

Beschlussvorlage Nr. B-165/2019

Einreicher:
Dezernat6/ASR

Gegenstand:

Konzept zur Planung, Organisation und Durchführung des Straßenwinterdienstes in der Stadt Chemnitz für die Saison 2019/2020 (Winterdienstkonzept)

		Status	Beratungsergebnis		
			bestätigt	abgelehnt	ohne Empfehlung
Beratungsfolge (Beiräte, Ortschaftsräte, Ausschüsse, Stadtrat)	Sitzungstermine	öffentlich/ nichtöffentlich			
Betriebsausschuss	18.09.2019	nicht öffentlich			
Stadtrat	25.09.2019	öffentlich			

Michael Stötzer

Unterschrift

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt das Winterdienstkonzept für die Saison 2019/2020 einschließlich des dazugehörigen Straßenverzeichnisses gemäß Anlage 3, der Betreuungsmatrix gemäß Anlage 4 sowie der Handlungsmatrix des Notfallplanes Winterdienst gemäß Anlage 5 wie folgt:

Konzept

zur

**Planung, Organisation und Durchführung
des Straßenwinterdienstes**

in der Stadt Chemnitz

Saison 2019/2020

(Winterdienstkonzept)

1. Grundlagen

Der Winterdienst im öffentlichen Verkehrsnetz auf gewidmeten Fahrbahnen einschließlich der selbständigen und mit Verkehrszeichen Nr. 241 (Getrennter Rad- und Gehweg) sowie 237 (Radweg) StVO gekennzeichneten Radwege sowie gekennzeichneten Fußgängerüberwege wird durch die Stadt Chemnitz auf der Grundlage der §§ 9 Abs. 2 und 51 Abs. 3 und 4 Sächsisches Straßengesetz (SächsStrG) sowie der dazu erfolgten Rechtsprechung durchgeführt.

Die der Stadt Chemnitz nach dem Sächsischen Straßengesetz in der jeweils gültigen Fassung obliegenden Pflichten werden durch den Abfallentsorgungs- und Stadtreinigungsbetrieb der Stadt Chemnitz (ASR) gemäß § 3 Abs. 1 der Betriebssatzung des ASR erfüllt.

Die winterdienstliche Betreuung der o. g. Flächen umfasst die Beräumung von Schnee sowie das Streuen bei Schnee- und Eisglätte und erfolgt nach Maßgabe der tatsächlichen und finanziellen Leistungsfähigkeit der Stadt entsprechend den Anforderungen des Sächsischen Straßengesetzes sowie der geltenden Rechtsprechung.

Das Winterdienstkonzept der Stadt Chemnitz ist als Handlungs- und Organisationsgrundlage ausgestaltet, eröffnet jedoch keine Anspruchsgrundlage für eine erweiterte Haftung der Stadt Chemnitz. Haftungsfragen sind durch den gesetzlichen und durch ständige Rechtsprechung ausgeformten Rahmen geregelt. Insbesondere stellen die Angaben in der Betreuungsmatrix keine verbindliche Verpflichtung der Stadt Chemnitz dar.

Die Durchführung des Winterdienstes auf öffentlichen Gehwegen gemäß § 51 Abs. 3 und 5 SächsStrG erfolgt in Art und Umfang entsprechend § 5 der Satzung über die Straßenreinigung in der Stadt Chemnitz (Straßenreinigungssatzung - StrRS). Diesbezügliche Kosten sind in der Gebührenart „W“ der Straßenreinigungsgebühren kalkuliert.

Nicht auf die Anlieger übertragbare Gehwegabschnitte, die dem ASR bekannt sind, z. B. wegen nicht erreichbarer oder nicht existierender Eigentümer (kein Eigentümer im Grundbuch eingetragen oder ursprüngliche als Eigentümer eingetragene juristische Person existiert nicht mehr), werden auf Basis des Winterdienstkonzeptes in den planmäßig durch den ASR zu erbringenden Leistungsumfang aufgenommen.

Das Winterdienstkonzept wird durch den Stadtrat beschlossen. Es gilt für den Zeitraum vom 01.11.2019 bis 31.03.2020. Witterungsbedingt notwendige winterdienstliche Leistungen vor dem 01.11.2019 bzw. nach dem 31.03.2020 führt der ASR im Umfang der Pflichtaufgaben durch.

Die zeitliche Definition des Winterdienstzeitraumes bildet hierbei den Rahmen des betrieblichen Organisationskonzeptes und ist wichtiger Bestandteil der Leistungsverzeichnisse für die öffentlich auszuschreibenden Winterdienstleistungen. Um im Ereignisfall die städtischen Pflichtaufgaben im Winterdienst ausreichend wahrnehmen zu können, ist dieser Zeitrahmen beizubehalten. Insbesondere durch die Erfahrungen des Winters 2012/2013, aber auch in den Wintern 2015/2016 und 2017/2018 hat sich der Bedarf für diesen Zeitrahmen nachdrücklich als erforderlich erwiesen, da noch im März 2018 18 Frosttage, davon 7 Eistage und 8 Tage mit Schneefall - davon 5 Tage über 1 cm – der Winter den Verkehr beeinflusste. Auch am 01. und 14. April 2019 bestand witterungsbedingt das Erfordernis der Glättebekämpfung.

Eine andere Sichtweise könnte durch die Rechtsprechung in Haftungsfragen als Organisationsverschulden ausgelegt werden. Über die betriebliche Kostenrechnung wird sichergestellt, dass dem Winterdienst keine sachfremden Leistungen zugerechnet werden. Drittleistungen werden so ausgeschrieben (siehe 2.1, 2. Abs.), dass neben einer Vorhaltepauschale eine Leistungsverrechnung nur im konkreten Einsatzfall vorgesehen wird.

2. Organisation und Durchführung des Winterdienstes

Die Organisation und Durchführung des Winterdienstes auf den Fahrbahnen und den als „Ganzjahresnetz“ durch das Amt 66 zu definierenden Radwegen/Radfahrestreifen erfolgt mindestens in dem gesetzlich festgelegten bzw. durch die einschlägige Rechtsprechung präzisierten zeitlichen Rahmen (Sicherung des täglichen Haupt- und Tagesverkehrs) und, bei Notwendigkeit, mit der entsprechenden Intensität (wiederholte Betreuungsumläufe).

Der Winterdienst auf Gehwegen und diesen zuzurechnende Flächen (gekennzeichnete Fußgängerüberwege) erfolgt an Werktagen von 07:00 bis 20:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen von 09:00 bis 20:00 Uhr nach Maßgabe des § 5 Absatz 1 StrRS unverzüglich, bei andauerndem Schneefall spätestens jedoch nach dessen Ende. Nach 20:00 Uhr lebt die Winterdienstpflicht am nächsten Morgen wieder auf. Dementsprechend müssen die übertragenen Pflichten werktags bis 07:00 Uhr und sonn- und feiertags bis 09:00 Uhr erledigt werden.

2.1 Organisation

Die Fahrbahnen der öffentlichen Straßen der Stadt Chemnitz werden entsprechend ihrer spezifischen Verkehrsbedeutung und Gefährlichkeit unter winterlichen Witterungsbedingungen in Betreuungsstufen „1“, „2“, „3“, „4“ und „0“ (Null) eingeordnet (siehe Anlage 3 „Straßenverzeichnis“). Radwege/Radfahrestreifen des Ganzjahresnetzes erhalten an gleicher Stelle die Kennzeichnung „20“. Die den einzelnen Betreuungsstufen zuzuordnenden Fahrbahnen sowie die für den Fußgängerverkehr zu betreuenden Flächen werden im Rahmen der technologischen Planung durch den ASR in Räum- und Streuplänen erfasst. Auf den von Fußgängern üblicherweise auch spät abends oder nachts stärker genutzten Flächen und Überwegen (z. B. Theater, Bahnhof, Stadtzentrum) wird im Einzelfall bei Bedarf für die Nachtstunden eine Betreuung geplant und durchgeführt. Die Betreuungsreihenfolge im Fahrbahnwinterdienst ist - in dem für die Leistungsfähigkeit zumutbaren Rahmen - nach Dringlichkeit geordnet (Tourenplan).

Zur Sicherung der notwendigen Leistungsfähigkeit für den Winterdienst auf Fahrbahnen sowie auf Gehwegen und Fußgängerüberwegen werden neben den Ressourcen des ASR sowohl Personal und Technik des Tiefbauhofes (Amt 66) als auch Dritter eingebunden. Die Gewinnung und vertragliche Bindung der zusätzlichen Kapazitäten für die Durchführung dieser Leistungen obliegt dem ASR.

Das insgesamt für den Winterdienst im Rahmen dieses Konzeptes benötigte Streugut wird durch den ASR ausgeschrieben, beschafft, gelagert und für die Dienstleistung bereitgestellt.

Der „Notfallplan“ (siehe Anlage 5) dient der Absicherung winterdienstlicher Maßnahmen, der Aufrechterhaltung des ÖPNV sowie eines Mindestmaßes an verkehrlicher Erschließung von Wohnballungsgebieten während bzw. nach starker Winterwitterung. Als zwingende Voraussetzung für einzelne Maßnahmenschritte sind eindeutig definierte Witterungsbedingungen in feststehenden Zeitfenstern festgelegt. Dazu (UND-Bedingungen) zählen die Luft- und Belagstemperatur kleiner 1 °C bzw. kleiner 0 °C in Verbindung mit dem Absinken der Schneefallgrenze unter 500 m üNN. Wenn unter diesen Bedingungen in einem definierten Zeitraum von 20:00 - 07:00 Uhr bzw. 07:00 - 20:00 Uhr Niederschläge in Form von Schnee in einer definierten Mindestmenge (ab 2 cm/h bzw. 10 cm innerhalb des Zeitfensters bis mehr als 4 cm/h bzw. 40 cm innerhalb des Zeitfensters) oder Eisregen fallen, werden taggleich oder am Folgetag abgestuft definierte Maßnahmen durch das Amt 66 eingeleitet. Windstärken/Windböen ab Windstärke 6 in den o. g. Zeitfenstern veranlassen bei bereits liegendem als auch dazu fallendem Schnee (mengenunabhängig) bei entsprechenden Temperaturen ebenfalls eine Aktivierung der Maßnahmen (siehe Anlage 5).

2.2 Durchführung

Entsprechend der Aufgabenstellung erfolgt die Einsatzplanung und Durchführung wie folgt:

Sonntag 20:00 Uhr bis Freitag 20:00 Uhr

durchgängiges 3-Schicht-System

In der Nachtschicht (grundsätzlich den Arbeitstagen vorgelagert) erfolgt ausschließlich die Betreuung der Fahrbahnen der Betreuungsstufe 1 (siehe Anlage 4 „Betreuungsmatrix“). Der ASR hat betriebliche Vorkehrungen getroffen, die bei Bedarf die zeitweise Aufstockung dieser Kräfte mit Personal aus der Früh- oder Spätschicht bzw. die Durchführung in den Nächten zum Sonnabend und/oder Sonntag resp. Feiertagen gewährleisten.

Die Frühschicht - planmäßiger Beginn um 03:00 Uhr - gewährleistet in Verbindung mit der vorgelagerten Nachtschicht grundsätzlich die Sicherung des morgendlichen Haupt- und des Tagesverkehrs auf den Fahrbahnen der Betreuungsstufen 1 und 2 bis längstens 15:00 Uhr. In diesem Rahmen werden an Arbeitstagen, bei Erfordernis und nachrangig zu Betreuungsstufe 2 auch die Fahrbahnen der Betreuungsstufen 3 und 4 betreut.

Die Spätschicht - planmäßiger Beginn um 11:00 Uhr - ergänzt die Frühschicht als Übergang zur Nachtschicht bei Notwendigkeit der weiteren Betreuung der Fahrbahnen der Betreuungsstufen 1 und 2 bzw. an Arbeitstagen, je nach Witterung und Straßenzustand nachrangig auch der Fahrbahnen der Betreuungsstufen 3 und 4.

Freitag 20:00 Uhr bis Sonntag 20:00 Uhr

In diesem Zeitraum gewährleistet die betriebliche Organisation einen Rufbereitschaftsdienst für die Zustandskontrolle und winterdienstliche Betreuung der Fahrbahnen in den Betreuungsstufen 1 und 2. Dessen Planung und Aktivierung erfolgt entsprechend der/des vorhergesagten bzw. tatsächlichen Wetterlage/Straßenzustandes. Die Auslösung und Alarmierung erfolgt hinsichtlich Umfang und Zeitraum bedarfsabhängig durch den Abteilungsleiter Stadtreinigung bzw. den Leiter Winterdienst des ASR.

Bei entsprechender Wetterlage wird für Wochenenden bzw. Feiertage für den erforderlichen Zeitraum Mehrarbeit betrieblich angewiesen.

Abhängig von der vorhergesagten bzw. tatsächlichen Wetterlage ist in Ausnahmefällen darüber hinaus der Übergang in ein 12-Stunden-2-Schicht-System vorgesehen (siehe Anlage 5 „Notfallplan“), um den öffentlichen Verkehr in der Stadt Chemnitz auf dem Hauptverkehrsnetz durchgängig zu gewährleisten.

Die Einsatzleitung des ASR ist für die Durchführung des geordneten Schichtablaufs während der Hauptverkehrszeit besetzt. Die für die direkte Kommunikation der zuständigen Dienststellen bei der Stadtverwaltung, der CVAG sowie den Lagezentren der Polizei und Feuerwehr notwendigen Rufnummern der Verantwortlichen für den Winterdienst im ASR sind den jeweiligen Dienststellen bekannt.

Der ASR beauftragt, betreibt und analysiert eine Wetterdienst-Hotline, welche die für die Steuerung winterdienstlicher Aktivitäten und die Aktivierung des „Notfallplanes Winterdienst“ erforderlichen Werte bereitstellt und archiviert.

Die einzelnen Räum- und Streupläne aller Betreuungsstufen werden jahresaktuell in Bezug auf die konkreten Schwerpunkte, temporären Änderungen im Verkehrsablauf sowie aktuellen Veränderungen (Linienführung des ÖPNV-Busliniennetzes; Radverkehrs-Ganzjahresnetz) geprüft und entsprechend angepasst. Dazu führt der ASR Abstimmungen mit der Polizei, mit Behörden/Ämtern sowie der CVAG durch.

Insbesondere wird jährlich zwischen dem ASR und dem Amt 66 der Umfang des unter winterlichen Fahrbahnbedingungen aufrecht zu erhaltenden Radverkehrsnetzes definiert.

Dessen winterdienstliche Betreuung erfolgt werktags abschließend bis 07:00 Uhr, sonn- und feiertags bis 09:00 Uhr durch Dritte im Rahmen einer Leistungsvergabe durch den ASR. Die Kosten sind Bestandteil der durch das Amt 66 an den ASR zu erstattenden Winterdienstkosten.

Die Betreuung der Zentralhaltestelle sowie der Endhaltestellen des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) wird direkt zwischen dem ASR und der CVAG abgestimmt.

Zur Abstumpfung der Fahrbahnen und Radwege des Ganzjahresnetzes gelangt, differenziert nach Verkehrsbedeutung, Gefährlichkeit und örtlichen Erfordernissen, grundsätzlich Feuchtsalz-FS 30 in der Dosierung 10 bis maximal 40 g/m² zum Einsatz. Auf Fahrbahnen der Betreuungsstufen "3" und "4" erfolgt grundsätzlich die Räumung der Fahrbahnen - der Streudienst erfolgt eingeschränkt differenziert zur Gefahrenabwehr bei Notwendigkeit.

In Ausnahmefällen (z. B. Lieferengpass in einem Starkwinter) beschränkt sich der Streudienst ausschließlich auf gefährliche und zugleich verkehrswichtige Stellen im Fahrbahnnetz (entspricht Fahrbahnen in Betreuungsstufe 1).

Die Bewertung und Festlegung der einzusetzenden Streumittel erfolgt unter 6.

In einzelnen Stadtteilen sind die Pläne der Betreuungsstufe 3 sowie in geringem Umfang die Betreuung von Gehwegen im Rahmen von Anliegerpflichten der Stadt durch die Mitarbeiter der dortigen dezentralen Bauhöfe des Tiefbauamtes abzuarbeiten. Des Weiteren werden durch den Tiefbauhof zusätzlich zu bestehenden Regelungen in der Straßenreinigungssatzung der Stadt (Anliegerpflicht) die Ein-/Ausstiegszonen an den Bus-Haltestellen des ÖPNV geräumt und gestreut. Diese Aufgaben werden nachgeordnet zu winterdienstlichen Tätigkeiten auf Gehwegen (Anliegerpflicht der Stadt) sowie anderen pflichtgemäßen Aufgaben der Verkehrssicherung organisiert.

Der ASR überprüft und präzisiert in Abstimmung mit den beteiligten Ämtern 66 und 32 sowie der CVAG und der Polizeidirektion Chemnitz jährlich den „Notfallplan“ für den Winterdienst (siehe Anlage 5) zur Absicherung kurzfristig erforderlicher verkehrsrechtlicher und technischer Maßnahmen der Verwaltung. In Abhängigkeit von klar definierten Niederschlagsmengen und Witterungszuständen wird darin das abgestufte Handeln der Verwaltung nach Starkwetterereignissen im Winter dargestellt.

Der ASR benachrichtigt das Tiefbauamt über die Vorhersage bzw. den Eintritt von Witterungslagen, die die Auslösung einer Stufe des „Notfallplanes“ (siehe Anlage 5) erfordern. In diesem Zusammenhang beauftragt und koordiniert der ASR nach dortiger Bestätigung in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt bei extremen Witterungsbedingungen den Einsatz zusätzlicher Kapazitäten für die Durchführung des planmäßigen Winterdienstes (Räumen und Streuen) auf Fahrbahnen. Die Kontrolle dieser Leistungen erfolgt durch die Einsatzleitung des ASR.

Das Amt 66 ist berechtigt, notwendige Kontrollen der Einhaltung von im *Winterdienstokument* festgelegten Regelungen und Aufgaben durchzuführen.

3. Festlegung der Betreuungsstufen des Winterdienstes

Dem *Straßenverzeichnis* (Anlage 3) ist zu entnehmen, welche Fahrbahnabschnitte in welche Betreuungsstufe eingeordnet sind. Darüber hinaus ist der *Betreuungsmatrix* (Anlage 4) zu entnehmen, welche Anforderungen in den einzelnen Betreuungsstufen in Abhängigkeit vom Witterungsereignis erfüllt werden können. Die *Betreuungsmatrix* (Anlage 4) stellt im Überblick dar, wie sich die Qualität und die Intensität der winterdienstlichen Maßnahmen in Abhängigkeit von der Straßenkategorie und den verschiedenen Witterungslagen verändern. Sie dient ausschließlich der Schaffung der für die Beurteilung des Konzeptes notwendigen Transparenz für die städtischen Gremien und die Nutzer öffentlicher Straßen. Sie vermittelt darüber hinaus aber auch den möglichen Leistungsumfang des kommunalen Winterdienstes auf Fahrbahnen. Dies bedeutet, dass Erweiterungen der winterdienstlichen Leistungen seitens des ASR oder seiner Leistungspartner in einzelnen Betreuungsabschnitten entweder zu Leistungsreduzierungen in anderen Betreuungsabschnitten oder zu Aufwandserhöhungen führen.

Betreuungsstufe **“1“** : Fahrbahnen mit besonderem Betreuungsanspruch, für die aufgrund ihrer Gefährlichkeit und zugleich Verkehrswichtigkeit sowie der Nutzung durch Linienbusverkehr des ÖPNV eine Betreuungspflicht bzw. ein hohes allgemeines Interesse durch die Stadt besteht. Die Betreuung dieser Fahrbahnen wird über **24 Stunden** täglich gewährleistet (siehe Anlage 4 „Betreuungsmatrix“). Insbesondere sind dies:

- Fahrbahnen der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen,
- Fahrbahnen, welche durch Linien des ÖPNV genutzt werden,
- Fahrbahnen von Hauptsammel- und Haupterschließungsstraßen,
- Fahrbahnen zu Feuerwehrdepots, Krankenhäusern sowie wichtigen Versorgungsträgern und Gewerbeansiedlungen.

Betreuungsstufe **“2“** (bzw. „20“ f. Radwege/Radfahrstreifen des Ganzjahresnetzes): gefährliche und zugleich verkehrswichtige Fahrbahnen, einschließlich der dem ÖPNV dienenden, auf welchen die bestehende Betreuungspflicht täglich über **16 Stunden** umgesetzt wird. Insbesondere sind dies:

- Fahrbahnen der Bundes-, Staats- und Kreisstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen,
- Fahrbahnen, welche durch Linien des ÖPNV genutzt werden,
- Fahrbahnen von Hauptsammel- und Haupterschließungsstraßen,
- Fahrbahnen zu Feuerwehrdepots, Krankenhäusern sowie wichtigen Versorgungsträgern und Gewerbeansiedlungen,
- für den Fußgängerverkehr wichtige Kreuzungsbereiche/Übergänge sowie Fußgängerüberwege,
- große, verkehrswichtige Parkplätze mit schnellem Fahrzeugwechsel/öffentliche Behindertenparkplätze sowie
- verkehrswichtige und gefährliche selbständige und mit Verkehrszeichen Nr. 241 StVO gekennzeichnete Radwege des abgestimmten Ganzjahresnetzes.

Die Fahrbahnen der Betreuungsstufen **“3“** und **“4“** werden entsprechend der dem WD-Konzept beigefügten Betreuungsmatrix im Rahmen der freiwilligen Aufgaben nachgelagert zu den pflichtgemäßen Leistungen und unter Voraussetzung der gegebenen Leistungsfähigkeit betreut. Die Betreuung erfolgt generell nachgelagert der Betreuung der Stufen 1 und 2 im Rahmen der Leistungsfähigkeit.

Betreuungsschwerpunkt auf diesen Fahrbahnen stellt die Räumtätigkeit zur Absicherung der Befahrbarkeit dar. Lediglich in diesem Zusammenhang festgestellte Vereisungen werden mit Feuchtsalz bestreut.

Betreuungsstufe **“3“** : Fahrbahnen von Sammel- und Erschließungsstraßen

Betreuungsstufe **“4“** : Fahrbahnen von Siedlungs- und Anliegerstraßen mit untergeordnetem Erschließungscharakter

Auf allen verbleibenden, nicht im Straßenverzeichnis dieses Konzeptes aufgeführten Straßen ohne besondere öffentliche Verkehrsbedeutung wie:

- Anliegerstraßen, Sackgassen und Landwirtschaftswegen,
- Radwegen/Radfahrestreifen,
- Verbindungswegen ohne Verkehrsbedeutung sowie
- öffentlichen Parkplätzen

erfolgt **keine** planmäßige winterdienstliche Betreuung der Fahrbahn durch den ASR.

Die für die Benutzung durch Fußgänger vorgesehenen Fahrbahnflächen (Fußgängerüberwege und Querungen) sowie wichtige und belebte öffentliche Parkplätze in der Innenstadt (PP Augustusburger Straße/Bahnhofstraße + PP am TIETZ) werden bis zum Beginn des Hauptverkehrs (an Werktagen bis 07:00 Uhr, an Sonn- und Feiertagen bis 09:00 Uhr) und bei Bedarf in der Folge auch während der Hauptverkehrszeit geräumt und gestreut.

4. Finanzierung des Winterdienstes

Für die Finanzierung des nicht über die Gebühren der Straßenreinigung finanzierbaren Fahrbahnwinterdienstes stellt die Stadt Chemnitz im Haushalt des Amtes 66 ein jährlich zu konkretisierendes Budget bereit.

Auf Grund der Erfahrungen beim Aufwand und der Abrechnung der zurückliegenden Leistungszeiträume werden für die Haushaltsplanung nunmehr sowohl die Fixkosten des Vorjahres als auch der Durchschnitt der variablen Kosten der letzten 10 Jahre zugrunde gelegt. Für den Wirtschaftsplan 2020 bedeutet dies:

Fixkosten: 1.829 T€
variable Kosten (witterungsabhängig) Ø der letzten 10 Jahre 996 T€
Gesamtaufwand: **2.825 T€.**

Diese sind gleichlaufend mit der Haushaltsplanung mit dem Tiefbauamt abgestimmt.

Die Finanzmittel werden dem ASR im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit dem Amt 66 für die Organisation und Durchführung des Winterdienstes gemäß dem vorliegenden Konzept zur Verfügung gestellt.

Die Vereinbarung umfasst die Verpflichtung des ASR, die Leistungen

- Fahrbahnwinterdienst,
- Winterdienst auf Gehwegen mangels greifbaren Eigentümers,
- Winterdienst auf gekennzeichneten Fußgängerüberwegen,
- Winterdienst auf Radwegen im Umfang des Ganzjahresnetzes (gem. Verkehrszeichen 237 und 241 StVO),
- Winterdienst auf Parkplätzen

in Art und Umfang wie in diesem Konzept mit seinen Anlagen festgelegt, zu planen und durchzuführen.

Leistungsumfänge des Tiefbauhofes des Amtes 66 (siehe 2.) sowie zusätzliche unterstützende Maßnahmen (siehe 5.) sind in diesem Budgetrahmen nicht berücksichtigt.

Werden winterdienstliche Betreuungsleistungen vor dem 01.11. bzw. nach dem 31.03. des jeweiligen Jahres witterungsbedingt notwendig, organisiert der ASR deren Durchführung im Umfang der Pflichtaufgaben operativ. Soweit die daraus entstehenden Aufwendungen nicht durch witterungsbedingte Minderleistungen im eigentlichen Betreuungszeitraum kompensiert werden können, müssen die zusätzlich erforderlichen Finanzmittel vom Amt 66 erstattet werden.

Dies gilt ebenso wie bei einer Überschreitung des Budgets im planmäßigen Winterdienst gemäß dieses Konzeptes.

5. Zusätzliche Maßnahmen des Winterdienstes in der Stadt Chemnitz

Die nachstehend aufgeführten Leistungen sind nicht durch das o. g. Budget gedeckt. Damit ist eine Beauftragung bzw. Umsetzung dieser Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Finanzmittel grundsätzlich nicht möglich. Soweit die nachstehend aufgeführten Maßnahmen erforderlich werden und die daraus entstehenden Aufwendungen nicht durch witterungsbedingte Minderleistungen im eigentlichen Betreuungsumfang kompensiert werden können, müssen die zusätzlich erforderlichen Finanzmittel durch das Amt 66 bereitgestellt werden.

1. die lt. „**Notfallplan**“ bei entsprechend vorliegenden Voraussetzungen vorgesehene Beauftragung zusätzlicher Leistungsverdichtung in Stufen 3 und 4, die Einleitung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Absicherung winterdienstlicher Maßnahmen für die Aufrechterhaltung des ÖPNV sowie eines Mindestmaßes an verkehrlicher Erschließung in Wohnballungsgebieten und die Verladung bzw. der Abtransport von Schnee aus dem öffentlichen Verkehrsraum;
2. der Einsatz von Mitarbeitern und Technik des Tiefbauhofes des Amtes 66 für zusätzliche Aufgaben im Winterdienst (z. B. Winterdienst an Haltestellen der CVAG)
Dabei ist auf die Vorrangigkeit der Erledigung von Leistungen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht durch das Amt 66 zu achten. Die erforderlichen Nachweise für durch Dritte und den Tiefbauhof erbrachte Leistungen im Rahmen des kommunalen Winterdienstes werden von den Durchführenden an den ASR übergeben.
3. die dem Tiefbauamt obliegende Auswahl von geeigneten Plätzen zur Ablagerung von Schnee/Eis im Rahmen der Aktivierung des „Notfallplanes Winterdienst“;
4. das **Aufstellen von Schneefangzäunen (-netzen)** an verwehungsgefährdeten Abschnitten öffentlicher Straßen im Stadtgebiet und deren Abbau sowie die Benachrichtigung von betroffenen Grundstückseigentümern bzw. Pächtern bzw. die Durchsetzung der Maßnahme auf diesen Grundstücken. Dies ist keine Pflichtleistung der Stadt, sondern eine freiwillige Aufgabe. Der erhebliche Aufwand erfordert zusätzliche Kapazitäten.
Die Beauftragung dieser Leistung erfolgt direkt durch das Tiefbauamt.
5. das **Aufstellen und die Befüllung von Strehilfecontainern** an glättegefährdeten, Gefälle aufweisenden Fahrbahneinmündungen öffentlicher Straßen im Stadtgebiet und deren Abbau. Dies ist ebenfalls keine Pflichtleistung der Stadt, sondern eine freiwillige Aufgabe. Das Tiefbauamt entscheidet bei gg. Leistungsfähigkeit über die Aufstellung der Behälter.
6. die bei anhaltender intensiver Winterwitterung notwendige Schaffung zusätzlicher technischer/personeller Kapazitäten zur Gewährleistung einer transparenten, zeitnahen und damit wirksamen Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerkommunikation (unabhängig ob dies unter der Struktur des „Bürgertelefons 115“ oder beim Kundenservice des ASR geschieht.

Die Aussagen am „Bürgertelefon“ bzw. im Kundenservice des ASR sind generell auf folgende Inhalte begrenzt:

- Information der Anrufer zu den bereits durchgeführten, in Arbeit befindlichen bzw. im Laufe des Tages noch geplanten Netzbetreuungen (nach Betreuungsstufen 1, 2, 3, 4),
- Information der Anrufer über die Zuordnung einzelner Straßen zu einer Betreuungsstufe,
- Entgegennahme von Beschwerden von Anrufern - sammeln, sortieren und tägliche Weiterleitung an die Leistungsabteilung/den ASR (hierfür ist grundsätzlich auch eine schriftliche Antwort vorgesehen) und
- Aufnahme von „Betreuungswünschen“ und Hinweisen zur Winterdienstdurchführung sowie tägliche Weiterleitung dieser an die Leistungsabteilung/den ASR zur Prüfung auf Vereinbarkeit mit der Winterdienstpriorität und der betrieblichen Leistungsfähigkeit.

Durch die Mitarbeiter des ASR erfolgt die Analyse der eingehenden Meldungen mit dem Ziel kurzfristiger Ableitungen bzw. operativer Planung eines Einsatzerfordernisses oder der Optimierung des Ressourceneinsatzes.

6. Streustoffe zum Einsatz im Fahrbahnwinterdienst

Gegen Winterglätte können grundsätzlich zwei Arten von Streustoffen eingesetzt werden:

- tauende Streustoffe,
- abstumpfende Streustoffe.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) als technisch-wissenschaftliches Forschungsinstitut des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur verfolgt und begleitet die Entwicklungen bei Streustoffen und Streutechnik sowie deren Einsatz aufmerksam. So wurde z. B. Natriumformiat in der BASt bezüglich der Tauleistung getestet. Die Leistungen liegen deutlich unter denen von Natriumchlorid. Organische Taustoffe werden von den Umweltexperten der BASt allgemein nicht positiver als Natriumchlorid gesehen.

Der Kompromiss zwischen dem Schutz der Umwelt, der erforderlichen Verkehrssicherung und wirtschaftlichen Aspekten bedeutet, vorrangig auf dem die Pflichtaufgaben des Winterdienstes beinhaltenden Netz (Stufen 1 und 2) tauende Streustoffe (Natriumchlorid) einzusetzen. Das betrifft etwa 75 % der Einsatzkilometer im Winterdienst und etwa 55 % des Straßennetzes der Stadt.

Auf den übrigen etwa 45 % des Straßennetzes (Stufen 3 und 4), auf welches ca. 25 % der Einsatzkilometer im Winterdienst entfallen, wird Natriumchlorid als Feuchtsalz (siehe Erläuterung am Ende) grundsätzlich nur zur Gefahrenabwehr, d. h. nach bzw. zur Vermeidung von Vereisungen an gefährlichen Stellen (Einmündungen), von Spurrinnenbildung oder von großflächiger Glatteisbildung (z. B. Hangwasser, Wasserrohrbruch) eingesetzt.

Ein genereller Verzicht auf tauende Streustoffe ist im Fahrbahn-Nebennetz urbaner Räume aus Sicht der Verkehrssicherung fraglich. Insbesondere häufig wechselnde Tau-/Frostperioden, stark differenzierte Intensität der Sonneneinstrahlung (Bebauung, Bäume, freie Lagen), „warme“ Abwasserkanäle im Untergrund und die hohe Anzahl verkehrsbedingter Haltepunkte (Kreuzungs-/Einmündungsbereiche, Ampelanlagen; diese fördern aufgrund der Motorwärme stehender Fahrzeuge kurzzeitiges Antauen der Oberfläche) führen zu punktuellen oder auch streckenweisen massiven Vereisungen. Ohne Einsatz auftauender Mittel könnten diese Gefahrenstellen dann im Winterverlauf (Bodenfrost) nicht mehr sicher beseitigt werden.

(Quelle: Umweltauswirkungen abstumpfender Streustoffe im Winterdienst – Literaturanalyse von Karl Moritz, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 66):

Ein Einsatz abstumpfender Stoffe auf Fahrbahnen ist überall da auszuschließen, wo aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses ein höherer Kraftschluss zwischen Fahrzeug und Fahrbahn erreicht werden muss. Dies sind

- klassifizierte Straßen und sonstige Durchgangsstraßen,
- Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen,
- Straßen mit hoher Verkehrsbelastung,
- Straßen mit besonderen Verkehren (ÖPNV, Rettungsdienste, Industrie- und Gewerbegebiete),
- besondere Gefahrenstellen (Steigungsstrecken, Engstellen, besondere Knotenpunkte, Brücken, Punkte mit besonderer Glättegefährdung),
- besonders stark frequentierte Parkplätze oder solche mit Gefahrenstellen.

Auf Fußgängerüberwegen sind grundsätzlich die gleichen Streustoffe einzusetzen, die auf dem entsprechenden Straßenzug zur Anwendung gelangen.

Streustoffe im Winterdienst müssen vielfältige, teils gegensätzliche Anforderungen erfüllen. Aus Sicht der Anwender (Straßenbaulastträger), der Verkehrsteilnehmer, der Anlieger sowie des Umweltschutzes müssen Streustoffe

- **kurzfristig, in größeren Mengen (mehrere Tt) und kostengünstig** lieferbar sein. Erforderlich ist eine **schnelle Verfügbarkeit** größerer Mengen insbesondere bei langanhaltenden winterlichen Bedingungen.

- eine **gute Lagerfähigkeit** – auch mehrere Jahre – aufweisen. Verhärtetes oder gefrorenes Streugut ist unbrauchbar.
- **geeignet für** die dem Stand der Technik entsprechende **Streugerätetechnik** sein, um den Streuvorgang zuverlässig unter Anwendung verbrauchssenkender Technologien ausführen zu können.
- **Schnee- und Eisglätte** bei verschiedenen Temperatur- und Witterungszuständen **wirksam bekämpfen**.

Schädigungen an Fahrzeugen – insbesondere an Reifen, Felgen, Lack – durch scharfkantige, harte Streustoffe sollen vermieden, die Funktionalität und Wirksamkeit der Bremsen nicht beeinträchtigt werden.

Schäden an Bauwerken, Anreicherungen des Bodens bzw. im Grundwasser sollen grundsätzlich vermieden werden.

Die Funktionsfähigkeit von Vorfluter und Kläranlage soll nicht beeinträchtigt werden.

Die Handhabung muss einfach und ungefährlich für das Winterdienstpersonal sein. Die Verwendung von Gefahrstoffen ist zu vermeiden.

6.1 Streustoffarten

6.1.1 Abstumpfende Streustoffe

Abstumpfende Streustoffe erhöhen die Griffigkeit (Reibungskoeffizient) auf Eis oder verdichtetem Schnee auf mechanischem Wege. Für den Einsatz auf Gehwegen durchaus geeignet entstehen beim Einsatz auf Fahrbahnen hingegen erhebliche Nachteile.

Für die zuverlässige Abstumpfung eines Quadratmeters Fahrbahn benötigt man ca. 200 g Gesteinssplitt. Ein Streuautomat auf LKW kann bei ca. 9 t zulässiger Nutzmasse also ca. 45 000 m² streuen - bei einer Fahrbahnbreite von 3,20 m resultierend ca. 14 Kilometer.

Bei gleichen Leistungsdaten (Fahrzeug, Streugerät, Fahrbahnbreite) können mit dem Material sparenden Feuchtsalzverfahren ca. 360 000 m² bzw. ca. 43 Kilometer gestreut werden.

Darüber hinaus wird der Splitt beim Streuen selbst und vom Fahrverkehr aus den Rollspuren geschleudert, was den Abstumpfungseffekt konterkariert und zeitnahe Nachstreuen erfordert. Dies erhöht den Materialbedarf zusätzlich.

Aus der o. a. erforderlichen Streumenge resultiert somit die ca. 8-fache benötigte Menge an Streustoff und eine Verdreifachung der erforderlichen Fahrzeuganzahl für die gleiche Betreuungslänge. Im Schnitt der letzten 11 Jahre wurden jährlich in Chemnitz durchschnittlich 5 600 t Streusalz benötigt bzw. ausgebracht. Dieser Bedarf/Verbrauch müsste mit ca. 45 000 t Streusplitt ersetzt werden. Dies wirft folgende Probleme auf:

- Lieferkapazität der Hersteller (Steinbrüche) im Winter stark eingeschränkt
- Lagerkapazität beim Winterdienst in diesem Maße nicht wirtschaftlich
- Engpässe bei der Transportkapazität für die Anlieferung (ca. 1 730 LKW)
- Verdreifachung der Personalkosten beim Winterdienst
- Vervielfachung der Vorhalte- und Betriebskosten der Fahrzeugflotte
- Vervielfachung der ausgestoßenen Abgase für Anlieferung und Ausbringung
- Verdreifachung des Primärenergieaufwandes für Herstellung, Transport und Ausbringung gegenüber Streusalz
- stark erhöhte Feinstaubbelastung durch Zermahlen und bei der Reinigung der Fahrbahnen
- Vervielfachung der aufzunehmenden Kehrrichtmenge mit entsprechenden Mehrkosten im Fahrzeugpark, beim Personal und der zwingend durchzuführenden Aufbereitung
- Erhöhung des Wartungs-/Reinigungsaufwandes für Gullys, Kanalnetz und Sandfang (Kläranlage)

6.1.2 Tauende Streustoffe

Zu dieser Stoffgruppe zählen und wurden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit sowie ökonomischer und ökologischer Auswirkungen untersucht:

- Saccharose (Zucker)
- Ethylenglykol
- Harnstoff
- Ethanol
- Methanol
- Azetate
- Formiate
- Kalziumchlorid
- Magnesiumchlorid
- Natriumchlorid

Tauende Stoffe lösen sich in Wasser, setzen schon bei geringer Konzentration den Gefrierpunkt der Lösung herab und verhindern so deren Gefrieren. Sie bilden mit auf der Fahrbahn vorhandenem Wasser, Schnee oder Eis eine Taustofflösung, welche erst unter dem Gefrierpunkt von Wasser gefriert (physikalisch-chemischer Prozess). Es entsteht eine feuchte Fahrbahn. Die Verkehrssicherheit wird deutlich erhöht.

Darüber hinaus ergeben sich folgende Vorteile:

- die Lieferkapazität der Hersteller (Untertageabbau) im Winter ist gewährleistet
- Lagerkapazität beim Winterdienst in ausreichendem Maß vorhanden (ca. 6 500 t im ASR)
- keine Kapazitätsengpässe für die Anlieferung
- Kostenrelation für Vorhaltung und Betrieb /Personal und Technik) verhältnismäßig
- Menge ausgestoßener Abgase für Anlieferung und Ausbringung verhältnismäßig
- Primärenergieaufwand für Herstellung, Transport und Ausbringung gut
- Feinstaub wird durch Salzlösung auf der Fahrbahn gebunden
- Kehrichtmenge wird nicht durch Streumittel erhöht
- Wartungs-/Reinigungsaufwandes für Gullys, Kanalnetz und Sandfang (Kläranlage) erhöht sich nicht

6.1.3 Bewertung

Entsprechende Forschungsarbeiten (z. B. von *Ruess* in der Schweiz 1998; des Umweltbundesamtes in 2003) bewerten die ökonomischen, volkswirtschaftlichen und ökologischen Aspekte der verschiedenen tauenden Stoffe untereinander und im Vergleich zu abstumpfenden Stoffen.

Natriumchlorid weist den besten Wert der Gefrierpunktserniedrigung von Wasser und eine sehr geringe aquatische Ökotoxizität auf. Der ökonomische und ökologische Aufwand für Erzeugung, Transport, Lagerung und Ausbringung ist in Summe zum Teil wesentlich geringer als bei den Vergleichsstoffen.

Die Preise für Formiate liegen z. B. um ein Mehrfaches höher als für Natriumchlorid (Ausschreibung 2017: 49,50 €/t; Kaliumformiat 900 - 1.300 US \$/t; Natriumformiat 200 - 400 US \$/t).

Die Ausbringung als Feuchtsalz in witterungs- und temperaturabhängig angepassten Mischungsverhältnissen verringert oder verhindert den Effekt des verkehrsbedingten Wegschleuderns aus den Rollspuren der Fahrzeuge und verbessert die Tauwirkung zusätzlich.

Darüber hinaus stellt das Feuchtsalzverfahren^{*)} unter Beachtung der spezifisch in Chemnitz auftretenden winterlichen Temperatur- und Niederschlagsverhältnisse das anpassungsfähigste und technisch am effizientesten umzusetzende Verfahren dar (Mehrfachnutzung der Fahrzeugtechnik, keine zusätzliche Gerätevorhaltung für andere Streutechniken, Wirksamkeit der Streuung auch bei tiefen Temperaturen oder/und größeren Niederschlagsmengen).

Mit dem gegenwärtigen Stand der Technik – welcher im ASR umgesetzt ist – kann die zum Einsatz kommende Salzmenge abgestimmt auf die Fahrbahn- und Witterungssituation exakt und sehr niedrig dosiert (10 – 40 g/m²) und mit geringsten Verlusten ausgebracht werden. Darüber hinaus senken diese sog. Feuchtsalzverfahren infolge der Vermischung des Streugutes mit Salzlösung (80 % Wasseranteil) im Streuautomat die absolut ausgebrachte Salzmenge.

Mit der Unterteilung in die einzelnen Betreuungsstufen des Fahrbahnnetzes für die winterdienstliche Betreuung ist eine deutliche Differenzierung des Einsatzes von Streusalz bis hin zum sog. „weißen Winterdienst“ auf Fahrbahnen der Nebenstraßen verbunden.

Für die optimale umfängliche und qualitative Realisierung der im Dokument und seinen Anlagen dargestellten Betreuungsleistungen auf öffentlichen Fahrbahnen unter den für Chemnitz typischen winterlichen Fahrbahn- und Witterungsbedingungen ist beim gegenwärtigen Stand der Technik und unter Beachtung der ökologischen und ökonomischen Rahmenbedingungen dem nach Betreuungskategorie differenziert anzuwendenden Feuchtsalzverfahren mit Natriumchlorid (Steinsalz) der Vorzug zu geben.

Das Thema der Streustoffauswahl und des Streustoffeinsatzes wird hier nicht abschließend betrachtet. Der ASR wird fortlaufend aktuelle Entwicklungen verfolgen und diese künftig auch konzeptionell berücksichtigen, wenn Fortschritte erzielt werden bzw. neue Erkenntnisse vorliegen.

****) Begriffserläuterung - Feuchtsalz - FS 30/50***

Feuchtsalz (Abkürzung FS) entsteht durch das Anfeuchten von trockenem Salz („Streusalz“) mit Salzlösungen (Straßendienstlösung) in speziellen Streuautomaten vor dem Abwurf.

Durch die Anfeuchtung des Auftausalzes setzt der Tauvorgang wesentlich schneller ein. Des Weiteren entstehen weniger Verluste durch Verwehung bei der Ausbringung des Salzes auf reifbedeckte bzw. auf nur gering feuchten Fahrbahnen.

Darüber hinaus werden geringere Salzmengen bei gleicher und schneller einsetzender Wirkung als bei ausschließlicher Anwendung von Trockensalz benötigt.

Das Mischungsverhältnis beträgt 70/50 Gewichtsprozent Auftausalz und 30/50 Gewichtsprozent Lösung - deshalb die Bezeichnung FS 30 bzw. 50. Aufgrund der nur etwa 20%igen Sättigung der Lösung wird grundsätzlich durch dieses Verfahren, bei gleichzeitig verbesserter Wirksamkeit, ein geringerer Salzeinsatz erreicht.

Begründung:

Ausgangslage/Rückblick

Mit Beschluss des Stadtrates (B-188/2011) wurde das Winterdienstkonzept mit seinen darin verankerten Maßnahmen erstmalig im Winter 2011/2012 erfolgreich umgesetzt. Ebenso wie im darauf folgenden, aufwandsintensiven Winter 2012/2013 konnte dabei nachgewiesen werden, dass die vorgehaltene Organisation gut geeignet ist, die bestehenden Betreuungspflichten im Fahrbahnwinterdienst zu erfüllen.

Neben den in der Vorlage beschriebenen Maßnahmen werden seitens des ASR auch die durch das Tiefbauamt vorgenommenen Leistungsumfänge der Aufstellung von Schneefangnetzen und Streuhilfecontainern als notwendig bewertet.

In Abstimmung mit dem Dezernat 6/Amt 66 erfolgte bereits in den zurückliegenden sechs Winterdienstzeiträumen ab 2013/2014 die winterdienstliche Betreuung eines definierten Radwege-Ganzjahresnetzes. Der Betreuungsumfang der Saison 2019/2020 ist entsprechend dem Umfang 2017/2018 und 2018/2019 und Bestandteil des vorliegenden Winterdienstdokumentes.

Meteorologischer Verlauf der Winterdienstsaison

In der Winterdienstsaison 2018/2019 waren Dezember und Januar die Schwerpunktmonate für winterdienstliche Einsätze. Insbesondere der Januar wich mit 21 Frost- und 11 Schneefalltagen mit in Summe 33 cm Niederschlag als Schnee vom langjährigen Mittel ab.

Insgesamt waren im Vergleich zur Saison 2017/2018 im Winter 2018/2019 etwas höhere Niederschlagsmengen und daraus folgend stärkerer Fahrzeug- und Personaleinsatz zu verzeichnen.

Die grundsätzliche Vorbereitung und der mit Dritten vertraglich fixierte Leistungsumfang muss den Zeitraum 01.11. bis 31.03. abdecken, um die Handlungsfähigkeit des kommunalen Winterdienstes auch in saisonalen Randzeiten zu gewährleisten.

Wirksamkeit der festgelegten Maßnahmen/Instrumente des letzten Winterdienstkonzeptes

Insbesondere die Betreuung von Fahrbahnen der Stufe 1 (siehe Betreuungsmatrix) planmäßig über 24 Stunden schafft wichtige Voraussetzungen für die Sicherheit des morgendlichen Hauptverkehrs.

Die Betreuungsstufen 3 und 4 werden entsprechend der rechtlichen Rahmenbestimmungen und der Leistungsfähigkeit betreut (siehe Anlage 4 - Betreuungsmatrix). Im Rahmen des Notfallplanes (Anlage 5) erfolgt eine Verdichtung der Betreuungskapazitäten im Fahrbahnnebennetz. Im Winter 2018/2019 musste der Notfallplan zweimal aktiviert werden.

Die ergänzenden Anlagen 4 und 5 („Betreuungsmatrix“ und „Notfallplan“) sind bewährter Bestandteil der Vorbereitung auf die Winterdienstsaison geworden. Sie erhöhen die Transparenz bzw. bilden klare Entscheidungskriterien für das Handeln der Verwaltung. Insbesondere der „Notfallplan“ - also die planmäßige Vorhaltung von zusätzlichen Kapazitäten auf Abruf im Hinblick auf Extremwetterlagen - gewährleistet in den verschiedenen Ausprägungen von winterlicher Witterung einen anforderungsgerechten effizienten Winterdienst.

Ausschreibungskonzept

Das im Betriebsausschuss am 25.05.2011 beratene Ausschreibungskonzept für den Winterdienst konnte im vergangenen Winter für den Bereich der Gehwege/Überwege und Querungen wiederum realisiert werden. Eine Absicherung dieses pflichtgemäßen Leistungsumfanges allein im Eigenbetrieb wäre aufgrund der erforderlichen (nur) 5-monatigen Kapazitätsbindung (Personal) und einer umfangreichen, erforderlichen Erweiterung des Fuhrparks im Eigenbetrieb - ohne Kompensationsleistung während der Monate ohne Winterdienst - nicht wirtschaftlich.

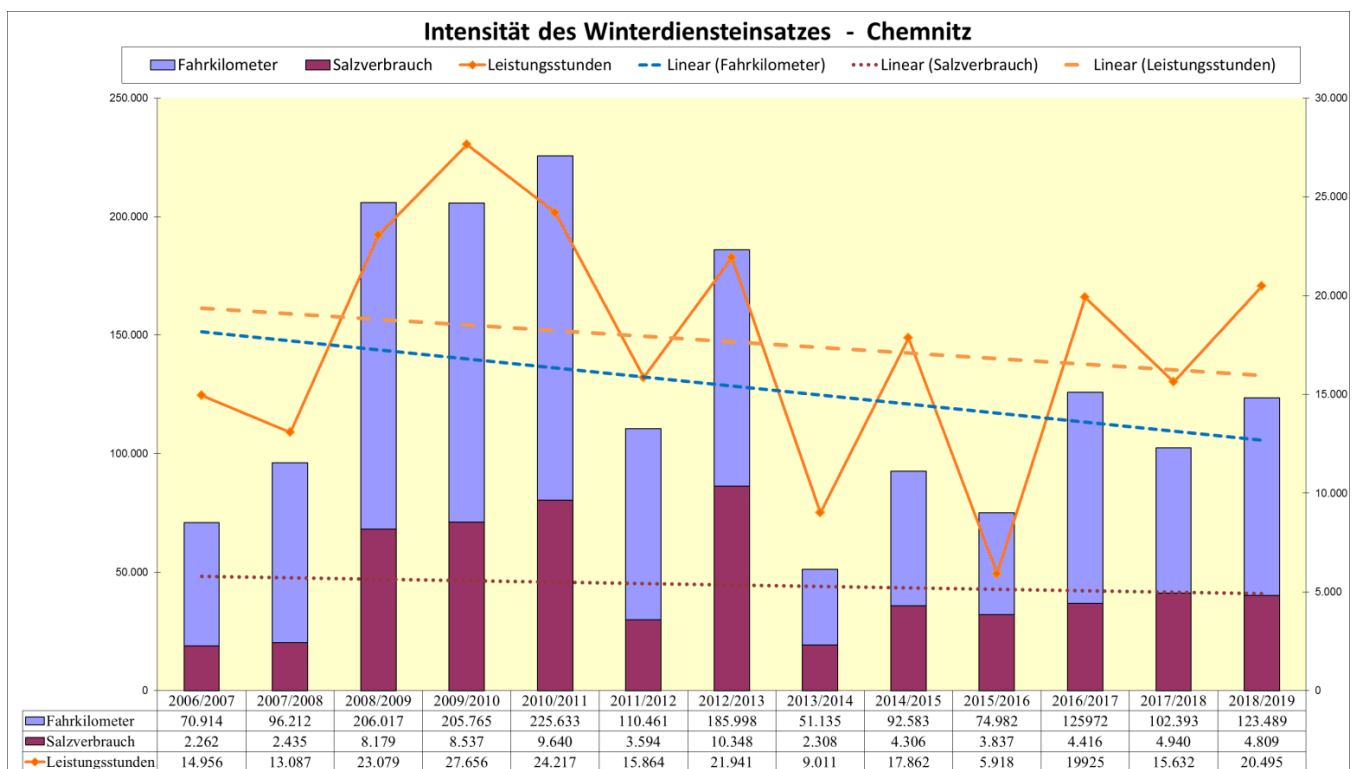
Die im Fahrbahnwinterdienst in den Betreuungsstufen 2 und 3 tagsüber, bei Notwendigkeit täglich, zu betreuenden Räum- und Streupläne wurden in erheblichem Umfang im Ergebnis von Ausschreibungen an Dritte beauftragt. Insbesondere betrifft dies den Tageszeitraum ab mittags bis 20:00 Uhr. Dieser Vergabeumfang verringert die Einsatzkosten im ASR, da dafür erforderliche personelle und auch fahrzeugtechnische Kapazitäten nicht vollumfänglich und für den gesamten Winterzeitraum im ASR vorgehalten werden müssen. Für diese würde ebenfalls die Kompensation der Vorhaltekosten während der Zeiten ohne Winterdienst fehlen.

Zugleich stellt dieser Umfang an Drittbeauftragungen bezüglich einer sicheren Organisation zur Erfüllung der Pflicht- und freiwilligen Aufgaben im kommunalen Winterdienst sowie der Beschäftigungssicherung für das Stammpersonal im ASR die wirtschaftliche wie organisatorische Obergrenze dar.

Bewertung des erforderlichen Dienstleistungsumfangs

Der Winter 2018/2019 ist im Grundsatz hinsichtlich der winterdienstlich erforderlichen Leistungen ähnlich zu bewerten wie die Winter seit 2013/2014.

Gleichwohl zeigen die Winter 2008 - 2011 sowie 2012/2013 das witterungsbedingt der Salzverbrauch und die erforderlichen Fahrleistungen durchaus auf das Doppelte bis Dreifache des durchschnittlichen Aufwandes der letzten sechs Winter steigen können.



Fahrbahnwinterdienst durch Anlieger

Winterdienstpflichten der Kommune bestehen grundsätzlich nur auf verkehrswichtigen und zugleich gefährlichen Fahrbahnen. Keine Pflicht besteht für die winterdienstliche Betreuung von Fahrbahnen nicht verkehrswichtiger oder nicht gefährlicher Straßen.

Die Betreuung von Fahrbahnen auf Nebenstraßen erfolgt mithin im Rahmen der Daseinsvorsorge.

Nach Beendigung der Einsätze im pflichtgemäß zu betreuenden Netz der Stufe 2 werden die Kapazitäten konsequent auf den Straßen der Betreuungsstufen 3 und 4 eingesetzt.

Fahrbahnen der Betreuungsstufen 3, 4 und 0 können bei Bedarf durch die Eigentümer der von der Straße erschlossenen Grundstücke (Anlieger) auf eigene Kosten und unter eigener Versicherung von im Rahmen der Durchführung verursachten Schäden von Schnee geräumt und gestreut werden.

Fazit

Mit dem hier zur Beschlussfassung vorgelegten Winterdienstkonzept wird die Vorrangstellung des die verkehrswichtigen und zugleich - unter winterlichen Fahrbahnbedingungen - gefährlichen Stellen enthaltenden Vorrangstraßennetzes und der Routen des öffentlichen Personennahverkehrs umgesetzt. Zusätzlich wird ein Ganzjahresnetz für den Radverkehr definiert, welches planmäßig winterdienstlich betreut werden soll.

Die winterdienstliche Betreuung bei den freiwilligen Aufgabenumfängen der Betreuungsstufen 3 und 4 erfolgt planmäßig im Rahmen der Leistungsfähigkeit.

Die „Betreuungsmatrix“ stellt die Transparenz einer nach Witterungsereignissen abgestuften Zustandskategorisierung her und beschreibt, welcher Straßen(betreuungs-)zustand bei definierten Witterungsbedingungen nach einer bestimmten Zeit erwartet werden kann (siehe Anlage 4 „**Betreuungsmatrix**“).

Die Anwendung des Notfallplanes (siehe Anlage 5) gewährleistet eine kurzfristige und abgestimmte Reaktion auf extreme Witterungsereignisse, welche die Gefahr einer nachhaltigen Beeinflussung des öffentlichen Verkehrs nach sich ziehen können.

Das aktuelle Maß der Vorhaltung für den Winterdienst in der Stadt Chemnitz ist mit Blick auf den Organisationszeitraum November bis März hinreichend.

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 3 - Straßenverzeichnis
- Anlage 4 - Betreuungsmatrix
- Anlage 5 - Notfallplan (Matrix)