

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Michael Dietmann (CDU)

vom 28. Januar 2016 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Januar 2016) und **Antwort**

Vorgaben für den Winterdienst der BSR auf Fahrbahnen und deren Umsetzung

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nur zum Teil in eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) Anstalt öffentlichen Rechts um eine Stellungnahme zu den Fragen 1 bis 10 gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wurde bei der Beantwortung berücksichtigt.

Frage 1: Welche Erstattungen für ihre Winterdienst-Leistungen hat die BSR 2015 erhalten und wird sie für die Jahre 2016 und 2017 erhalten; gibt es dabei Zu- oder Abschläge bei einer bestimmten Häufung von Einsatztagen oder bei weitestgehendem Ausfall von Winterdienst-Einsätzen?

Antwort zu 1: Grundsätzlich gilt, dass entweder Straßenreinigung oder Winterdienst stattfindet, wobei der Winterdienst immer den Vorrang hat. Deshalb ist ein Teil der für den Winterdienst anfallenden Kosten über die Straßenreinigungsentgelte abgedeckt. Alle Kosten, die über diesen Anteil hinausgehen, werden als Zusatzaufwand Winterdienst über den Landeshaushalt finanziert. Die BSR erstellt derzeit den Jahresabschluss, so dass verbindliche Daten bezüglich des Gesamtjahres 2015 noch nicht zur Verfügung gestellt werden können.

Die Kosten für den Zusatzaufwand im Winterdienst 2016 und 2017 können nicht prognostiziert werden, weil der Aufwand von der Ausprägung der Witterung in der jeweiligen Wintersaison abhängt. Unterschiedliche Ressourcenaufwendungen z.B. hinsichtlich Personal, Fahrzeugen und Streustoffen variieren die Kostengrößen.

Frage 2: Werden die Winterdienst-Leistungen der BSR nach deren Einschätzung von der BSR selbst festgelegt und von der zuständigen Senatsverwaltung genehmigt oder liegt diesen Leistungen eine von der zuständigen Senatsverwaltung zu verantwortende Bestellung zugrunde?

Antwort zu 2: Der Winterdienst in Berlin ist im Berliner Straßenreinigungsgesetz geregelt und den BSR, insofern das Land Berlin reinigungspflichtig ist, als hoheitliche Aufgabe übertragen worden. Der jährlich unter Mitwirkung der Bezirksämter, der Polizei und der Feuerwehr von den BSR aufgestellte Streuplan wird durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt genehmigt.

Frage 3: Enthalten die Festlegungen zu den Winterdienst-Leistungen der BSR neben den allgemeinen Aufgabenbeschreibungen z.B. genaue Festlegungen zu Reaktionszeiten auf Wetterprognosen oder -situationen, garantiert einzusetzende Mitarbeiter- und Fahrzeugzahlen oder Räumzeiten für prioritäre Straßenkilometer und wie sind diese beschrieben?

Antwort zu 3: Das Straßenreinigungsgesetz enthält keine Regelungen über Reaktionszeiten auf Wetterprognosen oder Wittersituationen und ebenfalls keine Regelungen über garantiert einzusetzende Mitarbeiter- und Fahrzeugzahlen sowie Räumzeiten für prioritäre Straßenkilometer. Die Prioritäten der Bearbeitung sind insofern grundsätzlich festgelegt, als dass sich der Umfang des auf Fahrbahnen einschließlich Radfahrstreifen und Parkflächen sowie Fußgängerzonen und öffentlichen Plätzen nach § 4 Absatz 4 Straßenreinigungsgesetz aus einem Streuplan mit zwei Einsatzstufen ergibt.

Frage 4: Kann aus diesen Festlegungen durchschnittlich oder für einzelne Straßennetzabschnitte - auch unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreiten - abgeleitet werden, wie oft ein Räumfahrzeug bei Dauerschneefall einen bestimmten priorisierten Straßenabschnitt befährt und räumt und wenn nicht, was sind die Gründe dafür?

Antwort zu 4: Die BSR orientiert sich bei der Tourenplanung und Organisation an den grundsätzlichen Richtlinien zum Winterdienst in der Bundesrepublik Deutschland (z.B. Empfehlungen des Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung und der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). Danach werden die Intervalle der Tourenumläufe geplant, die Umsetzung ist jedoch stark von den jeweiligen Witterungseinflüssen sowie den Wochentagen (Werktag, Samstag, Feiertage), den Tages- oder Nachtzeiten und dem daraus resultierenden Verkehrsaufkommen abhängig.

Frage 5: Werden allen oder wie vielen Räumfahrzeugen feste Straßenpläne zum dauerhaften Befahren und Räumen zugewiesen?

Antwort zu 5: Alle Räumfahrzeuge erhalten Tourenpläne für das jeweilige Einsatzgebiet.

Frage 6: Welcher Wetterlage und -prognose hat die BSR am 06.01.2016 ihrer Einsatzplanung zugrunde gelegt, wann war mit wieviel Kräften Einsatzbeginn und wie hat sich der Einsatzverlauf während des Tages entwickelt?

Antwort zu 6: In den Nächten war durchgehend die Bearbeitung der Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen sichergestellt.

Geplanter Dienstbeginn für die Straßen der Einsatzstufe 1 des Streuplans am 06.01.2016 war 03:00 Uhr mit 1.067 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Um 00:24 Uhr wurde hierfür die Rufbereitschaft ausgelöst. Die Arbeitszeit wurde um 2 Stunden auf das nach dem Arbeitszeitgesetz Mögliche verlängert. Für die zweite Schicht, in der 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingesetzt waren, wurde der Arbeitszeitbeginn um 2 Stunden vorgezogen und damit ebenfalls die Arbeitszeit um 2 Stunden auf das nach dem Arbeitszeitgesetz Mögliche verlängert.

Die Einsätze waren durch zwei bedeutende Faktoren geprägt. Zum einen schneite es mit unterschiedlichen Intensitäten vom 05.01.2016 ab 17:00 Uhr bis 06.01.2016 bis 15:00 Uhr durchgehend, zum anderen lagen die Nachttemperaturen deutlich unter minus 10° C, die Tageshöchsttemperaturen bei minus 8° C. Eine Konstellation solch niedriger Temperaturen und Schneefall ist untypisch und ausgesprochen selten. Die Wirksamkeit von Auftaumitteln sinkt unter diesen Bedingungen auf ca. 20 % gegenüber einer eher üblichen Schneefalltemperatur von minus 2° C. Dadurch konnten die Schneemengen zwischen den Räum- und Streueinsätzen nicht vollständig wegtauen.

Die Summe der Schneefälle war zudem mit bis zu 10 cm deutlich höher als prognostiziert.

Frage 7: Teilt der Senat die Beobachtung des Fragestellers und Beschwerde führender Bürger, dass der morgendliche Berufsverkehr auch auf dem Hauptverkehrsstraßennetz weitgehend auf einer geschlossenen Schneedecke stattfand?

Antwort zu 7: Die Fahrbahnen der Einsatzstufe 1 waren zu allen Zeiten befahrbar. Durch die anhaltenden Schneefälle bei sehr niedrigen Temperaturen kam es zur Mulm- und Schneematschbildung, was aufgrund der Wetterbedingungen nicht zu verhindern war (s. Antwort zu 6). Durch die permanenten Räum- und Streueinsätze kam es nicht zu einer festgefahrenen glatten Schneedecke auf den Fahrbahnen.

Frage 8: Wie bewerten Senat und BSR die in den Folgetagen in den Medien formulierte Kritik an dem schwerfälligen und bis zum späten Nachmittag des 06.01.2016 scheinbar wenig effektiven Räumereinsatz?

Antwort zu 8: Die Einsätze am 06.01.2016 waren nicht schwerfällig. Die Effektivität des Streusalzeinsatzes wurde beeinflusst durch die eingeschränkte Tauwirkung des Schnees aufgrund der niedrigen Temperaturen. Dies wurde in den Medien leider nicht ausreichend dargestellt.

Frage 9: Wie ist es demgegenüber zu erklären, dass an den folgenden Tagen mit Schneefall die Räumqualität auf den Fahrbahnen deutlich besser war?

Antwort zu 9: Die Temperaturen waren wesentlich höher und die Niederschlagsdauer geringer.

Frage 10: Erfolgt nach dem Ende der Winterdienstsaison eine gemeinsame Einsatz- und Erfolgsauswertung zwischen der zuständigen Senatsverwaltung und der BSR?

Antwort zu 10: Es wird jeweils für das Kalenderjahr eine Auswertung/Bericht zum Winterdienst an die zuständige Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung übergeben.

Berlin, den 12. Februar 2016

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Feb. 2016)