



Mitglieder des Kreistags

des Landkreises Esslingen

- Öffentlich
 Nichtöffentlich
 Nichtöffentlich bis zum
Abschluss der Vorberatung

- KT
 VFA
 ATU 3. März 2011
 ATU/BA
 SOA
 KSA
 JHA

Betreff: Winterdienst des Straßenbauamts

Anlagen: -

- Verfahrensgang: Einbringung zur späteren Beratung
 Vorberatung für den Kreistag
 Abschließender Beschluss im Ausschuss

BESCHLUSSANTRAG:

Kenntnisnahme.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Keine

Sachdarstellung:

1. Allgemeines

Das Straßenbauamt des Landkreises Esslingen ist für den Winterdienst der Kreisstraßen, Landesstraßen und Bundesstraßen in den Landkreisen Esslingen und Göppingen zuständig. Der Winterdienst orientiert sich am „Maßnahmenkatalog des Straßenbetriebsdienstes – Empfehlungen für die Organisation des Winterdienstes bei Autobahn- und Straßenmeistereien“ der bundesweit bei den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (klassifiziertes Netz) Anwendung findet. Das Anforderungsniveau und die eingesetzten Mittel unterscheiden sich teilweise erheblich vom Winterdienst in den Ortslagen der Kommunen. So wird beispielsweise aufgrund der höheren Geschwindigkei-

ten und der damit einhergehenden Unfallgefahr auf freier Strecke kein Splitt, sondern Taumittel wie Streusalz, ggf. in Kombination mit Sole, eingesetzt.

Nach den gesetzlichen Vorgaben hat unser Straßenbauamt die Kommunen bei der Räumung und Streuung ihrer Ortsdurchfahrten im Zuge der klassifizierten Straßen nach besten Kräften zu unterstützen. Allerdings bleibt die Kommune im Außenverhältnis (z. B. bei Schadensfällen etc) in jedem Fall selbst verantwortlich. Die Unterstützungsleistung wird von unserem Straßenbauamt uneingeschränkt erbracht. Der Landkreis/Straßenbauamt sieht sich hier in einer Solidargemeinschaft mit den Kommunen. Dies bedeutet jedoch auch, dass bei extremen Witterungsverhältnissen ein kooperatives Miteinander praktiziert wird.

Nachstehend werden die

- Betriebsstruktur
- Einsatzorganisation und Alarmierung
- die Kosten
- die Sondersituation der letzten beiden Winter und
- ein angedachter Maßnahmenkatalog beschrieben.

2. Struktur

Das Straßenbauamt Esslingen ist **zuständig** für

Landkreis Esslingen
Landkreis Göppingen
Teile des Stadtkreises Stuttgart
B 10 und B 27 zw. Kreisgrenze ES
und Ortslage Stuttgart

Gesamte **betreute Strecke**: 1140 km, davon 26 Albsteigen

Salzlager:

Straßenmeistereien in Deizisau, Geislingen und Kirchheim, sowie Lager in Möhringen, Baltmannsweiler, Neckartailfingen, Uhingen, Schlattstall, Eislingen und Böhmenkirch

Lagerkapazitäten: 9 Salzhallen und 1 Silolager mit einer Gesamtkapazität von 7.000 t Auftausalz sowie 9 Soletanks mit einer Bevorratung von zus. 300.000 l Sole.

Eingesetzte Fahrzeuge: 15 eigene Fahrzeuge, 27 Vertragsfahrzeuge (Unternehmer).

Räumbezirke: 42 (14 pro Straßenmeisterei)

Jedem Fahrzeug ist in der Winterdienstanordnung der Straßenmeisterei eine zu betreuende Strecke zugeteilt, die innerhalb der Vorgaben gestreut (ca. 2

Std.) bzw. (3 Std.) geräumt werden soll. Hinzuzurechnen ist die Anfahrzeit und die Zeit zum Nachladen.

Im Schichtdienst sind insgesamt rd. 50 Fahrer des Straßenbauamts, 10 Einsatzleiter und weitere Fahrer der Privatunternehmen eingeteilt.

3.) Einsatzorganisation und Alarmierung

Einsatzzeiten: 03:30 Uhr bis 22:00 Uhr, verlängerbar bis 23.45 Uhr

Ausnahme: 24 h-Betrieb für folgende Strecken
B 27, B 313 zwischen AS A8 bei Wendlingen und
Plochinger Dreieck und
B 10 zw. Plochinger Dreieck und Stuttgart

Der 24-Stundenbetrieb wird nur für autobahnähnliche Streckenabschnitte mit hoher Verkehrsbedeutung angewendet und entspricht damit dem für Bundesautobahnen festgelegten Standard.

Der Einsatz der Streufahrzeuge hängt von der Wetterlage und den Modalitäten der Alarmierung ab. Diese sind in aufsteigender Reihenfolge:

- **Bereitschaft**
(Bei Ansage von einsetzendem Schneefall und unklarer Wettervorhersage)
Der Dienst wird zu den normalen Arbeitszeiten in den Meistereien aufgenommen. Der Vollzugsdienst der Polizei, der nachts im Straßennetz Streife fährt, meldet einsetzende Glätte oder Schneefall an den Einsatzleiter der jeweiligen Meisterei. Dieser alarmiert die Fahrer der Rufbereitschaft, die Streutätigkeit wird aufgenommen.
- **Bereitschaft / Kontrollfahrten**
(bei niedrigen Temperaturen und Glättegefahr)
Siehe Bereitschaft. Zusätzlich ist im Bezirk eine reduzierte Anzahl an Streufahrzeugen unterwegs. Diese streuen Gefahrenpunkte, Reifglätte oder Glatteis, ausgelöst durch überfrierendes Tauwasser, das während den wärmeren Tagesstunden angefallen ist ab. Für diesen Einsatz werden vorwiegend die eigenen Fahrzeuge eingesetzt.
- **Schichtdienst**
(bei Schneefall oder Blitzeis, d.h. überfrierendem Regen auf unterkühlten Fahrbahnen) Zu den o. g. Einsatzzeiten sind auf den Strecken alle Fahrzeuge im Einsatz.

Einsatzzeiten und Alarmierungsmodalitäten entsprechen dem „Maßnahmenkatalog des Straßenbetriebsdienstes – Empfehlungen für die Organisation des Winterdienstes in Autobahn- und Straßenmeistereien“.

4.) Kosten

Winter 2009/10

Im Winter 2009/2010 wurden ca. 17.000 Einsatzstunden geleistet, 21.000 t Auftausalz ausgebracht und 433 000 l Sole (34 %iges Calciumchlorid) verbraucht.

Die Kosten für den Winterdienst im Winter 2009/2010 betragen 4,6 Mio €.

Winter 2010/11

Die Kosten für den laufenden Winter liegen aufgrund des Zeitversatzes der Abrechnung noch nicht vor. Als Kenngröße kann in guter Näherung der Streusalzverbrauch herangezogen werden: Ende Januar waren 80 % der Streumittel, bezogen auf den Gesamtverbrauch des Vorjahres, ausgebracht.

Abhängig vom weiteren Verlauf der aktuellen Winterdienstsaison ist zum Zeitpunkt der Erstellung der Vorlage noch nicht klar, ob die Winterdienstkosten der vergangenen Saison über- oder unterschritten werden.

Dem gegenüber stehen die schwächeren Winter der Jahre 2006/2007, 2007/08 und 2008/09 mit Streusalzverbräuchen von 5.500 t, 6.200 t und 16.000t und mit Kosten in Höhe von 1,5 Mio. €, 1,7 Mio. € bzw. 4,2 Mio. €.

5.) „Jahrhundertwinter“ 2009/2010 Winter 2010/11 – Empfehlungen der Länder Fachgruppe Betriebsdienst

Der Winter 2009/2010 war in Deutschland durch extreme Witterungssituationen gekennzeichnet, die in den Medien seinerzeit eine entsprechende Resonanz fanden.

Die wiederholt extremen Wettersituationen und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen im Straßenverkehr wurden bundesweit als so gravierend eingestuft, dass auf Ebene der obersten Landesbehörden die Fachgruppe Betriebsdienst beauftragt wurde, ein Strategiepapier zum Thema zu erarbeiten.

Die Empfehlungen zusammengefasst waren:

- a) Empfehlungen zur Lagerkapazität an Taumittel
- b) Empfehlungen zur Optimierung der Streusalzversorgung (Lieferverträge und Mengenmonitoring)
- c) Komplette Befüllung der Lager im Sommerbezug

Diese Empfehlungen sind bei unserem Straßenbauamt gängige Praxis. Unsere vorhandenen Kapazitäten für die Vorratshaltung von Taumitteln entsprechen den Sollvorgaben. Nachdem aber in den vergangenen zwei Wintern die Lieferung von Sole zeitweise nicht möglich war, konnten wir unsere Kapazität bei der Sole nicht nutzen und blieben deshalb bei der Lagerhaltung ca. 10 % unter den Sollvorgaben.

Da eine Taumittelknappheit bei extremen Wetterereignissen trotz aller Vorsorge nicht ausgeschlossen werden kann, wurden darüber hinaus Empfehlungen für den Winterdienst bei extremer Salznotlage vorgeschlagen,

im Einzelnen:

d) Verringerung der Streumengen durch verstärkte mechanische Räumung

e) Ausbringen von Taustofflösungen

f) Beschränkung der Taustoffanwendung auf verkehrswichtige und gefährliche Abschnitte

g) Verzicht auf Streuvorgänge

h) Sperrung von Fahrstreifen

i) Punktstreuung

j) Streckensperrungen

(In Nordrhein-Westfalen wurde über o. g. Empfehlungen hinaus im Winter 2010/11 tageweise bei extremen Wetterlagen ein flächendeckendes Fahrverbot für LKW verhängt, welches bewirkt, dass Verkehrsmagistralen nicht aufgrund einzelner liegendebliebener Fahrzeuge blockiert sind.)

Im bisherigen Verlauf (Stand Mitte Februar 2011) steht die aktuelle Winterdienstsaison der vergangenen im Hinblick auf extreme Wettersituationen nicht nach.

Hinzu kommt, dass aufgrund der Insolvenz eines Schlüsselunternehmens in der Lieferkette des Taumittelieferanten die Soleversorgung während der ganzen Saison nicht gewährleistet war. Dies führte dazu, dass die aus dem Sommerbezug gelagerte Sole in der ersten Dezemberhälfte zur Neige ging und in der Folge kein Feuchtsalz mehr zur Verfügung stand (Feuchtsalz ist eine Kombination von 70 % Streusalz – NaCl - und 30 % Sole –CaCl -, und erhöht die Tauwirkung bei extrem niedrigen Temperaturen sowie die Haftung des Streumittels bei schneefreier Fahrbahn).

In der Folge wurde bei den extremen Schneefällen an den Weihnachtsfeiertagen zwischen dem 24. und 26. Dezember in den Landkreisen Esslingen und Göppingen ca. 4000 Tonnen Streusalz an drei Tagen ausgebracht. Dies entspricht 30 % der in einer durchschnittlichen Saison erforderlichen Menge allein an drei Tagen.

Daraufhin wurde es zwischen dem 27.12.2010 und dem Jahreswechsel aufgrund deutschlandweit herrschender Lieferengpässe notwendig, durch sparsamen Taumittleinsatz ein Erliegen des Winterdienstes zu verhindern. Im Einzelnen wurden während dieser Zeit partiell die unter Punkt 5.) d) bis f) genannten Maßnahmen notwendig.

6) Angedachter Maßnahmenkatalog

Die Praxis unseres Straßenbauamts entspricht dem Standard, der bundesweit angewandt wird. Im Vergleich zu benachbarten Regionen war und ist prinzipiell ein hoher Leistungsstandard feststellbar.

Allerdings haben die beiden letzten Winter unsere Mitarbeiter und die beauftragten Unternehmer extrem gefordert.

Die Verwaltung hält den bestehenden Standard und die getroffenen Regelungen grundsätzlich für angemessen und ausreichend. Allerdings gab es von einigen wenigen Kommunen im Bereich des Albrandes Forderungen nach weiterer Optimierung des Winterdienstes im Bereich der Albsteigen. Hier müssen bei den gegebenen Höhenlagen und Steigungen bis zu 18 % allerdings besondere Maßnahmen getroffen werden, da in Extremsituationen eine durchgängige Befahrbarkeit nicht gewährleistet werden kann. Die Ver-

waltung beabsichtigt deshalb, insbesondere hinsichtlich exponierter Streckenzüge (insbesondere Steilstrecken der Albsteigen) folgenden Maßnahmenkatalog mit den Kommunen abzustimmen:

- Auf einzelnen, auszuwählenden Strecken Einführung einer temporären Schneekettenpflicht,
- Sperrung einzelner, auszuwählender Streckenzüge (evt. auch temporär oder saisonal) für den Schwerverkehr, wodurch verhindert werden kann, dass diese durch einzelne liegende Fahrzeuge blockiert werden,
- Sperrung einzelner, auszuwählender Streckenzüge zu Gunsten einer leistungsfähigeren Versorgung der Hauptverkehrsstrecken,
- Übertragung der Räumung der Ortsdurchfahrten (20 % der Netzlänge) auf die Kommunen,
- Ausstattung der Winterdienstfahrzeuge mit GPS-gestützter Einsatzsteuerung. Dies hat eine bessere Koordinierung, Dokumentation und Abrechnung der Einsätze zur Folge.



Heinz Eininger
Landrat