

Beantwortung der Anfrage der SPD-Fraktion zum Winterdienst.

Die Verwaltung antwortet wie folgt:

Mit der verantwortlichen Durchführung des Winterdienstes sind die Abfallwirtschaftsbetriebe Köln GmbH & Co. KG (AWB) beauftragt. Diese wurden in die Beantwortung einbezogen.

1. Bevorratung und Einsatz von Streumitteln:

1.1 Wie viele Standorte/ Lagerstätten für Streugut gibt es derzeit in Köln?

Die AWB verfügt über insgesamt 5 Standorte mit Lagerstätten:

- Betriebshof Alteburgerstr.
- Betriebshof Gießener Straße
- Betriebshof Maarweg
- Betriebsstelle Krefelder Str.
- Lager Poll-Vingster Straße (neu seit Jan. 2011, befristete Anmietung)

1.2 Wie hoch ist ihre gesamte Kapazität und wurden in den letzten Jahren Standorte/ Lagerstätten aufgegeben?

a) Lagerkapazität (nicht Lagerbestand):

Salz:	5.000 to (seit Jan. 2011 neu: 3.000 to.)
Abstumpfende Stoffe:	2.200 to
Sole:	180.000 L

b) Standorte:

Es wurden in den letzten Jahren keine Betriebstätten aufgegeben.

1.3 Wie viel Streugut wurde im Winter 2009/ 2010 in Köln verbraucht?

Streugutverbrauch 2009/10:

Salz:	4.250 to
Abstumpfende Stoffe:	1.100 to
Sole:	660.000 L

1.4 Wie war die Empfehlung/ Berechnungen der Innenministerkonferenz/ des Deutschen Städtetages für die zu lagernden Salzmengen in Köln und wie viel Streugut wurde für den Winter 2010/2011 vertraglich geordert und wie viel vorsorglich gelagert?

Empfehlungen der Bund-Länder-Konferenz der Verkehrsminister:

Die Empfehlungen der Verkehrsminister (Verabschiedung im Okt. 2010) lagen zum Planungszeitpunkt (Mai / Juni 2010) nicht vor. Dennoch entspricht die geplante Streumittelbevorratung der AWB auch diesen Empfehlungen.

Die Empfehlung hat im Kern folgenden Inhalt:

- Empfohlen wird, Lagerkapazitäten für 5 Tage mit jeweils 4 Volleinsätzen mit einem Feuchtsalzeinsatz von $40 / 30 / 30 / 30 = 130 \text{ g/qm}$ vorzuhalten. Allerdings müssen danach auch regionale Besonderheiten (Klima, Topographie) berücksichtigt werden. Dies obliegt einer individuellen Abschätzung je Betrieb.
- Für Mehrmengen sollten mehrjährige Lieferverträge geschlossen werden, die Lieferfristen (72 h) und Mindestliefermengen verbindlich festlegen.

Für die in Köln mit Feuchtsalz zu streuenden Strecken (1.800 km) würde dies eine Lagermenge von 2.865 to erfordern.

Bewertet man aber, wie es die Empfehlung vorsieht, die topografischen und klimatischen Besonderheiten in Köln, ist die empfohlene Ausbringungsmenge von 130 g/qm zu hoch. Realistisch ist bei Feuchtsalzausbringung eine durchschnittliche Ausbringungsmenge bei 4 Volleinsätzen pro Tag von $20 / 20 / 20 / 10 = 70 \text{ g/qm}$. Daraus ergäbe sich eine rechnerische Gesamtlagermenge von 1.544 to.

Die auf Erfahrungswerten beruhende Berechnung der AWB, die den durchschnittlichen Verbrauch der letzten fünf Jahre zugrundelegt und damit auch die Mengenangaben aus den bis Ende September 2010 geltenden Empfehlungen des FGSV und des VKS nahezu verdoppelt, führt zu einer vorzuhaltenden Salzmenge von rund 2.000 to.

Diese Lagerkapazität steht der AWB auch jetzt schon dauerhaft zur Verfügung.

Darüber hinaus wurden entsprechend den Empfehlungen, aber mit einer Lieferverpflichtung von nur 48 Stunden, weitere 750 to. fest kontingentiert, um für besondere Wintereignisse gewappnet zu sein.

Damit war auch nach den neuesten Empfehlungen der Verkehrsminister ausreichend Streusalz geplant.

1.5 Wie hoch war der Verbrauch von Streugut in diesem Winter bisher und wie viel konnte/ musste bisher nachbestellt werden?

a) Verbrauch (bis 13.01.2011):

Salz:	ca. 3.300 to
Abstumpfende Stoffe:	ca. 5.210 to
Sole:	ca. 550.000 L

b) Nachbestellung:

Salz (zus. zum Lagerbestand):	ca. 8.500 to	} Nachlieferung problemlos
Abstumpfende Stoffe:	ca. 4.280 to	
Sole	ca. 50.000 L	

1.6 Wer waren/sind die Vertragspartner und wer hat welche Mengen nicht geliefert?

a) Vertragspartner:

Es gab einen Hauptlieferanten und 6 Zusatzlieferanten, die überwiegend aus dem europäischen Umland Salz lieferten. Die Vertragspartner können aus Datenschutzgründen nicht genannt werden.

b) Mengen:

Von den 8.500 to. wurden bisher 2.600 geliefert.

1.7 Wie groß ist/war der Preisunterschied je Tonne Streusalz beim „Nachkauf“ des Materials. Wie hoch sind also die bisherigen „Mehrkosten“ bei der momentan notwendigen Nachbeschaffung“ von Streusalz und welche Vertragsstrafen waren/ sind bei Nichtlieferung festgeschrieben?

a) Preisunterschied bei Nachkauf:

120 € pro to.

b) Mehrkosten bei Nachkauf:

Bis zum 13.01.2011 wurden 600 to. Salz über den geplanten Bedarf hinaus verbraucht. Die Mehrkosten gegenüber der Planung betragen hierfür rd. 85.000 €. Darüber hinaus werden weitere Salzmengen geliefert, die zu Mehrkosten von rund 216.000 € führen können.

c) Vertragsstrafen:

Vertragsstrafen wurden nach den Vorgaben der VOL vereinbart. Danach ist die angemessene Höhe der Vertragsstrafe in Anwendung eines BGH-Urteils bei Überschreitung von Ausführungsfristen auf 5% des Bestellwertes, das sind in vorliegendem Fall 2.500€, begrenzt.

1.8 Welche Vorkehrungen sind bis Ende Winter 2011 getroffen?

Dem trotz verbesserter und ausgeweiteter Lieferverbindungen – und entgegen anders lautenden Zusagen der Salzindustrie – auch 2010/ 2011 eingetretenem bundesweiten Salzangel wurde unmittelbar nach Beginn des Winterdienstes (26.11.2010) durch umgehende und umfangreiche Nachbestellungen von Salz bereits ab der 48. KW begegnet.

Zur Einlagerung der Salzmengen wurde rechtsrheinisch, in der Nähe des Betriebshofs Gießener Straße, ein zusätzliches Lager zunächst für drei Monate, allerdings mit Verlängerungsoption angemietet.

2. Winterdiensteinsatz

2.1 Wie viele einsatzfähige Winterdienstfahrzeuge/ Streufahrzeuge gibt es in Köln und wie viele Fahrzeuge sind als zusätzlich für den Winterdienst nachrüstbar im Fahrzeugpool bei Stadt und AWB? Gibt es Verträge mit Privaten über die zusätzliche Bereitstellung von Fahrzeugen im Winterdienst?

a) Winterdienstfahrzeuge:

Gesamtzahl Fahrzeuge der AWB: 197

Von diesen Fahrzeugen sind 50 Spezialfahrzeuge, wovon 8 ausschließlich für den Winterdiensteinsatz bereitstehen (Festaufbauten). Alle anderen Spezialfahrzeuge werden für den Winterdienst umgerüstet.

b) Verträge zur Bereitstellung von Fahrzeugen:

Nein.

2.2 Sind die Fahrzeuge für den Winterdiensteinsatz, wie er angesichts der großen Schneemengen im letzten Monat erforderlich war, angemessen dimensioniert?

Die Gesamtzahl der Fahrzeuge ist angemessen dimensioniert.

2.3 Wie ist die eigene Personalreserve für den Winterdienst und wie ist der Personaleinsatz organisiert? Gibt es Sonderschichten bei Gefahr in Verzug?

a) Personalreserve:

Die Personalreserve beträgt 25%.

b) Personaleinsatz:

Der Winterdiensteinsatz erfolgt über 24 Stunden in drei Schichten.

Die Frühschicht beginnt im Winterdienstfall vorgezogen um 4.00 Uhr vor Einsetzen des Berufsverkehrs.

Die Spätschicht wird ab 14.00 Uhr in Einsatz gebracht.

In der Nachtschicht halten vier Fahrer ab 21.00 Uhr in vorbeugender Streuung die Rheinbrücken und die wichtigsten Straßen (z.B. Rheinuferstr., Innere Kanalstr. usw.) mit insges. ca. 430 Räum- und Streukilometern frei.

c) Sonderschichten:

Bei Gefahr in Verzug gibt es Ausnahmeregelungen des Arbeitszeitgesetzes, die ein Abweichen von der täglichen Höchstarbeitszeit zulassen, so dass Schichten

auch verlängert werden können. Bei Bedarf können Schichten auch verschoben und personell aufgestockt werden.

2.4 Welche Strategie verfolgt die AWB bei Ihren Winterdienstesätzen? Wie sind die Prioritäten?

a) Strategie:

„Durch den hohen Grad der Motorisierung ist die Störanfälligkeit für das Sozial- und Wirtschaftsleben in besonderer Weise von einem funktionsfähigen Straßen- und Wegenetz abhängig. Vordringliche Aufgabe des Winterdienstes ist es, unter Abwägung der Belange des Umweltschutzes kurzfristig mit witterungsbedingter Schnee- und Eisglätte fertig zu werden und soweit als möglich eine Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten.“ (Zitat Winterdienstplan 2010/11, S. 18)

b) Prioritäten:

Im Winterdienst wird unterschieden zwischen Maschinellem und Manuellem Winterdienst:

ba) Maschineller Winterdienst in drei Dringlichkeitsstufen:

Planstufe I:

Hauptverkehrsstraßen/Brücken mit ca. 1.800 Räum- und Streukilometern

Planstufe II:

Zufahrtsstraßen zu Wohngebieten mit ca. 600 Räum- und Streukilometern

Planstufe III:

Wohnstraßen mit ca. 500 Räum- und Streukilometern

Alle drei Planstufen werden planmäßig mit Feuchtsalz abgestreut.

Auf den Radwegen kommt teilweise abstumpfendes Streumaterial zum Einsatz, da noch nicht alle Fahrzeuge mit neuester Streutechnik (Kehrwalzen und Feuchtsalzstreuung) ausgerüstet sind.

bb) Manueller Winterdienst

Aufgabe ist das Räumen und Streuen von Fahrbahnbereichen, die vom Räumfahrzeug nicht erreicht werden können (z.B. Überwege, Verkehrsinseln, Aufpflasterungen, usw.). Hierfür werden ab 6.00 Uhr alle übrigen Mitarbeiter (ca. 300) und Fahrzeuge eingesetzt. Abgestreut wird mit abstumpfendem Streumaterial (Lava, Splitt).

2.5 Welche Konsequenzen werden die Verantwortlichen bei der Stadt und der AWB kurzfristig für den laufenden Winter aber auch langfristig für die kommenden Winter aus den aktuellen Erfahrungen ziehen?

Die AWB hat folgende Konsequenzen gezogen:

a) Kurzfristmaßnahmen:

- Bildung einer Task-Force für Extremsituationen

Ab sofort wird für den Rest dieses Winters ein Pool mit rund 30 zusätzlichen Kraftwagenfahrern aus anderen Leistungsbereichen einschließlich der Verwaltung gebildet. In Rufbereitschaft gesetzt, dient er dazu, auch in den Abend-/ Nachtstunden bei Extremwetterlagen deutlich mehr Räumfahrzeuge in den Einsatz zu bringen. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass auch in Nachtstunden ein deutlich verstärkter Winterdienst geleistet werden kann, ohne dass in der anschließenden Frühschicht Ressourcen fehlen.

- Kurzfristige Aufstockung der Salzbevorratung (s.o., Ziffer 1.5)

Zur Einlagerung zusätzlicher Salzmengen wurde rechtsrheinisch, in der Nähe des Betriebshofs Gießener Straße, ein Lager zunächst für drei Monate, allerdings mit Verlängerungsoption angemietet.

- Zusätzlicher Einsatz von Zeitarbeitskräften

Zur Schnee- und Eisbeseitigung, schwerpunktmäßig im Bereich von Sinkkästen und Kanaleinläufen, wurden - nach Abstimmung mit der SteB - zusätzlich bei einsetzendem Tauwetter und dadurch bedingter Gefahr von großflächigen Wasseransammlungen zwischen 30 und 150 Mitarbeiter von Personaldienstleistern tageweise in Einsatz gebracht. Mit ihrer Hilfe gelang es ca. 18.000 Einläufe eisfrei herzurichten.

Aufgrund positiver Erfahrungen mit Zeitarbeitskräften gemeinsam mit AWB-Mitarbeitern sollen diese bei länger andauernden Schneefällen zum Räumen und Streuen von Überwegen, Verkehrsinseln usw. ebenfalls zur Verstärkung der im manuellen Winterdienst eingesetzten Trupps eingesetzt werden.

- Beseitigung massiver Schneeablagerungen

Erstmalig wurde seit 1985/86 auch auf die im Winterdienstplan vorgesehene Möglichkeit, bei extremen Schneeereignissen auch Drittunternehmen mit Aufgaben der Schneeabfuhr zu beauftragen, zurückgegriffen. Insgesamt waren 6 Fremdteams sowie ein AWB-Team jeweils mit LKW und Radlader damit betraut, verkehrsbehindernde Schneemassen zu den genehmigten Schneekippstellen am Rhein zu bringen. Bei Stark-Schnee-Ereignissen sollen diese Maßnahmen auch künftig frühzeitig veranlasst werden.

b) Langfristige Maßnahmen:

Die AWB hat die Absicht, in Abstimmung mit der Stadt Köln und anderen Verpflichteten für den Winter 2011/12 sämtliche für die Planung des Winterdienstes maßgeblichen Kriterien auf den Prüfstand zu stellen und hierüber zu berichten. Als Ergebnis war beabsichtigt, dass die AWB ein Konzept erstellt und in die Gremien einbringt. Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung der AWB jedoch in Ergänzung hierzu gebeten, dass die AWB ein Winterdienst-Symposium initiiert, in welchem die Basis für eine politische Willensbildung geschaffen wird. Die Ergeb-

nisse soll die AWB in das Konzept einfließen lassen und es in die Gremien einbringen, damit es noch vor den Sommerferien beraten werden kann.

3 Gibt es „Schneeräumverträge“ mit Privaten / z.B. Supermärkten in Köln? Wenn ja, wie viel Gerätschaften/Personalkapazität werden dadurch gebunden?

Ja. Der Einsatz auf privaten Flächen erfolgte ausschließlich mit separaten, speziell für diesen Zweck geplanten Ressourcen und ging nicht zu Lasten des städtischen Auftrags.

4 Wie wird die Informationspolitik gegenüber der Öffentlichkeit bewertet?

a) Informationspolitik zur Vorbereitung des Winters:

Vor dem Wintereinbruch hat es absolute Priorität zu vermitteln, wie der Winterdienst in Köln geregelt ist und wer welche Verpflichtungen hat. Dabei wird vermittelt, wo öffentliche Träger Winterdienstverpflichtungen und wo Grundstückeigentümer bzw. Anlieger Verpflichtungen haben und wie die Regelung an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs gestaltet sind.

Die Öffentlichkeit wurde hierzu von der AWB in Abstimmung mit der Stadt Köln wie folgt unterrichtet:

- ausführliche Darstellung im Abfallkalender (flächendeckend verteilt an alle rund 601.000 Haushalte und Gewerbebetriebe in Köln in der Woche vom 06.-11. Dezember 2010)
- Anlage zum Gebührenbescheid (verschickt an alle Hauseigentümer)
- Homepage der AWB
- gezielte Pressemitteilung, die von den Medien umfangreich aufgegriffen wurde in ausführlicher Darstellung „wer macht wann was“. Die Winterdienstplanung wurde von Medien zum Teil sehr intensiv dargestellt und begleitet.

Daneben gab es montags bis freitags von 8-19 Uhr die Möglichkeit sich telefonisch beraten zu lassen (Kundenberatung). Eine Besetzung war auch Heiligabend und Silvester in der Zeit von 8-14 Uhr sichergestellt.

Das telefonische Beratungsangebot wurde von den Kölnerinnen und Kölnern intensiv genutzt.

b) Informationspolitik ab dem Wintereinbruch:

Die Medien wurden offensiv angesprochen und informiert, der Kontakt mit den Medien wurde rund um die Uhr aufrecht erhalten. Radio Köln wurde täglich für die Frühnachrichten über die aktuelle Situation informiert und hat im Tagesverlauf immer weiter aktuell berichtet.

Den Medienvertretern wurde die Winterdienstplanung, die technische Ausstattung, die Streugutbewirtschaftung auch immer wieder vor Ort erläutert. Das An-

gebot den Winterdienst zu begleiten, in Streufahrzeugen mitzufahren, wurde von den Journalisten genutzt. Dabei wurde für die Situation sensibilisiert und die allgemeine Problematik transparent dargestellt.

Die Berichterstattung war zu Beginn der Winterdienstleistungen im November und bis Mitte Dezember durchaus positiv und stellte die Planungen und Vorbereitungen dar.

Im Weiteren wurde ein besonderer Schwerpunkt darauf gelegt, die ungewöhnliche Intensität des Winters und die sich daraus ergebenden Herausforderungen und Schwierigkeiten darzustellen.

Annähernd rund 200 Medienanfragen und Interviewwünsche wurden in der Zeit von Ende November bis jetzt bedient.

Die Pressearbeit zum Winterdienst ist, soweit es von der AWB beeinflusst werden kann, strukturiert, geplant und transparent abgelaufen.

Unabhängig von dieser ersten Bewertung wird eine professionelle „Medienauswertung“ erfolgen. Zudem wird die Notwendigkeit einer Anpassung der Informationsstrategie im Hinblick auf solche extremen winterlichen Ereignisse geprüft und ggf. für die Zukunft umgesetzt.

Auch der Eindruck, dass der Umfang und die Intensität der Anliegerverpflichtung von den Verpflichteten nicht ausreichend wahrgenommen wird, wird bei den Optimierungsansätzen besonders in den Focus gestellt; insbesondere muss für die Zukunft auf die Verpflichtungen in „Anliegerstraßen“ deutlicher und ausführlicher hingewiesen werden. Dies muss jedoch in enger Abstimmung mit der Stadt Köln erfolgen. Diese beabsichtigt im Spätherbst 2011 ein entsprechendes Informationsschreiben an alle Haus-/Grundstückseigentümer zu richten.