



Antwort zur Anfrage Nr. 0185/2010 der FDP-Stadtratsfraktion zur Sitzung des Stadtrates am 10.02.2010 betreffend **Winterdienst**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1: Warum konnte in Mainz im Unterschied zu den Nachbargemeinden das Verkehrschaos nicht verhindert werden, welches durch Schneefälle ausgelöst wurde?

Antwort zu Frage 1:

Die starken Schneefälle am Nachmittag und Abend des 18.12.2009 führten nicht nur in Mainz, sondern im kompletten Rhein-Main-Gebiet zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Sowohl in Wiesbaden als auch in Frankfurt kam es gleichermaßen zum Erliegen des Berufsverkehrs. Am Frankfurter Flughafen fielen fast alle Flüge aus, da die Sicherheit auf den Start- und Landebahnen aufgrund der hohen Schneemengen nicht gewährleistet werden konnte. In der Frankfurter Rundschau vom 22.12.2009 und abermals vom 26.01.2010 wurde ausführlich über die schwierige Situation in Wiesbaden berichtet.

In kleineren Umlandgemeinden stellte sich das Problem weniger, da die Räum- und Streufahrzeuge nicht durch den stehenden Berufsverkehr behindert wurden, der von den Städten heraus ins Umland unterwegs war.

Frage 2: Warum wurden die Straßen vorab nicht gestreut, zumal die Schneefälle angesagt waren?

Antwort zu Frage 2:

Der Entsorgungsbetrieb hat bereits in der Vergangenheit bei absolut verlässlichen Wetterprognosen vorsorgliche Streumaßnahmen ergriffen, z.B. bei der Ankündigung von Blitzeis. Dies stellt aber immer aus Umweltgründen eine Ausnahme dar.

Die vorsorgliche Ausbringung von Streusalz ist nur dann sinnvoll, wenn ein winterliches Niederschlagsfeld zeitlich als auch von der Ergiebigkeit her verlässlich angekündigt wird, so dass noch während des begonnen Streuvorgangs der Niederschlag auch einsetzt. Ist das nicht der Fall, wird das vorzeitig ausgebrachte Streugut zum großen Teil durch den laufenden Verkehr an den Fahrbahnrand verbracht und verliert seine Wirkung. Des Weiteren zieht Salz Feuchtigkeit an, die abgestreuten Fahrbahnen werden dadurch nass und können bei entsprechend niedrigen Temperaturen überfrieren, ohne dass Niederschläge hierfür die Ursache sind. Eine vorsorgliche Salzstreuung verliert bei anhaltend starkem Schneefall wie am 18.12.2009 sehr schnell ihre Wirkung, da die Taugeschwindigkeit des Salzes nicht mit der niederkommenden Schneemenge Schritt halten kann, was sich bei entsprechend niedrigen Temperaturen noch verstärkt. Streusalz und Fahrbahn werden in

kurzer Zeit von Schnee überdeckt. Im Fahrbahn- wie auch im Gehwegwinterdienst gilt daher der Grundsatz: Erst räumen - dann streuen.

Der Wetterbericht vom 17.12. und Vormittag des 18.12.2009 ergab keinen Anlass, die Straßen vorab mit Salz abzustreuen.

Der Wetterdienst hatte am 18.12.2009 um 9:49 Uhr nachfolgende Wettermeldung übermittelt:

„Heute ist es anfangs gebietsweise heiter. Später zieht von Nordosten her starke Bewölkung auf und gelegentlich fällt etwas Schnee.

Die Höchsttemperaturen liegen zwischen -8 und -3 Grad. Der Wind weht schwach im Bergland mäßig um Nordost.

In der Nacht zum Samstag ist es meist stark bewölkt mit etwas Schneefall. Die Tiefsttemperaturen liegen zwischen -8 und -14 Grad.“

Auf der Grundlage dieser Wettervorhersage wurde der Einsatzplan für das Wochenende vom 18.-20.12. festgelegt.

Frage 3: Was plant die Verwaltung, um chaotische Situationen wie am 18. Dezember 2009 künftig zu vermeiden?

Antwort zu Frage 3:

Es kann auch zukünftig nicht ausgeschlossen werden, dass durch winterliche Wetterverhältnisse Verkehrsbehinderungen entstehen. Hierbei sind Zeitpunkt der Glättebildung, Temperaturverlauf und Niederschlagsmenge bei der Einsatzplanung von erheblicher Bedeutung. Da vorsorgliches Abstreuen bei anhaltend starkem Schneefall schnell seine Wirkung verliert, muss das Räumen des Schnees und das Abstreuen mit Auftaumitteln mehrfach durch die Streufahrzeuge wiederholt werden. Dies setzt voraus, dass die Winterdienstfahrzeuge die Straßen befahren können und nicht wie am 18.12.2009 vom stehenden Berufsverkehr daran gehindert werden.

Die winterlichen Straßenverhältnisse in einer Stadt ändern sich fortwährend je nach Höhenlage, Verkehrsverhältnissen und Temperaturen.

Der Winterdienst in einer Großstadt wird von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Nicht alle daraus resultierenden Verkehrsprobleme können der Verwaltung und den Einsatzkräften angelastet werden. Ein geregelter Verkehrsfluss bei winterlichen Straßenverhältnissen ist ebenso stark vom Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer abhängig. Hierbei muss leider immer noch festgestellt werden, dass nicht wenige Fahrzeuge über keine Winterbereifung verfügen und so zum Hindernis für andere Verkehrsteilnehmer und Streufahrzeuge werden.

Frage 4: Wie viel Streusalz wird aktuell noch vorgehalten? Für wie viele Tage, an denen Streuungen notwendig sind, reichen die Streusalzvorräte aus? Ist sichergestellt, dass für das Mainzer Stadtgebiet ausreichend Streusalz vorhanden ist.

Antwort zu Frage 4:

Am 27.01.2010 verfügte der Entsorgungsbetrieb über folgende Streugutmengen:

Streusalz (NaCl): 120 t
Splitt: 170 t
Sole (CaCl₂): 40.000 ltr.

Pro Umlauf werden im Fahrbahnwinterdienst Stufe I bei einer Streumenge von 15 g /qm bis 20 g /qm ca. 30 t Salz und 12 t Sole verbraucht.

Der Tagesverbrauch ist abhängig von der Niederschlagsmenge und den vorherrschenden Temperaturen. Mit der am 27.01.2010 vorhandenen Lagermenge können 4 Umläufe in der Stufe I, d.h. alle verkehrswichtigen Straßen, abgearbeitet werden.

Die Nachlieferung von Streusalz verläuft seit dem 18.12.2009 schleppend. Die Gründe liegen sowohl in der sehr hohen bundesweiten Nachfrage nach Salz als auch in den zu geringen vorgehaltenen Lagermengen der Salzlieferanten. Die Händler geben bei den fast täglichen Anfragen zur Auskunft, dass an erster Stelle die Autobahnämter, dann die Landesstraßenbauämter und erst dann die kommunalen Betriebe beliefert würden.

Es besteht hier für alle kommunalen Betriebe eine erhebliche Unsicherheit hinsichtlich der ausreichenden Versorgung mit Streusalz. Über gute Kontakte des Entsorgungsbetriebs zur Stadt Saarbrücken konnten Salzlieferungen aus Nancy (Frankreich) erreicht werden. Weitere Lieferungen wurden von Paris untersagt, da auch in Nordfrankreich aufgrund ähnlicher winterlicher Bedingungen Streusalzknappheit vorherrschte.

Der Entsorgungsbetrieb geht seit den Liefereinschränkungen sehr verhalten mit den Salzvorräten um und mischt zur Streckung des Vorrats Splitt unter, um eine abstumpfende Wirkung auf den Fahrbahnen zu erreichen. Nachteilig bei der Splittstreuung ist allerdings, dass diese nur eine zeitlich begrenzte Wirkung hat und bei ca. 300 - 400 Fahrzeugüberfahrten der Splitt an den Straßenrand geschleudert wird. Regelmäßige Nachstreuungen sind erforderlich. Obwohl der Splitt am Ende des Winters wieder aufgekehrt werden muss und zur Feinstaubbelastung beiträgt, ist er bei extrem niedrigen Temperaturen ein verfügbares und wirksames Streumittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Das üblicherweise im Straßenwinterdienst eingesetzte Feuchtsalz (FS-30), bestehend aus 70% NaCl und 30% CaCl₂, verliert bei Minustemperaturen von 12-13° C seine Tauwirkung.

Frage 5: Ist es richtig, dass zahlreiche größere Verbindungsstraßen von Hauptverkehrsstraßen auch Tage nach Schneefällen weder vom Schnee befreit noch gestreut wurden?

Wenn ja, warum nicht?

Antwort zu Frage 5:

Die Hauptverkehrsstraßen, für die die gesetzliche Streupflicht besteht, waren in den Tagen nach dem 18.12.2009 durchweg befahrbar. Dies trifft nicht für die von der Verkehrsbedeutung weniger wichtigen Nebenstraßen zu, die in der Priorität erst nach den Hauptverkehrsstraßen winterdienstlich betreut werden. Wegen der Feier-

tagsverschiebung vor Weihnachten erfolgte die regelmäßige Hausmüllabfuhr in einigen Stadtteilen bereits am Samstag, dem 19.12.2009. Hierbei gab es nur wenige Nebenstraßen, in denen aufgrund der winterlichen Straßenverhältnisse die Leerung der Müllgefäße nicht stattfinden konnte.

Nachteilig auf die Wirkung des von den Winterdienstfahrzeugen ausgebrachten Streuguts waren die extrem niedrigen Temperaturen. Auf der Theodor-Heuss-Brücke wurden am Samstag, dem 19.12.2009 über die dort installierte Glättewarnanlage Belagstemperaturen von -16°C gemessen, so dass auf Splitt als Streumittel umgestiegen werden musste.

Frage 6: Ist sichergestellt, dass die Stadt mit den getätigten Maßnahmen zur Schneebeseitigung auf öffentlichen Straßen ihrer Verkehrssicherungspflicht ausreichend nachgekommen ist?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 6:

Die Räum- und Streupflicht im Winterdienst ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht nach § 823 BGB sowie den Straßengesetzen von Bund und Ländern, bei uns das Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz.

Die praktische Durchführung ist in der Regel in Ortssatzungen wie der Straßenreinigungssatzung der Stadt Mainz konkretisiert. Gemäß § 3 der Straßenreinigungssatzung vom

1. Januar 1996 kommt der Stadt Mainz die Räum- und Streupflicht auf Fahrbahnen und Fußgängerüberwegen zu, die Pflicht zur Schneeräumung und zum Abstreuen von Gehwegen wurde gemäß § 17 Abs. 3 Landesstraßengesetz den Eigentümern der bebauten und unbebauten Grundstücken, die von einer öffentlichen Straße erschlossen sind oder an sie angrenzen, durch die Satzung auferlegt.

Der Fahrbahnwinterdienst dient dem Schutz des Fahrverkehrs. Die Winterdienstpflicht der Gemeinde / Stadt erstreckt sich darauf, den Hauptverkehr zu schützen. In zeitlicher Hinsicht müssen die Hauptverkehrszeiten zwischen 7:00 Uhr morgens und 20:00 Uhr bzw. 22:00 Uhr abends gesichert sein.

Nach einem BGH –Urteil vom 5. Juli 1990 gilt die Streupflicht auf Fahrbahnen nur an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen. Die Merkmale „verkehrswichtig“ und „gefährlich“ müssen beide zutreffen.

Verkehrswichtig sind verkehrsreiche Durchgangsstraßen, Ortsdurchfahrten von klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) sowie die viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen. Nach der Rechtsprechung ist eine Straße, die lediglich dem örtlichen Verkehr dient und zu Hauptverkehrszeiten nur eine Verkehrsfrequenz von ca. 50 Fahrzeugen pro Stunde aufweist, nicht verkehrswichtig. Anliegerstraßen haben, besonders wenn sie verkehrsberuhigt sind, keine Verkehrswichtigkeit.

Laut Organisationsplan der Stadtverwaltung Mainz liegt die Durchführung der städtischen Winterdienstpflichten auf Fahrbahnen ausschließlich beim Entsorgungsbetrieb. Dieser nimmt die Räum- und Streupflicht mit insgesamt 11 Großstreufahrzeugen wahr. Da das gleichzeitige Räumen und Abstreuen aller Straßen im Stadtgebiet nicht möglich ist, wird bei flächendeckender Schnee- und Eisglätte, wie sie z. B.

am 18. Dezember 2009 vorherrschte, nach einem (in der Rechtsprechung anerkannten) Stufenplan vorgegangen:

Stufe 1: Hauptverkehrsstraßen mit Linienbus-, Schulbus- und starkem Berufsverkehr, Hauptverbindungsstraßen zu den einzelnen Stadtteilen, Steigungsstrecken, besonders gefährliche Fahrbahnstellen, Kreuzungsbe-
reiche.

Stufe 1 umfasste ca. 460 km und ist in 11 Streukurse aufgeteilt. Im Durchschnitt ist hierfür ein Zeitaufwand von ca. 3 Stunden erforderlich, wenn keine Beeinträchtigungen durch den laufenden Verkehr gegeben sind.

Stufe 2: Sonstige wichtige Straßen, Sammelstraßen
Stufe 2 umfasst ca. 400 km

Stufe 3: Wohnstraßen, Anliegerstraßen

Stufe 4: Restliche Straßen

Bei vereinzelt auftretender Glätte z.B. in Höhenlagen oder auf Brücken wird in Verbindung mit nächtlichen Kontrollfahrten oder nach Anforderung der Polizei und der Verkehrsbetriebe nach Erfordernis abgestreut. Je nach Straßenvorhersage des Deutschen Wetterdienstes wird Rufbereitschaft außerhalb der Dienstzeiten ausgelöst. Generell existiert zwischen dem 1. November und dem 31. März ein Rufbereitschaftsplan, der im Fahrbahnwinterdienst zwei wöchentlich wechselnde Einsatzgruppen mit jeweils 15 Krafffahrern, zwei Werkstattmitarbeitern und je einem Einsatzleiter vorsieht. Die vom Entsorgungsbetrieb für das Stadtgebiet Mainz vorgehaltene Organisation zur Durchführung des Fahrbahnwinterdienstes wird gemessen an den in unserer Region vorherrschenden Winterverhältnissen als ausreichend angesehen. Die gesetzlich geforderte Räum- und Streupflicht für die Straßen im Stadtgebiet Mainz ist sichergestellt.

Eine Ausweitung der bestehenden Streufahrzeugflotte und des dazu gehörigen Personals wäre mit weiteren Kosten für den städtischen Haushalt verbunden.

Die seit dem 18. Dezember 2009 fast ohne Unterbrechung vorherrschenden winterlichen Straßenverhältnisse haben von den oftmals tagsüber und nachts im Einsatz befindlichen Kräften, die außerdem zum Teil noch in der Müllabfuhr tätig sind, viel abverlangt. Um so mehr sind die Mitarbeiter enttäuscht, wenn ihr Engagement in den Medien und in der Politik so wenig Anerkennung findet und ihnen die aufgrund der extremen Witterungsverhältnisse bestehenden Straßenverhältnisse oder der Engpass bei der Nachlieferung von Streusalz angelastet wird. Hier wäre es wünschenswert, sich sachlicher mit der Thematik auseinander zusetzen als sich zu kritisch und oftmals populistisch zu äußern. Für eine sachlich vorgetragene Kritik sind die Mitarbeiter zugänglich und versuchen, den Winterdiensteinsatz im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiter zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Mainz, 09.02.2010

gez. Reichel

Wolfgang Reichel
Beigeordneter