Winterdienstkonzept
2011 / 2012

AWB Köln GmbH & Co KG

INHALTSVERZEICHNIS

Winterdienstkonzept 3

1. Gesamtstädtischer Winterdienst 4

2. Winterdienstverpflichtungen der AWB 6

2.1 Winterdienstplanung der AWB 6
2.2 Räumliche Zuständigkeiten im Winterdienst 7
2.2.1 Plätze in Köln 8
2.2.2 Anliegerfreie Gehwegflächen 9
2.2.3 Bushaltestellen 11
2.2.4 Fahrbahnen in Anliegerstraßen 13
2.3 Zeitliche Verpflichtung zum Winterdienst 14
2.3.1 Verkehrssichernde Winterwartung 14
2.3.2 Mobilitätssichernde Winterwartung 15
2.4 Kontrolle der Leistungserbringung und Mängelbehebung 16

3. Winterdienstressourcen der AWB 18

3.1 Winterdienstpersonal der AWB 18
3.2 Winterdienstfahrzeuge und –geräte der AWB 19
3.3.1 Beibehalten der „2-Säulen-Strategie“ 23
3.3.2 Vorzuhaltende Streustoffmenge 24
3.3.3 Notfallplanungen 25

4. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der AWB 27

4.1 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit 27
4.2 Kundenservice 28

5. Zusammenfassung 30

Anlagen 32

Winterdienstkonzept

Nach langen Jahren ohne nennenswerte Schneefälle in Köln wurden die Wintermonate zum Jahresbeginn und zum Jahresende 2010 zu einer besonderen Herausforderung der Einsatzkräfte. Die außergewöhnlichen Wetterlagen in Verbindung mit nicht ausreichender Streusalzbelieferung führten zeitweise zu nicht akzeptablen Straßenverhältnissen. Die diesbezüglich in den Medien und von Kunden direkt geäußerte Kritik bezog sich auf viele Bereiche des Winterdienstes und bietet Anlass die gesamte Vorgehensweise zu überprüfen. Dabei sollen auch die Fragen beantwortet werden, die in den Sitzungen der politischen Gremien, insbesondere im Haupt-Ausschuss am 25.01.2011, aufgeworfen wurden sowie Anregungen und Hinweise berücksichtigt werden.

Im folgenden Winterdienstkonzept der AWB Köln GmbH & Co KG (AWB) wird bezogen auf die Themenschwerpunkte der Winterdienstplanung, der Winterdienstressourcen und der Öffentlichkeitsarbeit insofern die bisherige Konzeption der AWB dargestellt, diese mit den Erkenntnissen aus dem im Kölner Ratssaal abgehaltenen Winterdienstsymposium am 03.05.2011 abgeglichen und daraus resultierende Optimierungsmöglichkeiten werden aufgezeigt.

Die im Symposium dargestellten rechtlichen Verpflichtungen der Kommunen zur Durchführung des Winterdienstes, bspw. Punkt- statt Streckenstreuung auf verkehrswichtigen und zugleich gefährlichen Straßenabschnitten oder eine empfohlene sog. Null-Streuung auf Nebenstrecken, und das auch nur während begrenzter Zeiten, verdeutlichen, dass es eine immer größer werdende Differenz zwischen dem rechtlich zwingend erforderlichen Winterdienst, dem regelmäßig bereits darüber hinausgehenden Winterdienst der Kommunen und dem insbesondere aus Gründen der Mobilität in einer Großstadt wünschenswerten Winterdienst gibt.

Die politisch zu entscheidende Frage, ob der Winterdienst künftig lediglich verkehrssichernd oder aber mobilitätssichernd ausgestaltet werden soll, wird in einigen Themenfeldern durch unterschiedliche Handlungsoptionen dargestellt. Sofern die Umsetzung einzelner Optionen vom bisherigen Winterdienstauftrag der AWB nicht abgedeckt ist, eine Auftragserweiterung darstellt oder einen deutlich vermehrten Ressourceneinsatz nach sich zieht, wird – vorbehaltlich einer Detailkalkulation – gleichzeitig ein Preisvorschlag unterbreitet.

1. Gesamtstädtischer Winterdienst

Die Aufgaben der am Winterdienst beteiligten städtischen Ämter und einiger städtischen Gesellschaften werden in einem vom Oberbürgermeister jährlich aufgestellten Winterdienstplan näher definiert.

Die AWB hat nach dem Winterdienstplan folgende Aufgaben:

- die jährliche Abstimmung und Erstellung des Winterdienstplanes;
- die Erstellung eines Alarmierungs- und Einsatzplanes als Teil des Winterdienstplans, der alle „zu beteiligenden Ämter und Dienststellen“ enthält. Dieser „sichert“
    - „den zeitnahen Empfang der Wettermeldungen“,
    - „die Weitergabe der Wettermeldungen an alle Entscheidungsträger“,
    - „die rechtzeitige Herstellung der notwendigen Bereitschaftsstufen“ und
    - „den kurzfristigen Beginn des Wintereinsatzes aller beteiligten Stellen“.
- der Empfang von Frost- und Schneewarnungen eines beauftragten meteorologischen Instituts in der ganztägig besetzten AWB-Leitstelle während der Winterzeit in den Monaten November bis März;
- die Anordnung der notwendigen Bereitschaftsstufe gemäß Bereitschaftsdienstplan und ziffernmäßiger Folge.

Die nach Alarmierung erforderlichen Maßnahmen sind von den im Winterdienstplan benannten Ämtern und Dienststellen „in eigener Zuständigkeit“ durchzuführen. Hierzu zählen am Beispiel des Amtes für Straßen- und Verkehrstechnik:

- die Erstellung von Räum- und Streuplänen;
- die Erstellung eines Einsatzplans mit verantwortlichen Personen;
- die interne Alarmierung durch einen benannten Einsatzleiter;
- die konkrete Anordnung des Einsatzes (Art, Umfang und Beginn der Einsätze) nach erfolgter Beurteilung der Wettersituation;
- der Einsatz der Mannschaften und Fahrzeugen.

Diese dem Winterdienstplan zugrundeliegende Aufgabenteilung hat sich in den vergangenen Jahren grundsätzlich bewährt. Eine Weiterentwicklung ist jedoch vor dem Hintergrund der im Winter 2010/11 geführten Zuständigkeits-Diskussionen angezeigt:

- Eine unter Federführung der Stadtverwaltung zusammengerufene Arbeitsgruppe aus städtischen Ämtern und AWB hat sich zur Aufgabe gemacht, die Aufgaben der einzelnen Winterdienstverpflichteten edv-basiert zusammenzustellen und auf Basis eines gesamtstädtischen Leistungsportfolios systematisch zu verbessern. Ergebnis daraus muss die Erstellung einer gesamtstädtischen Winterdienstkarte, eines gesamtstädtischen Leistungsverständnisses, unter Festlegung der Zuständigkeiten sein.
- Parallel dazu kümmert sich eine Arbeitsgruppe im Stadtwerke-Konzern unter Federführung der AWB darum, die Anliegerreinigungsverpflichtungen der verschiedenen Konzerntöchter (Rheinenergie, KVB, HGK, KölnBäder und der WSK) anhand vorhandener Leistungsverzeichnisse miteinander abzugleichen, um ggf. Synergien nutzen zu können.

Weiterhin muss die Kommunikation mit dem Kölner Bürger über Leistungen der städtischen Winterdienstverpflichteten, einschließlich der Verpflichtungen im Bereich der Anliegerverpflichtungen, beginnend mit der kommenden Winterperiode 2011/12 in den nächsten Jahren deutlich verbessert werden. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen müssen hierzu einfließen.

Angesichts des nicht unerheblichen Umfangs der auf die Anlieger per Satzung übertragenen Winterwartungspflichten muss die Kommune zudem aber insbesondere auch rechtzeitig vor der Winterdienstperiode und auch laufend während des Winters auf die Verpflichtungen der Anlieger hinweisen, die Umsetzung der Winterwartungspflicht privater Anlieger auf geeignete Weise überwachen und ggf. auch einfordern.

2. Winterdienstverpflichtungen der AWB

2.1 Winterdienstplanung der AWB

Die Winterdienstplanung der AWB wird jährlich bezogen auf die von ihr nach der jeweiligen Straßenreinigungssatzung zu betreuenden Straßen angepasst. Grundlage hierfür sind Änderungen der Straßenreinigungssatzung, wie die Fertigstellung neuer Straßen, die Aufnahme von Anliegerstraßen, geänderte Verkehrsführungen oder die Widmung von Straßen bzw. einzelnen Straßenabschnitten. Dabei werden für das Folgejahr die Reinigungs- und Winterdienstkategorien festgelegt. Seit dem Winter 2005/06 sind durch Satzungsänderungen in den Planstufen 1 – 3 insgesamt rd. 40 km Räum- und Streustrecken dazugekommen.

Im Vergleich zum Winter 2010/11 sind für die Zukunft folgende konkrete Änderungen vorgesehen, die in den Winterdienstplan mit einfließen sollen:

- Nach Abstimmung mit der KVB, die regelmäßig im Vorfeld einer Winterdienstplanung erfolgt, sollen zum Winter 2011/12 aufgrund geänderter Streckenführungen des ÖPNV im Bereich von Buslinien sechs Teilstrecken, die bis dato in der nachrangigen Planstufe 2 vorgesehen waren, künftig der Planstufe 1 zugeführt und damit vordringlich gefahren werden.
- In Abstimmung mit der KVB müssen die Zeiten durchgeführten Linienverkehrs abgestimmt werden, damit darauf die Zeiten des Winterdienstes angepasst werden können.
- Bis zum Winter 2011/12 wird die AWB zudem das Radwegenetz Kölns in Abstimmung mit der Stadt Köln, dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) untersuchen und anhand von Erkenntnissen zur Nutzung der Radwege neu priorisieren.

Die künftigen Winterdienstplanungen werden zunehmend auch durch Änderung verkehrlicher Rahmenbedingungen bestimmt werden. Seit Jahren ist bspw. zu beobachten, dass durch die zunehmende Verparkungsdichte und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Wohngebieten das Befahren mit großen Räumfahrzeugen erschwert oder in Einzelfällen auch unmöglich wird. Dies gilt vornehmlich für Straßen der Planstufen 2 und 3. Der dadurch notwendig werdende Einsatz kleinerer Winterdienstfahrzeuge wird zu einer sukzes-

siven Veränderung des AWB-Fuhrparks führen müssen und damit auch zu neuen Winterdienstplänen, da kleinere Winterdienst-Fahrzeuge (z.B. Kolonnenwagen mit Streusilo) auf Grund des Fassungsvermögens nur kürzere Streustrecken bedienen können. Dies wird perspektivisch zu Kostensteigerungen führen.

2.2 Räumliche Zuständigkeiten im Winterdienst

Nach dem Vertrag über die Straßenreinigung vom 01.12.2000 erfüllt die AWB die Verpflichtungen der Stadt Köln nach Straßenreinigungsgesetz Nordrhein-Westfalen und der Straßenreinigungssatzung einschließlich des Straßenreinigungsverzeichnisses. Zu diesen Verpflichtungen gehört im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht die Winterwartung auf Fahrbahnen der im Straßenreinigungsverzeichnis aufgeführten Straßen und der dazugehörigen Fußgängerüberwege, soweit diese Verpflichtung nicht auf die Anlieger übertragen ist. Insgesamt betreut die AWB rund 2.900 Räum- und Streukilometer.

Weitere Winterdienstverpflichtete sind insbesondere

- Anlieger, die durch satzungsrechtliche Übertragung der Winterwartung generell für den Winterdienst auf allen Gehwegen und ggf. auch für Fahrbahnen zuständig sind,
- das Amt für Straßen und Verkehrstechnik für Straßen außerhalb geschlossener Ortslagen (z.B. Teile der Rösrather Straße),
- die Gebäudewirtschaft der Stadt Köln für städtische Liegenschaften und als Anlieger,
- das Amt für Landschaftspflege und Grünflächen als Anlieger und auf eigenen Flächen (z.B. Friedhöfe),
- die Kölner Verkehrsbetriebe u.a.

Optimierungen hinsichtlich der Zuständigkeiten sind aus Sicht der AWB in vier Bereichen zu prüfen:

2.2.1 Plätze in Köln

Die AWB hat die größten und wichtigsten Plätze Kölns im Hinblick auf Zuständigkeiten untersucht: Neumarkt, Rudolfplatz, Barbarossaplatz, Heumarkt, Chlodwigplatz, Ottoplatz, Wiener Platz und Ebertplatz.

Meist sind diese Zuständigkeiten eindeutig: Zum Räum- und Streudienst auf Straßen und Platzflächen ist die AWB verpflichtet, auf Gehwegen vor den Objekten der Anlieger und für Stadtbahn-Haltestellen (Bahnsteige) die KVB.

Lediglich beim Ebertplatz treffen – ohne die Anliegerverpflichtung für die Gehwege vor den Häusern - insgesamt vier Winterdienst-Verpflichtete aufeinander: Drei städtische Dienststellen und zwei Stadtwerke-Gesellschaften. Dabei wechselt die Verpflichtungen teilweise von Bauwerk zu Bauwerk (siehe Kartenausschnitt).

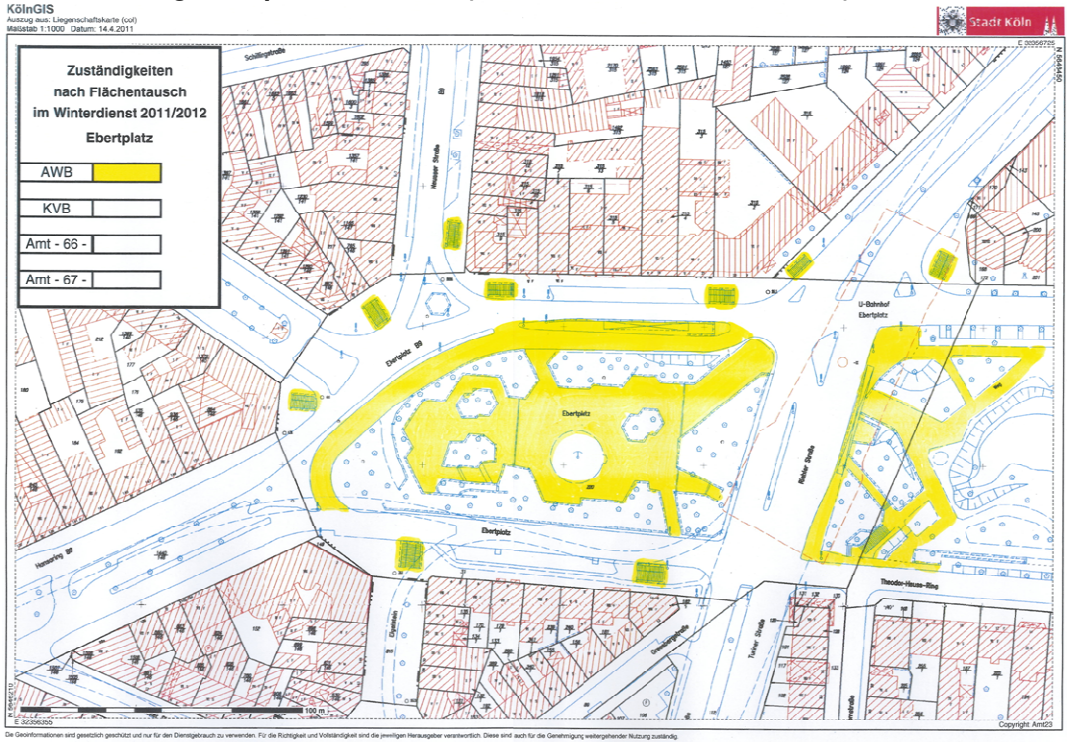
Winterwartung Ebertplatz 2010/2011 (bisherige Leistungserbringer):



Ab Winter 2011/2012 übernimmt die AWB zur Optimierung des Winterdienstes beim Ebertplatz die Winterwartung der städtischen und stadtnahen Stellen komplett im Rahmen eines mit der Stadt festgelegten Flächentauschs. In diesem Rahmen wird auch die Zu-

ständigkeit am Neumarkt noch weiter optimiert. Die Räum- und Streuverpflichtung auf den Gehwegen rund um den Ebertplatz wird jedoch bei den jeweiligen Anliegern verbleiben.

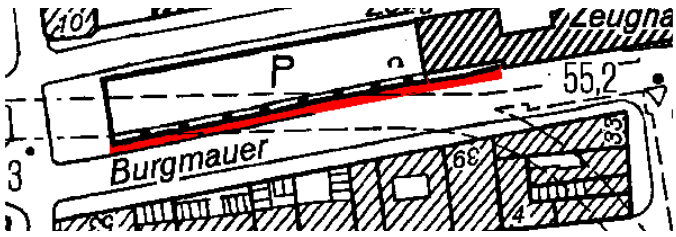
Winterwartung Ebertplatz 2011/2012 (nach Übernahme durch AWB):



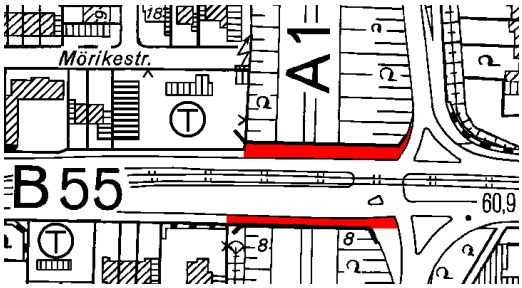
2.2.2 Anliegerfreie Gehwegflächen

Innerhalb des Bereiches der Straßenreinigungssatzung, d.h. innerhalb der geschlossenen Ortslage, ist die Winterwartung der Gehwege generell auf die Anlieger übertragen. Allerdings ist festzustellen, dass nicht alle Gehwege auch einen Anlieger aufweisen, der dieser Verpflichtung nachkommen könnte. So gibt es beispielsweise Gehwege angrenzend an andere Verkehrsflächen, die keine Anliegereigenschaft begründen. Beispielhaft wird hier aufgeführt:

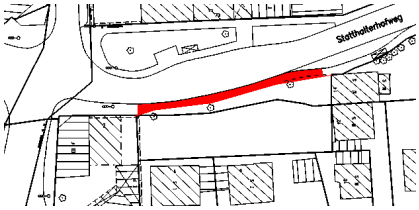
- Gehweg entlang der Römermauer an der Straße Burgmauer
  (Bereich Altstadt-Nord)



- Gehweg entlang der Überführung der Aachener Str. über die Autobahn (Weiden)



- Gehweg entlang des Statthalterhofweges in Höhe Guntharplatz (Junkersdorf)



Diese o.g. Flächen konnten bisher schon durch die AWB als sogenannte „weiße Flecken“ identifiziert werden, an denen bislang keinerlei Winterdienst erfolgt. Da städtischerseits insgesamt keine Erkenntnisse über Lage und Anzahl derartiger Flächen vorhanden sind, erfolgt derzeit durch die AWB eine nicht vollständige Erfassung und Bewertung bekannter Flächen hinsichtlich ihrer Verkehrsbedeutung und der Notwendigkeit einer winterdienstlichen Betreuung. Ziel ist dabei gemeinsam mit der Stadt Köln ein Leistungsverzeichnis zu erstellen, welches die Grundlage für die Vorlage eines Angebotes an die Stadt zur Durchführung des Winterdienstes darstellen kann. Für die Winterwartung auf Gehwegen ohne Anlieger sind ca. 14,- € pro laufenden Meter im Jahr zu kalkulieren. Ein Gesamtpreis kann allerdings erst nach Erstellung des Leistungsverzeichnisses genannt werden.

Aufgrund des großen Umfangs der anzustellenden Erhebungen darf hier für die kommende Winterperiode jedoch noch kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden.

Der spezielle Fall einer anliegerfreien Gehwegfläche mit besonderer Regelungsbedürftigkeit, der daher auch vordringlich behandelt werden muss, stellt sich immer dann dar, wenn auf dieser Fläche eine Bushaltestelle angesiedelt ist.

2.2.3 Bushaltestellen

Die AWB führte bisher keinen Winterdienst bei Bushaltestellen auf Gehwegen durch, denn die Winterwartung auf Gehwegen ist nach der Straßenreinigungssatzung auf die Anlieger übertragen. Bei Bushaltestellen auf dem Gehweg sind deren Zuwege und Einstiegszonen vom Anlieger zu räumen und zu streuen. Außerhalb geschlossener Ortslagen (und damit außerhalb der Satzung) wartet hingegen die Stadt Köln die Gehwege und Bushaltestellen durch das Amt für Straßen- und Verkehrstechnik.

Der in den letzten Jahren des Öfteren bemängelte unzureichende Winterdienst an Bushaltestellen ist zum einen darauf zurückzuführen, dass Anlieger ihren Satzungspflichten nicht immer im erforderlichen Umfang nachgekommen sind. Zum anderen gibt es im Satzungsbereich teilweise keine Anlieger und damit keine Winterwartung, was im Wortsinn zu „weißen Flecken“ führt.

In enger Zusammenarbeit von AWB und KVB werden nun die 1.424 KV-Bushaltestellen im Kölner Stadtgebiet bewertet. Aktuell ist die Hälfte überprüft, eine Hochrechnung auf die Gesamtzahl ergibt dabei folgende Verteilung:

Klassifizierung	**Anzahl Haltestellen**	**winterdienstpflichtig**
1. Satzungsbereich: Anlieger feststellbar	ca. 1000	Der jeweilige Anlieger
2. Satzungsbereich: Anlieger nicht feststellbar	ca. 300	Stadt Köln, „Weiße Flecken“
3. Haltestelle außerhalb Straßenreinigungssatzung	ca. 100	Stadt Köln, wird durchgeführt vom Amt für Straßen- und Verkehrstechnik

Neben den KV-Bushaltestellen wird noch ein weiterer Haltestellentyp betrachtet:

4. Schulbushaltestellen (nicht KVB)	Noch unbekannt	Wie 1 und 2

Sofern die AWB mit dem Winterdienst an Bushaltestellen beauftragt werden soll, werden folgende Varianten angeboten, jeweils bezogen auf den Geltungsbereich der Straßenreinigungssatzung. Grundlage der Kalkulation sind zehn Volleinsatztage (Durchschnitt der letzten drei Jahre) je Saison und mit zwei Einsätzen am Tag (= 20 Einsätze):

Variante A: Winterwartung von ca. 300 KV-Bushaltestellen auf Gehwegen im Satzungsbereich ohne Anlieger (2. Zeile obiger Tabelle):
ca. 700,- € / Haltestelle (ins. ca. 210.000,- €)

Variante B: Winterwartung von ca. 1.300 KV-Bushaltestellen auf Gehwegen im Satzungsbereich mit und ohne Anlieger (1. und 2. Zeile obiger Tabelle):
ca. 700,- € / Haltestelle (ins. ca. 910.000,- €)

Variante C: Winterwartung von Schulbushaltestellen auf Gehwegen im Satzungsbereich (4. Zeile obiger Tabelle): ca. 950,- € / Haltestelle

Der Kalkulation liegt zugrunde, dass derzeit die betroffenen Haltestellen in der Zeit von 4.00 Uhr bis 7.00 Uhr erstmals geräumt bzw. gestreut werden. Die Arbeiten umfassen das Freihalten einer Ein- und Ausstiegsfläche in Länge eines Gelenkbusses sowie der Zuwehung.

Bei Variante C (Schulbushaltestellen) werden die von Herrn Dr. Wichmann auf dem Winterdienst-Symposium vorgetragenen gesteigerten Räum- und Streupflichten dahingehend erfüllt, dass die Haltebucht in einem Abstand von bis zu 50 cm von der Bordsteinkante mitbehandelt wird (Grund: „Schulbusfahrer müssen mit gehörigem Abstand an die oft unaufmerksamen, nahe an der Bordsteinkante stehenden oder sogar manchmal rangelnden Kinder heranfahren...“). Die Katalogisierung und Bewertung der Schulbushaltestellen erfolgt augenblicklich in Zusammenarbeit mit dem Schulverwaltungsamt.

In Absprache mit der KVB empfiehlt die AWB, auch im Hinblick auf den Vortrag von Herrn Dr. Wichmann, Bushaltestellen wegen des höheren Gefahrenpotenzials nicht mit abstumpfenden Stoffen sondern mit Salz zu streuen. Dadurch soll neben einer problemlosen An- und Abfahrt der Busse auch ein gefahrloses Ein- und Aussteigen ermöglicht und der Bürgerservice noch weiter verbessert werden.

2.2.4 Fahrbahnen in Anliegerstraßen

Ein besonderes Problem ergab sich im letzten Winter in den Straßen, in denen der Winterdienst per Satzung den Anliegern neben den Gehwegen auch gefährliche Stellen auf Fahrbahnen und insbesondere Fußgängerüberwege aufgegeben wurden. Hier bildeten sich aufgrund der häufigen Schneefälle und der über Wochen andauernden Frostperiode Eisflächen, die zunehmend an Mächtigkeit gewannen. Die führte zu erheblichen Mobilitätseinschränkungen. Darüber hinaus führte die Winterwartung an Fahrbahnen in den Planstufen manchmal dazu, dass die Einfahrt in Anliegerstraßen durch aufgeschüttete Schneemassen nicht mehr möglich war bzw. sehr schwierig wurde.

Auch wenn die AWB gemäß Straßenreinigungssatzung nicht für die Winterwartung in Anliegerstraßen zuständig ist, ist sie an einer deutlichen Verbesserung dieses Winterdienstes interessiert. Leider brachte das Winterdienstsymposium vom 03.05.2011 an dieser Stelle keine positiven Erkenntnisse, da deutlich wurde, dass die Winterwartung in Anliegerstraßen grundsätzlich immer beim Anlieger liegt und keine Referenzen für alternative Lösungen vorliegen.

Dennoch empfiehlt die AWB den Winterdienst in Anliegerstraßen aktiv anzugehen und schlägt der Stadt Köln ein Pilotprojekt zur Optimierung vor. Durch die Erhöhung von Kapazitäten kann die Einsatzdauer in den Planstufen 1 - 3 deutlich reduziert werden. Durch diesen zusätzlichen Einsatz von Personal und Fahrzeugen könnte – sofern die vorherigen Planstufen abgearbeitet wurden und die Witterungsverhältnisse dies zulassen – dann ein maschineller Winterdienst in Anliegerstraßen erfolgen.

Zwar wäre für die Winterwartung in Anliegerstraßen grundsätzlich auch weiterhin der Anlieger verantwortlich. Doch könnte die AWB durch diese zusätzliche Leistung die Anlieger besonders im Hinblick auf die o.g. Zustände bei ihrer Verpflichtung unterstützen und damit für einen noch besseren Winterdienst in Köln sorgen.

Der Umfang eines solchen Pilotprojektes müsste anhand der bisherigen Leistungsverzeichnisse und örtlichen Bedingungen noch erarbeitet werden. Da es bisher für eine solche Maßnahme keine vergleichbaren Erkenntnisse aus anderen Kommunen gibt, müsste diese Reorganisation in der Praxis getestet werden. Dabei gilt es neben dem Einsatz von

zusätzlichen Ressourcen für dieses Pilotprojekt auch neue Räum- und Streupläne zu entwickeln.

Die Kosten für diese Zusatzleistung würde die AWB zunächst auf 600.000,- € veranschlagen. Nach dem Winter sollte das Pilotprojekt gemeinsam mit der Stadt Köln umfassend evaluiert werden, um den Erfolg und das veranschlagte Budget angemessen bewerten zu können.

2.3 Zeitliche Verpflichtung zum Winterdienst

Die derzeitige Rechtslage schützt, das bestätigt insbesondere der Vortrag von Herrn Dr. Wichmann am 03.05.2011 (s. Anlage), lediglich den Tagesverkehr. Es wird als ausreichend angesehen, wenn die zu sichernden Strecken für den Hauptberufsverkehr ab 7.00 Uhr (samstags eine Stunde später, Sonn- und Feiertags ab 9.00 Uhr) geräumt und gestreut zur Verfügung stehen. Mit dem Abflauen des Tagesverkehrs gegen 20.00 Uhr endet die Streupflicht der Kommune. Dabei sind nur die zugleich verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen auf den Fahrbahnen zu behandeln, d.h. aus rechtlicher Sicht reicht ein punktueller Einsatz.

2.3.1 Verkehrssichernde Winterwartung

Über diese rechtlichen Anforderungen hinaus ist die Winterdienstplanung der AWB derzeit darauf ausgerichtet, den Hauptberufsverkehr während des Tages sicherzustellen:

- Im Rahmen der sogenannten vorbeugenden Streuung werden bereits die Rheinbrücken und einige wesentliche innerstädtische Hauptverbindungsstraßen (z.B. Innere Kanalstr., Universitätsstr., Rheinuferstr., Nord-Süd-Fahrt) winterdienstlich betreut. Dafür sind 4 Streufahrzeuge im Einsatz. Wesentliches Ziel ist hier die Erleichterung des morgendlichen Winterdiensteinsatzes. Wie der Dezember 2011 gezeigt hat, reicht dieser Einsatz jedoch nicht aus, um alle Hauptverbindungsstraßen schnee- und eisfrei zu halten. Bei ungünstigen Witterungsverhältnissen kann eine Räumung am darauffolgenden Morgen erhebliche Schwierigkeiten bereiten.
- Der früheste Beginn des Einsatzes in der Planstufe mit der höchsten Priorität ist nach derzeitigem Winterdienstplan für 4.00 Uhr festgesetzt. Die Arbeiten sollen spätestens bis zum Einsetzen des Hauptberufsverkehrs abgeschlossen sein. Dementsprechend sind die einzelnen Räum- und Streupläne aufgestellt.

- Der manuelle Winterdienst beginnt in Planstufe 1 ab 4.00 Uhr (z.B. an den Treppenanlagen rund um den Dom). Ansonsten erfolgen die Räum- und Streueinsätze in den sogenannten Überwegplänen ab 6.00 Uhr.

2.3.2 Mobilitätssichernde Winterwartung

Ein Ergebnis des Winterdienstsymposiums ist, dass die Mobilitätserwartung in einer Großstadt wie Köln nicht mehr dem aus der Rechtsprechung entwickelten Bedarf entspricht. Durch Aufhebung der Sperrstunde, Verlängerung der Geschäftsöffnungszeiten und verändertes Einkaufsverhalten, aber auch durch ständige Zunahme des Berufsverkehrs hat sich ein stetig wachsender Mobilitätsbedarf sowohl am Morgen als auch am Abend immer weiter in die Nachtstunden hinein verschoben. Der öffentliche Personennahverkehr trägt dem Rechnung und bedient mittlerweile auch an den Wochentagen die Nachtstunden, wenn auch mit größerer Taktung. Eine nahezu verkehrsfreie Zeit gibt es in der Großstadt nicht mehr.

Auf Basis dieser geänderten Mobilitätsanforderungen muss entschieden werden, ob in Abänderung des Leistungsvertrages auch Winterwartungsleistungen „Rund um die Uhr" angeboten werden sollen. Dies bedingt, dass über 24 Stunden ständig Einsatzkräfte zur Verfügung stehen um die Schnee- und Eisbeseitigung auf den Hauptverkehrsstraßen sicherzustellen und dass ausreichend Flexibilität vorhanden ist, um auf ändernde Wetterlagen angemessen reagieren zu können. Bei entsprechender politischer Beschlußlage ist eine Umsetzung bei der AWB wie folgt möglich:

- Ausweitung der Nachtschicht im maschinellen Winterdienst:

    - Beibehalten der 4 Nachtschichtfahrer für den punktuellen Einsatz und für die vorbeugende Streuung mit Sole;
    - Zusätzlich bei Schneefall am Abend oder in der Nacht bedarfsorientierter, optionaler Einsatz von bis zu 30 Räum- und Streufahrzeugen in der Planstufe 1.

- Flexibilisierung von Frühschicht / Spätschicht im maschinellen Winterdienst:

    - Grundsätzlich: Beibehalten des Einsatzbeginns der maschinellen Planstufe 1 um 4.00 Uhr;
    - Bei Verstärkung der Nachtschicht Weiterführung des maschinellen Winterdienstes ab 6.00 Uhr. Gegebenenfalls unmittelbarer Übergang in Planstufe 2 und 3;
    - Bei Bedarf Fortführung der maschinellen Räum- und Streueinsätze tagsüber, im Einzelfall auch über 10 Std. hinaus (d.h. länger als 16.45 Uhr) unter Ausnutzung des Ausnahmetatbestandes im Arbeitszeitgesetz;
    - Möglichkeit der Ablösung einzelner Mitarbeiter der Frühschicht durch die Spätschicht ab 14.00 Uhr bis zum Einsatz der Nachtschicht ab 20.00 bzw. 22.00 Uhr.

Dafür sind jedoch noch folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Umfassende Überarbeitung der Räum- und Streupläne
- Bereitstellung zusätzlichen Fahrzeugbedarfs (ca. 2-3 Spezialfahrzeuge)
- GPS-Ausstattung aller Einsatzfahrzeuge (Dokumentation und Tourenführung)
- Beibehaltung der Task-Force-Fahrer in der Stärke von bis zu 30 Mitarbeitern, um bei Bedarf die 30 Nachtschichtfahrer in der Frühschicht zu ersetzen.
- Qualifizierung zusätzlicher Fahrer für den Einsatz auf Räum- und Streufahrzeugen. (Ausbildung und Schulung)

Für die vorstehend beschriebene Leistung der Winterwartung „rund um die Uhr“ wird nach erster Kalkulation ein Angebotspreis von ca. 170.000,- errechnet.

2.4 Kontrolle der Leistungserbringung und Mängelbehebung

Insgesamt sechs Mitarbeiter des technischen Controllings der AWB sorgen in den Bereichen Straßenreinigung (und neuerdings auch Müllabfuhr) seit Jahren dafür, die Durchführung und Qualität der betrieblichen Leistungserbringung zu überprüfen und Optimierungen

anzuregen. Dies geschieht zufallsgesteuert und repräsentativ mit Hilfe einer bereits von ca. 60 Stadtreinigungsbetrieben eingesetzten Qualitätssicherungssoftware.

Nach erfolgreicher Ersteinführung eines Ergänzungsmoduls zur Qualitätssicherung von Winterdienstleistungen in Berlin beabsichtigt die AWB zum Winter 2011/12 ihr Softwarepaket ebenfalls entsprechend erweitern.

Ziel ist es, mit vorhandenem Fachpersonal die manuelle Winterdienstleistung der AWB, das ist insbesondere das Abstreuen von Überwegen, zusätzlich auch edv-gestützt und zufallsgesteuert zu kontrollieren. Auf diese Weise können auftretende strukturelle Mängel frühzeitig erkannt und behoben sowie konkreten Mängel in der Winterwartung über eine Benachrichtigung der Winterdienstleitstelle kurzfristig und sicher abgeholfen werden.



Mit der Durchführung der Kontrollen und ihrer Dokumentation in einem standardisierten Softwaremodul ergänzt die AWB ihr bisheriges Qualitäts- und Sicherheitsmanagement. Diese zusätzliche Leistung würde ca. 10.000,- € kosten.

Eine Ausweitung der Qualitätssicherungsmaßnahmen als Dienstleistung für städtische Winterdienstverpflichtete ist denkbar.

3. Winterdienstressourcen der AWB

3.1 Winterdienstpersonal der AWB

Dem Winterdienstleiter der AWB bzw. seinem Stellvertreter steht im Winterdienst eine über 24 Stunden besetzte zentrale Leitstelle zur Verfügung. Sie hat insbesondere die Aufgabe, Winterdienstanordnungen zu Einsatzzeiten, Einsatzorten, zur Art des Einsatzes und zur Ausbringung von Streugut (vorgegebene Menge) per Funk an die Einsatzkräfte weiterzuleiten und dies zu dokumentieren. Der Einsatz der Mitarbeiter erfolgt bei der AWB - ein Ausfluß aus der oben angeführten Rechtsauslegung - derzeit über 24 Stunden in drei Schichten, wobei die Frühschicht stark und die Nachtschicht sehr schwach besetzt ist.

Sämtliche Mitarbeiter werden vor Beginn einer Winterperiode regelmäßig geschult. Dazu zählt die Einweisung in neue Technologien, wie bspw. GPS, aber auch das mehrmalige „Abfahren“ (Erlernen) neuer Winterdienstpläne.

Folgende in der vergangenen Winterperiode 2010/2011 eingeführten Maßnahmen sollen daher auch künftig Teil der Winterdienstplanung sein:

- Beibehaltung einer Task-Force für Extremsituationen

  Der im Winter 2010/11 erstmals gebildete Pool mit bis zu 30 zusätzlichen Kraftwagenfahrern aus verschiedenen Leistungsbereichen der AWB hat sich bewährt und soll künftig beibehalten bleiben. In Rufbereitschaft gesetzt, dient er dazu, auch in den Abend- und 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.

- Zusätzlicher Einsatz von Zeitarbeitskräften

  Zur Eisbeseitigung, schwerpunktmäßig im Bereich von Sinkkästen und Kanaleinläufen wurden im Winter 2010/11 mit einsetzendem Tauwetter und dadurch bedingter Gefahr von großflächigen Wasseransammlungen zwischen 30 und 150 Mitarbeitern von Per-

sonaldienstleistern tageweise in Einsatz gebracht. Mit ihrer Hilfe gelang es ca. 18.000 Einläufe eisfrei herzurichten.

In künftigen Extremwetterlagen soll in solchen und ähnlichen Fällen verstärkt auf personelle Ressourcen anderer Betriebe der Stadt Köln oder der Stadtwerke zurückgegriffen werden. Entsprechende Abstimmungen zwischen der AWB und der SteB sind bereits erfolgt. Für diese zusätzliche Leistung kalkuliert die AWB ca. 15.000,- €.

- Beseitigung massiver Schneeablagerungen

  Erstmalig seit 1985/86 wurde 2010/11 auch auf die im Winterdienstplan vorgesehene Möglichkeit, bei extremen Schneeereignissen auch Drittunternehmen mit Aufgaben der Schneeabfuhr zu beauftragen, zurückgegriffen. Insgesamt waren sechs Fremdteams sowie ein AWB-Team jeweils mit LKW und Radlader damit betraut, verkehrsbehindernde Schneemassen zu den genehmigten Schneekippstellen am Rhein zu bringen. Die Kosten für diese zusätzliche Leistung liegen je nach Umfang bei ca. 20.000,- €.

Sofern die AWB mit der Winterwartung weiterer Flächen beauftragt wird, werden Winterdienstleistungen, die größere personelle Ressourcen innerhalb eines kurzen Leistungszeitraums voraussetzen (bspw. Bushaltestellen), voraussichtlich auch durch Einsatz von Drittbeauftragten abgedeckt werden.

3.2 Winterdienstfahrzeuge und –geräte der AWB

Die im Rahmen des Winterdienstes seitens der AWB eingesetzten Fahrzeuge und Geräte erfüllen bereits heute die im Winterdienstsymposium dargestellten Anforderungen an einen effektiven und ökologischen Winterdiensteinsatz:

- Der Fahrzeugpark der Straßenreinigung wird ganzjährig genutzt. Fast jedes Fahrgestell hat einen Sommer- und einen Winteraufbau. Die in Einsatz gebrachten Fahrzeuge entsprechen insoweit ökologisch dem Stand der Technik (Euro 3-5).

- Sämtliche Winterdienstfahrzeuge der AWB sind zur maschinellen Beseitigung von Schnee mit Schneepflügen ausgerüstet. In 17 Fahrzeugen werden seit 2003 Räum-/

Kehreinheiten eingesetzt, die zusätzlich zum Pflug eine nachgelagerte Kehrwalze besitzen.

- Die AWB nutzt ausschließlich Fahrzeuge mit Feuchtsalztechnologie. Zur Minimierung der Salzmenge wird beim Streuvorgang Trockensalz im Massenverhältnis 70 zu 30 mit Salzlösung angefeuchtet und ausgebracht. Durch längere Haftung des Taustoffs erhöht sich die Tauwirkung gegenüber einer reinen Trockensalz-Ausbringung.

- Insbesondere auf den Rheinbrücken setzt die AWB seit Jahren Fahrzeuge zur vorbeugenden Streuung ein, die reine Salzlösungen (NaCl- bzw. CaCl-Sole) versprühen. Das Strategiepapier der Bund-Länder-Kommission aus 2010 bewertet die Technologie unter dem Gesichtspunkt möglicher Salzeinsparungen als „sehr erfolgversprechende Entwicklung".

Um einen optimalen Einsatz im Winterdienst zu gewährleisten werden alle Fahrzeuge und Geräte vor Beginn des Winterdienstes in der Werkstatt der AWB technisch überprüft. Hierbei steht insbesondere die Funktionalität der Räum-, Streu- und Dosiertechnik und das optimale Streubild im Fokus.

Es war und ist Ziel der AWB, durch Marktbeobachtung, diverse Fahrzeugtests und gezielte Fahrzeugbeschaffung auch künftig den erreichten Stand zu halten und – wo sinnvoll – zu verbessern.

- Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Weiterentwicklung der Räumtechnik. Bereits im Winter 2010/11 wurden so verbesserte Räumschilde für Kleinsilofahrzeuge und für den Winterdienst auf Radwegen Schneekehrwalzen und Aufsatzstreuer mit neuester Dosiertechnik angeschafft. Im kommenden Winter sind damit 23 Kleinsilofahrzeuge, 14 Kleinkehrmaschinen sowie sieben Schmalspurfahrzeuge im Einsatz.

  Im Winter 2011/12 sollen zwei neuartige Schneepflüge getestet werden. Zum einen ein Pflug mit sogenannter Doppellippe, zum anderen ein Pflug mit Walzenbesen.

Schneepflug mit Doppellippe



Schneepflug mit Walzenbesen



- In der anstehenden Wintersaison 2011/12 ist ein Langzeittest zur Minimierung des Streumittelverbrauchs vorgesehen. Hierzu soll ein Fahrzeug mit einem Infrarot-Messgerät zur Ermittlung der Fahrbahnoberflächentemperatur und mit einem automatischen Streustoffdurchmischungs- und -verteilungssystem ausgestattet werden. Ziel des Tests ist es, in Erfahrung zu bringen, ob die beiden Zusatzgeräte, die einerseits ein optimales Mischungsverhältnis von Salz und Sole und ein möglichst gleichmäßiges Streubild und andererseits eine auf die sich ändernde Fahrbahntemperatur automatisch reagierende Dosiertechnik versprechen, unter den spezifischen Bedingungen einer Großstadt einsetzbar sind und zu einer Reduzierung der ausgebrachten Feuchtsalzmenge beitragen.

Infrarot-Messgerät zur Ermittlung der Fahrbahntemperatur

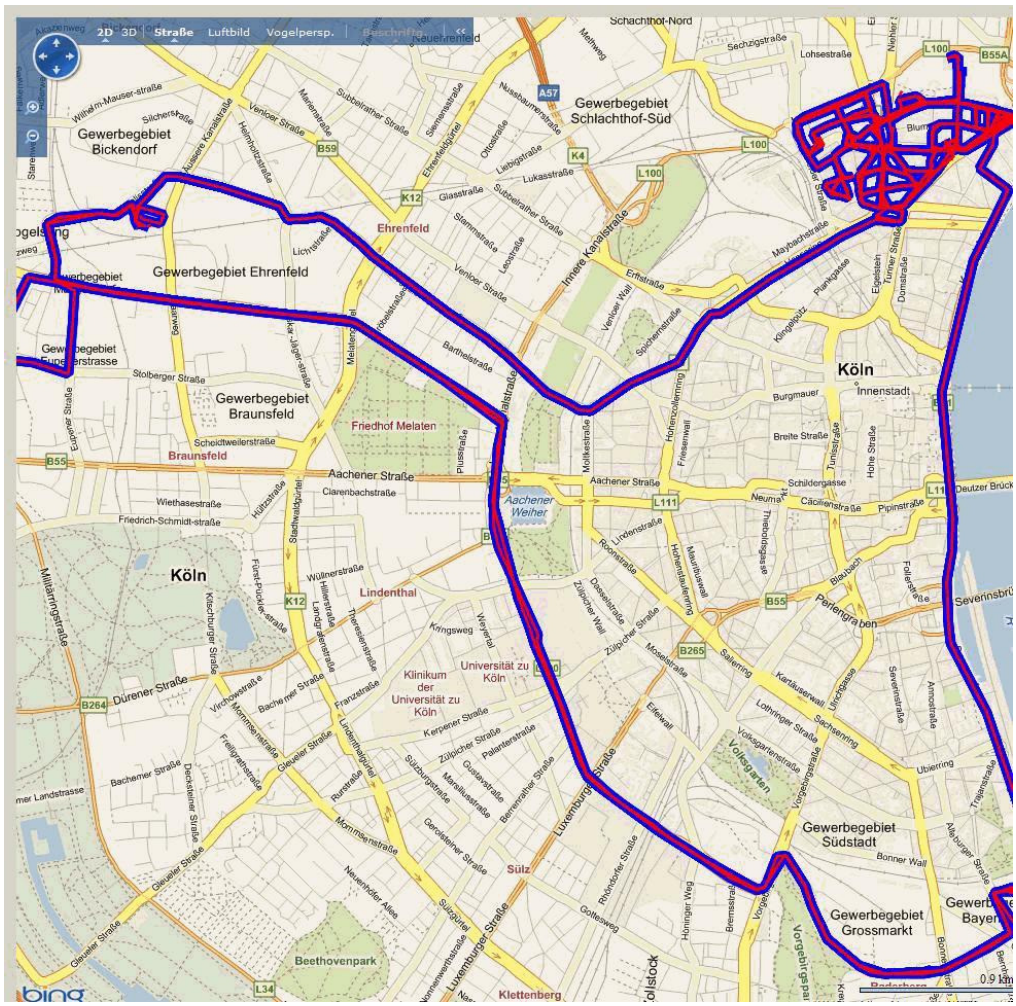


System zur automatischen Streustoffdurchmischung- und -verteilung



- Zur vereinfachten Dokumentation der Räum- und Streueinsätze im maschinellen Winterdienst wurden in den vergangenen Jahren sukzessive Bordrechner mit GPS-Funktionalität in die Winterdienstfahrzeuge eingebaut. Zum Winter 2011/12 soll der Winterdienstfuhrpark weitgehend ausgerüstet sein. Durch die integrierte Tourführung ist die AWB perspektivisch in der Lage, den Fahrereinsatz flexibler zu gestalten.

Streubericht Kleinsilofahrzeug 23.12.2011: Rot= räumen/streuen, Blau= fahren



3.3 Streustoffmanagement der AWB

Mit Blick auf die einzusetzenden Streustoffe wurde in den Fachvorträgen des Winterdienstsymposiums deutlich, dass abstumpfende Stoffe wie Granulat und Splitt oder Salz/ Splitt-Gemische keine wirksame Alternative zu einem dosierten Feuchtsalzeinsatz auf Fahrbahnen darstellen. Insofern liegt der Fokus der nachfolgenden Betrachtung auf dem Streusalz.

Der in Köln bereits seit vielen Jahren durchgeführte umweltgerechte Winterdienst basiert auf dem ausschließlichen Einsatz von Feuchtsalz und Sole bzw. Taustoff-Lösungen. Fast alle in den Einsatz gebrachten Winterdienst-Fahrzeuge verfügen über die entsprechende Streutechnik, um damit den Verbrauch an Feststoffsalzen zu minimieren und gleichzeitig die ökologischen Auswirkungen des Winterdienstes, insbesondere im Bereich des Straßenbegleitgrüns, nachhaltig zu minimieren.

Dieses Vorgehen steht in Einklang mit den Empfehlungen aus der Fachwelt und entspricht dem aktuellen Stand der Technik. Die Möglichkeiten einer Ausweitung der vorbeugenden Streuung mit Sole werden im kommenden Winter näher untersucht.

Kernpunkt der auch im Winterdienstsymposium empfohlenen sog. 2-Säulen-Strategie zur Salzversorgung im Winterdienst ist einerseits die erhöhte Einlagerung von Streusalz und andererseits verbesserte Verträge mit Salzlieferanten, die Lieferfristen zwischen 12 und 72 Stunden verbindlich vorsehen und Strafzahlungen bei Nichteinhaltung von Fristen oder Mengen beinhalten.

Grundsätzlich ist ein solch kombiniertes Vorgehen geeignet, eine ordnungsgemäße Winterwartung in einer Kommune durchzuführen, d.h. die Verkehrssicherheit in den jeweiligen Planstufen herzustellen.

3.3.1 Beibehalten der „2-Säulen-Strategie“

Der wesentliche Baustein der 2-Säulen-Strategie ist die fortlaufende Überwachung des Lagerbestandes und die frühzeitige Auslösung einer Nachbestellung. Dies muss zur Vermeidung von Versorgungslücken einschließlich der Wochenenden und Feiertage gewährleistet sein. Bei der Optimierung der Lagerhaltung und einem regelmäßigen Salzmonito-

ring muss ebenfalls die vertragliche Sicherung kontinuierlicher Nachlieferungen der Salzlieferanten und insbesondere deren fristgerechte Einhaltung beachtet werden.

Den Erfahrungen der letzten beiden Winter, in denen die Salzindustrie nicht in der Lage war, bei einer flächendeckend extremen Winterwitterung Bestellmengen ausreichend und fristgerecht zu liefern, kann nur mit einer deutlichen Erhöhung bei den Lagerkapazitäten begegnet werden. Dies könnte ein gewisses Maß an Sicherheit herstellen, um auch bei außergewöhnlichen Winterereignissen, zumindest über einen längeren Zeitraum als bisher, eventuelle Engpässe bei den geplanten Salzlieferungen auszugleichen.

Ein nachhaltiges Verlassen der 2-Säulen-Strategie durch eine hohe Autarkie in der Streumittelbevorratung hieße, sich weitgehend unabhängig machen zu wollen von weiterhin nicht angepassten Produktionskapazitäten der Salzindustrie mit all ihren Folgen für die Winterdienstverpflichteten. Ein solches Vorgehen bedeutet, in einem Umfang Lagerkapazitäten zu schaffen, die das Einlagern der nahezu gesamten Verbrauchsmenge eines vergleichbaren Winters wie in den letzten beiden Jahren ermöglichen würde. Dies kann u.U. je nach eintretender Witterungssituation zwar auch keine Garantie für den Extremfall sein, aber es bietet den zusätzlichen Vorteil, nicht in größerem Rahmen auch während des Winters überteuertes Salz nachkaufen zu müssen und verzögerte Lieferungen überbrücken zu können.

Die AWB hält insofern nach den Erfahrungen der letzen beiden Winter in Köln ein Festhalten an der 2-Säulen-Strategie zwar grundsätzlich weiterhin für sinnvoll, aber in Bezug auf die Vorratsmengen muss zwingend eine Modifizierung erfolgen.

3.3.2 Vorzuhaltende Streustoffmenge

Auf Basis der Erkenntnisse aus den vergangenen beiden Winterperioden haben sich die Empfehlungen, wie am 03.05.2011 beim Winterdienstsymposium bestätigt, zu Mindestlagerkapazitäten deutlich verändert:

Von 10-Jahres-Durchschnittsverbräuchen, die zu 50% empfohlen wurden einzulagern, über einen 5-Jahres-Durchschnitt, der jedoch zu 100% eingelagert werden sollte, orientiert man sich nun seit Oktober 2010 an einem maximalen theoretischen Tagesverbrauch mit vier Umläufen zur Abstreuung des zu bedienenden Salzstreunetzes. Dabei wird die Ausbringung von Feuchtsalz in einem Mischungsverhältnis von 70% Feststoffanteil Salz mit

30% Sole (FS 30) empfohlen. Die mit dieser Berechnungsmethode ermittelte Tagesmenge soll auf fünf und perspektivisch für zukünftige Winter auf sieben Einsatztage hochgerechnet die Mindestlagermenge ergeben.

Werden topografische und klimatische Gegebenheiten – wie im Symposium dargestellt – außen vor gelassen, ergibt die perspektivische Empfehlung für sieben Einsatztage folgend eine Streusalzlagermenge von **rd. 4.000 to**.

Die AWB beabsichtigt jedoch bereits für die kommende Winterperiode die 1. Säule zu stärken und unter Berücksichtigung zusätzlicher Aufträge die bisherigen Lagerkapazitäten mit **rd. 6.000 to Streusalz (= 10,5 Einsatztage)** signifikant zu erhöhen. Im Falle eines erneuten "worst-case-Szenarios" sollte die AWB damit ausreichend Pufferkapazität für Nachbestellungen (2. Säule) verfügen. Dies gilt insbesondere für den Fall, dass es der Salzindustrie auch in einem weiteren "Ausnahmewinter" nicht gelingen sollte die von der AWB geplanten Nachlieferungen zeitgerecht auszuführen.

Im Vergleich mit den Verbräuchen im Winter 2009/10 in Höhe von 4.250 to und im letzten Winter, als insgesamt 4.100 to gestreut wurden, sollte eine Bevorratung in der oben genannten Größenordnung geeignet sein, auch im Falle eines weiteren "Ausnahmewinters" in Köln die Verkehrssicherheit aufrecht erhalten zu können. Darüber hinaus würde eine höhere Lagerhaltung der AWB die Möglichkeit geben, ohne größere Schwierigkeiten die in den vergangenen Kapitel genannten Zusatzleistungen anzubieten.

Diese erhöhte Bevorratung würde allerdings auch zu höheren Kosten führen, die bei ca. 280.000,- € liegen.

3.3.3 Notfallplanungen

Sofern sich trotz erheblich gesteigerter Bevorratung dennoch aufgrund nicht vorhersehbarer, außergewöhnlicher Witterungslagen ein Versorgungsengpass beim Streusalz abzeichnen sollte, ist zwangsläufig eine Kontingentierung des Restbestandes die Folge. Umfang und Ausmaß dieses Schrittes sind abhängig von vielerlei Faktoren, wie der jeweiligen Wetterlage, der Vorhersage für die nächsten Tage und des aktuellen Lagerbestandes und dem Eintreffen der georderten Salznachlieferungen.

Im Strategiepapier der Länderfachgruppe Straßenbetrieb wird darauf verwiesen, dass als kritische Untergrenze ein Lagerbestand von 20% anzunehmen sei, woraufhin Maßnahmen zu ergreifen seien, die den Salzverbrauch einschränken. Hierzu zählen:

- Verstärktes mechanisches Räumen;
- Ausbringen von Taustofflösungen (Sole);
- Salzstreuung nur noch auf verkehrswichtigen und gefährlichen Abschnitten;
- Verzicht auf Streuvorgänge (z.B. nachts);
- Punktstreuung (d.h. keine kompl. Straßen, sondern nur noch Streckenpunkte);
- Sperrung von einzelnen Fahrstreifen;
- Streckensperrungen (i.d.R. nachgeordnete Straßen).

Alle hier genannten Maßnahmen für den Fall des Salznotstandes führen zu starken Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer und haben erhebliche Auswirkungen auf die Mobilität der gesamten Stadt. Die Entscheidung, welche der genannten Maßnahmen als probates Mittel erscheint, um der dann herrschenden Situation Rechnung zu tragen, lässt sich als theoretisches Szenario nicht vorhersagen und muss tagesaktuell in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Stadtverwaltung Köln und der Polizei getroffen werden.

Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass im Bedarfsfall die Anordnung einer solchen Maßnahme durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit in den Medien begleitet wird.

4. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der AWB

4.1 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

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 wird hierzu von der AWB in enger Abstimmung mit der Stadt Köln wie folgt unterrichtet:

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

Auf Grundlage der Diskussion in den politischen Gremien aber auch der Ergebnisse des Winterdienstsymposiums sollen die Vorfeld-Informationen weiter verbessert werden:

- Die Verständlichkeit und inhaltliche Aufbereitung des Themas wird für alle vorgenannten Informationsmöglichkeiten auf den Prüfstand gestellt und zum Winter 2011/12 optimiert;
- Da speziell der Umfang und die Intensität der Anliegerverpflichtung von den Verpflichteten nicht ausreichend wahrgenommen wird, soll künftig in Anlehnung an den seit einigen Jahren bewährten AWB-Online-Abfuhrkalender, eine Internetabfrage auch für den Winterdienst geschaffen werden. Ziel ist es, dem Kunden eine straßenbezogene Auskunft über die konkreten Winterdienstzuständigkeiten in seiner Straße und die ggf. von ihm selbst zu erwartenden Winterdienstleistungen zu geben.

Die Medienarbeit in der Zeit der Winterdiensteinsätze wird, soweit es von der AWB beeinflusst werden kann, strukturiert, geplant und transparent ausgestaltet. Besonders wichtig ist, dass alle Verkehrsteilnehmer umfangreich über die aktuelle Situation informiert werden aber auch die Verpflichtungen transparent als „Erinnerung“ dargestellt werden.

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

Den Medienvertretern wird die Winterdienstplanung, die technische Ausstattung, die Streustoffbewirtschaftung auch immer wieder vor Ort erläutert. Das Angebot den Winterdienst zu begleiten, in Streufahrzeugen mitzufahren, wird von den Journalisten genutzt. Dabei wird für die Situation sensibilisiert und die allgemeine Problematik transparent dargestellt.

Auch während des Wintereinbruchs versprechen wir uns von der in Vorbereitung befindlichen interaktiven Internet-Abfrage über die jeweiligen Winterdienstzuständigkeiten eine erhebliche Unterstützung der Informationsarbeit. In diesem Zusammenhang wird die Bedienung sozialer Netzwerke in Erwägung gezogen.

Darüber hinaus wird die AWB die wöchentlichen Sprechstunden in den Bezirksrathäusern nutzen, um die Bürger vor Ort noch einmal gezielt im Vorfeld und während der Winterzeit über den Kölner Winterdienst zu informieren und dabei insbesondere die Verpflichtungen der Anlieger aufzeigen.

4.2 Kundenservice

Während des Winterdienstes kommt dem Kundenservice eine besondere Bedeutung zu. In den Winterdienstphasen kann je nach Straßenverhältnissen von durchschnittlich 1000 zusätzlichen Telefonaten pro Tag ausgegangen werden. Bis dato werden diese Kundenanliegen auch im Winter während der üblichen Servicezeiten entgegengenommen, also montags bis freitags zwischen 8.00 Uhr und 19.00 Uhr.

Zur Optimierung des Kundenservices während des Winterdienstes sollte die telefonische Erreichbarkeit des Kundenservice der AWB ausgeweitet werden. Empfehlenswert ist die Einrichtung einer separaten Winterdienst-Hotline. Sie bietet den Vorteil, dass Sprechzeiten unabhängig von den eigentlichen Sprechzeiten der Kundenberatung geregelt und somit in den Winterdienstperioden auch gezielt gesteuert werden können.

Diese Ausweitung des Kundenservice würde insgesamt folgende Maßnahmen beinhalten:

- Einrichtung einer Winterdienst-Hotline
- Bedarfsorientierte Ausweitung der Sprechzeiten für die Winterdiensthotline montags bis freitags um zwei Stunden von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr.
- Bedarfsorientierte, zusätzliche Sprechzeiten auch an Wochenenden und Feiertagen von 8.00 bis 17.00 Uhr
- Einrichtung einer Vorrangschaltung zur Weitergabe von Kundenanliegen zum Thema Winterdienst durch das städtische Call-Center

Ausgehend von geschätzten 15 Tagen je Saison, die eine bedarfsorientierte Aufstockung der Personalkapazitäten erforderlich machen, fallen bei 1.000 Telefonaten pro Tag ca. 45.000 zusätzliche Gesprächsminuten an. Die mit der Einrichtung und Vorhaltung einer Winterdiensthotline in Verbindung stehenden Mehrkosten für die Stadt Köln lassen sich auf ca. 30.000 € beziffern.

Nur Polizei, Feuerwehr und vergleichbare Stellen erhalten aufgrund der oft zwingend erforderlichen kurzen Reaktionszeit weiterhin die Rufnummer der über 24 Stunden besetzten AWB-Funkzentrale.

5. Zusammenfassung

Die kritische Betrachtung der vergangenen Winterperioden, der eigenen Winterdienstleistungen und -verpflichtungen sowie die Ergebnisse des Winterdienstsymposiums vom 03.05.2011 machen deutlich: Die AWB ist mit dem Winterdienst nach Umsetzen der vorzunehmenden Maßnahmen grundsätzlich gut und auf Höhe der Zeit aufgestellt.

Der auf Basis dieses Konzeptes zu ergänzende Fuhrpark der AWB ist modern und erfüllt dann die im Winterdienstsymposium aufgezeigten Anforderungen für einen effektiven und ökologischen Winterdienst in einer Metropole wie Köln. Im Zuge des bereits seit Jahren praktizierten und empfohlenen „differenzierten Winterdienstes“ streut die AWB im maschinellen Dienst dosiert mit Feuchtsalz und Sole. Das Winterdienstsymposium hat die Sinnhaftigkeit dieses Vorgehens nicht nur erneut bestätigt, sondern aufgezeigt, dass sowohl ökologisch wie ökonomisch keine besseren Alternativen vorhanden sind.

Das Winterdienstsymposium und die letzten Winter haben deutlich gemacht, dass Probleme wie bei der nicht ausreichenden Nachbelieferung von Salz bestehen und in vielen Bereichen Verbesserungspotenziale, bspw. bei der Koordination der städtischen Dienstellen und Gesellschaften, vorhanden sind. Daneben wird die AWB u.a. ihren Fuhrpark weiter optimieren, neue Räum-, Streu- und Dosiertechniken prüfen und den Personaleinsatz im Hinblick auf die neuen Bedingungen des Winterdienstes anpassen können.

Eine Erkenntnis des Winterdienstsymposiums war ebenfalls, dass der Umfang des Winterdienstes in Köln einerseits zwar weit über dem rechtlichen Mindestmaß liegt, dies aber angesichts der gestiegenen Mobilitätserwartungen kein Grund ist, Leistungen zu reduzieren. Vielmehr geht es bei allen Planungen darum, den Anforderungen einer Metropole wie Köln gerecht zu werden und den Winterdienst hiernach auszurichten. Dies beinhaltet neben einer noch besseren Kommunikations- und Informationsstrategie und eines optimierten Streumitteleinsatzes aber ggf. auch eine bessere Kontrolle der Anliegerverpflichtungen seitens der Stadt um die neuen Herausforderungen des Winters gemeinschaftlich bewältigen zu können.

Die AWB ist bemüht, Neuerungen und Verbesserungen wie in den vergangenen Jahren aufgrund ihres Leistungsverständnisses und des seit 2001 laufenden Leistungsvertrages mit der Stadt Köln umsetzen. Darüber hinaus gibt es aber Maßnahmen zur Optimierung

des Winterdienstes, die über diesen Leistungsvertrag hinaus gehen, die aber bei einem Beschluss des Rates und einer damit verbundenen Bereitstellung der finanziellen Mittel durch die AWB übernommen werden könnten (siehe Anlage A).

Die vergangenen Winterperioden haben die Stadt Köln und die Menschen vor Ort vor neue und große Herausforderungen gestellt. Das Winterdienstsymposium vom 03.05.2011 hat ebenfalls deutlich gemacht, dass es auch in Zukunft zu extremen Witterungsbedingungen wie im Dezember 2010 kommen kann, die darüber hinaus meteorologisch schwer vorhersehbar sind. Das vorliegende Winterdienstkonzept hat das Ziel diesen neuen Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen und mit geeigneten und modernsten Maßnahmen erfolgreich zu begegnen.

Anlagen

Anlage A: Angebote zur Ausweitung des Leistungsvertrages

Anlage B: Fazit aus dem Fach-Symposium Winterdienst am 03.05.2011 in Köln

Anlage C: Vorträge aus dem Fach-Symposium Winterdienst am 03.05.2011 in Köln

Anlage A:

Angebote zur Ausweitung des Leistungsvertrages

Angebote zur Ausweitung des Leistungsvertrages

Zur Optimierung des Winterdienstes bietet die AWB folgende Maßnahmen an, die über den bestehenden Leistungsvertrag mit der Stadt Köln hinaus gehen:

Bushaltestellen	Kosten
Variante A Winterwartung von ca. 300 Bushaltestellen auf Gehwegen im Satzungsbereich ohne Anlieger.	**210.000,- €**
Variante B Winterwartung von ca. 1.300 Bushaltestellen auf Gehwegen im Satzungsbereich mit und ohne Anlieger.	**910.000,- €**
Variante C Winterwartung von Schulbushaltestellen (nicht KVB) im Satzungsbereich. Die Anzahl der Bushaltestellen ist bisher unbekannt und wird noch ermittelt.	**950,- €** **pro Haltestelle**

Anliegerstraßen	Kosten
Pilotprojekt „Fahrbahnen in Anliegerstraßen“ Zusätzlicher Einsatz von Personal und Fahrzeugen zur Unterstützung der Anlieger bei Ihrer Verpflichtung zur Winterwartung der Anliegerstraßen.	**600.000,- €**
Anliegerfreie Gehwegflächen Winterwartung von Gehwegen im Satzungsbereich ohne Anlieger. Da die Katalogisierung in der Startphase ist, kann zur Zeit noch keine Gesamtkosten beziffert werden.	**14,- €** **pro laufenden Meter**

Mobilitätssichernde Winterwartung	Kosten
Winterdienst „Rund um die Uhr“ Ausweitung der Nachtschicht im maschinellen Winterdienst und Flexibilisierung der Früh- und Spätschicht im maschinellen Winterdienst und Anschaffung neuer Spezialfahrzeuge.	**170.000,- €**

Einsatz von Fremdfirmen und Zeitarbeitern	Kosten
Einsatz zur Eisbeseitigung Schwerpunktmäßige Eisbeseitigung im Bereich von Sinkkästen und Kanaleinläufen durch Zeitarbeitskräfte.	**15.000,- €**
Beseitigung von massiven Schneeablagerungen Beauftragung von Fremdteams zur Beseitigung von Schneeablagerungen bei extremen Schneeereignissen.	**20.000,- €**

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	Kosten
Online-Abfrage Winterdienst Einrichtung einer Online-Abfrage, in Anlehnung an den Online-Abfallkalender, für eine straßenbezogene Auskunft der Winterdienstverpflichtungen über das Internet.	**10.000,- €**
Spezieller Winterdienstflyer Erstellung und Druck eines speziellen Winterdienstflyers zur gezielten Information der Kölner Bürger über Winterdienstverpflichtungen.	**5.000,- €**

Kundenservice	Kosten
Einrichtung einer separate Winterdienst-Hotline Bedarfsorientierte Ausweitung von Sprechzeiten in der Woche, an Wochenende und an Feiertagen inkl. einer Vorrangschaltung für Kundenanfragen aus dem städt. Call-Center.	**30.000,- €**

Qualitätsmanagement	Kosten
Einführung einer Qualitätssicherungssoftware Zufallsgesteuerte Qualitätskontrollen im Winterdienst durch Einführung eines standardisierten Softwaremoduls.	**10.000,- €**

Streustoffmanagement	Kosten
Erhöhung der Salzlagerkapazität Anmietung eines weiteren Salzlagers und die temporäre Bereitstellung von Personal und Logistik.	**280.000,- €**

Alle angegebenen Preise sind Richtwerte und können noch variieren.

Alle angegebenen Preise sind Nettopreise pro Jahr.

Anlage B:

Fazit aus dem Fach-Symposium
Winterdienst am 03.05.2011 in Köln

Anlage C:

Vorträge aus dem Fach-Symposium
Winterdienst am 03.05.2011 in Köln