

Protokollauszug aus der 4. öffentliche/nicht öffentliche Sitzung des Hauptausschusses vom 21.01.2009

öffentlich

Top 11.2 Winterdienst

Der Oberbürgermeister verweist auf die Ereignisse zum Anfang des Jahres und bittet Herrn Praetzel und Herrn Munder, die Situation zu erläutern.

Herr Praetzel erläutert, dass im Rahmen des Winterdienstes innerhalb geschlossener Ortslagen auf wichtigen Gehwegen, belebten und unentbehrlichen Fußgängerüberwegen geräumt werde und außerorts keine Räum- und Streupflicht bestehe; ansonsten sei der Winterdienst auch auf die Anlieger übertragen.

Bezüglich der Fahrbahnen gelte innerorts, dass verkehrsbedeutsame und gefährliche und außerorts verkehrsbedeutsame und besonders gefährliche Fahrbahnen zu beräumen seien. Als Einsatzzeiten gelten werktags 7 – 20 Uhr, Samstags 8 – 20 Uhr, Sonn- und Feiertags : 9 – 20 Uhr.

In der Stadt wurde ein entsprechendes Prüfverfahren eingeführt, was die

- Auflistung des öffentlichen Verkehrsnetzes
- Bewertung der Verkehrsbedeutung und Gefährlichkeit
- Klassifizierung nach Dringlichkeit
- Aufstellung eines Räum- und Streuplanes,

was auch zusätzlich die Prüfung der:

- Umlaufzeiten
 - Streudichte
 - Materialwahl und der
 - Ladestandorte einschlieÙe.
- einschlieÙe.

Der Auftrag für den Winterdienst wurde nach einer europaweiten Ausschreibung für durchschnittlich 35 Wintertage im Jahr 2004 an die STEP vergeben.

Mit 6 Fahrzeugen und Abstumpfmitteln wie Splitt/Sand werde auf Radwegen geräumt. Hinzu komme die Leistung auf 260 km Fahrbahnen (Kat 1- 170 km, Kat 2 – 90 Km) mit 7 Fahrzeugen +1 Reservefahrzeug.

Auf Basis der Feuchtsalztechnologie werde auf Fahrbahnen Steinsalz und Natriumchloridlauge eingesetzt. Diese bewirke das Abtauen von Eis und Schnee; allerdings nur bis zu einer Temperatur von bis zu minus zehn Grad Celsius. Da die Temperaturen vom 05. bis 06. Januar extrem schnell und bis zu unter 20 Grad minus gesunken seien, blieb die verwendete Feuchtsalztechnologie wirkungslos. Im angrenzenden Berlin seien andere Lösungen verwendet worden, so dass dort die Straßen „schwarz“ und in Potsdam „weiß“ geblieben seien.

Anschließend erläutert Herr Munder an Hand visueller Darstellung die Situation aus Sicht der STEP, einschließlich der Verfahrensabläufe und Technologien. Er erläutert, dass die angewandte Feuchtsalztechnologie das Eis antaue, was bei diesen extremen Temperaturen aber sofort wieder gefriere. Darauf reagierend habe die STEP dann ein Splitt- und Sandgemisch gestreut und die Flächen damit abgestumpft. Auf die in Berlin verwendete Magnesiumchloridlösung sei in Potsdam u.a. aus Kostengründen verzichtet worden; könne aber zukünftig in die Überlegungen mit einbezogen werden, in dem Wissen, dass damit höhere Kosten entstehen werden. Im Weiteren

könnte bei ähnlich extremen Situationen der Einsatz der 5 Kleinfahrzeuge erst an neuralgischen Punkten und dann auf Radwegen erfolgen und Streumittelzusätze verwendet werden. Überlegt werde auch, ob zukünftig ein so genannter Abrollcontainer als Sprühfahrzeug eingesetzt werde.

In der sich anschließenden Diskussion merkt Herr Schubert an, dass es auch über den 05. und 06. Januar hinaus Kritik am Winterdienst gebe. Die Koordinierungsstele müsse nach entsprechenden Wetterwerten sofort Schlussfolgerungen ziehen und die erforderlichen Maßnahmen einleiten. Er fragt nach, ob die beschriebenen Konsequenzen in dem jetzigen Leistungspaket enthalten seien. Daran anknüpfend fragt Herr Lehmann, ob die Stadt darüber nachgedacht habe, den Auftrag zu erweitern bzw. einen Zusatzauftrag auszulösen und ob die Kostenfrage beleuchtet wurde. Herr Kirsch will wissen, ob seitens der STEP auf die Wirkungsbeschränkung der verwendeten Feuchtsalztechnologie verwiesen wurde, wie viele Unfälle es gegeben habe und wie hoch die Schadenssumme sei.

Herr Naber fragt, wer denn sage, dass alle Straßen geräumt sein müssen. Er meine, jeder müsse sich selbst auf die Witterungsbedingungen einstellen. Die verwendeten unterschiedlichen Salzlösungen haben auch unterschiedliche Wirkungen auf die Umwelt und es sei die Frage, ob nicht auch Split ausreiche.

Herr Praetzel verweist in Beantwortung der Fragestellungen auf eine Wechselwirkung zwischen dem Einsatz der Mittel und dem Fahrverhalten der Autofahrer. Dieser habe sich auf die Verkehrsverhältnisse einzustellen und insofern sei die Anzahl der Unfälle und die Schadenssumme in der Betrachtung nicht relevant. Zur Frage der Auslösung von Zusatzaufträgen wurde darüber nachgedacht, einen zweiten Standort „aufzumachen“, was nicht unbedingt teurer werden müsse, da sich An- und Abfahrtswege verkürzen. Wenn anderes Streusalz verwendet werden sollte, sei mit höheren Kosten zu rechnen, da auch die Bevorratung teurer sei. Dies sei zu überlegen, da die Situation am 05. und 06. Januar ein Extremfall gewesen sei, der alle Kommunen in die gleiche Lage versetzt habe.

Der Oberbürgermeister meint, dass auch für einen solchen Extremfall Vorkehrungen zu treffen seien – sowohl finanzieller als auch materieller Art. Andererseits müsse sich jeder auf diese Situationen einstellen, auch wenn man diese Art Winter mittlerweile nicht mehr gewohnt sei.