

**Konzept Winterdienst in der Stadt Erfurt**  
für die Jahre 2021/2022 bis 2023/2024  
Drucksache 0279/21

Stand 25.06.2021



Stadtverwaltung Erfurt  
Tiefbau- und Verkehrsamt  
Konzept Winterdienst in der Stadt Erfurt  
für die Jahre 2021/2022 bis 2023/2024  
DS 0279/21

## Gliederung

1.	Auftrag der Konzeption	3
2.	Rechtliche Voraussetzungen des Winterdienstes	4
3.	Analyse des Winterdienstperioden 2010/2011 bis 2020/2021	5
4.	Analyse der Kosten der letzten Winterdienstkalkulation	8
5.	Überarbeitung der Winterdienstsystematik für die Periode 2021/2022 bis 2023/2024	15
6.	Vorlage Winterdienstauftrag 2021/2022	17
7.	Kosten der überarbeiteten Leistungen im Winterdienst 2021/2022 bis 2023/2024	18
8.	Finanzbedarf	19
9.	Task-force Winterdienst	19

## 1. Auftrag der Konzeption

Inhaltlich soll durch das Gesamtkonzept des Winterdienstes die Verkehrsinfrastruktur und damit die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Straßen, unter Berücksichtigung vergleichbarer Schneemengen und Witterungsverhältnissen wie in den vergangenen Jahren, gewährleistet werden.

Doch gerade die Witterungsverhältnisse sind eben nicht vorhersehbar. Und kein anderes Thema beherrscht in den letzten Jahren die Schlagzeilen und die politische Diskussion so sehr wie der Klimawandel. Insbesondere die Treibhausgase, Kohlendioxid, Methan und Wasserdampf sind hauptverantwortlich für die Erwärmung der Atmosphäre. Auch der vom Menschen verursachte Anteil hat eine große Auswirkung auf unser Klimasystem. Insbesondere hat die starke Erwärmung der Arktis unmittelbare Auswirkung auf den Jetstream und somit direkt auch auf unser mitteleuropäisches Wetter, das sich dadurch häufiger in den extremen Randbereichen dessen aufhält, was wir als „Normalwetter“ verstehen. Und die Auswirkungen des Klimawandels sind spürbar: Die durchschnittlichen Temperaturen steigen weltweit an und zunehmende Extremwetterlagen wie langanhaltende Trockenheit, Starkregen, aber eben auch Starkschneefälle und mitunter länger andauernde Kältewellen stellen schon heute unsere Mobilität und Infrastruktur vor große Herausforderungen.

Die letzten Winterperioden machen genau diese Problematik deutlich. Wiedermal hat uns die Natur gezeigt, wie unterschiedlich die Wetterverhältnisse ausfallen können. Die Winterperiode 2020/2021 hat am 20.11.2020 den ersten aktiven Winterdienstesinsatz ausgelöst und am 7.04.2021 den letzten Einsatz des Straßenwinterdienstes zu verzeichnen gehabt. Dabei wurden in dieser Winterperiode Tiefsttemperaturen mit  $-20,7^{\circ}\text{C}$  im Tagesmittel aller Messpunkte der Glatteismeldeanlagen registriert.

Während die Winter der vergangenen Jahre vergleichsweise mild und schneearm waren, stand Thüringen ab Samstag, dem 06.02.2021 im Zentrum einer seltenen Grenzwetterlage: Von Norden hat sich polare Kaltluft gen Süden geschoben und von dort hat milde und feuchte Meeresluft dagegen gehalten. In Folge dessen sind in Erfurt innerhalb kurzer Zeit zwischen 40 und 60 cm Neuschnee gefallen. Im Zusammenhang mit einem böigen und stürmischen Ostwind waren zudem starke, teils auch extreme Schneeverwehungen zu verzeichnen. Dass diese Grenzwetterlage, welche dem Unwettertief "Tristan" zuzuschreiben ist, ein absoluter Ausnahmefall gewesen ist, zeigt sich in der Betrachtung der Wetteraufzeichnungen der letzten 10 Winterperioden.

Nicht zu vergessen sind aber auch die Winterperioden 2010/2011 bis 2012/2013, welche schon deutlich gemacht haben, wie stark und anhaltend auch in Erfurt die Wintermonate in den Arbeitsalltag eingreifen können. Ebenso gegensätzlich können die Winterperioden ausfallen, sowie in der Winterperiode 2014/2015 bzw. der Winterperiode 2019/2020. Über den Saisonverlauf traten nur sehr wenige Niederschläge auf. Die charakteristischen Parameter wie Einsatzstunden, Streukilometer und Salzeinsatz lagen hier deutlich unter dem statistischen Niveau der vergangenen 10 Winterperioden.

Für fast alle Verkehrsteilnehmer ist es selbstverständlich geworden, von Witterungseinflüssen ungehindert, mobil sein zu können und jederzeit sicher zu befahrende Straßen, Wege und Plätze vorzufinden. Der Straßenwinterdienst sichert mit seiner Technik und Organisation den Verkehrsablauf. Forschung, Straßenbauverwaltung und Industrie arbeiten ständig an der Optimierung des Winterdienstes, um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden. Leider ist es kaum einem Außenstehenden bewusst, dass sich dahinter ein großer organisatorischer, personeller und finanzieller Aufwand verbirgt.

In diesem Zusammenhang müssen jedoch vor allem die gesetzlichen Vorgaben Beachtung finden.

Unbestritten bleibt: kalte Winter und Klimawandel schließen sich nicht aus! Es wird auch zukünftig kalte und schneereiche Winter bei uns geben, wenn auch nicht in der Häufigkeit der vergangenen Jahrzehnte. Im Zuge des Klimawandels werden wir es neben sog. Rekordwintern häufig mit überraschenden Starkschneefällen zu tun haben, die den Winterdienst vor große Herausforderungen stellen.

## 2. Rechtliche Voraussetzungen des Winterdienstes

Primäre Aufgabe des Winterdienstes ist die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und ausreichender Verkehrskapazitäten bei winterlichen Straßenverhältnissen. Der Winterdienst ist Teil der Straßenverkehrssicherungspflicht, die die Verhinderung und Beseitigung von Gefahren vorschreibt, die vom öffentlichen Straßengrund ausgehen. Dabei sind neben den gesetzlichen Vorgaben zu den Verkehrssicherungspflichten, auch der Umweltschutz und die Wirtschaftlichkeit zu beachten.

Der Winterdienst in der Stadt Erfurt erfolgt auf der Basis der gesetzlichen Grundlage des § 49 des Thüringer Straßengesetzes unter Einbeziehung der dazu erfolgten Rechtsprechung. Handlungsgrundlage ist demzufolge das Thüringer Straßengesetz und darauf aufbauend die Straßenreinigungssatzung. Wesentlich ist dabei zu berücksichtigen, dass die Pflichten für den Fußgängerverkehr sich von denjenigen für den Fahrverkehr unterscheiden.

Den Kommunen werden durch den § 49 ThürStrG insbesondere folgende Pflichten betreffend den Winterdienst auferlegt:

- Abs. 3 Winterdienst für Fußgänger

Die Verpflichtung, die Gehwege und Überwege für Fußgänger von Schnee zu räumen und bei Schnee- und Eisglätte zu streuen.

- Abs. 4 Winterdienst für den Fahrverkehr

Die öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit von Schnee zu räumen und bei Schnee- und Eisglätte zu streuen, soweit das zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich ist.

- Abs. 5 Übertragung auf Anlieger

Berechtigt die Gemeinden, durch Satzung die Verpflichtung zur Reinigung i. S. der Abs. 1 bis 3 auf die Eigentümer oder Besitzer ganz oder teilweise zu übertragen.

Konkret für den **Gehwegwinterdienst** ist darauf abzustellen, dass gemäß der Straßenreinigungssatzung der überwiegende Teil durch private Grundstückseigentümer durchzuführen ist. Ebenfalls unterliegt auch die Stadt selbst als Grundstückseigentümer diesen Pflichten. Weiter werden durch die Stadt im Rahmen des öffentlichen Winterdienstes Gehwegabschnitte betreut, auf denen keine Anliegerpflichten bestehen sowie auf Brücken, Fußgängerüberwegen, etc..

Auf Fahrbahnen ist eine Übertragung der **Räum- und Streupflicht für den Fahrverkehr** auf die Grundstückseigentümer nicht zulässig. Die Durchführung hat einzig und allein durch die Stadt zu erfolgen, ist jedoch von Seiten der Rechtsprechung auch begrenzt. Zum einen im Verantwortungsbereich des Verkehrsteilnehmers und zum anderen, dass die Räum- und

Streupflicht nicht uneingeschränkt gilt. Sie richtet sich vielmehr nach der Art und Wichtigkeit (verkehrswichtige und zugleich gefährliche Stellen) sowie nach der Leistungsfähigkeit des Winterdienstpflichtigen (Zumutbarkeitsgedanke). Ferner unterliegen die Winterdienstpflichten, außer auf Bundesautobahnen, zeitlichen Grenzen. Insofern beschränkt sich die Räum- und Streupflicht auf den öffentlichen Straßen von Kommunen grundsätzlich auf die Hauptverkehrszeit, i. d. R. zwischen 6 und 22 Uhr.

Diese o. g. Vorgaben bestimmen den öffentlichen Winterdienst, welchen die Stadt Erfurt in Auftrag gibt.

### **3. Analyse des Winterdienstes der Jahre 2011/2012 bis 2020/2021**

Im Ergebnis der Zusammenstellung der Daten der vergangenen Jahre wird deutlich, wie differenziert die Winterperioden verlaufen sind. Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Kalkulationen sind die zu erwartenden Witterungsbedingungen in ihrer tatsächlichen Höhe kaum abschätzbar. Diese sind von Jahr zu Jahr z. T. extremen Schwankungen unterworfen.

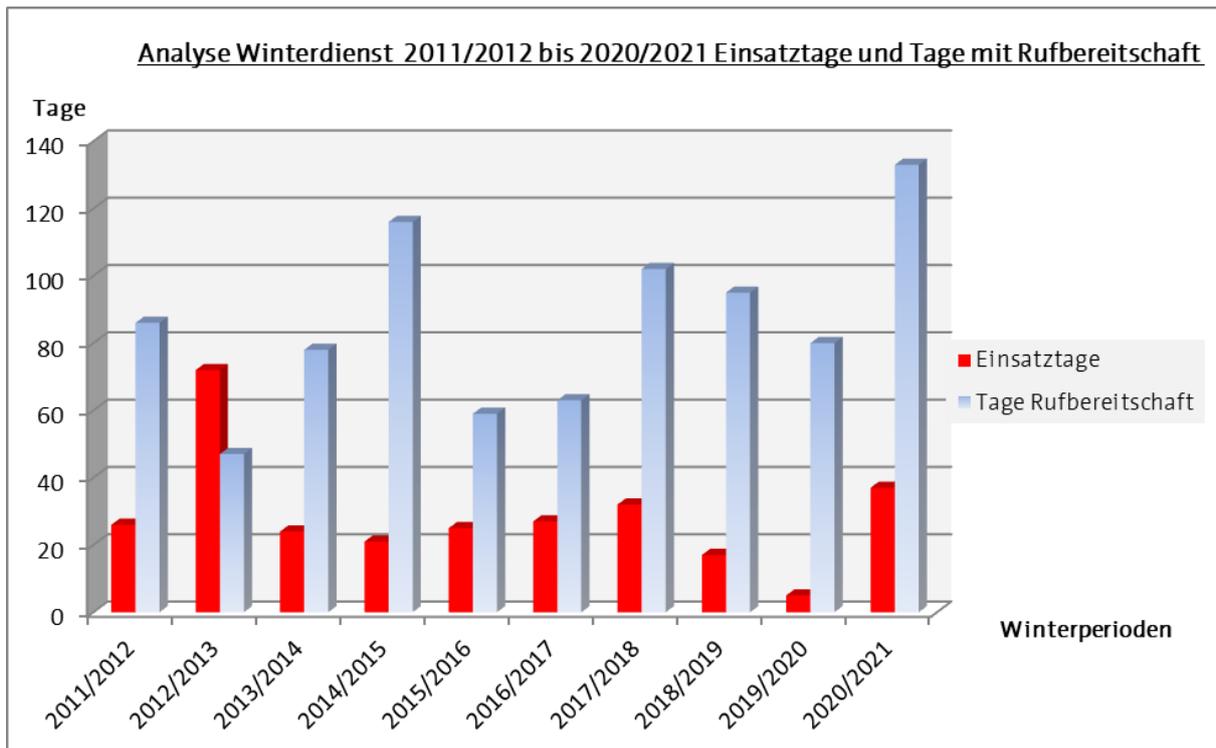
Betrachtet man allein die letzte Winterperiode, so waren erhebliche Schneefälle Anfang Februar und Temperaturen bspw. am 10.02.2021 mit  $-20,7^{\circ}\text{C}$  im Tagesmittel zu verzeichnen. Nur kurze Zeit später, bspw. am 24.02.2021 war es frühlingshaft. Die Höchstwerte stiegen immer wieder auf 20 Grad und mehr. Schon am frühen Morgen wurden teilweise Frühwerte um 13 Grad gemessen und das an einem Februarmorgen. Das ist extrem.

So hohe Werte gibt es normal erst im April, aber eben nicht Ende Februar. Außerdem war die Dauer der Wärmewelle extrem. Fast eine Woche gab es so hohe Werte.

Der April 2021 wurde als einer der kältesten der vergangenen 40 Jahre konstatiert. Das Wetter schwankt von einem Extrem ins andere. Genau das haben Klimaforscher als Auswirkung des Klimawandels immer prophezeit.

Um die Leistungen zu planen, sind die im Kalkulationszeitraum im Stadtgebiet zu erwartende Anzahl an Schneetagen, die Anzahl der Eistage und das Ausmaß der Niederschlagsmenge ausschlaggebend. Hiervon abhängig sind die notwendigen Einsatztage des Winterdienstes, wobei es nicht gleichbedeutend ist, dass ein Eistag auch unbedingt einen Winterdiensteinsatztag zur Folge hat.

Dementsprechend wurden zum einen die in der SWE Stadtwirtschaft vorliegenden Daten über die in den letzten Jahren geleisteten Einsatzstunden in Abhängigkeit vom Leistungsumfang und zum anderen die in der Landeshauptstadt Erfurt in diesem Zeitraum herrschenden Witterungsverhältnisse (10 Jahre) herangezogen. Ebenfalls erfolgte auf dieser Basis die Berechnung des zukünftigen Entgeltes.



**Tabelle 1** Analyse Winterdienst 2011/2012 - 2020/2021 Einsatztage

Maßgeblich wird die Durchführung des Winterdienstes auf der Fahrbahn (FBWD) durch die Klassifizierung des Dringlichkeitsnetzes bestimmt, die sich nach der Art und Wichtigkeit (verkehrswichtige und zugleich gefährliche Stellen) der Straße bzw. Straßenabschnitten richtet.

Durch den Neubau/Umbau von Straßen sowie deren Widmung/Einziehung oder auch durch Übertragung der Straßenbaulast von anderen Gebietskörperschaften können sich weitere Veränderungen ergeben, die dazu führen, dass der Winterdienstauftrag jährlich angepasst werden muss. Zudem sind aus logistischer Sicht Straßenabschnitte, für die unterschiedliche Winterdienstpflichtige (Straßenbauämter / Stadt- und Kreisverwaltungen) zuständig sind, zu bearbeiten. Damit eine gegenseitige Rechnungslegung nicht erforderlich ist und Mehrleistungen nicht entstehen, sind Austauschstrecken vereinbart, die ebenfalls dazu führen, dass jährliche Abweichungen entstehen.

### Straßenwinterdienst

Dieser umfasst den Straßenwinterdienst auf öffentlichen Straßen bzw. Fahrbahnen sowie den Straßenwinterdienst auf öffentlichen Parkplätzen.

Für die Winterperiode 2020/2021 ist nachfolgende Eintaftung maßgebend gewesen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in den Ortsteilen durch das Garten- und Friedhofsamt ebenfalls noch Fahrbahnwinterdienst erbracht wird und die Leistungen in der Tabelle 2 im N-Netz enthalten, jedoch in den nachfolgenden Aufzeichnungen nicht Bestandteil der Kosten sind.

Dringlichkeitsnetze	Straßenqualifikation	Einfache Länge in km
D I	Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen, verkehrswichtige und gefährliche Straßen / -abschnitte, Zufahrten zu Krankenhäusern, Feuerwachen, Polizei	203,70 (mit Austauschstrecken)
D II	Ortsverbindungsstraßen, Sammelstraßen in Wohn- und Gewerbegebieten	158,65
D III	Wohn- und Anliegerstraßen mit mehr als 8 % Steigung / Gefälle (gefährliche Abschnitte ohne Verkehrswichtigkeit)	36,81
N-Netz gesamt	Anlieger-, Wohn- und Nebenstraßen (Straßen ohne verkehrswichtige u. gefährliche Abschnitte), übrige Verkehrsflächen, sonstige öffentlich gewidmete Straßen	324,00
<b>Gesamt</b>		<b>723,16</b>

Tabelle 2 Dringlichkeitsnetz Fahrbahnen (Winterperiode 2020/2021)

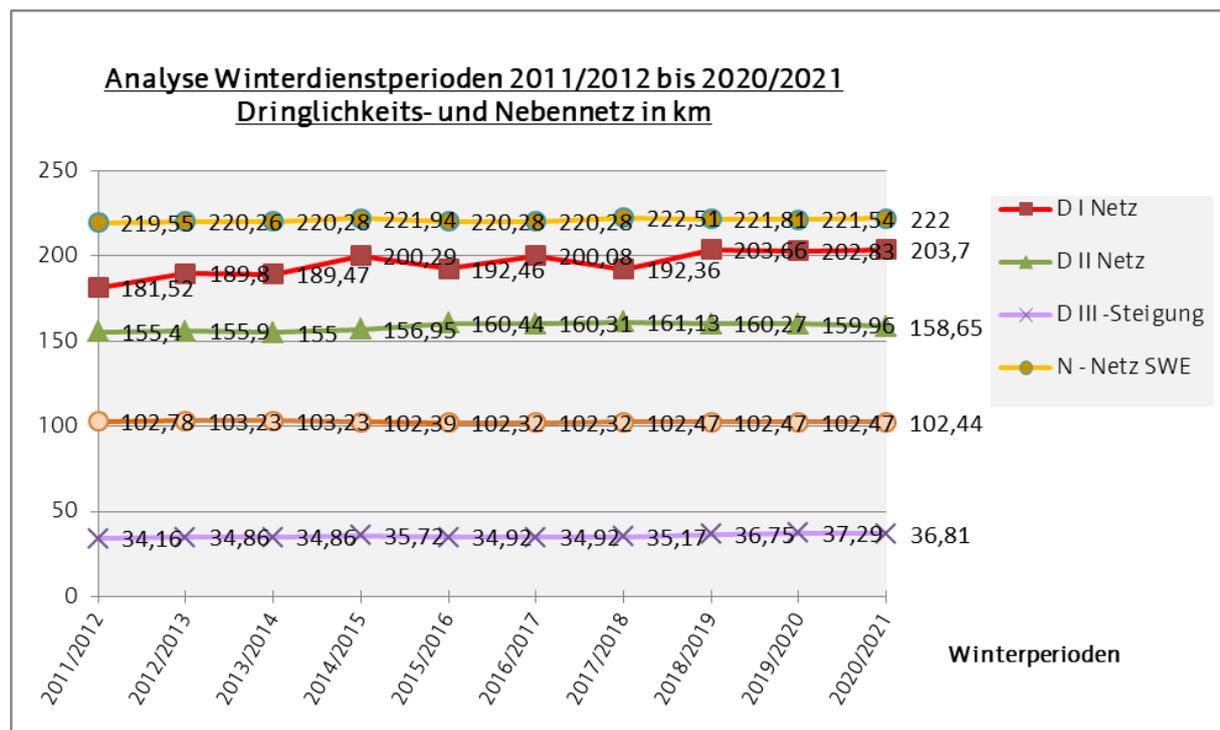
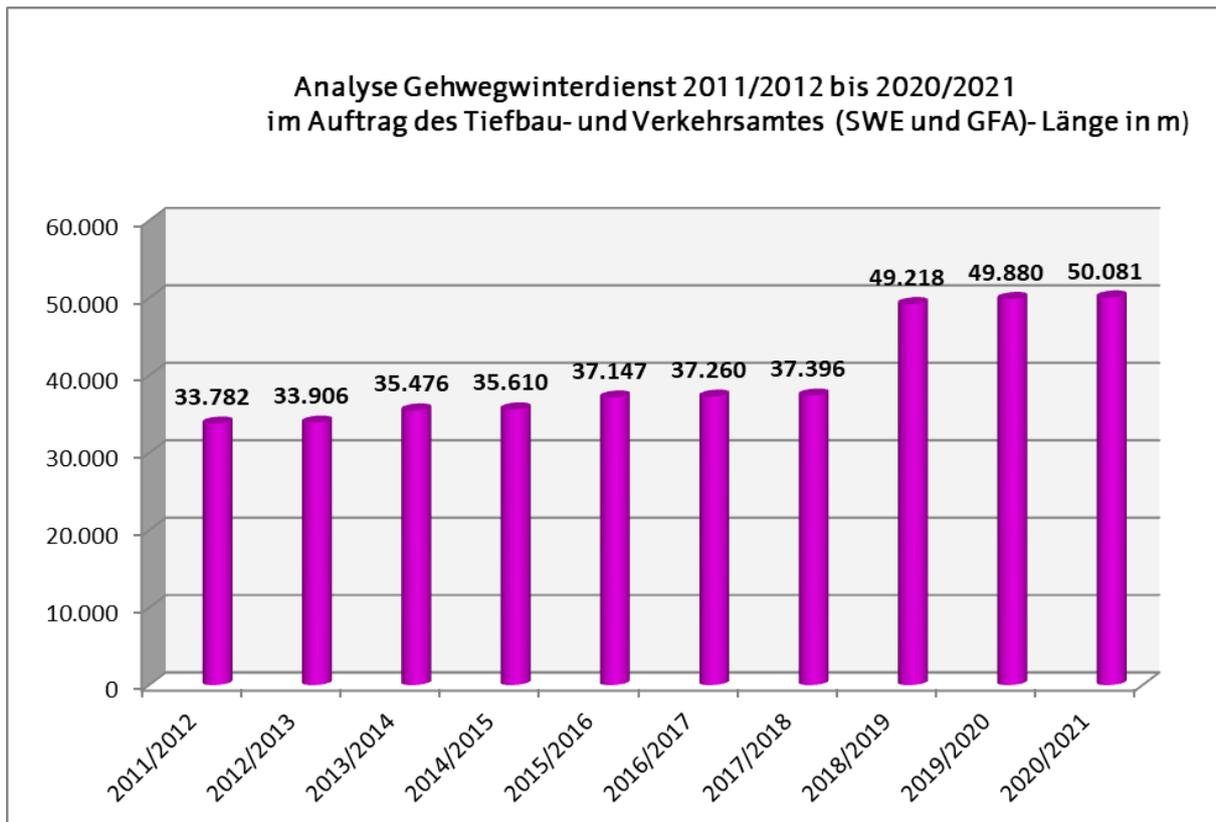


Tabelle 3 Analyse Winterdienst 2011/2012 bis 2020/2021 Veränderungen Dringlichkeitsnetz

Trotz Verschiebungen innerhalb des Dringlichkeitsnetzes ist über die letzten Jahre eine stetige Zunahme des Netzumfanges festzustellen. Dieser Prozess setzt sich auch im Blick auf die letzten Winterperioden fort.

Ebenfalls hat sich eine erhebliche Steigerung im Bereich des Winterdienstes auf Parkplätzen ergeben, von ursprünglich **13 Stück** in der Winterperiode 2005/2006 auf schließlich **32 Stück** in der Winterperiode 2020/2021.



**Tabelle 4** Analyse Winterdienst 2011/2012 bis 2020/2021 Gehwegwinterdienst

Die in der Tabelle 4 zum Gehwegwinterdienst dargestellten Zahlen beinhalten sowohl die Leistungen, die dem beauftragten Dritten, der SWE Stadtwirtschaft GmbH, in Auftrag gegeben, als auch durch die dem Garten- und Friedhofsamt zugeordneten Stützpunkte erbracht wurden. Dabei ist zu erkennen, dass es in den vergangenen Jahren zu einer deutlichen Steigerung der zu betreuenden Gehwegabschnitte gekommen ist. Die Leistungsparameter für die Fußgängerüberwege sind in der Tabelle 4 nicht mit enthalten.

#### 4. Analyse der Kosten der Winterdienstperioden 2018/2019 bis 2020/2021

In der folgenden Tabelle sind die Selbstkostenpreise für Leistungen des Winterdienstes der SWE Stadtwirtschaft GmbH (SWE) im Auftrag der Stadt Erfurt für die Winterperioden 2018/2019 bis 2020/2021 zusammengestellt.

Diese Selbstkostenpreise bilden die Grundlage für die Entgeltvereinbarung zwischen der Stadt Erfurt und dem o. g. Auftragnehmer.

Auf der Basis des übergebenen Leistungsumfangs wurde durch ein Wirtschaftsprüfungsunternehmen im März/April/Mai 2018 kalkuliert und im Ergebnis der Bericht über die Prüfung der Selbstkostenpreise für Leistungen des Winterdienstes erstellt. Die Zusammenstellung der wesentlichen Kosten wird hiermit in Auszügen zum besseren Verständnis dargestellt.

Zunächst die Übersicht über die **Gesamtkalkulation**:

	Durchschnittspreise 2018/2019 bis 2020/2021
Winterdienst auf Geh- und Überwegen	519.762,25 €
Winterdienst auf Fahrbahnen	1.765.295,68 €
Winterdienst auf Parkplätzen	12.636,02 €
Schneeschutzsäune	122.460,22 €
Streusandcontainer	36.876,02 €
Schneeabtransport	9.059,47 €
<b>Gesamt Brutto</b>	<b>2.457.030,19 €</b>

Tabelle 5 Übersicht Kalkulation Winterdienst Quelle Prüfbericht 2018

### (1). Fahrbahnwinterdienst

Die Kosten für den Fahrbahnwinterdienst sind so kalkuliert, dass Bestandteil dieser Kosten auch die Kontrollfahrten und die Rufbereitschaft sind.

Die Einsatzzeiten des Winterdienstes sind gemäß Rechtsprechung auf einen Rahmen zwischen 6 und 22 Uhr festgelegt. Nur im Ausnahmefall, also bei außergewöhnlichen Witterungsereignissen, wie z. B. dauerhaftem Schneefall, Eisregen, Blitzeis, Schneeverwehungen etc., die flächenhafte Glätte zur Folge haben und deren Beseitigung nicht innerhalb der vorgeschriebenen Einsatzzeiten bewältigt werden kann, erfolgt die Winterwartung auch zwischen 22 und 6 Uhr. Parallel zur Beobachtung des Straßenzustandes mittels Glätteismeldeanlage, sind bei erkennbaren winterlichen Witterungs- und Fahrbahnbedingungen, Kontrollfahrten zur Überprüfung des Straßenzustandes vorzunehmen.

Im Zuge des Straßenwinterdienstes werden gegenwärtig **32 öffentliche Parkplätze** mit einer Gesamtpurlänge von **10.520 m** betreut (Räumung Fahrgassen).

### (2). Gehwegwinterdienst

Die Sicherung des fußläufigen Verkehrs hat wegen der Schutzbedürftigkeit des Fußgängers Vorrang vor dem Straßenwinterdienst.

Der Winterdienst umfasst den Gehwegwinterdienst auf öffentlichen Straßen, ohne Anlieger, den Gehwegwinterdienst auf Brücken und Fußgängerüberwegen sowie Unterführungen.

Im Rahmen dieser Zusammenstellung wurden für den Winter 2020/2021 folgende Leistungen an den Auftragnehmer übergeben:

Gehwegwinterdienst / Leistung	GWWD einfache Länge in m	Bearbeitungs- breite in m	Bearbeitungs- fläche gesamt / m <sup>2</sup>
GWWD (Gehwege, Abschnitte ohne Anliegerpflichten, Plätze, etc.)	26.771	1; 1,5; 2	41.229
GWWD auf Brücken, Unterführungen	4.469	1,5	6.704
GWWD auf Fußgängerüberwegen (durchschnittl. Länge 10 m)	9.873	1,5	14.810
<b>Summe GWWD gesamt</b>			<b>62.743</b>

Tabelle 6 Leistungen durch die SWE Stadtwirtschaft GmbH

### (3). Schneeschutzzäune

Zur Vorbeugung von Gefahren bzw. Verhinderung der Entstehung von Beeinträchtigungen erfolgt die Aufstellung von Schneeschutzzäunen an verwehungsgefährdeten Straßenabschnitten. Mit dieser vorbeugenden Schutzmaßnahme soll weitestgehend das Entstehen von Schneeverwehungen verhindert werden, da diese eine erhebliche Beeinträchtigung und Gefährdung des Verkehrs darstellen.

Entsprechend ist die Beschaffung, der Aufbau und der Abbau von **15,2 km Schneezaun** Bestandteil des Winterdienstauftrages. Diese werden ausschließlich durch Subunternehmen des Auftragnehmers erbracht.

### (4). Streusandcontainer

Die Aufstellung von Streusandcontainern dient der Selbsthilfe der Kraftfahrer und erfolgt an gefährlichen Streckenabschnitten, wo erfahrungsgemäß punktuell Glätte auftritt. Die Stellung und die ständige Befüllung von **65 Streusandcontainern** im Stadtgebiet sowie das Einholen dieser ist ebenfalls Bestandteil des Leistungsumfangs.

### (5). Schneeabtransport

In den letzten Kalkulationen wurde für die Winterperioden der Baustein für den Schneeabtransport in der Erfurter Innenstadt von der SWE Stadtwirtschaft GmbH mit abgefordert, wobei dieser Pauschalbetrag auf Grund der politischen Entscheidung keinen Einzug in die Entgeltvereinbarung gefunden hat. Hintergrund des Bausteins war, dass bei erheblichen Schneefällen der zusammengesobene Schnee aus den Fußgängerzonen in der Innenstadt (von Willy-Brandt-Platz bis Domplatz und zwischen Anger 1 und Angerbrunnen, ehem. Kaufhaus Held) abtransportiert werden sollte.

In Folge des Wintereinbruchs vom 06.02. bis 09.02.2021 erfolgte ab dem 10.02.2021 großflächig der Schneeabtransport aus den Fußgängerzonen in der Innenstadt, den Kreuzungsbereichen (u. a. auch der Fußgängerüberwege), Bushaltestellen sowie Straßenzügen, welche durch die erheblichen Schneemassen zu sehr eingengt wurden. Hierzu wurden ansässige Firmen beauftragt und zusätzliche Technik angemietet. Darüber hinaus wurde auch das Technische Hilfswerk angefordert. Insgesamt entstanden der Stadt hierdurch zusätzlichen Kosten in Höhe von 162.921,21€.

Im Zuge der Auswertung der Winterdienstperiode 2020/2021 erging die Entscheidung, dass es zukünftig keinen separaten Baustein zum Schneeabtransport zu kalkulieren gilt, da im Falle von erheblichen Schneefällen, wie beispielsweise im Zuge der außergewöhnlichen Witterungsverhältnisse im Februar dieses Jahres, der Umfang der notwendigen Leistungen situationsbedingt beauftragt werden muss. Hierzu wird seitens des Tiefbau- und Verkehrsamtes analog der Überarbeitung und Anpassung des Winterdienstauftrages ebenfalls eine Übersicht zu entsprechenden Firmen, welche den Schneeabtransport umsetzen können, zusammengestellt sowie eine Zuordnung von möglichen vorgenommen Gebieten, damit sich die reinen Wegestrecken für Zu- und Abfahrt möglichst gering halten.

### (6). Winterdienst auf Radwegen

Mit der Beschlussfassung (DS 0747/18) zur Winterdienstkonzeption 2018/2019 bis 2020/2021 erging in der Stadtratssitzung vom 17.10.2018 die Festlegung auf "nachweislich genutzten ortsverbindenden Radwegen" Winterdienst durchzuführen.

Dieser Antrag wurde in der Fassung der Stellungnahme der Verwaltung hinsichtlich des folgenden Textes bestätigt:

*Das Tiefbau- und Verkehrsamt schlägt daher für die kommende Winterdienstsaison folgende Herangehensweise vor: Der Straßenbetriebshof (SBH) wird beauftragt ein zusätzliches Räumfahrzeug für die Winterdienstsaison anzumieten. Eine tageweise Miete nach Bedarf scheidet aus, da kein Vermieter ein solches Angebot vorhält. Insgesamt muss die Verfügbarkeit am Markt auch für den gesamten Zeitraum gegeben sein. Ist diese Voraussetzung erfüllt, wird der SBH auf ausgewählten Abschnitten und in der Leistungsfähigkeit eines Fahrzeuges den Winterdienst auf Radwegen ausführen. Die personellen Ressourcen sind verfügbar und die für eine Saison erforderlichen Mietkosten werden aus dem Haushalt des TVA zu Lasten bereits geplanter Leistungen in der Straßenunterhaltung finanziert. Im kommenden Frühjahr werden die Erfahrungen zur Leistungsfähigkeit und zum Erfolg ausgewertet und im Ausschuss für Ordnung, Sicherheit und Ortsteile und im Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften, Rechnungsprüfung und Vergaben vorgestellt. Parallel dazu erarbeitet das Tiefbau- und Verkehrsamt bis dahin eine Vorlage, die den Bedarf beschreibt, die dazu gehörende Kalkulation beinhaltet und im Vergleich von Aufwand und Nutzen dem Stadtrat entsprechende Vorschläge zur Entscheidung unterbreitet. Prioritär werden dabei Radwege berücksichtigt, die von Alltagsradlern aller Altersgruppen genutzt werden. Alle Schulwege, auch zwischen den Ortsteilen, sind über den ÖPNV abgesichert. Dann kann der Stadtrat über den Umfang und die dazu erforderliche finanzielle Absicherung entscheiden.*

Die Pilotstrecken des ortsverbindenden Radwegenetzes (außerhalb geschlossener Ortslage) wurden mit dem Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung abgestimmt und auf Basis der Kriterien, wie Klassifizierung (Radhaupttrouten), Einwohnerzahlen ( $\geq 1.000$  Einwohner), Arbeitsplatzkonzentration, Schulstandorte, Einkaufsmöglichkeiten für die Winterperiode 2018/2019 zusammengestellt. In einem nächsten Schritt wurde geprüft, welche Strecken bzw. welche Leistungsanteile überhaupt durch den Straßenbetriebshof ausgeführt werden können, da zudem der durch den Straßenbetriebshof der bereits bestehende Leistungsumfang (Pflichtleistungen) abgesichert werden muss. In diesem Zusammenhang sind die Wegestrecken vom Straßenbetriebshof in der Binderslebener Landstraße sowie den zur Verfügung stehenden Anfahrtsmöglichkeiten zur erneuten Beladung des Multicars zum tatsächlichen Einsatzort nicht unbeachtlich. Auch musste berücksichtigt werden, ob der Multicar die zulässige Tonnage auf den ausgewählten Strecken nicht überschreitet bzw. die Radwege zu schmal sind und ob man die vorhandenen Brücken passieren kann.

**Im Ergebnis dessen sowie unter Berücksichtigung der Entscheidung des Stadtrates zu Änderungsanträgen im Rahmen der Überarbeitung der Winterdienstkonzeption wurden folgende Pilotstrecken in den Winterperioden 2018/2019 und 2019/2020 einbezogen:**

- Stotternheimer Straße - zwischen Bergrat-Voigt-Straße (SUS) und Joseph-Meyer-Straße (STO)
- Gera-Radweg - zwischen Kühnhäuser Straße (KUE) und Friedhofstraße (GIV)
- Wartburgstraße - zwischen Eisenacher Straße (SCH) und Angerberg (HOH)
- Eisenacher Straße I – zwischen Jakobsweg (SCH) und Wartburgstraße (HOH)
- Eisenacher Straße II - zwischen Im Brühl (SCH) und Dietendorfer Straße (FRI)
- Büßlebener Straße – zwischen Ortsausgang Urbich (URB) und Ringelblumenstraße (BUE)
- Schellrodaer Straße - zwischen Am Bühl (WIN) und Märchenweg (WIN)
- Bachstelzenweg - zwischen Hochheimer Straße (BRV) und Bachstelzenweg (BIS)

Da auf Grund der Einsatzzeit und der Entfernung vom Betriebshof zu den Radwegen die winterdienstliche Betreuung durch den Straßenbetriebshof betreffend die Streckenabschnitte Büßlebener Straße und Schellrodaer Straße nicht leistbar ist und eine Betreuung durch die Stützpunkte des Garten- und Friedhofsamtes abgelehnt wurde,

erfolgte der Winterdienstauftrag für diese 2 Radwegestrecken an die SWE Stadtwirtschaft GmbH.

Aus Kapazitätsgründen erfolgte die Durchführung des Radwegwinterdienstes in der Winterperiode 2020/2021 schließlich im Auftrag des Tiefbau- und Verkehrsamtes durch die SWE Stadtwirtschaft GmbH.

Im Rahmen der Auswertung hierzu, wurden die Strecken der ortsverbindenden Radwege überprüft und angepasst.

Als geeignetes und fahrradverträgliches Streugut für die außerörtlichen Radwegestrecken wurde der Einsatz von Sole festgelegt.

**Zusammenfassend gilt immer noch, dass außerhalb geschlossener Ortslage die Wegebeziehung weder für Fußgänger, noch für Radfahrer grundsätzlich winterdienstlich betreut werden müssten. Es handelt sich hier ausschließlich um eine freiwillige Leistung der Stadt!**

Ein genereller Winterdienst auf allen Routen ist nicht leistbar. Die Situation ist vergleichbar mit dem Straßennetz für Kfz. Auch dort wird nur das Dringlichkeitsnetz winterdienstlich bearbeitet. Die weitaus meisten Straßen erfahren nur im Ausnahmefall einen Winterdienst (N-Netz). Zudem besteht entlang aller Radwege in Erfurt ein Platzproblem zur Ablagerung des geräumten Schnees.

#### (6). Leistungen Garten und Friedhofsamt

Durch die dem Garten- und Friedhofsamt zugeordneten Stützpunkte Egstedt, Stotternheim und Vieselbach wurden in den vergangenen Winterperioden in den eingemeindeten Ortsteilen insbesondere der Fahrbahnwinterdienst im N-Netz der Ortsteile, auch versehen mit Steigungsstrecken, sowie der Gehwegwinterdienst und die Betreuung von **31 Streusandcontainer** vorgenommen. Dieser Leistungsumfang ist in der Beauftragung der SWE Stadtwirtschaft separat ausgewiesen und die entsprechenden Kosten hierfür wurden vorab herausgerechnet. Lediglich die Kosten für die Rufbereitschaft und das Streumaterial sind in die Kalkulation eingeflossen.

Dabei wurden durch die dem Garten- und Friedhofsamt zugeordneten Stützpunkte folgende Leistungen im Bereich des Gehwegwinterdienstes übergeben:

Gehwegwinterdienst (GWWD)/ Leistung	GWWD einfache Länge in m	Bearbeitungs- breite in m	Bearbeitungs- fläche gesamt / m <sup>2</sup>
GWWD (Gehwege, Abschnitte ohne Anliegerpflichten, Plätze, etc.)	6.554	1; 1,5	9.660
GWWD auf Brücken, Unterführungen	1.296	1,5	1.944
GWWD auf Fußgängerüberwegen	559	1,5	839
<b>Summe Fläche Gehwegwinterdienst A67</b>			<b><u>12.443</u></b>

**Tabelle 7 Leistungen durch das A67**

Ab der Winterperiode 2020/2021 erfolgte hierzu eine Änderung in der Vorgehensweise durch das Garten- und Friedhofsamt. Sämtliche Leistungsumfänge im Bereich des Gehwegwinterdienstes, welche bis dato durch eigene Mitarbeiter des Garten- und Friedhofsamtes abgesichert wurden, sind durch Ausschreibung und Vergabe an Fremdfirmen übergeben worden.

Hintergrund dessen war vor allem die 2. Änderung der Straßenreinigungssatzung mit Wirksamkeit ab 1.01.2020.

Vorausgegangen war im Rahmen der DS 0833/19 der Vorschlag der Verwaltung im Rahmen der Satzungsüberarbeitung den zeitlichen Rahmen des Gehwegwinterdienstes im **§ 7 Art, Maß und Umfang des Winterdienstes im Abs. 2 Nr. 1 StrReiEF** an Werktagen, anstatt der ursprünglichen Regelung zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr, den zeitlichen Rahmen auf 7:00 Uhr zu korrigieren.

Bereits in der vorangegangenen Satzungsüberarbeitung wurde diese Regelung zur Sicherung der winterdienstlichen Sicherungspflichten ab 7:00 Uhr eingearbeitet. Schlussendlich wurde diese Änderung jeweils durch die Gremien und schließlich den Stadtrat abgelehnt.

Hintergrund ist jedoch, dass gemäß der Rechtsprechung, die Winterdienstpflichten auf die **Hauptverkehrszeit** begrenzt sind. Der Winterdienst hat am Morgen je nach den örtlichen Gegebenheiten so rechtzeitig zu beginnen, dass der vor dem normalen Tagesverkehr liegende Hauptberufsverkehr geschützt wird. **In der Rechtsprechung wird davon ausgegangen, dass dieser übliche und tatsächliche Straßenverkehr in der Regel um 7:00 Uhr beginnt und je nach den örtlichen Verhältnissen zwischen 20:00 und 22:00 Uhr endet.** Beginn der Räum- und Streupflicht bedeutet dabei, dass zu Beginn des Hauptberufsverkehrs (7:00 Uhr) die erforderlichen Winterdienstmaßnahmen abgeschlossen sein müssen.

In den vorgelegten Änderungsvorschlägen der Verwaltung zur Straßenreinigungssatzung erfolgte also diesbezüglich eine Anpassung auf die aktuelle Rechtsprechung. Auch in Bezug auf die Durchsetzung der Winterdienstpflichten kann ein Ordnungswidrigkeitsverfahren erst bei Verstößen nach 7:00 Uhr durchgeführt werden. D.h. eine Festsetzung auf die Zeit ab 6 Uhr ist zwar möglich, wird aber im konkreten Schadensfall durch Gerichte nicht anerkannt.

Darüber hinaus lehnt der KSA solche Schadensfälle vor 7 Uhr mit Bezug auf die Rechtsprechung ab, was beim Betroffenen logischerweise zu Irritationen führt.

Im Zuge der Diskussion sowie der Änderungsanträge zur Verschiebung des zeitlichen Rahmens auf 7:00 Uhr erging schließlich noch der Vorschlag der Verwaltung, den § 7 Abs. 2 Nr. 1 um einen weiteren Satz zu ergänzen: Nach 20:00 Uhr entstandene Glätte und gefallener Schnee, sind bis 7:00 Uhr des folgenden Tages zu beseitigen bzw. zu räumen. Die Beseitigung sowie Beräumung ist bis 20:00 Uhr aufrecht zu erhalten.

Somit sollte für alle Betroffenen eindeutig geregelt werden, dass tatsächlich um 7:00 Uhr nicht erst mit der winterdienstlichen Sicherung begonnen werden kann, sondern die Verkehrssicherungsmaßnahmen abgeschlossen sind.

Schlussendlich fand der Änderungsvorschlag der Verwaltung hinsichtlich des zeitlichen Rahmens von 6:00 Uhr auf 7:00 Uhr jedoch keine Mehrheit, so dass es bei der ursprünglichen Satzungsregelung blieb. Damit einhergehend musste auch die rechtliche und inhaltliche Anpassung des Satzes 2 erfolgen, der dann wie folgt lautet: Nach 20:00 Uhr entstandene Glätte und gefallener Schnee sind bis 6:00 Uhr des folgenden Tages zu beseitigen bzw. zu räumen. Die Beseitigung sowie Beräumung ist bis 20:00 Uhr aufrecht zu erhalten.

Seitens des Thüringer Landesverwaltungsamtes erging schließlich mit Schreiben vom 23.10.2019 die Bestätigung über den Eingang der Satzung sowie die Zulassung der vorzeitigen Bekanntmachung der Satzung. Darüber hinaus erging der Hinweis, dass der in § 7 Abs. 2 Nr. 1 StrReiEF neu aufgenommene Satz 2 generiert, dass zusätzliche Streu- und Räumpflichten für alle Eigentümer der durch öffentliche Straßen erschlossenen

Grundstücke – also auch für die Stadt Erfurt – außerhalb des bisherigen Zeitraumes entstehen.

Daraufhin wurde vor allem das Garten- und Friedhofsamt auf die Entscheidung des Stadtrates sowie den Hinweis seitens des Thüringer Landesverwaltungsamtes informiert.

Mit dieser Erkenntnis wurde seitens des Garten- und Friedhofsamtes die Entscheidung getroffen, die Leistungen des Gehwegwinterdienstes im Rahmen von Vergaben an Fremdfirmen zu übergeben.

#### (7). Kosten Streugut und Winterdienstzentrale

In die Selbstkostenpreise fließen im Rahmen der Kalkulation die Kosten für die einzelnen Streumaterialarten einschließlich deren Lagerung und Behandlung sowie der Betrieb der Winterdienstzentrale mit ein (Umlagen).

Da es in den Winterperioden 2009/2010 und 2010/2011 vor allem während der extremen Phase des Winters immer wieder zu Lieferengpässen beim Streusalz kam und zudem nur noch zu übersteuerten Preisen erhältlich war, wurde die Lagerkapazität auf 5.000 Tonnen Salz erhöht. Gerade mit Blick auf die vergangene Winterperiode, ist die SWE Stadtwirtschaft GmbH durch die Lagerhaltung nicht in Bedrängnis geraten.

Der Winterdienstzentrale stehen im Stadtgebiet Erfurt aktuell 6 Glätteismeldeanlagen zur Verfügung. Mithilfe der im Straßenbelag eingebetteten Sensoren ist die Winterdienstzentrale in der Lage, den Zeitpunkt der Fahrbahnunterkühlung und darüber hinaus den Restsalzwert auf der Fahrbahn zu erkennen. Ebenfalls aufgezeichnet werden die Lufttemperatur, Luftfeuchtigkeit, Windgeschwindigkeit und -richtung sowie Niederschlagsart und -menge. Auf der Basis dieser Messwerte entstehen Handlungsempfehlungen für die Winterdienstzentrale. Durch die Schnittstellen zu regionalen und überregionalen Wetterdiensten ergibt sich ein System, welches den Winterdiensteinsatz optimaler gestaltet.

Um das System noch besser zu verdichten und zu vernetzen ist vorgesehen, eine Erweiterung um eine Glätteismeldeanlage vorzunehmen.

#### (8). Grundsätze zur Kalkulation

Der durch den unabhängigen Preisprüfer ermittelte Selbstkostenfestpreis wird in der Entgeltvereinbarung über die Abgeltung der Leistungen zur Durchführung des Winterdienstes in der Landeshauptstadt Erfurt für die Winterperioden 2021/2022 bis 2023/2024 einzugfinden.

Dieser Entgeltvereinbarung liegen eine Leistungsvorgabe des Tiefbau- und Verkehrsamtes und eine daraus resultierende Kostenkalkulation der SWE Stadtwirtschaft GmbH zu Grunde. Neben den Streckenlängen bzw. Flächen wurde der Durchschnitt der Einsatztage der letzten zehn Jahre als Kalkulationsgrundlage geführt. Beide Faktoren sind in die Kalkulation eingeflossen, die nach den preisrechtlichen Vorschriften der Verordnung PR Nr. 30/543 über Preise bei öffentlichen Aufträgen und nach den Leitsätzen für die Preisermittlung aufgrund von Selbstkosten (LSP) erarbeitet wurden. Die im Ergebnis ermittelten Prognosen wirken sich so direkt auf die variablen Kosten aus. In den Kosten des Winterdienstes ist aber immer auch ein Anteil an fixen Kosten enthalten. Im Besonderen sind dies Abschreibungen, kalkulatorische Zinsen sowie Vorhaltekosten für die Herstellung der Winterbereitschaft einschließlich deren Abbau am Ende des Winters. Diese Kosten sind bei der Kalkulation exakt berechenbar und fallen immer an, auch dann, wenn durch warme Witterungsverhältnisse keine Wintereinsätze erforderlich sind. Des Weiteren gibt es

Kosten, die analog wie fixe Kosten zu behandeln sind. Dazu gehören z. B. die Kosten der Winterdienstzentrale und alle Leitungs- und Verwaltungskosten. Nach Feststellung des Selbstkostenfestpreises im Rahmen einer Preisprüfung durch einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer wird die Entgeltvereinbarung abgeschlossen. Damit entsteht für die Folgejahre eine planbare Finanzgröße.

## 5. Überarbeitung der Winterdienstsystematik für die Periode 2021/2022 bis 2023/2024

Die Erfahrungen aus den vorangegangenen Jahren haben gezeigt, dass sich die Konzeption zum Winterdienst und der damit verbundene Leistungsumfang bewährt haben, so dass vom Grundsatz her keine erheblichen Veränderungen Einzug in den Leistungsumfang finden.

Gerade in den letzten Jahren hat sich der Radverkehr wesentlich entwickelt. Angesichts der aktuellen Diskussion um Klima und Schadstoffbelastungen und des daraus folgenden Booms im Radverkehr hat die Tatsache, das Fahrrad auch im Winter stärker zu nutzen, auch die zwischenörtlichen Verbindungen mit in den Fokus gezogen. Darüber hinaus hat der Radverkehr durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie zusätzlich einen Schub bekommen und mit den jüngsten Änderungen im Straßenverkehrsrecht die Rechte der Radfahrer auf ein höheres Niveau gehoben.

### I. Veränderungen im Dringlichkeitsnetz des beauftragten Dritten:

- D I Netz von 209,7 km auf 211,2 km
- D II Netz von 164,4 km auf 163,9 km
- D III Netz von 39,9 km auf 40,6 km
- N Netz mit 224,6 km unverändert

Im Rahmen des D I und D II Netzes ist die Notwendigkeit berücksichtigt, das Streckennetz für Bus und Straßenbahn frei zu halten.

Das mit der Konzeption 2012-2014 neu geschaffene Nebennetz, ehemals Bestandteil des D III - Netzes, beinhaltet Anlieger-, Wohn- und Nebenstraßen (Straßen ohne verkehrswichtige und gefährliche Abschnitte) und sonstige öffentliche gewidmete Straßen (mit Ausnahme von Feld-, Wirtschafts- und Wanderwegen). Dabei ist darauf zu verweisen, dass aus rechtlicher Sicht hier **kein** Tätigwerden verlangt wird (Nullstreuung). Die Befahrbarkeit der Fahrbahnen des Nebennetzes unter winterlichen Bedingungen ist grundsätzlich nur bei außergewöhnlichen Witterungserscheinungen herzustellen. Das betrifft insbesondere Witterungssituationen mit einer Mindestschneefallhöhe über 10 bzw. 15 cm, die eine dauerhafte und flächenhafte Glättebildung zur Folge haben sowie Eisregen/Blitzeis mit dauerhafter und flächenhafter Glättebildung. Die Abarbeitung des Nebennetzes hat dabei gebietsweise zu erfolgen.

### II. Veränderungen im Gehwegwinterdienst (GWWD) des beauftragten Dritten:

- |   |                 |         |
|---|-----------------|---------|
| Gehwege, Abschnitte ohne Anliegerpflichten, Plätze, etc.) | von 29.863m auf | 31.101m |
| auf Brücken, Unterführungen                               | von 4.996m auf  | 5.113m  |
| auf Fußgängerüberwegen                                    | von 10.434m auf | 10.292m |

### III. Veränderungen Schneefangzäune

Geringe Erhöhung der Schneefangzäune von **17.480m** auf **18.577m**

Die Erhöhung ergibt sich vor allem aus der beidseitigen Stellung von Schneefangzäunen entlang der Forststraße (zw. Egstedt und Schellroda), welche im Zuge der Umstufung einer Landesstraße in eine Gemeindestraße in die Zuständigkeit der Landeshauptstadt Erfurt übergegangen ist. Durch den Entfall der Schneefangzäune bspw. in der Erfurter Landstraße relativiert sich die Erhöhung.

### IV. Veränderungen der Streugutbehälter im Stadtgebiet in Zuständigkeit des beauftragten Dritten

Erhöhung von 70 Stück auf insgesamt **71 Stück**

### V. Veränderungen Parkplätze

Erhöhung der **der Parkplätze von 30 Stück** auf **34 Stück**

### VI. Neuaufnahme des Radwegewinterdienstes als Bausteinmodell

Auf Basis des Radverkehrskonzeptes erfolgte unter Berücksichtigung u. a. der Verkehrsbedeutung, eine Abstufung auf den einzelnen Radwegeverbindungen. Zudem wird grundsätzlich zwischen dem innerstädtischen Winterradwegenetz und den zwischenörtlichen Winterradwegeverbindungen (außerhalb geschlossener Ortslagen) unterschieden.

In Anbetracht der Vielzahl wechselnder Abschnitte muss auf die detaillierte Benennung der Radverkehrsanlagen bzw. -führungsformen auf den einzelnen Verbindungen verzichtet werden. Als Anlage zum Radwegewinterdienst wird lediglich der sachgegenständliche Streckenabschnitt, welcher durch die SWE Stadtwirtschaft GmbH betreut wird, aufgeführt.

#### Zwischenörtliche Winterradwegeverbindungen (außerhalb geschlossener Ortslage

##### Baustein 1 - zwischenörtliche Winterradwegeverbindungen (außerhalb geschlossener Ortslage – Betreuung durch SWE)

Die winterdienstliche Betreuung der zwischenörtlichen Winterradwegeverbindungen (außerhalb geschlossener Ortslage) hat im Dringlichkeitsnetz R2 zu erfolgen.

Die Befahrbarkeit des Radwegenetzes ist in der Dringlichkeit R2 eingeordnet und zwischen 7:00 bis 20:00 Uhr zu gewährleisten.

Es erfolgt analog der letzten Winterperiode eine durchgängige Betreuung der ausgewählten Streckenabschnitte mittels Einsatz von Kleintechnik und Sole.

## Innerstädtisches Winterradwegenetz (begrenzte Ausdehnung)

Die Besonderen Rahmenbedingungen der Radwege sind dabei für den Winterdienst zu beachten und bedingen besondere, aber auch praktikable Lösungen – was gerade im beengten städtischen Straßenraum an Grenzen stößt.

Es wird grundsätzlich zwischen selbstständigen und unselbstständigen Radwegen unterschieden.

Unselbstständige Radwege werden wie die Fahrbahn oder der Gehweg betreut. Bei gemeinsamen Rad- / Gehwegen gelten gemäß der Straßenreinigungssatzung die Räum- und Streupflichten auf einer Breite von 1,5 m.

Selbstständige Radwege unterliegen nicht der Winterdienstpflicht, d. h. es besteht kein Rechtsanspruch auf Winterdienstleistungen. Radfahrer müssen bei winterlichen Straßenverhältnissen auf Fahrbahnen ausweichen oder ggf. auf das Radfahren verzichten.

### Baustein 2 – Innerstädtisches Winterradwegenetz

Die winterdienstliche Betreuung des innerstädtischen Winterradwegenetzes hat im Dringlichkeitsnetz R1 auf den ausgewählten Routen der Stufe 1 und 2 zu erfolgen.

Soweit die Radwegeverbindung auf einem gemeinsamen Geh-/Radweg bzw. auf einem Gehweg/FG-Zone mit Rad frei oder im verkehrsberuhigten Bereich geführt wird, erfolgt die satzungsrechtliche Übertragung der Anliegerpflichten im Rahmen des Gehwegwinterdienstes, so dass keine separate Leistung beauftragt wird.

Soweit die Radwegführung auf fahrbahnebenen Radwegen erfolgt, sind diese im Rahmen des Fahrbahnwinterdienstes größtenteils mindestens in die Dringlichkeitsnetze DI und DII eingeordnet, so dass diese nicht separat betreut werden.

Hierzu zählen die Abschnitte in der Johannesstraße, Franckestraße, Magdeburger Allee, Andreasstraße, Krämpferstraße, Leipziger Platz, Greifswalder Straße, Thälmannstraße, Liebknechtstraße, Trommsdorffstraße - west, Blumenstraße, Mainzer Straße, Löberstraße, Windthorststraße, Binderslebener Landstraße, Gothaer Straße, Juri-Gagarin-Ring, Blücherstraße zw. Herrenberg und Kranichfelder Straße, Talstraße, Rudolstädter Straße in Dittelstedt.

Der Leistungsumfang umfasst ausschließlich betroffene Streckenabschnitte mit getrenntem Rad-/Gehweg bzw. Radweg.

Die Befahrbarkeit des Radwegenetzes der Stufe 1 und 2 ist in der Dringlichkeit R1 eingeordnet und zwischen 6:00 bis 20:00 Uhr zu gewährleisten.

Festzustellen bleibt, dass bei größeren Schneemengen nicht ausgeschlossen werden kann, dass der fahrbahnbegleitende Radweg sich durch die am Fahrbahnrand abgelagerten Schneemengen stark einengt und damit der Fahrradfahrer gezwungen ist, die Fahrbahn zu nutzen. Bei größeren Schneemassen müssten die betroffenen Bereiche im Rahmen des **Schneeabtransports** mit geräumt werden.

## **6. Winterdienstauftrag**

Unter den Aspekten der Wirtschaftlichkeit, der kontinuierlichen Veränderungen des Straßennetzes, der Umsetzung der aktuellen Rechtsprechung und auch aus den Erfahrungen der vorangegangenen Winterperioden, sind im Winterdienst die Aufgaben zur Aufrechterhaltung des Fahrverkehrs sowie des Fußgängerverkehrs unter winterlichen

Straßenverhältnissen zur Einhaltung der Verkehrssicherheit und den gesetzlichen Grundlagen anzupassen.

Im Zusammenhang mit der Veränderung des Straßennetzes durch Widmungen bzw. Einziehungen, Umstufungen, Neufestlegungen von Ortsdurchfahrten sowie Straßenneubau und sonstigen Baumaßnahmen, kann es nicht nur zwischen den einzelnen Winterdienstperioden, sondern auch innerhalb der Winterperiode zu Veränderungen im Leistungsumfang und ggf. in der Einstufung kommen.

Aus diesem Grund und entsprechend der Vertragsgestaltung hat die Stadt Erfurt dem beauftragten Dritten jährlich die aktualisierten Unterlagen vor Beginn der Winterperiode, im September, zu übergeben.

Der konkrete Winterdienstauftrag 2021/2022 kann erst erteilt werden, wenn eine grundsätzliche Entscheidung über den Umfang der Leistungen erzielt wurde.

Die Übersicht der Eintaktung der einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitte ist der Konzeption zum Winterdienst in Anlage 2 beigelegt.

## 7. Kosten der Leistungen im Winterdienst für die Folgeperioden

Ohne die Berücksichtigung von Leistungen innerhalb der Verwaltung wurde seitens der Stadtwirtschaft auf der Basis des überarbeiteten Leistungsumfangs vom 26. April 2021 ein Angebot mit Datum vom 16.06.2021 übergeben.

<u>Leistung</u>	<u>Kosten</u>
Gehwegwinterdienst:	482.967,75 €
Fahrbahnwinterdienst	1.808.017,28 €
Winterdienst auf Parkplätzen	13.444,62 €
Schneefangzäune	185.976,18 €
Streugutbehälter im Bestand erhalten / Erweiterung nach Bedarfsmeldung	41.351,61 €
<b>Gesamtkosten (Brutto)</b>	<b>2.531.757,43 €</b>
Baustein 1 Radwegewinterdienst auf zwischenörtlichen Radwegeverbindungen	34.436,22 €
Baustein 2 Radwegewinterdienst Innerstädtisches Winterradwegenetz	34.436,22 €
<b>Gesamtkosten (Brutto)</b>	<b>2.600.629,87 €</b>

**Tabelle 9** Übersicht Kalkulation Winterdienst Stand 2021; Quelle Prüfbericht 2021

*Bedarf es im Kalkulationszeitraum der kommenden Winterperioden mehr als durchschnittlich 1mal pro Winterperiode einen Einsatz im N-Netz sowie den Schneeabtransport, so müssen diese Kosten zusätzlich durch den städtischen Haushalt finanziert werden.*

## 8. Finanzbedarf

Der Finanzplan für 2021 sowie der Folgejahre sehen für die HHSt. 67500.62820 – Winterdienst - derzeitig einen Planansatz im Haushalt 2021 in Höhe von 2.458.000 EUR, im Haushaltsjahr 2022 und 2023 einen Planansatz in Höhe von 2.500.000 EUR sowie im Haushaltsjahr 2024 in Höhe von 2.800.000 EUR vor. Auf Basis des mit der Kalkulation vorgelegten gegenwärtigen Leistungsumfanges, ist eine Anpassung der Plandaten i.V.m. der Planung 2022 ff. auf rd. 2.600.630 EUR vorzunehmen. Für das Haushaltsjahr 2021 ist der Planansatz entsprechend anzupassen, da mit dem Abschlag für die Monate November und Dezember noch Kosten in Höhe von 650.157,48 EUR fällig werden.

Die verhältnismäßig geringe Kostensteigerung resultiert vor allem aus der kalkulatorischen Berücksichtigung der verringerten Volleinsatztage, welches sich aus dem Durchschnitt der letzten 10 Jahre ergeben. Für die Kalkulationsperiode 2021/2022 bis 2023/2024 wurden 29 Volleinsatztage angesetzt. Im Vergleich erfolgt für die letzte Kalkulationsperiode der Ansatz von 36 Volleinsatztagen.

Finanzmittel, die die Stadt selbst als Anlieger einsetzt (A23, A67, A93), sind nicht Bestandteil des Winterdienstauftrages und der vorliegenden Kalkulation.

## 9. Task-force Winterdienst

Für extreme Witterungsereignisse wurde im Rahmen der vorletzten Konzeption eine "Task-force - Winterdienst" eingerichtet, um gezielte Absprachen zwischen den einzelnen Aufgabenträgern in der Stadt Erfurt zu treffen.

Die Geschäftsführung zur Einberufung einer entsprechenden "Task-force - Winterdienst" hat der Amtsleiter des Tiefbau- und Verkehrsamtes inne.

**Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass durch den Stadtrat ein Beschluss zu fassen ist, damit die Entgeltvereinbarung unter Berücksichtigung des überarbeiteten Leistungsumfanges entsprechend der vorliegenden Konzeption zum Winterdienst mit der SWE Stadtwirtschaft GmbH vertragsgemäß geschlossen werden kann.**