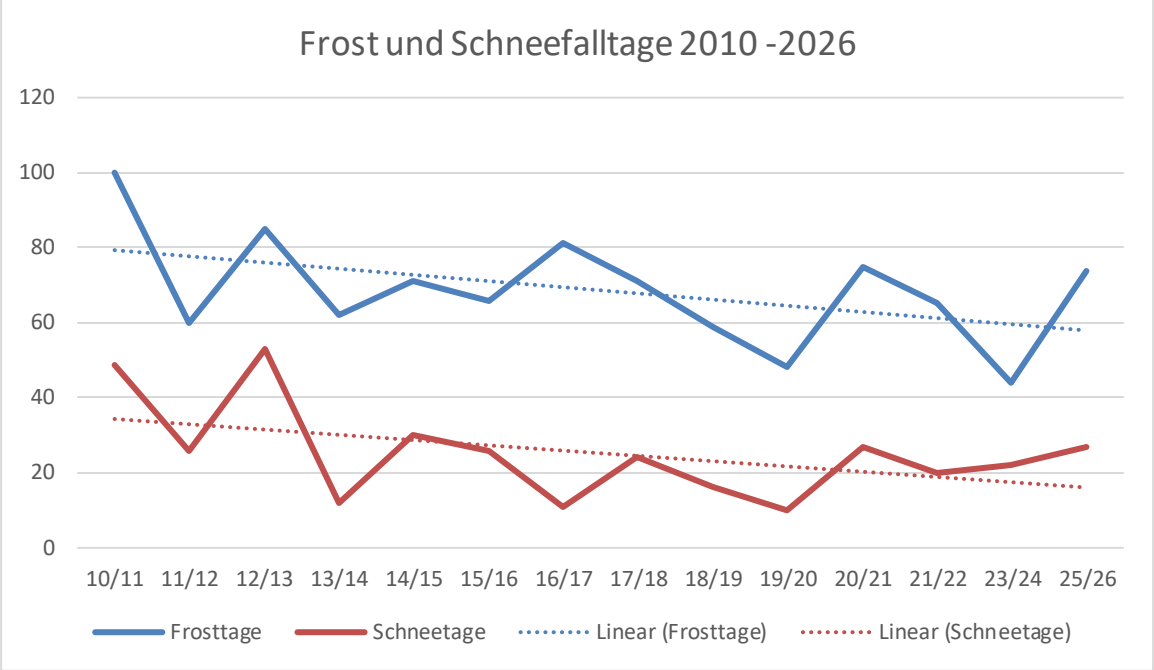
7. Kenngrößen (Zahlenwerte) zur Wintersaison 2025/2026

Wetterdaten

Zusammenfassend waren im Winter 2025/2026 (01.11.2025 bis 17.03.2026) nachfolgende Wetterdaten zu verzeichnen
(Quelle: Wetterkontor.de, Station Nürnberg Flughafen: Als Schneefalltage werden Tage mit Schneefall oder schneeartigem Niederschlag (z. B. Schneeregen mit erkennbarem Schneeanteil) gewertet. Reine Regenereignisse werden nicht berücksichtigt)

Monat	**Schneefalltage** (mind. 0,1 mm)	**Frosttage** (min. < 0°C)
Nov 25	6	12
Dez 25	4	18
Jan 26	12	27
Feb 26	5	9
Mrz 26	0	8
Summe	**27**	**74**

Vergleich zu den Vorjahren: Winter 2023/2024: 22 Schneefalltage; 44 Frosttage
Winter 2021/2022: 20 Schneefalltage, 65 Frosttage
Winter 2020/2021: 27 Schneefalltage, 75 Frosttage



Rufbereitschaften

Im Zeitraum vom 01.11.2025 bis 31.03.2026 wurde die erforderliche Mitarbeiterzahl für den bevorstehenden Winterdiensteinsatz täglich auf Basis der Witterungslage, der zu erwartenden Niederschläge und der Temperaturen festgelegt.

Des Weiteren wurden für die Präventiv-Solestreuung wochenweise jeweils ein Einsatzleiter sowie 4 Soletouren mit 5 Fahrern (4 Stammfahrer, 1 Mitarbeiter in Reserve) in Dauerrufbereitschaft versetzt. Diese Präventiv-Dauerrufbereitschaft wurde ebenfalls vom 01.11.2025 bis 31.03.2026 organisiert.

Bei Vollrufbereitschaft waren bis zu 463 Mitarbeiter in Bereitschaft. Die Personalstärke in Teilrufbereitschaft (nur die eingeteilten Einsatzleiter für die Durchführung der „Eigenständigen Kontrollen“ vor Dienstbeginn, um zum jeweiligen Dienstbeginn ggf. den Einsatz auslösen zu können) betrug 10 Mitarbeiter.

Monat	Vollrufbereitschaft	Teilrufbereitschaft	Summe
Nov 25	11	0	11
Dez 25	10	8	18
Jan 26	26	0	26
Feb 26	12	2	14
Mrz 26	0	2	2
Summe	**59**	**12**	**71**

Vergleich zu den Vorjahren: Winter 2023/2024: 32 Rufbereitschaften
Winter 2021/2022: 36 Rufbereitschaften
Winter 2020/2021: 73 Rufbereitschaften

***Einsatztage im „Maschinellen“ Winterdienst auf den Fahrbahnen und* im „Manuellen“ Winterdienst auf Wegen und Überwegen**

Der Winterdienst auf Fahrbahnen wurde im vergangenen Winter erstmals am 19.11.2025 (Sole) tätig. Der erste Räum- und Streudiensteinsatz erfolgte am 24.11.2025.
Die nachfolgende Tabelle gibt die gesamten Winterdiensteinsatztage der WD-Periode 2025 / 2026 wieder:

Monat	Maschinell auf Fahrbahnen	Manuell auf Wegen+Überwegen
Nov 25	5	2
Dez 25	9	3
Jan 26	19	15
Feb 26	6	5
Mrz 26	4	0
Summe	**43**	**25**

Vergleich zu den Vorjahren: Winter 2023/ 2024: 23 Einsatztage
Winter 2021/2022: 36 Einsatztage
Winter 2020/2021: 60 Einsatztage

Die unterschiedliche Anzahl von Einsatztagen im maschinellen und manuellen Winterdienst resultiert aus den präventiven Sicherungseinsätzen (u.a. mit Sole und mit Feuchtsalz) in den Fahrbahnbereichen.
Im manuellen Winterdienst sind damit die Räum- und Streudiensteinsätze erfasst.

Einsatzstunden im „Manuellen“ und „Maschinellen“ Winterdienst

In der Winterdienstperiode 2025/2026 leisteten die im „Manuellen“ und „Maschinellen“ Winterdienst eingesetzten Mitarbeiter/Innen im Zeitraum vom 01.11.2025 bis 31.01.2026 insgesamt 17.654 +12.283 = 29.938 Einsatzstunden. Die Zahlen bzw. der Aufwand für Februar und März sind dabei (noch) nicht enthalten. Die Erfassung für den Februar liegt im System aufgrund des aufwendigen Zulagensystems erst zum 10.04.2026 vor und konnte daher für diesen Bericht nicht mehr berücksichtigt werden.
Im Winter 2023/2024 wurden insgesamt rund 15.100 Einsatzstunden geleistet.
Im Winter 2020/2021 wurden 51.000 Einsatzstunden geleistet.

Streugutverbrauch im Winterhalbjahr 2025/2026

In der zurückliegenden Winterdienstperiode wurden folgende Streustoffmengen verbraucht:

Streusalz: 7.000 to (2023/2024: 4.000t 2021/2022: 3.000 t 2020/2021: 7.500 t)
Granulat: rd. 1.200 to (2023/2024: 900t 2021/2022: 1.200 t 2020/2021: 2.500 t)

Kosten des Winterdienstes 2025/26 (01.04.2025 – 13.03.2026)

		2025/2026	2023/2024	2021/2022	2020/2021
Personalkosten:					
Rufbereitschaftsvergütungen		943.000 €	476.444 €	536.000 €	1.100.000 €
Kosten Einsatzstunden		763.000 €	288.200 €	524.000 €	1.883.000 €
	Σ	**1.706.000 €**	**764.644 €**	**1.060.000 €**	**2.983.000 €**
Sachkosten:					
Fahrzeug- und Geräteeinsatz		287.000 €	154.000 €	280.000 €	914.000 €
Kosten Leihtraktoren + Geräteträger		505.000 €	473.000 €	411.000 €	407.000 €
Fremdvergabe WD-Fuhrleistungen		482.000 €	177.020 €	167.000 €	367.000 €
Fremdvergabe Anliegerverpflichtungen		49.000 €	48.760 €	46.000 €	46.000 €
Streustoffe		721.000 €	505.766 €	614.000 €	248.000 €
Logistik Streugutlager Hafen		199.000 €	186.000 €	102.000 €	131.000 €
Staatliches Bauamt		0 €	41.000 €	41.000 €	41.000 €
DB-AG; S-Bahn		10.000 €	6.000 €	6.000 €	6.000 €
	Σ	**2.253.000 €**	**1.591.546 €**	**1.667.000 €**	**2.160.000 €**
Zusatzkosten im Straßenunterhalt:					
Beseitigung Frostschäden Fahrbahnen		2.413.000 €	1.299.000 €	1.430.000 €	1.670.000 €
Beseitigung Frostschäden Radwege		101.000 €	76.000 €		
Beseitigung Frostschäden Gehwege		95.000 €	142.000 €	182.000 €	450.000 €
	Σ	**2.609.000 €**	**1.517.000 €**	**1.612.000 €**	**2.120.000 €**
Gesamtkosten		**6.568.000 €**	**3.873.190 €**	**4.339.000 €**	**7.263.000 €**

Die Kosten des Staatlichen Bauamtes waren die Rechnung des Winterdienstes an der Südwesttangente. Hierfür sind ab 2024 aber keine Rechnungen gebucht worden.
Die Rufbereitschaftsvergütungen und die Einsatzstunden sind nur bis zum 31.01.2026 mit enthalten. Der Februar wird erst vollständig am 10.04.2026 erfasst sein.

Stellungnahme zum Antrag der CSU-Fraktion vom 09.02.2026 „Winterdienst effektiv planen und durchführen“

1. Einordnung der Situation

Das im Antrag beschriebene Starkschneefallereignis Ende Januar 2026 hat gezeigt, dass der Winterdienst der Stadt Nürnberg bei außergewöhnlichen Wetterlagen vor besonderen Herausforderungen steht. Innerhalb von 24 Stunden fielen 25 bis 28 cm Neuschnee.
Diese Wetterlage führte dazu, dass der Winterdienst – insbesondere im manuellen Bereich – zeitweise an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gelangte, wodurch es trotz intensiver Einsätze zu Einschränkungen insbesondere im Bereich der Nebenstraßen sowie auf Teilen des Radwegenetzes kam.
Aufgrund gesetzlicher Arbeitszeitvorgaben und begrenzter personeller Ressourcen konnten in dieser Phase vorrangig nur Flächen der Priorität 1 gesichert werden, während nachrangige Bereiche – insbesondere Nebenstraßen und Teile des Radwegenetzes – erst zeitlich verzögert bearbeitet werden konnten.

Die im Antrag geschilderten Wahrnehmungen, insbesondere hinsichtlich eingeschränkter Nutzbarkeit von Radwegen und Beeinträchtigungen für den Fußverkehr, sind daher nachvollziehbar und decken sich mit den im Bericht dargestellten Erfahrungen.

2. Bestehendes Winterdienstkonzept

Der Winterdienst der Stadt Nürnberg basiert auf einem differenzierten Priorisierungssystem, das sich an Verkehrsbedeutung und Gefährdung orientiert.

- In Priorität 1 werden insbesondere Hauptverkehrsstraßen, ÖPNV-Achsen sowie besonders gefährliche Bereiche gesichert.
- Nachgeordnet folgen weitere Verkehrsflächen in den Prioritäten 2 und 3.

Auch Fußgängerüberwege sowie zentrale Radverbindungen sind in dieses System integriert und werden entsprechend ihrer Bedeutung berücksichtigt.

Dieses System hat sich grundsätzlich bewährt und stellt sicher, dass bei begrenzten Ressourcen zunächst die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrsnetzes gewährleistet wird.

3. Bewertung der einzelnen Forderungen des Antrags

a) Vorrangige Sicherung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr

Diese Forderung ist im bestehenden System bereits weitgehend umgesetzt:

- ÖPNV-Strecken sind Bestandteil der Priorität 1
- wichtige Fußgängerüberwege werden prioritär gesichert
- zentrale Radachsen sind ebenfalls in der höchsten Priorität enthalten

<u>Einschränkung:</u>

Während außergewöhnlicher Ereignisse (z. B. Januar 2026) kann eine gleichzeitige Sicherung aller Verkehrsarten nicht vollständig gewährleistet werden, da zunächst die Aufrechterhaltung der Grundfunktion des Verkehrsnetzes (v. a. Hauptfahrbahnen und wichtige Fußgängerüberwege) im Fokus steht.

b) Vermeidung des Zuschiebens von Rad- und Gehwegen

Das im Antrag angesprochene Problem des Zuschiebens von Rad- und Gehwegen durch geräumte Schneemassen ist systembedingt und tritt insbesondere bei größeren Schneefallereignissen auf. Der Effekt lässt sich:

- nicht vollständig vermeiden, da Schneeräumung auf Fahrbahnen zwangsläufig Schneeverlagerungen verursacht
- insbesondere bei großen Schneemengen und engen Straßenquerschnitten der Effekt verstärkt wird

Im Bericht wird deutlich, dass:

- bei extremen Schneemengen auch Lagerkapazitäten im öffentlichen Raum begrenzt sind

Bewertung:

- Optimierungen sind möglich (z. B. sensiblere Räumstrategien an neuralgischen Punkten)
- verstärkte Nachbearbeitung neuralgischer Punkte (z. B. Querungen, Haltestellenbereiche, braucht entsprechende Kapazitäten)
- sowie eine gezieltere Steuerung der Schneelagerung im Straßenraum (geht zu Lasten der Räumgeschwindigkeit).
- eine vollständige Vermeidung ist jedoch systembedingt nicht realistisch

Der Winterdienst bewegt sich hier in einem Zielkonflikt zwischen schneller Sicherung der Fahrbahnen und der dafür notwendigen Räumgeschwindigkeit zur Sicherung der Hauptverkehrsachsen und der Freihaltung angrenzender Flächen.
Eine nachgelagerte Bearbeitung dieser Bereiche kann aktuell nur im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten und entsprechend der festgelegten Prioritäten erfolgen.

c) Priorisierung und Aktualisierung des Radwegenetzes

Ein priorisiertes Konzept liegt bereits vor und ist öffentlich einsehbar.
Die Erfahrungen der Wintersaison 2025/2026 zeigen jedoch, dass:

- die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichen, um das gewünschte Sicherungsniveau durchgängig zu gewährleisten,
- insbesondere ein Zweischichtbetrieb im Radwegebereich derzeit nicht möglich ist,
- und die ursprünglich geplante Weiterentwicklung des Radwinterdienstes aufgrund der Haushaltskonsolidierung eingeschränkt wurde.
- Es kam sogar zu einer Verschlechterung des bisherigen Niveaus.

Bewertung:

- Eine Ausweitung bzw. Verbesserung ist fachlich sinnvoll,
- jedoch aktuell stark abhängig von personellen und finanziellen Ressourcen

4. Voraussetzungen für eine Verbesserung

Die im Antrag angestrebten Verbesserungen sind grundsätzlich umsetzbar, setzen jedoch entsprechende Rahmenbedingungen voraus.

Der Bericht zeigt deutlich, dass der Winterdienst bereits heute:

- an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit arbeitet,
- über keine ausreichenden Personalreserven verfügt,
- und teilweise auf (teure) externe Unterstützung angewiesen ist.

➔ Eine nachhaltige Verbesserung des Winterdienstes – insbesondere im Bereich des Fuß- und Radverkehrs – erfordert daher:

- zusätzliche personelle Ressourcen,
- eine Erweiterung des Fahrzeug- und Gerätebestandes (z.B. Solefahrzeuge auf Radwegen),
- sowie entsprechende finanzielle Mittel.

5. Fazit

Die im Antrag formulierten Zielsetzungen werden grundsätzlich unterstützt. Die Wintersaison 2025/2026 hat gezeigt, dass insbesondere bei außergewöhnlichen Wetterlagen Weiterentwicklungsbedarf im Winterdienst besteht, vor allem im Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr.

Eine Überprüfung und Weiterentwicklung der Priorisierung, gezielte Optimierungen in der operativen Durchführung sowie eine stärkere Ausrichtung auf den Umweltverbund sind fachlich sinnvoll.

Eine weitergehende Verbesserung des Winterdienstes, insbesondere im Bereich des Fuß- und Radverkehrs, ist grundsätzlich möglich, setzt jedoch entsprechende zusätzliche Ressourcen voraus.