



Protokollauszug

aus der
18. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität
vom 29.04.2021

öffentlich

Top 4.9 **Berichterstattung zum Winterdienst der Landeshauptstadt Potsdam (zur DS 21/SVV/0238)**

(Die Berichterstattung wurde den Mitgliedern schriftlich per Mail am 28.4.2021 ausgereicht – siehe Anlage zur Niederschrift.)

Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität

Sitzung am 29.04.2021, TOP 4.9

Berichterstattung zur Anfrage „Winterdienst in Potsdam“ DS 21/SVV/0858

Mit o. g. Drucksache wurde insbesondere der Winterdienst auf Radfahrangebots- und –schutzstreifen hinterfragt, so dass sich die Berichterstattung darauf bezieht.

Die **Radfahrangebotsstreifen und –schutzstreifen sind Bestandteil der Fahrbahn** und werden daher unter Beachtung des § 49a Brandenburgisches Straßengesetz i. V. m. d. Straßenreinigungs- und Winterdienstsatzung der Landeshauptstadt Potsdam bei der Einordnung in den kommunalen Winterdienst betrachtet.

Unter Beachtung der geltenden Rechtslage sind Kommunen verpflichtet den Winterdienst auf Fahrbahnen durchzuführen, die sowohl verkehrswichtig als auch gefährlich sind. Hierzu erfolgt regelmäßig mit der jeweiligen Beschlussfassung über die Satzung eine Prüfung des Straßenverzeichnisses.

Die sich daraus ergebenden Leistungsmengen fließen dann in die bestehende Beauftragung Winterdienst ein. Für die Durchführung gilt die Leistungsbeschreibung Winterdienst hinsichtlich Technik- und Personaleinsatz und Technologie.

Im Winterdienst sind die Fahrbahnen eines ausgewählten Straßennetzes der LHP bei Schnee- und Eisglätte zu beräumen und zu bestreuen. Die Räumung der Fahrbahnen bedeutet im Rahmen des Winterdienstes, dass eine ausreichend breite Fahrgasse, welche die Sicherung des Fahrverkehrs gewährleistet, zu beräumen und /oder zu streuen ist.

Im Zuge der Qualitätssicherung unter Aufrechterhaltung der öffentlichen Daseinsvorsorge ist von maßgeblicher Bedeutung, einen hochqualifizierten Winterdienst sicherzustellen, der ab Eintritt der Wintersituation (Glätte, Schnee) in kurzen Reaktionszeiten und kurzen Tourenbearbeitungszeiten die Beräumung von Schnee und Beseitigung von Glätte auf Fahrbahnen gewährleistet. Zur Sicherstellung der Bearbeitung von verkehrsbedeutsamen Straßen innerhalb des Blauen-Netzes (Haupterschließungsstraßen, Bundesstraßen, ÖPNV-Trassen und Gefahrenstellen innerhalb von ca. 3 Stunden) erfolgt die Bearbeitung nach folgenden Szenarien:

Szenario 1: Winterdienst auf verkehrsbedeutsamen Straßen

Szenario 2: Winterdienst auf verkehrsbedeutsamen Straßen zzgl. Sammelstraßen

Szenario 3: Winterdienst in Wohngebieten

Szenario 4: WD-Stufe 2 – Extreme Witterungssituation

Beschreibung Szenarien:

WD-Fahrbahn - Szenario 1: Winterdienst auf verkehrsbedeutsamen Straßen

Im Szenario 1 werden verkehrsbedeutsame Fahrbahnen innerhalb des Blauen Netzes (Hauptverkehrsstraßen, Bundesstraßen, ÖPNV-Trassen, Erschließungsstraßen und Gefahrenstellen) betreut. Die Bearbeitung der Straßen hat innerhalb von ca. 3 Stunden nach Einsatzauslösung zu erfolgen. Eine Übersicht der zu bearbeitenden Fahrbahnen wurde durch den Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur an die STEP übergeben.

WD-Fahrbahn - Szenario 2: Winterdienst auf verkehrsbedeutsamen Straßen zzgl. Sammelstraßen

Das Szenario 2 beinhaltet die verkehrsbedeutsamen Fahrbahnen aus Szenario 1 zuzüglich Sammelstraßen. Die Sammelstraße definiert sich als eine Gemeindestraße, welche den Verkehr aus den Anliegerstraßen in Wohn- oder Gewerbegebieten an eine Hauptverkehrsstraße führt. Obwohl die Sammelstraße Verkehre sammelt, übernimmt sie auch Erschließungsfunktionen. So ist sie gemäß den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) als Erschließungsstraße ES IV kategorisiert. Die Bearbeitung der Straßen hat innerhalb von ca. 5 Stunden nach Einsatzbeginn zu erfolgen. Eine Übersicht der zu bearbeitenden Straßen wurde durch den Fachbereich Mobilität und technische Infrastruktur an die STEP übergeben und ist in der Winterdienstsatzung der LHP verankert.

WD- Fahrbahn - Szenario 3: Winterdienst in Wohngebieten

Das Szenario 3 beinhaltet die Bearbeitung von Wohngebietsstraßen, welche durch Szenario 1 und 2 noch nicht winterdienstlich betreut wurden und nicht durch die Winterdienstsatzung erfasst sind. Hierbei werden die Straßen analog den Tourenplänen der Winterdienst-Stufe 2 (Extremer Winterdienst – Abtransport von Schnee) im Vorfeld von Räum- und Streufahrzeugen bearbeitet. Ziel ist die Aufrechterhaltung von Zufahrten zu Sozialen Räumen (Pflegeheimen, Kitas, Schulen etc.). Die Winterdienst-Durchführung unterliegt keiner zeitlichen Vorgabe. Die Durchführung der Winterdienst-Leistung „Szenario 3“ erfolgt nur zur Gefahrenabwehr und grundsätzlich nur durch gesonderten Auftrag der LHP an den Dienstleister.

WD-Fahrbahn - Szenario 4: WD-Stufe 2 – Extreme Witterungssituation

Das Szenario 4 beinhaltet die Bearbeitung von Wohngebietsstraßen, welche durch Szenario 1 und 2 noch nicht winterdienstlich betreut wurden und nicht durch die Winterdienstsatzung erfasst sind. Hierbei werden die Straßen gemäß den Tourenplänen der Winterdienst-Stufe 2 (Extremer Winterdienst) durch Abtransport von Schnee mit Hilfe von Radladern und Lastkraftwagen bearbeitet. Ziel ist die Aufrechterhaltung von Zufahrten zu Sozialen Räumen (Pflegeheimen, Kitas, Schulen etc.). Die Winterdienst-Durchführung unterliegt keiner zeitlichen Vorgabe. Die Durchführung der Winterdienst-Leistung „Szenario 4“ erfolgt nur zur Gefahrenabwehr und grundsätzlich nur durch gesonderten Auftrag der LHP an den Dienstleister.

Die für die Glätte- und Schneebeseitigung eingesetzten Fahrzeuge entsprechen hinsichtlich ihrer Ausrüstung den gesetzlichen Sicherheitsanforderungen und sind unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften als Winterdienstfahrzeuge gekennzeichnet.

Folgende spezifische Vorschriften für Fahrzeuge und Geräte im Winterdienst sind einzuhalten:

- DIN EN 13524; Ausgabe 2008-06;
Maschinen für den Straßenbetriebsdienst - Sicherheitsanforderungen
- DIN EN 13021; Ausgabe 2008-05
Maschinen für den Winterdienst - Sicherheitsanforderungen
- StVZO §§ 30, 53
Kennzeichnung von Winterdienstfahrzeugen

Nachfolgen Technik kommt für die Fahrbahnen im Stadtgebiet zum Einsatz:

- 11 Stück Räum- und Streufahrzeuge
jeweils ausgestattet mit:
Frontschneepflügen mit Räumbreiten von 2,60 m bis 2,90 m und elastischen Schürfleisten.
Streugeräten mit mind. 3 m³ Behältervolumen und wegeabhängiger Dosierung mit einer Streubreite von 2 m bis 8 m; Dosiermenge Salz 5 - 40 g/m²; Splitt 50 - 150 g/m³, fernverstellbarem Streubild und Feuchtsalzeinrichtung.
GPS-System zur Datenerfassung
Temperaturmessfühler

- 6 Stück Räumfahrzeuge
jeweils ausgestattet mit:
Frontschneepflügen mit Räumbreiten von 2,50 m bis 2,70 m und elastischen Schürfleisten
GPS-System zur Datenerfassung
- 2 Stück Räum- und Streufahrzeuge
jeweils ausgestattet mit:
Frontschneepflügen mit Räumbreiten kleiner 2,50 m und elastischen Schürfleisten.
Streugeräten mit mind. 3 m³ Behältervolumen und wegeabhängiger Dosierung mit einer
Streubreite bis 2 m; Dosiermenge Salz 5 - 40 g/m²; Splitt 50 - 150 g/m³, fernverstellbarem
Streubild und Feuchtsalzeinrichtung.
GPS-System zur Datenerfassung
Temperaturmessfühler

Fahrbahnen werden in der Regel zum rechten Fahrbahnrand hin von Schnee geräumt. Der Pflug ist dabei weit links zu führen, damit in der Fahrbahnmitte keine Schneereste liegen bleiben. Soweit am rechten Fahrbahnrand nach dem ersten Umlauf noch Restschnee verbleibt, ist dieser Streifen in einem weiteren Umlauf nachzuräumen. Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass oftmals am rechten Fahrbahnrand Parkstreifen angeordnet sind. Zu diesen Parkstreifen muss ein Sicherheitsabstand gehalten werden.

Bei den Radfahrangebots- und –schutzstreifen innerhalb des Fahrbahnnetzes der Landeshauptstadt ist diese Situation leider häufig vorzufinden, so dass eine Beeinträchtigung der Nutzung dieser Streifen bei starken Schneereignissen nicht zu verhindern ist.

Bei auftretender Fahrbahnglätte kommen auftauende oder abstumpfende Streustoffe zum Einsatz. Für Fahrbahnen kommt in der Landeshauptstadt überwiegend die Feuchtsalztechnologie zum Einsatz. Der Vorteil hier ist, dass Streuverluste durch Verwehungen vermieden werden und eine gleichmäßige Verteilung sowie längere Haftung des Taumittels auf der Fahrbahn erreicht wird. Beim Einsatz der Streufahrzeuge wird die gesamte Breite der jeweiligen Richtungsfahrbahn betreut. Zusätzlich werden bei einigen Radfahrangebots- und –schutzstreifen zusätzlich noch Kleinfahrzeuge eingesetzt (z. B. Verbindungstraßen zwischen den Ortsteilen).

In dem bestehenden Dienstleistervertrag sind die notwendigen Anforderungen zur Schneeberäumung und Glättebeseitigung entsprechend den technischen Regelwerken Winterdienst festgeschrieben. Die zu erbringenden Leistungsmengen werden regelmäßig geprüft und bei Bedarf angepasst. Die Qualität der Leistungserbringung wird stetig geprüft. Werden Qualitätsmängel festgestellt, ist der Auftragnehmer zu Nacharbeiten verpflichtet.

Aus Sicht der Verwaltung sind zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Vorhaltemaßnahmen (Technik und Personal) erforderlich. Es muss dabei auch darauf hingewiesen werden, dass derartige Kosten auch nicht über die Winterdienstgebühren abzubilden wären, da es sich hier um einen sogenannten „überobligationsmäßigen“ Winterdienst (über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgehend) handeln würde.

Bei Bedarf besteht die Möglichkeit, in Abstimmung mit dem Ausschussvorsitzenden das Thema ausführlich in einer weiteren Ausschusssitzung bzw. einer gesonderten Informationsveranstaltung zu behandeln und die über diese schriftliche Berichterstattung hinausgehenden Fragen zu erörtern.