



Konzept zur Bewältigung extremer Wetterlagen im Winterdienst

Stand: Mai 2021



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
Teil A – Ausgangslage / Situationsbeschreibung	4
1. Die Winterdienstorganisation im Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld	4
1.1 Rechtliche Vorgaben	4
1.2 Zuständigkeiten des Umweltbetriebes	4
1.3 Gehwege in und vor öffentlichen Grünanlagen und Friedhöfen	5
1.4 Priorisierung innerhalb der Räum- und Streustrecken auf Straßen	5
1.5 Personal- und Fahrzeugressourcen im Winterdienst	6
1.5.1 Personalressourcen 700.51 und 700.53	6
1.5.2 Fahrzeugressourcen 700.51 und 700.53	6
1.6 Subunternehmer	8
1.7 Streumittel	9
1.8 Einsatztage	9
1.9 Schneeablageflächen	9
1.10 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	10
1.10.1 Interne Kommunikation	10
1.10.2 Kommunikation mit der Presse	10
1.10.3 Kommunikation mit den Bürgern	10
2. Identifizierte Problembereiche während der Extremwetterlage	11
2.1 Erschöpfte Personal- und Fahrzeugkapazitäten	11
2.2 Erforderlichkeit von Schneeabtransporten statt Räumungen	11
2.3 Schneeablageflächen	12
2.4 Fehlende kurzfristig verfügbare Dokumentation	13
2.5 Nicht zu bewältigende Anfragen- und Reklamationsflut	13
2.6 Teilweise unberechtigte Erwartungshaltungen der Bürger*innen	13
2.7 Räumung der Gehwege	14
2.8 Ausfall der Abfallabfuhr / gefährdeter Betrieb der Müllverbrennungsanlage (MVA)	14
2.9 Rettungsdienst und Feuerwehr	14
3. Ergriffene Gegenmaßnahmen und zusätzlich geleistete Unterstützung für moBiel	15
3.1 Interne UWB-Unterstützung mit Personal, Radladern und Transport-LKW	15
3.2 Beauftragung und Koordination von Subunternehmereinsätzen	15
3.3 Notparkplatz für LKW	15
3.4 Sondertouren für die Müllverbrennungsanlage	15
3.5 Abteilungsübergreifende Abarbeitung eingehender E-Mails und Telefonanrufe	16
Teil B – Identifizierung zusätzlicher Optimierungsbedarfe	16
1. Intern umzusetzende Maßnahmen	16
1.1 Einsatzleitung / -kontrolle	16
1.1.1 Bildung eines internen Krisenstabs im Umweltbetrieb	16

1.1.2	Einsatz neuer Telematik-Technik	16
1.2.	Personal- und Fahrzeugausstattung	17
1.2.1	Schichterweiterungen/ Ausweitung UWB-interner Qualifizierungsmaßnahmen	17
1.2.2	Zusätzliche Winterdiensttechnik	17
1.2.3	Zusätzliche Fahrzeuge und zusätzliches Personal	18
1.2.4	Teillösung durch Aufstockung der Arbeitsgruppe Saubere Stadt	19
1.3.	UWB-interne Ressourcennutzung	20
1.3.1	Optimierter Einsatz verfügbarer Fahrzeug- und Maschinenressourcen	20
1.3.2	Standardisierte Einsatzpläne für Sondereinsätze	20
1.4.	Subunternehmereinsätze	20
1.4.1	Kooperationen im Winterdienst	20
1.4.2	Standardisierte Einzelpläne für Subunternehmen	21
1.5.	Schneeablageflächenmanagement	21
1.6.	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	21
1.6.1	Standardisierung der Informationen an die Presse	21
1.6.2	Regelmäßige Information der Grundstückseigentümer	22
1.7.	Anfragenmanagement/Information der Bürger*innen	22
1.7.1	Bildung eines Teams zur Bearbeitung der Anfragen	22
1.7.2	Einrichtung einer zentralen Datenbank	23
1.7.3	Informationsaufbereitung im Internet	23
2.	Maßnahmen in Kooperation mit Dritten	23
2.1	Bildung eines gemeinsamen Krisenstabes	23
2.2	moBiel	24
2.2.1	Straßen mit Stadtbahnberührung und Kreuzungsbereichen	24
2.2.2	Bushaltestellen und -linien	24
2.3	Feuerwehr	24
2.4	Amt für Verkehr	24
2.5	ISB	25
Teil C –	Schlussbetrachtung	25
1.	Zusammenfassung der Maßnahmen	25
1.1	Tabelle 1: Von der Betriebsleitung bereits verfügte Maßnahmen	25
1.2	Tabelle 2: Maßnahmen zur Beschlussfassung durch den BUWB	27
1.3	Tabelle 3: Maßnahmen in Kooperation mit Dritten	28
2.	Ausblick und Grenzen des Konzeptes	28
Anlagen		29
Anlage 1:	Streustufen	29
Anlage 2:	Personal- und Fahrzeugbedarf bei "normalem" Winterdiensteinsatz	30
Anlage 3:	Kosten für Subunternehmer im Winterdienst	31
Anlage 4:	Einsatzübersicht Radlader- und Transport-LKW (UWB und Subunternehmen)	32

Einleitung

Die Aufgabe des Umweltbetriebes der Stadt Bielefeld (UWB) im Winterdienst besteht darin, die gesetzliche Verkehrssicherungspflicht zu erfüllen und darüber hinaus auch die sonstigen Straßen und Wege im eigenen Zuständigkeitsbereich befahrbar und begehbar zu halten. Die Erfüllung dieser Aufgabe erfolgt unter Beachtung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit. Die Einzelaspekte der Winterdienstorganisation sollen - auch im Lichte der Extremwetterlage Anfang Februar 2021 - im Teil A erläutert werden. Im Teil B werden zusätzliche Optimierungsbedarfe aufgeführt, die aus der Erfahrung des Winterdienstes Einsatzes Anfang Februar 2021 resultieren. Die Zusammenfassung der abgeleiteten Maßnahmen im Teil C bietet die Grundlage für die politische Beschlussfassung.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Begriffe „Krisenstab“ und „Katastrophenfall“, so wie sie in diesem Konzept verwendet werden, keine rechtliche Bedeutung haben. Sie werden vielmehr umgangssprachlich verwendet.

Teil A – Ausgangslage / Situationsbeschreibung

1. Die Winterdienstorganisation im Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld

1.1 Rechtliche Vorgaben

Grundsätzlich ergibt sich die Winterdienstpflicht aus den allgemeinen Verkehrssicherungspflichten und trifft die jeweiligen Grundstückseigentümer*innen. Für Privatstraßen und Wege auf den Privatgrundstücken haften daher die Grundstückseigentümer*innen. Auf öffentlichen Straßen außerhalb geschlossener Ortslagen liegt die Winterdienstpflicht bei dem jeweiligen Straßenbaulastträger (Landesbetrieb Straßenbau NRW bzw. Stadt Bielefeld).

Auf öffentlichen Straßen und Gehwegen innerhalb geschlossener Ortslagen sind die Gemeinden gemäß § 1 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 Straßenreinigungsgesetz NRW (StrReinG NRW) im Winter räum- und streupflichtig. Diese Pflicht hat die Stadt Bielefeld generell für Gehwege sowie auch für Anliegerstraßen mit nachrangiger Verkehrsbedeutung auf die Eigentümer*innen der angrenzenden Grundstücke übertragen (§ 4 Abs. 1 StrReinG NRW i. V. m. Straßenreinigungs- und Gebührensatzung der Stadt Bielefeld). Das können Bürger*innen oder Firmen sein, aber auch der UWB selber oder andere Dienststellen bzw. Behörden, wie beispielsweise der Immobilienservicebetrieb (ISB) oder die moBiel GmbH (moBiel).

Haftungsrechtlich müssen im Winterdienst nur gefährliche Stellen auf verkehrswichtigen Straßen während des allgemeinen Berufsverkehrs geräumt und gestreut sein. Gehwege innerhalb der geschlossenen Ortslage gelten generell als verkehrswichtig und sind daher auf der Grundlage der Straßenreinigungssatzung zwischen 7 Uhr und 20 Uhr, an Sonn- und Feiertagen zwischen 9 Uhr und 20 Uhr zu räumen und zu streuen.

1.2 Zuständigkeiten des Umweltbetriebes

Im Stadtgebiet Bielefeld nimmt der UWB die Räum- und Streupflichten der Gemeinde auf öffentlichen Straßen wahr, soweit sie nicht auf andere übertragen worden sind. Das betrifft einen Großteil der Straßen und Radwege sowie auch Gehwege in oder vor Grünanlagen.

Während der Geschäftsbereich Stadtreinigung mit den Abteilungen Straßenreinigung und Winterdienst (700.51) und Straßeninstandhaltung und Beschilderung (700.53) den Winterdienst auf Fahrbahnen, in Fußgängerzonen, an Fußgängerüberwegen, Ampelanlagen und Verkehrsinseln sicherstellt, werden in

den anderen Geschäftsbereichen die Gehwege vor UWB-eigenen Grundstücken sowie vor und in den städtischen Grünanlagen und Friedhöfen bearbeitet.

1.3 Gehwege in und vor öffentlichen Grünanlagen und Friedhöfen

Die Abteilung Grünflächenunterhaltung/Ausbildung (700.64) des Geschäftsbereiches Stadtgrün und Friedhöfe räumt und streut mit ca. 170 Personen rund 47 km Gehwegstrecke vor allem in und vor öffentlichen Grünanlagen und/oder Straßenbegleitgrünflächen. Die Strecken sind bezirksweise in sog. Streukatalogen zusammengefasst. Die Abarbeitung erfolgt ganz überwiegend in Handkolonnen und wird mit Hilfe von Datenblättern gerichtsfest dokumentiert.

Der Winterdienst auf den Friedhöfen wird von der Abteilung Planung und Unterhaltung Friedhöfe (700.61) des Geschäftsbereichs Stadtgrün und Friedhöfe erledigt. Hierfür stehen 20 Personen zur Verfügung.

Da sich extreme Wetterlagen vergleichsweise stärker im Bereich von Straßen und Radwegen auswirken, bezieht sich das Konzept im Folgenden vor allem auf den Winterdienst auf Straßen und Radwegen.

1.4 Priorisierung innerhalb der Räum- und Streustrecken auf Straßen

Die Stadt Bielefeld hat die in ihrem Winterdienstverantwortungsbereich fallende Straßenstrecke von etwa 850 km in einem Räum- und Streuplan mit 4 Kategorien (Stufen) eingeteilt, die vom UWB im Winterdiensteinsatz nacheinander bedient werden müssen (vgl. Anlage 1). Die Stufe 1 (wichtige Hauptverkehrsstraßen, Straßen mit häufigem ÖPNV, besonders gefährliche Bergstraßen), die allein 400 km Strecke umfasst, wird bei Bedarf wiederholt geräumt und gestreut, bevor Einsätze in der Stufe 2 (Haupterschließungsstraßen mit erheblicher Verkehrsbedeutung, Straßen mit ÖPNV) beginnen können. Anschließend werden die übrigen Neben- und Wohnstraßen der Stufe 3 bedient, die nach der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung für den Winterdienst vorgesehen und nicht in den Räum- und Streustufen 1 und 2 enthalten sind. Etwa 50 km Straßenstrecke befindet sich in der Stufe 4 (Baustraßen, Wirtschaftswege und andere Straßen mit untergeordneter Verkehrsbedeutung). Einsätze werden hier nur ausnahmsweise veranlasst. Anders als in den Stufen 1 und 2 geht es bei den Einsätzen in den Stufen 3 und 4 nicht um die Gefahrenabwehr im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht, sondern (lediglich) um die Aufrechterhaltung des Verkehrs.

Radwege sind nach dem Radwegkonzept mit Priorität versehen. Der UWB setzt die (gesondert geführten) Radwege daher mit dem Fahrbahnwinterdienst Stufe 1 und 2 gleich.

Eine vom Räum- und Streuplan abweichende Priorisierung wird von der Einsatzleitung nur dann vorgenommen, wenn bei baustellenbedingter Einrichtung von Umleitungen und dementsprechender Verlagerung von Verkehrsströmen, die betroffenen Nebenstraßen eine höhere Verkehrsbedeutung erhalten. Darüber hinaus werden Einsätze in besonderen Gefahrensituationen veranlasst, in denen die Feuerwehr oder die Polizei die Unterstützung des UWB anfordert.

Die Fahrbahn- und Radwegestrecken sind auf die vorhandenen Fahrzeuge aufgeteilt. Dementsprechend ergeben sich 56 Touren. Die Abarbeitung nimmt unter normalen Bedingungen ein bis maximal zwei Tage in Anspruch. Neben der Schneemenge ist vor allem die Temperatur ein entscheidender Einflussfaktor für den Verlauf eines Winterdiensteinsatzes. Grund dafür sind die Eigenschaften des eingesetzten Streumittels, dessen Wirkungsgrad bei tieferen Temperaturen nachlässt (bis ca. minus 10 °C). Befinden sich die Temperaturen konstant unter minus 10 °C kann das Streumittel nachfallenden Schnee nicht mehr antauen und dementsprechend nicht dazu beitragen, die Straßen schnee- und eisfrei und damit befahrbar zu halten. Dies führt dazu, dass der Winterdienst das Straßennetz nicht im gewohnten Zeitfenster abarbeiten kann. Vielmehr müssen die Straßen der

Kategorie 1 und 2 immer wieder befahren werden. Straßen mit einer geringeren Räumpriorität stehen in der Zeit hinten an. Sie können erst bedient werden, wenn die Gefahrenstellen in den Räum- und Streustufen 1 und 2 nachhaltig beseitigt worden sind.

Die Beurteilung des Einsatzverlaufes sowie die jeweilige Befahr- bzw. Begehrbarkeit der Verkehrsflächen erfolgt durch die den Winterdienstesinsatz leitenden Meister und zwar anhand der mündlichen Rückmeldungen der eingesetzten Fahrer*innen, der von den Fahrern*innen angefertigten schriftlichen Einsatzdokumentationen und der Erkenntnisse, die die Einsatzleiter aus eigenen Kontrollfahrten gewonnen haben. Darüber hinaus steht für die Prüfung haftungsrechtlicher Ansprüche im Fahrbahnwinterdienst eine Telematik zur Verfügung, die sowohl Einsatzzeit als auch –Details (Fahrtrichtung / Nutzung Räumschild / Nutzung Streuautomat und Streumenge) für den befahrenen Straßenbereich aufzeichnet.

Im UWB telefonisch und per E-Mail eingehende Meldungen zu Verkehrsflächen des eigenen Zuständigkeitsbereiches werden hinsichtlich Erforderlichkeit und Priorisierung geprüft und im Rahmen der Einsatzorganisation berücksichtigt. Anforderungen durch Polizei oder Feuerwehr werden mit Vorrang abgearbeitet.

1.5 Personal- und Fahrzeugressourcen im Winterdienst

1.5.1 Personalressourcen 700.51 und 700.53

Für den Fahrbahnwinterdienst und den Handkolonnen-Winterdienst an Fußgängerüberwegen, Ampelanlagen, in Fußgängerzonen etc. stehen in den beiden Abteilungen 700.51 und 700.53 rund 150 Mitarbeiter*innen zur Verfügung. Davon fungieren 5 Personen als Einsatzleiter*innen, 9 Personen werden als Vorarbeiter*innen eingesetzt, 64 Personen als Fahrer*innen (mit Fahrerlaubnis Klasse C) und alle übrigen in Handkolonnen (vgl. Anlage 2). Für sie alle gelten in den Wintermonaten besondere Regelungen, darunter Urlaubssperren von November bis März, Winterdienstbereitschaft für Alarmierungen an allen Tagen und differenzierte Überstundenregelungen.

Die 56 Winterdiensttouren für einen „normalen“ Fahrbahn- und Radwegewinterdienst im Volleinsatz und die 50 Touren für Handkolonnen werden nicht ausschließlich mit betriebseigenen Personalressourcen abgedeckt. Vielmehr werden Subunternehmen über Ausschreibungen zur Komplettierung des verkehrssicherungspflichtigen Tourenbedarfes beauftragt. Dies hat primär wirtschaftliche Gründe (vgl. hierzu lfd. Nr. 1.6).

Bei einem „normalen“ Fahrbahn- und Radwegewinterdienst erfolgt die Aufgabenerledigung in einer Schicht. Bei Schnee- und Frostprognosen zum Nachmittag und Abend hin wird der Winterdienst durch ein flexibles Dienstplanmodell bis 22 Uhr ausgeweitet. Bei Extremwetterlagen kann die Dienstplanung unter Beachtung der Grenzen des Arbeitszeitgesetzes (max. 10 Stunden Arbeitszeit, mind. 11 Stunden Ruhezeit) ebenfalls kurzfristig angepasst werden. Hierfür wurde bereits 2016 in einem umfangreichen und konstruktiven Prozess unter Beteiligung aller Führungskräfte, Fahrer*innen, Vertrauensleute und des Personalrates eine Vereinbarung getroffen, die eine flexible Anpassung der Dienstpläne an die variierenden Einsatzanforderungen im Winter ermöglicht.

1.5.2 Fahrzeugressourcen 700.51 und 700.53

Für jede der 56 Touren wird ein Winterdienstfahrzeug mit Winterdienstaufbauten benötigt. Ob in der Tour ein LKW, Unimog oder Schmalspurfahrzeug einzuplanen ist, ergibt sich aus der Tourenstruktur, die in Bielefeld sowohl durch sehr unterschiedliche topografische als auch durch sehr unterschiedliche Gebietsstrukturen geprägt ist. Im Gegensatz zu kleineren Kommunen mit weniger Strukturdivergenzen ist somit der Fahrbahnwinterdienst in Bielefeld auf die sehr unterschiedlichen Anforderungen

auszurichten. Dies zeigt sich am Fuhrpark der beiden Abteilungen 700.51 und 700.53. An Räumfahrzeugen stehen für den Fahrbahnwinterdienst insgesamt in beiden Abteilungen 51 Fahrzeuge (LKW, Unimog, Schmalspurfahrzeuge) zur Verfügung. 29 davon werden ausschließlich für den Winterdienst vorgehalten und können ihren Auslastungsgrad weder in Sommerdiensteinsätzen noch in Ausleihen an andere Betriebseinheiten erhöhen. Ein Teil des Fuhrparks wird – bereits abgeschrieben – dennoch bevorratet für „Spitzen“ im Winterdienst und Ausfälle von Fahrzeugkapazitäten.

In milden Wintern können mit den Großfahrzeugen Pflegearbeiten wie im Frühjahrs- und Sommerdienst erledigt werden (Bankett- und Grabenpflege, Krauten, Pflege Straßenbegleitgrün). Allerdings werden diese Möglichkeiten durch die Winterdienst-Aufbauten sehr eingeschränkt. Die Umrüstung eines Schneeschildes durch ein Sommeranbaugerät ist wirtschaftlich noch realisierbar. Der Abbau eines Streuautomaten innerhalb einer milden Winterdienstphase für Pflegearbeiten ist dagegen ein zeit- und kostenintensives Unterfangen, das in der Praxis kaum zum Tragen kommt.

Die Gesamtkosten des Fuhrparks, der für den Winterdienst vorzuhalten ist, betragen rd. 2 Mio. Euro jährlich. Davon entfällt fast die Hälfte ausschließlich auf Vorhaltekosten für den Winterdienst. Von den restlichen 1 Mio. Euro entfallen für Wartung, Reparatur, Treibstoffe etc. anteilige Kosten auf den Winterdienst in dem Maße, in dem Winterdiensteinsätze erfolgen und zudem der Auslastungsgrad u.a. durch Sommerdiensteinsätze und Ausleihen an andere Betriebseinheiten nicht entlastend für den Winterdienst erhöht werden kann.

Fuhrpark 700.51 und 700.53 Jahreskosten 2020 in Euro	Instandhaltung/ Wartung/ lfd. Kosten	kalk. Kosten	Kosten 2020	Kfz-Kategorie/ Durchschnitts- kosten
6 PKW für Kontrollfahrten			24.330	4.055
35 Klein-LKW, Pritschen, Crafter, Sprinter für Handkolonnen	207.110	213.975	421.085	12.031
19 LKW (davon 11, die ausschl. für den WD vorgehalten werden)	202.019	368.830	570.849	30.045
18 Schmalspur-Fahrzeuge, davon 2 gemietet (davon 9 die ausschl. für den WD vorgehalten werden)	225.336	228.748	454.084	25.227
13 Unimog, davon einer gemietet (davon 9 die ausschl. für den WD vorgehalten werden)	134.167	99.169	233.336	17.949
1 Kombi-Fahrzeug mit Hakenlift	8.269	19.331	27.600	27.600
Summe Räumfahrzeuge 51 (davon 29 die ausschl. für den WD vorgehalten werden)	776.901	930.053	1.731.284	
Anbaugeräte Winter			240.768	
Fuhrparkkosten Winterdienst			1.972.052	

1.6 Subunternehmer

Die Einbindung von Subunternehmern sowohl im Fahrbahnwinterdienst als auch in den Handkolonnen hat primär wirtschaftliche Gründe. Sie hilft, die hohen Vorhaltekosten für den Winterdienst abzuf puffern, die durch den eigenen Fuhrpark entstehen und gewährleistet eine hohe Personalkapazität für milde Winter mit nur wenigen Einsatztagen.

Der UWB schreibt daher regelmäßig zur Ergänzung des eigenen Winterdienstes Leistungen aus. Seit der Wintersaison 2016/2017 ist vergaberechtlich eine europaweite Ausschreibung des Fahrbahnwinterdienstes erforderlich. Für die Firmen ist damit die Komplexität des Ausschreibungsverfahrens gestiegen. Gleichzeitig sind für sie in milden Wintern nur geringe Erlöse zu erwarten. Vor dem Hintergrund standen trotz intensiver Suche und europaweiter Ausschreibungen im Winter 2020/2021 für den Fahrbahnwinterdienst nur noch 5 Subunternehmen mit insgesamt 7 Fahrzeugen für Räum- und Streueinsätze zur Verfügung. Während in den vorherigen Jahren auf mehr Subunternehmerunterstützung zurückgegriffen werden konnte, war für den Winter 2020/2021 der für die Winterdiensttouren bestehende Bedarf durch UWB-Personal und –Fahrzeuge sowie durch Mietfahrzeuge zusätzlich zu decken.

Subunternehmer -Beauftragung Fahrbahn-Winterdienst	2020/ 2021	2019/ 2020	2018/ 2019	2017/ 2018	2016/ 2017	2015/ 2016	2014/ 2015
Tourenanzahl	7	9	8	9	9	9	12

Im Durchschnitt der letzten 5 Winter (2015/2016 bis 2019/2020) wurden Subunternehmereinsätze im Fahrbahnwinterdienst mit einem Kostenvolumen von 147.089 € abgerufen. Im abgelaufenen Winter (2020/2021) betrugen die Kosten insbesondere vor dem Hintergrund des Extremwintereinbruchs ab dem 06.02.2021 (zum Abrechnungsstand 04/2021) 964.516 €.

Für den Fahrbahnwinterdienst stellen die Unternehmen ihre Trägerfahrzeuge inklusive Fahrer gegen Kostenerstattung zur Verfügung. Als Trägerfahrzeug kommen wegen der Zuladung und der Glätteignung in der Regel nur größere Fahrzeuge der Baubranche oder aus landwirtschaftlichen Betrieben in Frage. Die Winterdienstaufbauten werden den Subunternehmern durch den Umweltbetrieb bereitgestellt. Dabei handelt es sich um Investitionen von rd. 50 T€ für die Ausstattung eines LKW mit Streuautomat und Schneepflug bzw. 30 T€ für die Ausstattung eines Unimog oder eines Schmalspurfahrzeuges (Hansa).

Die Resonanz auf Ausschreibungen von Leistungen in Handkolonnen ist ebenfalls seit Jahren rückläufig. Subunternehmer werden für die Arbeit in Handkolonnen im Winterdienst nach Bedarf zum Einsatz herangezogen. Erst nach Vollausslastung der eigenen Ressourcen werden sie beauftragt. Entsprechend stark variieren die „Fremdkosten“ im Winterdienst. Je intensiver der Winter in Bezug auf Einsatztage und Volleinsätze, desto höher die Beauftragung der Subunternehmer.

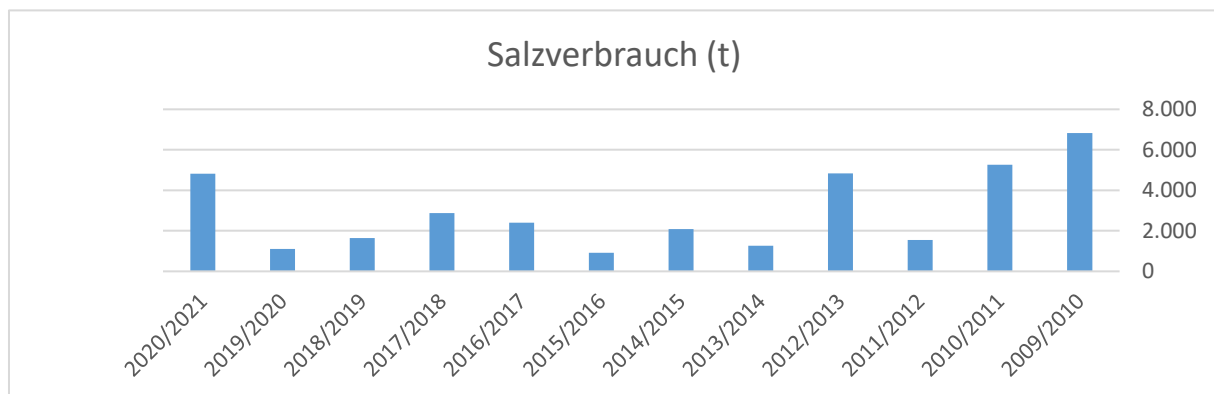
In der Extremschneephase 2021 waren zusätzlich Radlader- und Transporteinsätze zu beauftragen und mit 214.737 € zu vergüten, ähnliche Einsätze anderer Abteilungen des Umweltbetriebes waren mit 30.139 € abzurechnen. Ein Teil davon (28.354 €) sowie auch ein Teil der Subunternehmereinsätze (77.643,16 €) entfielen auf Unterstützungseinsätze für moBiel.

Eine Gesamtübersicht der Subunternehmerkosten bezogen auf die verschiedenen Einsatzbereiche ist dem Konzept als Anlage 3 beigelegt.

1.7 Streumittel

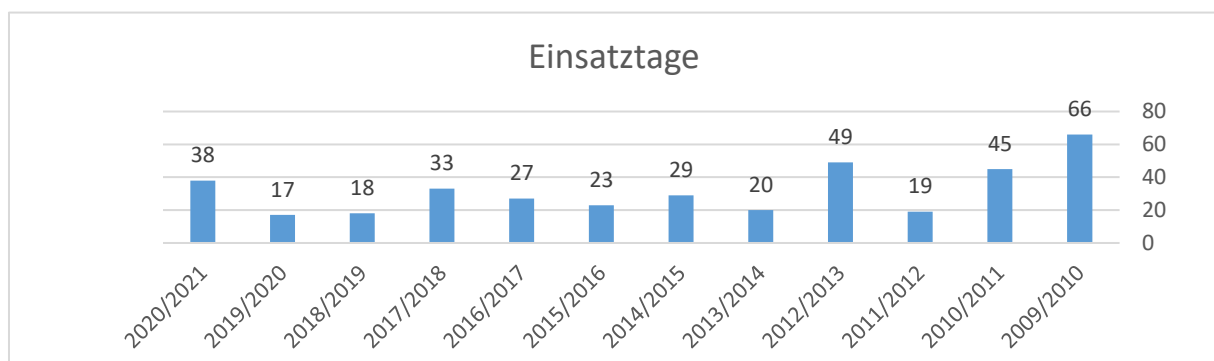
Bei den Winterdienstseinsätzen auf Fahrbahnen werden in der Regel als auftauende Streumittel Salz und Sole in Form des bewährten sogenannten FS30-Verfahrens eingesetzt, mit dem Ziel, aus ökologischen Gründen so wenig Salz wie möglich einzusetzen, den Wirkungsgrad und die -dauer des aufgetragenen Streumittels zu erhöhen sowie den Einsatz der Tauwirkung im Sinne der Verkehrsteilnehmer zu beschleunigen. Salz und Sole (22%-Lösung) befinden sich dabei zunächst getrennt auf dem Winterdienstfahrzeug und werden erst im Zuge des Streuvorgangs in einem Gewichtsverhältnis von 70 (Salz) zu 30 (Sole) auf dem hinter dem Fahrzeug befindlichen Streuteller zusammengemischt und auf der Fahrbahn aufgebracht. Einzelne Fahrzeuge sind zur weiteren Reduzierung des erforderlichen Salzanteils für Sondereinsatzsituationen bereits mit Streutechnik FS100 (reine Soleausbringung) ausgestattet. Darüber hinaus kommt im Rahmen der Handkolonneneinsätze überwiegend Split als abstumpfendes Streumittel zur Anwendung.

Die Salzlagerkapazitäten wurden, als Folge der Salzknappeit im starken Winter 2010, deutlich und zwar auf insgesamt über 5.800 Tonnen (Lagerhallen und Ladesilos) erhöht, so dass auch unter den extremen Schneebedingungen im Februar 2021 kein Streumittelengpass entstand.



1.8 Einsatztage

Der Umfang des pro Tag geleisteten Einsatzes ist sehr unterschiedlich. Er reicht von bloßen Reifglätte-einsätzen auf Brücken bis hin zu Volleinsätzen.



1.9 Schneeablageflächen

Aufgrund der Erfahrung mit zurückliegenden stärkeren Schneefällen zuletzt im Winter 2010/2011 wurden verteilt über das Bielefelder Stadtgebiet städtische Flächen identifiziert und in einer Liste zusammengefasst, die im Bedarfsfall für die Ablage von Schneemassen in Frage kommen. Der UWB kann hierüber auf eine Ablagerungsfläche von insgesamt über 18.000 m² zurückgreifen. Auf den

Flächen kann der Schnee nach Ablagerung über mehrere Wochen abtauen, ohne dass erneute Verlagerungen vorgenommen werden müssen oder Umweltbeeinträchtigungen zu befürchten sind.

1.10 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

1.10.1 Interne Kommunikation

Vor jeder Wintersaison findet eine Winterdienstabstimmung aller Akteure im Winterdienst statt, in der Vereinbarungen zur Zusammenarbeit, Zuständigkeiten und Kontaktdaten auf Aktualität geprüft, ggf. angepasst und erforderliche weitere Absprachen getroffen werden. In der Regel lädt der UWB im Oktober eines jeden Jahres alle am Winterdienst beteiligten Dienststellen der Stadtverwaltung, den Landesbetrieb Straßenbau NRW, die Polizei und moBiel zu einem Planungstreffen für den jeweils anstehenden Winter ein. Im Oktober 2020 konnte ein Präsenztreffen aller Beteiligten unter Corona-Aspekten leider nicht stattfinden, die Abstimmung fand aber ersatzweise im Rahmen bilateraler Gespräche und über Mailverkehr statt.

Bei einem starken Wintereinbruch haben viele Dienststellen für ihren Zuständigkeitsbereich Entscheidungen zu treffen, die vom Winterdiensteinsatzverlauf und von den Verkehrssituationen im Stadtgebiet abhängig sind. Darüber hinaus gehen überall (insbesondere im Bürger-Service-Center, in den Abteilungen 700.51 und 700.53 sowie im Bereich Öffentlichkeitsarbeit des UWB 700.01) Anfragen der Presse und der Bürger*innen ein, so dass alle Akteure grundsätzlich auf demselben Informationsstand hinsichtlich der tagesaktuellen Einsatzinformationen sein müssen. Vor diesem Hintergrund stellen die Abteilungen 700.51 und 700.53 in der Regel auf Nachfrage Informationen aus den täglichen Lagebesprechungen mit der Einsatzleitung zur Verfügung. Insbesondere zwischen 700.01, dem Bürger-Service-Center und den Abteilungsleitungen 700.51 und 700.53 erfolgt nach Bedarf ein Informationsaustausch. In der Extremsituation im Februar 2021 war dies mehrmals täglich erforderlich.

1.10.2 Kommunikation mit der Presse

Grundsätzlich kommuniziert die Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit (700.01) mit den Vertretern*innen der Presselandschaft. Die fachlichen Informationen liefern dafür die zuständigen Fachabteilungen. In einer Extremsituation haben diese eine kurze Halbwertszeit. Dennoch ist es wichtig, dass Informationen zum Winterdiensteinsatz in der Presselandschaft einheitlich dargestellt werden und im Sinne der sich dafür interessierenden Bürger*innen vermieden wird, dass verschiedene Medien unterschiedliche Sachstände abbilden. Die Geschäftsbereichsleitung Stadtreinigung bzw. die Abteilungsleitung Straßenreinigung und Winterdienst steht darüber hinaus für Interviews und fachliche Auskünfte zur Verfügung. Der Presse wurde bisher ergänzend auch durch einzelne Mitarbeiter*innen bzw. Einsatzleitungen Einblicke vor Ort in die Arbeit des Winterdienstes ermöglicht.

1.10.3 Kommunikation mit den Bürgern

Während das Bürger-Service-Center als erste Anlaufstelle telefonisch die Bürger*innen mit allgemeingültigen und aus den Abteilungen 700.51 und 700.53 erhaltenen tagesaktuellen Einsatzinformationen versorgt, steht im Normalfall für die Beantwortung von weitergehenden telefonischen oder per Mail eingehenden bzw. aus anderen Dienststellen weitergeleiteten Bürgeranfragen zum Winterdienst ein Mitarbeiter der Abteilung 700.51 als fester Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich werden auf der städtischen Homepage Informationen bereitgestellt (auch in englischer, türkischer und russischer Sprache).

2. Identifizierte Problembereiche während der Extremwetterlage

2.1 Erschöpfte Personal- und Fahrzeugkapazitäten

Nachdem die Schneefälle am Nachmittag des 06.02.2021 begannen, sich am Sonntag 07.02.2021 in außergewöhnlicher Intensität fortsetzten und bis in die Abendstunden des Montags 08.02.2021 andauerten, konnten mit den vorhandenen und für Normalwinterereignisse ausreichenden Fahrzeug- und Personalkapazitäten in den ersten Tagen mit erheblichen Überstunden und im Zwei-Schicht-System nur die Räum- und Streustufe 1 bedient sowie medizinische Notfälle unterstützt werden. Die Mitarbeiter*innen des UWB haben angesichts dieser Extremsituation teilweise bis zur Erschöpfung gearbeitet und mussten zur Wahrung von Fürsorgepflichten nach Hause geschickt werden. Am Dienstag konnten die Einsätze in der Stufe 2 (Haupterschließungsstraßen) beginnen und ab Mittwoch, 10.02.2021 vereinzelt auf Einsätze in der Stufe 3 ausgeweitet werden.

In den höher priorisierten Straßen mussten jedoch Einsätze erneut gefahren werden, da aus den Nebenstraßen über Reifenprofile eingetragener oder von den Anliegern auf die Straße geräumter Schnee und bei den außergewöhnlich stark absinkenden Minustemperaturen auch überfrierende Schneereste für Glätte auf den Hauptstraßen sorgten. Durch die in den nachrangigen Nebenstraßen nicht bzw. nicht rechtzeitig erfolgten Räum- und Streueinsätze bildeten sich aus festgefahretem und tagsüber antauendem Schnee bei starken Minustemperaturen eine zum Teil mehrere Zentimeter dicke Eisschicht, die mit den eingesetzten Räumfahrzeugen nicht mehr beseitigt werden konnte. Aufgrund der Priorisierung der Radwege erfolgte zudem eine Verschiebung von Einsatzkapazitäten zugunsten der Radwege und zulasten von Seitenstraßen und Anliegerstraßen.

Bei den insgesamt 51 städtischen Räumfahrzeugen traten angesichts der intensiven Beanspruchung überdurchschnittlich häufig Reparaturbedarfe auf. Einige Fahrzeuge konnten kurzfristig wieder in Betrieb genommen werden. Vor allem bei den kleineren Schmalspurfahrzeugen sind hingegen starke Schäden aufgetreten, so dass hier längerfristige Ausfälle zu verzeichnen waren. Neben der Bergung der Fahrzeuge waren Ausfälle der Hydraulik und des Antriebes die Hauptgründe für Werkstattaufenthalte.

Die Personal- und Fahrzeugkapazitäten reichten trotz unterdurchschnittlicher Personalausfallquote nicht aus, um die extremen Schneemengen in der erforderlichen Kurzfristigkeit von den Fahrbahnen zu räumen. Während in der Abteilung 700.53 (Straßeninstandhaltung und –beschilderung) zweite Schichten (jeweils von Mittag bis nach 22 Uhr) mit rund 10 Fahrzeugen organisiert werden konnten und in der Abteilung 700.51 (Straßenreinigung und Winterdienst) zwei Fahrzeuge in der Nachtschicht eingesetzt wurden, war wegen begrenzter Personalressourcen ein durchgängiger Einsatz aller Fahrzeuge nicht möglich.

2.2 Erforderlichkeit von Schneeabtransporten statt Räumungen

Die Fahrbahnwinterdienstfahrzeuge verfügen über Räumschilder, mit denen der Schnee an den Fahrbahnrand verlagert wird. Unter Normalbedingungen entsteht dort ein schmaler Schneewall, der von angrenzend parkenden Fahrzeugen überfahren werden kann. Durch die extreme Schneelage im Februar 2021 mit Verwehungsbereichen von bis zu einem Meter türmten sich im Rahmen der Räumung vor den Räumschildern der Winterdienstfahrzeuge große Schneemengen auf, für die in schmalen oder beparkten Straßen keine ausreichenden Ablagerungsflächen am Fahrbahnrand zur Verfügung standen.

Auf Fahrbahnen mit parallel verlaufendem Radweg erfolgte die Verlagerung zwangsläufig auf den Radweg, so dass dessen Befahrbarkeit für Radfahrer nicht mehr gegeben war. Eine weitere Verlagerung der zusammengeschobenen Schneemassen vom Radweg auf angrenzende Bürgersteige

oder Parkflächen war anschließend sowohl aus Platzgründen als auch vor dem Hintergrund der Eisbildung nicht mehr möglich.

Die priorisierte Räumung auf den gesondert geführten Radwegen wurde vielfach durch Schneeverwehungen schnell wieder zunichtegemacht. Teilweise haben auch Anwohner den Schnee von ihren Flächen auf die Radwege verlagert.

Auf schmalen Straßen mit Stadtbahngleisen (Nikolaus-Dürkopp-Straße, August-Bebel-Straße, Oldentruper Straße) konnte lediglich eine Befahrbarkeit für Kraftfahrzeuge hergestellt werden. Die mit den seitlich abgelagerten Schneemassen einhergehenden Einschränkungen führten jedoch für den Gleisverkehr zu starken Behinderungen. In Fahrtrichtung doppelspurige Straßen waren in Bereichen mit beparkten Seitenstreifen durch die am Fahrbahnrand von zwei Fahrspuren abgelagerten Schneemengen zum Teil nur noch einspurig befahrbar. Vor allem auf der stark frequentierten Detmolder Straße führte dies zu Staubildungen auf der von der Stadtbahn mitgenutzten mittleren Spur.

Die Fahrer*innen der Winterdienstfahrzeuge sind grundsätzlich angewiesen, keinen Schnee in Gleisbereiche der Stadtbahnen zu schieben. In den Kreuzungsbereichen von Straßen mit Stadtbahngleisberührung ließ sich dies in diesem Zeitraum nicht mehr vollständig verhindern. Auch auf den im Winterdienst zu berücksichtigenden Markt- und Parkplatzflächen sowie in Fußgängerzonen mit Versorgungsfunktion konnte ein Räumen des Schnees angesichts nicht ausreichender Ablageflächen nicht mehr sinnvoll erfolgen.

Die befahrbaren Halteflächen der Busse werden im Rahmen der Straßenbaulast vom Fahrbahnwinterdienst des Umweltbetriebes mit bedient. Dies erfolgt im Regelfall allerdings im zweiten Durchgang, wenn die Fahrspuren bereits geräumt und gestreut sind. Auch hier verhinderten die vom Fahrbahnbereich zusammengeschobenen extremen Schneemengen eine nachträgliche Räumung mit herkömmlichem Räumgerät.

Ähnliche Problemlagen ergaben sich in allen Stadtbezirken, so wurde beispielsweise die Nichterreichbarkeit des ÖPNV für den mobilitätseingeschränkten Teil der Bevölkerung über die Bezirksvertretungen Sennestadt und Heepen gemeldet.

Zusammengefasst besteht in schmalen bzw. stark beparkten Anliegerstraßen, auf wichtigen Markt- und Parkplatzflächen, in Fußgängerzonen mit Grundversorgungsgeschäften, auf Kreuzungsbereichen mit Stadtbahngleisberührung, an Bushaltestellenbuchten wichtiger Buslinien, auf den Straßen mit integrierten Stadtbahngleisen sowie auf Radwegen bei extrem starken Schneelagen die kurzfristige Notwendigkeit von Schneeabtransporten.

2.3 Schneeablageflächen

Die im Zuge von Abtransporten zusammenkommenden Schneemengen lassen sich im Vorfeld nicht genau bestimmen. Werden, wie im Februar, Flächen teilweise parallel für Schneeablagerungen aus mehreren Einsatzbereichen genutzt, kommen in kurzer Zeit sehr große Mengen zusammen, die zu unkontrollierten Abladungen außerhalb zugelassener Bereiche führen können. Der hohe Arbeitsdruck in der Winterhochphase führte dazu, dass eine regelmäßige Kontrolle der Ablageplätze und zielgerichtete Steuerung der Schneeanlieferungen/-abladungen im Rahmen der Koordinierung von Subunternehmerinsätzen nicht mehr erfolgen konnte. Zudem organisierte der UWB auf entsprechende Anfrage zusätzliche Ablageorte für den Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Eine Liste mit Schneeablageflächen zur Ausgabe an die eingesetzten Subunternehmer/Dienstleister reicht zur Bewältigung extremer Schneesituationen alleine nicht aus. Es besteht das Erfordernis, die vorhandenen Flächen im laufenden Betrieb entsprechend zu bewirtschaften und deren Auslastung zu überwachen.

2.4 Fehlende kurzfristig verfügbare Dokumentation

Im Zuge der Abarbeitung unzähliger Anfragen und Beschwerden zu nicht geräumten Straßen stellte sich mehrfach heraus, dass auch Straßen aus bereits abgearbeiteten Winterdiensttouren noch nicht bzw. nicht ausreichend geräumt und gestreut wurden. Dies ist zum Teil darauf zurückzuführen, dass die Fahrer*innen während des mit starker Konzentration zu leistenden Räum- und Streueinsatzes im fließenden Verkehr die Straßen den in Papierform vorhandenen Tourenplänen entnehmen müssen. Insbesondere für neu auf Touren eingesetzte Fahrer*innen ist dies mit Schwierigkeiten verbunden. Darüber hinaus muss während der Einsätze auf örtliche Verkehrsbehinderungen Rücksicht genommen und die Route entsprechend angepasst werden. Besonders in überlangen Einsatzschichten können dabei nicht befahrene Straßen in Vergessenheit geraten, so dass der Einsatzleitung anschließend ein nicht vollständig zutreffendes Arbeitsergebnis zurückgemeldet wird.

Im Nachhinein kann für Haftungsfragen über die Telematikaufzeichnung die tatsächlich gefahrene Tour und der geleistete Räum- und Streugeräteeinsatz zeitaufwändig nachvollzogen werden. Während, beziehungsweise unmittelbar nach einem Winterdiensteinsatz stehen der Einsatzleitung derzeit noch keine vollständig belastbaren Informationen über im Rahmen der abgefahrenen Tour noch nicht abgearbeitete Straßen bzw. Flächen zur Verfügung. Als Folge muss sich die Einsatzleitung auf die Rückmeldungen der Fahrer*innen zur weiteren Planung der Einsätze verlassen.

2.5 Nicht zu bewältigende Anfragen- und Reklamationsflut

In den zwei Wochen nach dem Extremwintereinbruch am 06.02.2021 gingen über tausend E-Mails und Anrufe bei dem Sachbearbeiter für Winterdienstfragen und bei der Abteilungsleitung 700.51 ein, obwohl auch viele andere Organisationseinheiten wie z. B. das Bürger-Service-Center oder das Büro des Oberbürgermeisters sehr viele Anfragen auffingen.

Für Extremschneeereignisse reichen die für das Reklamationsmanagement standardmäßig vorgesehenen Personalressourcen nicht aus.

2.6 Teilweise unberechtigte Erwartungshaltungen der Bürger*innen

In der Reinigungsklasse 07 sind solche Straßen zusammengefasst, in denen die Stadt Bielefeld die Reinigungs- und Winterdienstpflicht auf die Anlieger*innen übertragen hat. Dementsprechend wird auch keine Straßenreinigungsgebühr erhoben. Vielen Bürger*innen ist die Räum- und Streustufe ihrer eigenen Straße jedoch nicht geläufig. Die in der Presse kommunizierten Informationen über den Einsatz des Winterdienstes in den Stufen 1 bzw. 2 konnten nicht zugeordnet werden. Während dies unter normalen Umständen unproblematisch ist, hat eine Vielzahl betroffener Anwohner*innen bei extremen Wetterlagen die Erwartung, dass auch die Straßen der Reinigungsklasse 07 vom Umweltbetrieb geräumt werden müssen. Diese Missverständnisse individuell aufzuklären bindet viel Arbeitskraft und frustriert die Bürger*innen.

Neben den in der Straßenreinigungssatzung benannten Straßen sind Probleme in den Neubaugebieten identifiziert worden. Die Bauträger haben die Winterdienstpflicht auf die Grundstückskäufer übertragen, die sich der Verpflichtung nicht bewusst waren und ebenfalls eine Räumung durch die Stadt Bielefeld erwarteten. Darüber hinaus gingen zahlreiche Beschwerden über nicht geräumte Privatstraßen z. B. in Eckardtsheim/Bethel ein. Auch hier erwarteten die Bürger*innen die Räumung von der Stadt, obwohl die von Bodelschwinghschen Stiftungen Bethel bzw. die privaten Eigentümer*innen räumpflichtig sind. Insgesamt bleibt festzustellen, dass es in der Bielefelder Bürgerschaft starke Unterschiede im Grad der Informiertheit bezogen auf die eigenen Räumpflichten bzw. die im eigenen Umfeld bestehenden Zuständigkeiten (privater) Dritter gibt. Dementsprechend hatten sich zahlreiche Bürger*innen nicht auf

das Extremwetterereignis vorbereitet. So gab es beispielsweise nur vereinzelte nachbarschaftliche Kooperationen zur gemeinsamen Räumung oder zur Beauftragung privater Räumunternehmen.

2.7 Räumung der Gehwege

Die für den Winterdienst auf dem Gehweg zuständigen Eigentümer*innen der angrenzenden Grundstücke bzw. häufig auch deren über Mietvertrag verpflichteten Mieter*innen nehmen zum Teil auch bei gemäßigttem Schneefall pflichtwidrig keine Räumung vor. Im Februar gingen jedoch überdurchschnittlich viele Beschwerden über nicht passierbare Gehwege von Passant*innen ein. Darüber hinaus teilten Anlieger*innen auch gezielt mit, dass sie sich nicht mehr in der Lage sähen, ihren Pflichten zur Räumung des Gehwegs nachzukommen. In diesem Zusammenhang wurde oft verärgert auf die durch den Fahrbahnwinterdienst entstandenen Schneeverlagerungen auf den Gehweg hingewiesen. Zwar sind diese Verlagerungen im Zuge der Fahrbahnräumung nicht zu vermeiden und durch die Eigentümer*innen der Anliegergrundstücke zu dulden, die im Februar zusammenkommenden extremen Schneemengen führten aber besonders auf sehr schmalen Gehwegen zu erhöhtem Arbeitsaufwand. Dennoch befreit dieser Umstand nicht von der Räumpflicht.

Auf Gehilfen oder Rollstühle angewiesene Bielefelder*innen konnten wegen unüberwindbarer Schneewälle und nicht geräumter Gehwege/Zuwege über einen längeren Zeitraum ihr Haus/ihre Wohnung nicht verlassen und waren zum Teil auf die Anlieferung von Lebensmitteln angewiesen.

Bei extremen Schneemengen sinkt die ohnehin wenig ausgeprägte Bereitschaft der Bürger*innen, der Räumpflicht auf Gehwegen nachzukommen. Darüber hinaus scheinen Grundstückeigentümer*innen von Mietimmobilien die Erfüllung der Winterdienstpflichten durch ihre Mieter*innen nicht zu kontrollieren oder möglicherweise nicht geregelt zu haben. Auch bei größeren Firmengeländen ist zunehmend festzustellen, dass Hausmeister oder Winterdienstsubunternehmer zur Schneeräumung nicht zur Verfügung stehen.

2.8 Ausfall der Abfallabfuhr / gefährdeter Betrieb der Müllverbrennungsanlage (MVA)

Die Abteilung Abfallentsorgung konnte die täglichen Touren mit den Abfallsammelfahrzeugen angesichts der Straßenverhältnisse nicht ohne gravierende Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer und der eigenen Mitarbeiter*innen sicherstellen. Viele Straßen waren schlichtweg nicht befahrbar und hohe Schneewälle am Straßenrand verhinderten den händisch erforderlichen Transport der vollen Müllbehälter zum Fahrzeug.

Da auch in den umliegenden Kommunen die Müllabfuhr mehrere Tage lang nicht erfolgen konnte und Abfallanlieferungen in großem Umfang ausblieben, war die Aufrechterhaltung der MVA-Ofenfeuerung und die davon abhängige Fernwärmenetzversorgung kurzzeitig gefährdet.

2.9 Rettungsdienst und Feuerwehr

Rettungs- und Feuerwehreinsätze wurden auf Abruf unterstützt und Krankenhauszufahrten vorrangig im Rahmen der Einsätze und bei Bedarf auch wiederholt berücksichtigt. Aufgrund der insgesamt bestehenden Überlastungssituation und schwierigen Verkehrssituation kam es jedoch auch in diesem Zusammenhang zu im Normalfall nicht eintretenden Verzögerungen.

3. Ergriffene Gegenmaßnahmen und zusätzlich geleistete Unterstützung für moBiel

3.1 Interne UWB-Unterstützung mit Personal, Radladern und Transport-LKW

Nachdem die Abteilung Grünunterhaltung (700.64) ihre eigenen winterlichen Verkehrssicherungspflichten in und vor Grünanlagen erfüllt hatte, wurden Radlader, Handkolonnen und Transport-Klein-LKW eingesetzt, um in einzelnen Notfällen die Befahrbarkeit von Zuwegungen oder Straßen der Räum- und Streustufe 3 herzustellen. Hauptsächlich wurde jedoch aus Kreuzungsbereichen von Straßen mit Stadtbahnschienenberührung Schnee verladen, abtransportiert und Stichwege an Bushaltestellen geschaffen, um die Wiederaufnahme des ÖPNV zu unterstützen.

Darüber hinaus unterstützte die Abteilung Abfallentsorgung (700.52) mit Muldentransportfahrzeugen den Schneeabtransport rund um den Siegfriedplatz.

3.2. Beauftragung und Koordination von Subunternehmereinsätzen

Für den Abtransport der Schneemassen sowohl aus den für den Lieferverkehr wichtigen Zufahrtsstraßen in der Innenstadt als auch aus Teilen der Fußgängerzonen sowie aus den sehr schmalen und beparkten Straßen rund um den und vom Siegfriedsplatz wurden Bauunternehmen beauftragt, die über geeignete Radlader und Transport-LKW verfügen.

Für den Schneeabtransport auf den Straßen mit Stadtbahnschienen (Detmolder Straße, Kreuzstraße, Oldentruper Straße, Oelmühlenstraße, Nikolaus-Dürkopp-Straße) wurden weitere Tiefbauunternehmen aus Bielefeld beauftragt, die über leistungsstarke Radlader und LKW verfügen.

Die Abteilung 700.53 unterstützte die Abteilung 700.51 bei der für die kurzfristigen Beauftragungen erforderlichen Abstimmung der vertraglichen Rahmenbedingungen.

Während die Einsätze in der Innenstadt von den Betriebsmeistern zusätzlich neben der Einsatzleitung des Winterdienstes koordiniert und vor Ort beaufsichtigt werden mussten, wurden die Nachteinsätze auf den o.g. Straßen mit Stadtbahnschienen von der Abteilungsleitung 700.51 koordiniert.

Für die Außenbezirke waren ebenfalls Radladereinsätze in erheblichem Umfang erforderlich. Dabei wurde sowohl auf betriebliche Radlader-Kapazitäten zurückgegriffen als auch auf freie Kapazitäten der beauftragten Subunternehmer (vgl. Anlage 4).

3.3 Notparkplatz für LKW

Aufgrund temporärer Sperrungen der BAB A 2 und in Parkbuchten geräumten Schnees in den Gewerbegebieten waren einzelne LKW-Fahrer*innen nicht in der Lage, ihre Fahrzeuge ohne Gefährdung des fließenden Verkehrs abzustellen. In Abstimmung mit dem Büro OB und dem ISB wurde eine Teilfläche der Radrennbahn geräumt und als Notparkplatz zur Verfügung gestellt.

3.4 Sondertouren für die Müllverbrennungsanlage

Nach dem Hinweis der MVA hat der UWB bereits ab Mittwoch, den 10.02.2021 Hakenlift und Muldenabsetzkipper in Betrieb genommen und Großkunden angesteuert, die in der Regel unmittelbar an geräumten Hauptverkehrsstraßen liegen – vor allem auch die Krankenhäuser mit den Sonderabfällen. Gleichzeitig wurden teilweise vorgezogene Abtransporte von den Wertstoffhöfen organisiert. Ab Montag, 15.02.2021 startete die tourenplanmäßige Abfuhr im Bereich Restmüll wieder. In den ersten Tagen der Woche konnten noch nicht alle Straßen befahren und nur etwa 60 % der Haushalte erreicht werden. Im Rahmen eines parallel beginnenden Nachfuhrkonzepts für die Großwohnanlagen in Abstimmung mit den jeweiligen Immobilienverwaltungen konnten jedoch

verunreinigte Müllabladeplätze schnell gesäubert und die üblichen Anliefermengen bei der Müllverbrennungsanlage wieder erreicht werden.

3.5 Abteilungsübergreifende Abarbeitung eingehender E-Mails und Telefonanrufe

Die in der Kürze der Zeit eingehenden Anfragen, Reklamationen und Hilfeersuchen konnten weder zeitnah noch mit der erforderlichen Sorgfalt beantwortet werden, obwohl weitere Kolleginnen der Abteilung 700.53 Unterstützung leisteten. Nach grober Sichtung wurden die wichtigsten Anliegen und Hilfesuche (Ermöglichung Dialysepatienten-, Kranken- und Leichentransporte usw.) herausgefiltert und an die Einsatzleitung weitergegeben. Eine geregelte und alle betroffene Bürger*innen zufriedenstellende Beantwortung konnte jedoch nicht sichergestellt werden.

Teil B – Identifizierung zusätzlicher Optimierungsbedarfe

1. Intern umzusetzende Maßnahmen

1.1 Einsatzleitung / -kontrolle

1.1.1 Bildung eines internen Krisenstabs im Umweltbetrieb

Sobald ein Extremwetterereignis wie im Februar angekündigt wird, bildet sich umgehend ein interner anlassbezogener Krisenstab im UWB. Die Teilnehmer*innen setzen sich zusammen aus der Betriebsleitung, den Geschäftsbereichs- und Abteilungsleitungen mit einer Aufgabe im Winterdienst und der Stabsstelle für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Vor dem Ereignis werden die aktuelle Einsatzplanung abgesprochen, Fragen geklärt und erste bereichsübergreifende Absprachen getroffen. Es werden die verschiedenen Szenarien besprochen und vorab Definitionen zur Ausrufung des „Katastrophenfalls“ geklärt. Während des Einsatzes trifft sich der Krisenstab mindestens einmal täglich, bei Bedarf häufiger. Der Krisenstab dient zur schnellen Entscheidungsfindung in kritischen Situationen sowie der Kommunikation der aktuellen Lage aus den verschiedenen Abteilungen. Die Absprachen und Ergebnisse aus dem internen Krisenstab werden im übergreifenden Krisenstab mit den relevanten übrigen Kooperationspartnern kommuniziert.

Die Umsetzung ist sofort möglich und nicht mit finanziellem Mehraufwand verbunden.

1.1.2 Einsatz neuer Telematik-Technik

Das seit 2013 im Winterdienst eingesetzte Telematik-System ist nicht mehr zeitgemäß und für einen Einsatz während eines Extremwetterereignisses nicht geeignet. Die Nutzung des Systems ist zeitaufwändig und beschränkt sich lediglich auf die nachträgliche Auswertung der Touren bei Haftungsfragen. Die Einsatzleitung des Winterdienstes benötigt zur zielgerichteten Steuerung der Touren Daten über die gefahrenen Einsätze in Echtzeit. Die Abteilung 700.51 prüft eine Erweiterung der bisherigen Telematik-Technik oder - wenn erforderlich - eine Ablösung des bestehenden Systems. Durch eine verbesserte Soft- und Hardware sollen die Betriebsmeister, aber insbesondere die Beschäftigten im Innendienst ohne direkten Kontakt zu den Fahrern*innen jederzeit über die aktuelle Situation informiert sein.

Voraussetzung für die Erweiterung der Telematik-Technik ist die Digitalisierung der Winterdiensttouren. Für die Fahrer*innen können die Routen somit im Cockpit dargestellt und möglicherweise je nach Bedarf kurzfristig angepasst werden. In dem Zuge würde die Optimierung der derzeitigen Einsatzplanung weiter vorangetrieben werden. Die Einsatzleitung vor Ort kann jederzeit die bearbeiteten und unbearbeiteten Strecken technisch auswerten und die zielgenaue weitere Einsatzorganisation planen. Beschwerden

der Bürger*innen lassen sich direkt von den Sachbearbeitern*innen ohne lange Rücksprache mit den Betriebsmeistern beantworten.

Der Nutzen der Einführung einer erweiterten Telematik-Technik spiegelt sich nicht nur bei Extremwetterereignissen wie im Februar wider, sondern kann ebenfalls zu einer Effizienzsteigerung von Winterdiensteinsätzen während normaler Winterperioden beitragen.

Die Umsetzung ist innerhalb eines Jahres möglich und beinhaltet auch die Erweiterung auf die vorhandenen Schmalspurfahrzeuge. Die Kosten werden auf ca. 40.000 € pro Jahr geschätzt.

1.2. Personal- und Fahrzeugausstattung

1.2.1 Schichterweiterungen/ Ausweitung UWB-interner Qualifizierungsmaßnahmen

Die Abteilungen Straßenreinigung und Winterdienst (700.51) und Straßeninstandhaltung und –beschilderung (700.53) arbeiten im Winterdienst in unterschiedlichen Schichten. Für die Vollausslastung der vorhandenen Fahrzeuge in einer zweiten Schicht fehlen in der Abteilung 700.51 zusätzlich 19 und in der Abteilung 700.53 weitere 17 qualifizierte Fahrer*innen. Die Qualifizierung beinhaltet neben der mehrtägigen Einweisung zur Führung eines Winterdienstfahrzeuges i. d. R. auch den Erwerb des Führerscheins der Klasse C. Seit Jahren wirkt der UWB darauf hin, eigenes Personal für diese Aufgabe weiter zu qualifizieren. Der Gesamtbedarf an 36 Fahrer*innen wäre jedoch aus verschiedenen Gründen (Kapazitätsgrenzen Stellenplan/persönliche Fähigkeiten/Bereitschaft zur Weiterqualifizierung) nicht aus den vorhandenen Personalressourcen der Abteilungen abzudecken. Die Deckung des Bedarfs über Zeitarbeitsfirmen ist unrealistisch und nicht zielführend, so dass die Vollausslastung des Winterdienst-Fuhrparks in zwei Schichten nur durch die zusätzliche Einstellung von Personal erreicht werden kann.

Unter der Voraussetzung, dass sich für Nacharbeiten ausreichend Subunternehmerkapazitäten generieren lassen, bestünde die Notwendigkeit einer weiteren Einsatzleitung. Die Aufgabe beinhaltet die Koordination und Steuerung der eingesetzten Subunternehmen. Aus dem Vorarbeiterpool der Abteilung 700.53 könnte diese Funktion realisiert werden.

Der Umweltbetrieb kooperiert bereits mit der Fahrschule des Feuerwehramtes. Aus Kapazitätsgründen kann jedoch nur eine begrenzte Zahl an Mitarbeiter*innen mit dem Führerschein Klasse C ausgebildet werden. Die Vorbereitung eines zusätzlichen Lehrganges noch für 2021 hat bereits begonnen.

1.2.2 Zusätzliche Winterdiensttechnik

Aufgrund des extremen Schneefalles im Februar ist eine Erweiterung des Fuhrparks um zusätzliche Winterdiensttechnik zu prüfen. In bestimmten Gebieten ist der Einsatz von Schneefräsen denkbar. Grundvoraussetzung für deren Nutzung sind freie Flächen neben den Fahrbahnen bzw. Rad- und Gehwegen, auf die der Schnee befördert werden kann. Alternativ kann der Schnee in einem Begleitfahrzeug gesammelt werden, das mit dem Einsatzfahrzeug zusammen unterwegs ist. Schneefräsen werden üblicherweise in Gebieten mit einem hohen Schneeaufkommen erfolgreich eingesetzt. Die Einsatzzeiten für Bielefeld würden sich bei einem normalen Winter auf ein Minimum beschränken. Hinsichtlich der Priorisierung der Radwege im Radwegeverkehrskonzept könnten sich allerdings Vorteile ergeben, da der Schnee zurzeit mit Räumschildern meist von der Fahrbahn auf den Radweg geschoben werden muss.

Die Anschaffungskosten für eine Schneefräse als Anbaugerät für einen Schlepper belaufen sich auf ca. 7.500 €, als Anbaugerät für ein Schmalspurfahrzeug ergeben sich Investitionskosten von ca. 20.000 €. Zudem müssen die Fahrer*innen jährlich im Umgang mit der neuen Technik geschult und die möglichen Einsatzgebiete ermittelt werden.

Im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes sind bereits zusätzliche Schmalspurfahrzeuge eingeplant.

1.2.3 Zusätzliche Fahrzeuge und zusätzliches Personal

Extreme Schneemengen führen - wie bereits erläutert - zu einer Einsatzintensivierung und Bindung der vorhandenen Fahrzeugkapazitäten in den priorisierten Straßen der Räum- und Streustufe 1 und 2 sowie den Radwegen. Vor dem Hintergrund des in Bielefeld in der Regel zu erwartenden täglichen Frost-/Tauwechsels und dessen Auswirkungen auf den Fahrzeugverkehr in ungeräumten Straßen, ist jedoch auch ein Einsatz in den Straßen der nachrangigen Räum- und Streustufe 3 möglichst innerhalb der ersten 12 bis 24 Stunden durchzuführen, um die im Februar beobachtete Bildung von Eisschichten, die einen späteren Räumeinsatz deutlich erschweren bzw. verhindern, vermeiden zu können.

Ausschließlich mit zusätzlichem Personal ließe sich eine zweite Schicht realisieren, die zeitversetzt zusätzliche Einsätze leistet. Mit zusätzlichen Fahrzeugen und zusätzlichem Personal kann hingegen sofort und unmittelbar in weiteren Straßen geräumt werden.

Für die Optimierung der Abläufe in diesem Einsatzszenario ergibt sich zum einen ein erhöhter Bedarf an Reservefahrzeugen, um die mit einer Intensivierung der Fahrzeugauslastung einhergehenden Zunahme von Fahrzeugausfällen kompensieren zu können. Zum anderen ergibt sich zusätzlicher Bedarf an Fahrzeugen und Personal für den sofortigen zusätzlichen Einsatz in der Räum- und Streustufe 3. Unter Berücksichtigung der Kilometerstrecken in den Räum- und Streustufen (RS-Stufe) $1+2 = 550\text{km}$ / RS-Stufe 3 = 250km / gleichzeitiger Schichteinsatz von derzeit maximal 49 Räum- und Streufahrzeugen, ergibt sich im Verhältnis ein Bedarf von 22 zusätzlichen Fahrzeugen und 27 Fahrer*innen (inkl. Ausfallreserve) für einen gleichzeitigen Einsatzbeginn in der RS-Stufe 3. Da die Räumung eines Straßenkilometers der RS-Stufe 3 in der Regel wegen der Platzverhältnisse, Straßenverästelungen und Verkehrsberuhigungszonen etc. deutlich zeitaufwendiger ist als die Räumung eines Straßenkilometers der RS-Stufe 1 oder 2, ist der anzunehmende tatsächliche Personal- und Fahrzeugbedarf während eines Extremwintereinbruchs noch höher. Für die Bewertung einer Ressourcenaufstockung werden aber etwas niedrigere Zahlen zugrunde gelegt, die nach Beurteilung der Einsatzleitungen bereits zu einer messbaren Verbesserung des Einsatzerfolges in den ersten 24 Stunden führen sollten.

Bei der Beschaffung zusätzlicher Winterdienstfahrzeuge ist grundsätzlich zu prüfen, ob beispielsweise durch Wechsellaufbauten eine Nutzung der Fahrzeuge außerhalb der Wintersaison realisiert werden kann. Für den vorhandenen Winterdienstfahrzeugpool konnte dies aufgrund der speziellen Fahrzeuganforderungen im Winterdienst und nicht vorhandener Einsatzbereiche/-bedarfe im Sommer nur in begrenztem Umfang erfolgen. Für weitere Winterdienstfahrzeuge ist ein Ganzjahreseinsatz damit unwahrscheinlich, so dass die zusätzlichen Kosten höher ausfallen als für den bestehenden Fuhrpark.

Abteilung	700.51 und 700.53	Durchschnittliche Jahreskosten	geschätzte Anschaffungskosten
Unimogs	7	157.000 €	1.540.000 €
Schmalspurfahrzeuge	7	178.000 €	1.246.000 €
Anbaugeräte für Klein-LKW (Pritschen im Bestand)*	9	17.000 €	153.000 €
Fahrer/Innen (inkl. Ausfallreserve)	17	765.000 €	----
Gesamt		1.100.000 €	2.939.000 €

**Die Werkstattleitung sieht darüber hinaus die Möglichkeit, vorhandene Klein-LKW, die mit den Handkolonnen im Einsatz sind, mit Winterdienstanbaugeräten nachzurüsten. Diese haben zwar nicht die Kapazitäten eines Großfahrzeugs, da das Schneeschild erheblich kleiner ist und der Streuer maximal 0,5 m³ fasst. Für Extremwinter – und insbesondere schmale Straßen - wäre dies aber ein Teilbeitrag, Lösungen für die Anforderungen des Extremwinterdienstes mit geringem Kostenaufwand zu finden. Auch diese Kosten-Nutzen-Analyse wird Aufgabe der Arbeitsgruppe sein, die für die mittelfristigen Optimierungen gegründet wurde.*

Für den Einsatz des zusätzlichen Personals außerhalb des Winterdienstes bieten sich folgende Möglichkeiten an, verbunden mit einer ggf. zusätzlich erforderlichen Aufstockung der in dem jeweiligen Bereich vorgehaltenen Fahrzeugkapazitäten:

- Intensivierung der Reinigung von Grünanlagen und Containerstellplätzen
- Schnellere Beseitigung wilder Müllablagerungen
- Erhöhung der Leerungsintervalle der öffentlichen Papierkörbe
- Erhöhung der Reinigungsintervalle von Wassergräben und Straßenbegleitgrün
- Auftragsarbeiten für das Amt für Verkehr und den ISB, die bislang nicht angeboten werden können und deshalb an Privatunternehmen vergeben werden
- Beschäftigung im Aufgabenbereich der Saisonbiotonne und der Urlaubs- und Krankheitsvertretungen im Bereich der Müllabfuhr an Stelle saisonaler Aushilfen

1.2.4 Teillösung durch Aufstockung der Arbeitsgruppe Saubere Stadt

Die Arbeitsgruppe Saubere Stadt beseitigt wilde Müllablagerungen, reinigt die repräsentativen Grünanlagen und die Containerstellplätze. Die zu beseitigenden Abfallmengen unterliegen ständigen Steigerungen, durch to-go-Verpackungen sind an vielen Stellen kurzfristigere Papierkorbentleerungen erforderlich. Die kleinen, für die schmalen Wege in den Grünanlagen geeigneten Transportfahrzeuge (zul. Gesamtgewicht 2,8 to., Führerschein Klasse B) müssen aus diesen Gründen zu häufigeren Zwischenleerungen auf die Wertstoffhöfe. Bei größeren Gegenständen sind Einzeltransporte nötig. I. d. R. wird die Sperrmüllabfuhr hinzugezogen, die jedoch erst bei freien Kapazitäten bzw. Einsätzen in der Nähe tätig werden kann. Zur Reduzierung von Zwischenleerungen durch eine Sondertour der Containerstellplätze und zur Optimierung der Beseitigung größerer Gegenstände könnte ein LKW mit Ladebordwand beschafft und 2 Kraftfahrer*innen mit dem Führerschein Klasse C eingestellt werden. Diese Kraftfahrer*innen (Urlaubs- und Krankheitsvertretungen müssten aus der Arbeitsgruppe gestellt werden) stünden in den Wintermonaten mit geringerem Reinigungsaufwand in den Grünanlagen für Zusatzschichten im Winterdienst zur Verfügung.

1.3. UWB-interne Ressourcennutzung

1.3.1 Optimierter Einsatz verfügbarer Fahrzeug- und Maschinenressourcen

Der UWB verfügt durch die verschiedenen zu leistenden Aufgaben über einen breit aufgestellten Fahrzeug- und Maschinen-/Gerätebestand. Einige der Fahrzeuge lassen sich, zum Teil mit Um- und Anbauten, für spezifische Aufgaben im Winterdienst zielgerichtet einsetzen. Dazu gehören beispielsweise Radlader zum Verladen von Schnee und Klein-LKW für den Transport. Vorhandene Schlepper und Traktoren können mit Anbaugeräten wie Räumschildern versehen werden. Um einen Überblick der im Umweltbetrieb verfügbaren Fahrzeuge und deren technischen Spezifikationen zu haben, wird eine spezielle Übersicht der bestehenden Technikressourcen für Winterdienstaufgaben erstellt, die jährlich vor Beginn der Wintersaison zu aktualisieren ist. Die Übersicht enthält zudem die Standorte der Fahrzeuge und die verantwortlichen Ansprechpersonen im Betrieb. Daneben wird eine weitere Liste der verschiedenen Anbaugeräte erstellt und mit der Fahrzeugliste abgeglichen. Bei Bedarf müssen weitere Geräte beschafft werden, damit eine Vollausrüstung in einer Extremsituation erreicht werden kann.

Die Umsetzung ist mit geringem Aufwand sofort (und später laufend) möglich. Einzelfallbezogen fallen geringe Kosten an.

1.3.2 Standardisierte Einsatzpläne für Sondereinsätze

Auf Grundlage der erstellten Fahrzeugübersichten und der personellen Unterstützung von weiteren Abteilungen des Umweltbetriebs werden standardisierte Einsatzpläne für extreme Wetterereignisse erstellt. Ziel muss es sein, dass die im Februar als kritisch identifizierten Bereiche so schnell wie möglich geräumt und gestreut werden. Die Planung wird so aufgestellt, dass sofort bei Bekanntgabe von verfügbaren Personalressourcen die Einsätze verteilt werden können. Die Pläne werden mit den anderen Abteilungen abgestimmt und dem Einsatzpersonal vorab vorgestellt.

Die Umsetzung ist sofort (und später laufend) möglich und nicht mit finanziellem Mehraufwand verbunden.

1.4. Subunternehmereinsätze

1.4.1 Kooperationen im Winterdienst

Zur künftigen Optimierung der Personal- und Fahrzeugkapazitäten soll ein Reservepool von Landwirten und anderen Unternehmen mit Traktoren, Schleppern und anderen Arbeitsmaschinen mit Räumschild aufgebaut werden, auf den bei extremen Schneefällen schnell zurückgegriffen werden kann. Über den Landwirtschaftlichen Kreisverband Bielefeld-Herford wurden diesbezüglich die landwirtschaftlichen Betriebe im Raum Bielefeld angeschrieben, um die ortsansässigen Landwirte in den Winterdienst einzubeziehen. Insbesondere die Haftungsfrage bei landwirtschaftlich zugelassenen Fahrzeugen ist jedoch noch nicht hinreichend geklärt.

Ebenfalls in der Planung ist die Prüfung von Rahmenverträgen für das Verladen und den Abtransport von Schnee mit Tiefbauunternehmen. Während eines Extremwinterereignisses ruhen die Arbeiten auf den Baustellen, so dass der Nutzen für die Unternehmen ebenfalls gegeben ist. Die Tiefbauunternehmen verfügen zudem über Fahrzeuge, die eine große Menge Schnee fassen können und sind in der Logistik des Abtransports von Materialien geschult. Der Rahmenvertrag würde für den selten eintretenden Extremfall geschlossen werden. Es ist davon auszugehen, dass die Zahlung einer jährlichen Vergütung für die Vorhaltung der Ressourcen zu leisten ist.

Die Ausgestaltung möglicher Verträge und die Auswahl der zu beteiligenden Firmen ist vergaberechtlich zu bewerten und soll für den Winter 2021/2022 vorbereitet werden.

1.4.2 Standardisierte Einzelpläne für Subunternehmen

Für den optimierten Einsatz einzelner Subunternehmen erarbeitet die Abteilung 700.51 (Straßenreinigung und Winterdienst) standardisierte Pläne in den Bereichen mit erforderlichem Schneeabtransport. Auf den Lageplänen werden die zu räumenden Flächen innerhalb größerer Gebiete eingezeichnet. Darunter fallen der Siegfriedplatz, die Bahnhofstraße, der Fußgängerzonenbereich, sowie einzelne Nebenstraßen und größere Plätze in den Stadtbezirken. Die Pläne enthalten kleinere Schneeablagerungsflächen vor Ort, um die Notwendigkeit von Abtransporten so gering wie möglich zu halten. Für den Fall, dass diese Flächen nicht ausreichen, werden den Subunternehmen die Standorte und Zufahrten der Schneeablageplätze im Stadtgebiet vorab schriftlich mitgeteilt.

Entsprechende Einsatzpläne werden auch für zu identifizierende Radwege erstellt, auf die erfahrungsgemäß Schneemassen vom Fahrbahnbereich geschoben werden müssen und ein anschließender Schneefräseinsatz wegen nicht vorhandener Freiflächen für den Schneeauswurf ausscheidet.

Die Umsetzung ist mit mittlerem Aufwand sofort möglich und nicht mit Kosten verbunden.

1.5. Schneeablageflächenmanagement

Im UWB wird ein*e „Schneeflächenmanager*in“ benannt, der*die für die Koordinierung der Ablagerungen durch die operativen Abteilungen, die Subunternehmen und den Betrieb Straßenbau NRW zuständig ist und im Rahmen der Einsätze die Bewirtschaftung der Flächen täglich kontrolliert. Die Lagepläne mit eingezeichneten Flächenabschnitten zur Ausgabe an die jeweiligen „Anlieferer*innen“ werden jährlich aktualisiert. Es wird geprüft, ob die Flächenabschnitte durch die Aufstellung von Leitpfosten markiert werden müssen, damit die Begrenzungen trotz Schnee sichtbar bleiben. Zudem wird in Zusammenarbeit mit dem ISB geprüft, ob weitere Ablageplätze eingerichtet werden können (z. B. an der Radrennbahn).

Die Umsetzung ist sofort möglich und nicht mit finanziellem Mehraufwand verbunden.

1.6. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

1.6.1 Standardisierung der Informationen an die Presse

Die Situation im Februar hat gezeigt, dass die Medien zum Teil unterschiedliche Sachstände veröffentlicht haben. Dies war der Tatsache geschuldet, dass die Lage sehr dynamisch war und sich dadurch laufend änderte. Die unterschiedlichen Informationen haben die Bielefelder Bürger*innen unnötig verunsichert. Um für alle Pressevertreter*innen den selben Sachstand zu gewährleisten und die Fachabteilungen von Nachfragen zu entlasten, sollen zu zwei festgelegten Zeiten am Tag Meldungen an die Presse gegeben werden. Die Zeiten werden dann mit der Aktualisierung der Wissensdatenbank (Vgl. Teil B Kapitel 1.7.2) koordiniert werden. Die Stabsstelle 700.01 (Presse- und Öffentlichkeitsarbeit) kann somit die Wissensdatenbank immer als Grundlage für fachliche Aussagen nutzen. Von Vorteil ist es, wenn jede Kommunikation mit der Presse schriftlich erfolgt. Alle weiteren Akteure können in den Verteiler mit aufgenommen werden und wissen, welche Informationen zu welchem Zeitpunkt weitergegeben wurden.

Als Ergänzung zur schriftlichen Information kann einmal täglich ein Pressebriefing stattfinden. Wenn möglich, soll dies in einer virtuellen Landschaft durch Videokonferenzen stattfinden. Die Dienststellen arbeiten an verschiedenen Orten über das Stadtgebiet verteilt, so dass ein persönliches Treffen einen

nicht vertretbaren logistischen Aufwand bedeutet. Ebenfalls denkbar wäre eine große Konferenz mit den weiteren beteiligten Betrieben wie den Stadtwerken (moBiel) und dem ISB. An dieser Stelle können Fragen zudem für alle Medien einheitlich beantwortet werden (Vgl. Teil B Kapitel 2.1).

Die Umsetzung ist zur nächsten Wintersaison möglich und nicht mit finanziellem Mehraufwand verbunden.

1.6.2 Regelmäßige Information der Grundstückseigentümer

Der Umweltbetrieb beabsichtigt, die Bürger*innen zukünftig vor jeder Wintersaison über die Winterdienstorganisation in Bielefeld zu informieren. Der Schwerpunkt wird neben der Aufklärung über Winterdienstpflichten die Zuordnung von Straßen zur Reinigungsklasse 07 und deren Besonderheiten sein. Zusätzlich werden allgemeine Empfehlungen zur Räumung und mögliche Lösungsansätze wie ein nachbarschaftliches Engagement oder die Beauftragung von Privatunternehmen mit aufgenommen. Abschließend werden alle wichtigen Telefonnummern, Internet- und E-Mail-Adressen der städtischen Dienststellen aufgeführt. Die Informationen bleiben auch weiterhin auf der Internetseite des Umweltbetriebes in englischer, türkischer und russischer Sprache bereitgestellt.

Diese Maßnahme sollte nicht nur in einer Extremsituation, sondern auch in normalen Winterperioden mit beherrschbaren Schneeverhältnissen mit dazu beitragen, dass der auf Grundstückseigentümer*innen übertragenen Verpflichtung zur Räumung von Gehwegen in größerem Umfang als bisher nachgekommen wird.

Die Umsetzung ist zur nächsten Wintersaison möglich. Der finanzielle Mehraufwand kann noch nicht beziffert werden.

1.7. Anfragenmanagement/Information der Bürger*innen

1.7.1 Bildung eines Teams zur Bearbeitung der Anfragen

Für die Beantwortung von Bürgeranfragen zum Winterdienst ist im Regelbetrieb eine Person vorgesehen. Bei extremen Wetterlagen gehen jedoch innerhalb kurzer Zeit mehrere hundert E-Mails und Anrufe im UWB ein. Zur Bündelung dieser Anfragen wird neben der bestehenden Winterdiensthotline künftig eine zentrale E-Mail-Adresse auf der städtischen Homepage veröffentlicht und den übrigen Organisationseinheiten benannt. Der UWB bildet zur Abarbeitung des zentralen Posteingangs ein Anfragenmanagement-Team. Dies setzt sich zusammen aus jeweils einer Person aus jedem Geschäftsbereich des UWB, insgesamt somit 6 Mitarbeiter*innen. Die Zusammensetzung des Teams wird der Abteilung 700.51 Straßenreinigung und Winterdienst verbindlich benannt.

Die sechs Beschäftigten des Anfragenmanagement-Teams erhalten Zugriff auf das zentrale Winterdienst-Postfach, sortieren die Meldungen für die Fachabteilung vor und leiten nur einsatzrelevante Sachverhalte und Notfälle weiter. Einfache Rückmeldungen an die Bürger*innen werden direkt vom Team beantwortet. Das Anfragenmanagement-Team wird einmalig intensiv von der Fachabteilung geschult und erhält vor jeder Wintersaison eine jährliche Auffrischung des Winterdienstwissens. Die interne Abordnung und die Anzahl kann je nach Intensität des Wetterereignisses variieren. Die Aufgaben des Anfragenmanagement-Teams können zudem grundsätzlich auch im Home-Office erledigt werden.

Die Umsetzung und Schulung der Mitarbeiter*innen ist mit mittlerem Aufwand zur nächsten Wintersaison möglich. Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

1.7.2 Einrichtung einer zentralen Datenbank

Es wird eine zentrale Wissensdatenbank auf Basis der Office-Anwendung OneNote aufgebaut. Diese soll standardisierte E-Mail - Antworten zu häufig wiederkehrenden Winterdienstfragen enthalten sowie alle erforderlichen Informationen bzw. Links zur Prüfung von Zuständigkeiten und Straßen- bzw. Flächeneinstufungen. Darüber hinaus sollen auch tagesaktuelle Einsatzinformationen und Kommunikationshinweise eingestellt werden. Folgende Bereiche erhalten (sofern technisch möglich) Zugriffsberechtigungen auf die Wissensdatenbank: das Anfragenmanagement-Team, die Einsatzleitung, die Abteilungsleitungen, die Stabsstelle Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und das BSC.

Die Umsetzung ist mit mittlerem Aufwand zur nächsten Wintersaison möglich. Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

1.7.3 Informationsaufbereitung im Internet

Während der extremen Wetterlage im Februar 2021 wurde deutlich, dass die bisher im Internet bereitgestellten Informationen teilweise unzureichend bzw. schlecht auffindbar sind. Die Pflichten der Anwohner*innen, die Vorgehensweise des UWB im Winterdienst und ggf. abweichende Zuständigkeiten sollten für die Bürger*innen transparenter dargestellt werden. Dadurch wären Anfragen teilweise vermeidbar gewesen oder sie hätten direkt an die zuständige Stelle gerichtet werden können. Es wird beabsichtigt, den Internetauftritt sowohl um generelle Winterdienstinformationen zu ergänzen (rechtliche Hinweise zur Einordnung in Räum- und Streustufen, FAQs zu gängigen Fragestellungen) als auch um eine konkrete Straßenauskunft, aus der hervorgeht, in welche Räumstufen die einzelnen Straßen eingeordnet sind bzw. bei der „Reinigungsstufe 07“, dass die Räumpflicht auf die Anlieger übertragen worden ist. Bei Straßen, für die der UWB nicht zuständig ist, soll die abweichend zuständige Organisation aufgeführt werden. Hierfür ist eine Abstimmung unter den städtischen Dienststellen (660, ISB, 620 und UWB) erforderlich sowie eine umfangreiche Überarbeitung und Aufbereitung des Datenbestandes.

Die Umsetzung ist mit sehr hohem Aufwand bis Ende 2022 möglich. Die Kosten können noch nicht beziffert werden.

2. Maßnahmen in Kooperation mit Dritten

Die Bildung einer dienststellenübergreifenden Arbeitsgruppe wurde auf Leitungsebene bereits am 21.04.2021 fest vereinbart. Diese wird die Details zu nachfolgend aufgeführten Punkten ausgestalten und ein Notfallkonzept erarbeiten.

2.1 Bildung eines gemeinsamen Krisenstabes

Die Verantwortlichen der Organisationseinheiten moBiel, Feuerwehr, Amt für Verkehr, ISB und UWB haben vereinbart, bei extremen Wetterlagen einen gemeinsamen Krisenstab einzurichten. Vor und während der extremen Wetterlage erfolgt eine kurzfristige Abstimmung zur Feststellung des „Katastrophenfalles“. Während des krisenhaften Ereignisses stimmt sich der Krisenstab täglich über die Einsatzerfordernisse und die Öffentlichkeitsarbeit ab, ggf. werden Pressekonferenzen gemeinsam abgehalten. Nach entsprechenden Ereignissen erfolgt eine Nachbetrachtung mit allen Beteiligten.

Es werden Bemühungen unternommen, den Landesbetrieb Straßenbau NRW einzubinden. Zusätzlich wird geprüft, inwieweit anlassbezogen auch das THW als Unterstützung beteiligt werden kann.

2.2 moBiel

In den vergangenen Jahren reichte der städtische Winterdienst in Verbindung mit den Vorkehrungen, die durch moBiel selbst getroffen wurden, zur Aufrechterhaltung des ÖPNV aus. Das galt, abgesehen von temporären Beeinträchtigungen, auch bei überdurchschnittlichen Schneefällen.

Mit den Erfahrungen aus dem Winter 2010 wurde für den Bereich der Hauptstraße in Brackwede und für die Schildescher Str. ein Konzept entwickelt, welches die rechtzeitige Sperrung von Parkplatzflächen zur Schneeablage und hinsichtlich der entstehenden Kosten eine Drittelung zwischen moBiel, Amt für Verkehr und UWB vorsieht. Konkrete weitere Absprachen zur Aufrechterhaltung des Buslinien- und Stadtbahnverkehrs während extrem außergewöhnlicher Witterungsereignisse gab es jedoch bisher nicht und sollen in der Arbeitsgruppe weiterentwickelt werden.

2.2.1 Straßen mit Stadtbahnberührung und Kreuzungsbereichen

- Aufnahme der kritischen Straßen und Kreuzungsbereiche in Auftragsvergaben an Tiefbauunternehmen (Einsatz im Extremschneefall) - falls erforderlich Zahlung einer Vergütung für die Vorhaltung der Ressourcen für den selten eintretenden Extremfall
- Teilung der Streckenabschnitte und Kreuzungen in mehrere Aufträge/Auftragspakete, damit eine Schneeverladung und der Abtransport möglichst innerhalb eines Nachteinsatzes durch parallel eingesetzte Unternehmen erfolgen kann
- Unterstützung bei der Räumung von Kreuzungsbereichen (könnte ggf. durch Radlader/-LKW-Einsätze der Grünunterhaltung erfolgen)
- Hat moBiel eigene für den Winterdienst geeignete Fahrzeugressourcen, die im Extremfall mit zum Einsatz kommen könnten?

2.2.2 Bushaltestellen und -linien

- Handkolonneneinsätze der Grünunterhaltung an Bushaltestellen wichtiger Buslinien ebenfalls denkbar
- zur Einsatzbeschleunigung sollten dafür bereits die wichtigsten Verbindungen mit den dazugehörigen Haltestellen als fertiger Einsatzplan vorliegen (von moBiel zu erstellen)
- Klärung erforderlich, ob lediglich Stichwege ausreichen (nach Beobachtung des UWB war dies nicht immer zielführend, da die Busse nicht immer direkt am Stichweg gehalten haben) oder ob ebenfalls Abtransporte erforderlich sind
- Prüfung, inwiefern die Fahrzeugressourcen von moBiel im Extremfall zur Unterstützung des städtischen Winterdienstes eingesetzt werden können

2.3 Feuerwehr

- Teilnahme der Feuerwehr (370.11) an der Wintersaisonvorbesprechung
- Bei drohender Überlastung der städtischen Winterdienst-Ressourcen ggf. Anforderung von Landes- bzw. Bundeseinheiten durch die Einsatzleitung der Feuerwehr
- Priorisierung der Standorte des Rettungsdienstes und der Feuerwehr durch die Feuerwehr und entsprechende Anpassung in der Zuordnung der Räum- und Streustufe durch den UWB
- Erörterung von Verbesserungsmaßnahmen zur Sicherstellung der Notfalleinsätze
- Prüfung, inwiefern die Fahrzeugtechnik der Feuerwehr (Radlader etc.) im Extremfall zur Unterstützung des Winterdienstes eingesetzt werden

2.4 Amt für Verkehr

- Abstimmung der Verkehrsumleitungen / Beschilderungen für die Schneeabtransporte
- Überprüfung und ggf. Modifizierung der Straßenverkehrswichtigkeit in Bezug auf Prioritätensetzung (Hauptverkehrsachsen) – nur langfristig möglich, da sehr aufwändig

- Verbesserung der Informationslage bei Grundstückeigentümern in Neubaugebieten vor der Aufnahme der Straßen in die Satzung

2.5 ISB

- Zuständigkeit des ISB für Gehwege vor Grundstücken und Feuerwehrezufahrten
- Eigener Notfallplan des ISB für Extremschneefälle
- Ansprechpartner*in zur Weiterleitung der im UWB eingehenden Anfragen bzgl. ISB-Flächen
- Abstimmung des Internetauftritts und der Zuständigkeitsdarstellung (siehe Punkt 1.7.3)

2.6 Kostenverteilung

- Abstimmung bzgl. der Kostenverteilung für die zusätzlichen Maßnahmen zur Unterstützung von moBiel/ÖPNV

Teil C – Schlussbetrachtung

1. Zusammenfassung der Maßnahmen

Die im Teil B im Einzelnen beschriebenen Maßnahmen zur Optimierung des Winterdienstes werden nachfolgend tabellarisch zusammengefasst. Die erste Tabelle enthält alle Maßnahmen, deren Umsetzung die Betriebsleitung bereits verfügt hat. Die Maßnahmen, die dem Betriebsausschuss des Umweltbetriebes (BUWB) zur Beschlussfassung vorgelegt werden, sind in der Tabelle 2 zusammengefasst. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die mit Investitionen verbunden sind und damit grundsätzlich Auswirkungen auf die Gebührenkalkulation haben. Tabelle 3 enthält schließlich alle Maßnahmen, die in Kooperation mit Dritten ausgearbeitet wurden bzw. noch ausgearbeitet werden müssen.

1.1 Tabelle 1: Von der Betriebsleitung bereits verfügte Maßnahmen

Lfd. Nr.	Thema	Optimierungsbedarf	Umsetzungszeitraum
1	Teil B, Ziff. 1.1 Einsatzleitung/ -kontrolle	Bildung eines internen Krisenstabs im Umweltbetrieb	sofort
2	Teil B, Ziff. 1.2 Personal- und Fahrzeugausstattung	Interne Weiterqualifizierung zu Fahrer*innen mit Führerschein Klasse C	laufend
3		Beschaffung von Schneefräsen als Anbaugerät für Schlepper (Kosten pro Stück: 7.500 €) Grundsatzentscheidung wurde durch BL getroffen, Anzahl richtet sich nach der Detailplanung	Zur nächsten Wintersaison
4		Beschaffung von Schneefräsen als Anbaugerät für	Zur nächsten Wintersaison

		Schmalspurfahrzeuge (Kosten pro Stück: 20.000 €) Grundsatzentscheidung wurde durch BL getroffen, Anzahl richtet sich nach der Detailplanung	
5	Teil B, Ziff. 1.3 UWB-interne Ressourcennutzung	Optimierter Einsatz verfügbarer Fahrzeug- und Maschinenressourcen	Sofort bzw. zur nächsten Wintersaison
6		Standardisierte Einsatzpläne für Sondereinsätze	Sofort bzw. zur nächsten Wintersaison
7	Teil B, Ziff. 1.4 Subunternehmereinsätze	Aufbau eines Reservepools für Räumeeinsätze	Sofort bzw. zur nächsten Wintersaison
8		Prüfung Ausgestaltung von Rahmenverträgen mit Tiefbauunternehmen bzgl. Verladung und Abtransport von Schnee	Zur nächsten Wintersaison
9		Standardisierte Einzelpläne für Subunternehmen	Sofort bzw. zur nächsten Wintersaison
10	Teil B, Ziff. 1.5 Schneeablageflächenmanagement	Benennung Schneeflächenmanager*in zur Koordinierung der Ablagerungen	Sofort bzw. zur nächsten Wintersaison
11	Teil B, Ziff. 1.6 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	Standardisierung der Informationen an die Presse	Sofort bzw. zur nächsten Wintersaison
12		regelmäßige Information der Grundstückseigentümer*innen	Bis zur nächsten Wintersaison
13	Teil B, Ziff. 1.7 Anfragenmanagement/ Information der Bürger*innen	Bildung eines Teams zur Bearbeitung von Anfragen	Bis zur nächsten Wintersaison
14		Einrichtung einer zentralen Datenbank	Bis zur nächsten Wintersaison
15		Erstellung und laufende Pflege einer detaillierten Straßenauskunft im Internetauftritt der Stadt Bielefeld	Bis Ende 2022

1.2 Tabelle 2: Maßnahmen zur Beschlussfassung durch den BUWB

Lfd. Nr.	Thema	Optimierungsbedarf	Geschätzte jährliche Kosten	davon Winterdienst
1	Teil B, Ziff. 1.1 Einsatzleitung und –kontrolle	Ergänzung bestehende Telematik-Technik bzw. Beschaffung einer neuen Telematik-Technik	40.000 €	40.000 €
2	Teil B, Ziff. 1.2. Personal- und Fahrzeugausstattung	Einstellung von 36 Fahrer*innen zur Auslastung des bereits vorhanden Fahrzeugbestandes in zwei Schichten	1.620.000 €	ca. 16.200 €
3		Beschaffung von 7 Unimogs zur Einsatzoptimierung in den ersten 12-24 Std.	157.000 €	157.000 €
4		Beschaffung von 7 Schmalspurfahrzeugen zur Einsatzoptimierung in den ersten 12-24 Std.	178.000 €	178.000 €
5		Beschaffung von 9 Anbaugeräten für Klein-LKW zur Einsatzoptimierung in den ersten 12-24 Std.	17.000 €	17.000 €
6		Einstellung von 17 Fahrer*innen zur Einsatzoptimierung in den ersten 12-24 Std.	765.000 €	ca. 76.500 €
7		Beschaffung eines LKW mit Ladebordwand und Einstellung von 2 Fahrer*innen (Aufstockung der Arbeitsgruppe Saubere Stadt)	105.000 €	ca. 9.000 €
	Gesamtmaßnahmen		~ 2.882.000€	~ 494.000 €

Investitionsentscheidungen und Mehrkosten im Winterdienst sind grundsätzlich gebührenrelevant. Während die Software (lfd. Nr. 1) und die Fahrzeuge (lfd. Nr. 3-5) ausschließlich dem Winterdienst zuzurechnen sind, ist beim Personal, das ganzjährig beschäftigt wird, zu differenzieren. Entsprechend der Einsatzstatistik wäre das unter lfd. Nr. 2 genannte Mehrpersonal mit etwa 1 % der Arbeitszeit im Winterdienst eingesetzt, das unter lfd. Nr. 6 und 7 genannte Personal etwa mit 10 %. Die Hauptlast der Mehrpersonalkosten ginge folglich zu Lasten der Aufgabenfelder, in denen das Personal außerhalb des Winterdienstes eingesetzt würde (s. beispielhafte Aufzählung in Teil B, Ziff. 1.2.3).

Die LKW- und verbleibenden Personalkosten gem. lfd. Nr. 7 (ca. 96.000 €) wären aus der Abfallgebühr zu finanzieren. Einige der anderen Aufgaben für den übrigen Teil des Jahres sind ebenfalls gebührenfinanziert (Intensivierung der Straßenreinigung, Saisonbiotonne, Beseitigung wilder Müll). Der zeitlich überwiegende Anteil der infrage kommenden Aufgaben ist jedoch aus dem Wirtschaftsplan des

Umweltbetriebes zu realisieren und erfordert höhere steuerfinanzierte Zuweisungen bzw. reduziert das Ergebnis des Betriebes.

Neben den Personalkosten an sich, ergäben sich für die Einsatzbereiche während des übrigen Teils des Jahres diverse weitere Folgeinvestitionen, z. B. in Bezug auf Fahrzeug- und Geräteausstattung, Schaffung von Unterstellmöglichkeiten für zusätzliche Fahrzeuge, Erweiterung der Sozialräume, etc. Auf der anderen Seite ergäben sich mögliche Kompensationen, z. B. bei Saisonkräften im Bereich Abfallbeseitigung (Saison-Biotonne). Die Bezifferung der einzelnen Auswirkungen auf andere Betriebssparten wären bei entsprechender politischer Beschlussfassung im Detail zu prüfen.

Der Kostenanteil, der auf den Jahreswinterdienst entfällt, wirkt sich auf die Straßenreinigungsgebühren aus. Jahreswinterdienstkosten in den Anliegerstraßen in Höhe von rd. 172.000 € erhöhen die Straßenreinigungsgebühren um 0,01 € pro Frontmeter im Monat bzw. die eines Musterhaushalts (RK 08, 20 Frontmeter) um 5,56 % bzw. 2,40 € im Jahr. Bei vollständiger Umsetzung aller in Tabelle 2 aufgeführten Maßnahmen würde sich die Straßenreinigungsgebühr eines Musterhaushaltes um ca. 6,80 € pro Jahr erhöhen.

Insgesamt gilt es zu bedenken, dass katastrophenähnliche Winterereignisse bisher nur in sehr großen Abständen erfolgten. Die hier dargestellten Maßnahmen (lfd. Nr. 2 bis 6) erzeugen auch in den Jahren Mehrkosten, in denen sie nicht erforderlich sind.

1.3 Tabelle 3: Maßnahmen in Kooperation mit Dritten

Optimierungsbedarf	Umsetzungszeitraum
Bildung eines gemeinsamen Krisenstabes	Bereits beschlossen
Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zur Klärung und Optimierung der Abläufe in den unter Teil B, Ziff. 2.2 bis 2.6 aufgeführten Punkten	Bereits beschlossen Laufzeit des Projektes: Längstens bis zur nächsten Wintersaison

2. Ausblick und Grenzen des Konzeptes

Die dargestellten Maßnahmen sollen dazu beitragen, die Einsatzschlagkraft und die –geschwindigkeit zu steigern und dadurch Extremwetterfolgen abzumildern sowie die Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs und des ÖPNV zu minimieren. Selbst bei vollständiger Umsetzung des Konzeptes werden Einschränkungen jedoch auch künftig nicht vollständig zu vermeiden sein. Schließlich ist jede Extremwetterlage im Winter individuell hinsichtlich der räumlichen Ausbreitung, der Niederschlagsintensität und gleichzeitiger Temperaturentwicklung bzw. der Verkehrssituation, so dass Unsicherheiten bzw. individuell angepasste Einsatzentscheidungen unvermeidbar bleiben. Die Vorhaltung enorm gesteigerter Fahrzeug- und Personalreserven wären vor dem Hintergrund des durchschnittlichen Winters nicht wirtschaftlich.

Anlagen

Anlage 1: Streustufen

Streustufe	Beschreibung	Strecke in km ca. (850km)
1	Hauptverkehrsstraßen, Straßen mit häufigem ÖPNV, Straßen in Hanglage, auf denen im Winter schon bei geringer Glättebildung oder geringem Schneefall besonders gefährliche Straßenzustände herrschen. (Damit die Einsätze auf den Straßen der Stufe 1 ungefähr zum gleichen Zeitpunkt abgeschlossen werden können, ist der Fahrbahnwinterdienst für diese Stufe in Abschnitte unterteilt. Für jeden dieser Abschnitte ist die Fahrtroute des Einsatzfahrzeuges festgelegt, soweit es der ruhende Verkehr zulässt.)	400
2	Haupteerschließungsstraßen mit erheblicher Verkehrsbedeutung, Straßen mit ÖPNV (soweit nicht in Stufe 1), Straßen mit Gefälle oder gefährlichen Kurven (soweit nicht in Stufe 1) (Mit der Stufe 2 wird begonnen, sobald die Einsätze auf den Straßen der Stufe 1 abgeschlossen sind. Die Einsätze in den Abschnitten der Stufe 2 erfolgen, soweit es der ruhende Verkehr zulässt.)	150
3	Nebenstraßen und Wohnstraßen, hier sind alle "Reinigungsstraßen" enthalten, sofern nicht bereits in Räum- und Streustufe 1 oder 2 inbegriffen (Mit der Stufe 3 wird in der Regel begonnen, sobald die Einsätze auf den Straßen der Stufen 1 und 2 abgeschlossen sind. An Sonn- und Feiertagen jedoch nur bei Auftreten besonderer Gefahrenzustände bzw. bei besonderen Witterungsverhältnissen. Die Einsätze in den Abschnitten der Stufe 3 erfolgen, soweit es der ruhende Verkehr zulässt.)	250
4	Straßen, deren Verkehrsbedeutung unter der Stufe 3 liegt, z.B. Baustraßen, Straßen außerhalb geschlossener Ortslage sowie Straßen in der Stufe 3 im Einzugsgebiet von Wasserschutzgebieten [=Nullstreuung] (Straßen in dieser Räum- und Streustufe sind nach den Maßstäben der Rechtsprechung nicht verkehrswichtig und gefährlich. Einsätze werden nur bei Auftreten besonderer Gefahrenzustände bzw. bei besonderen Witterungsverhältnissen veranlasst. Straßen im Einzugsgebiet von Wasserschutzgebieten werden nur geräumt und nur in Ausnahmesituationen gestreut. Einsätze außerhalb der dienstplanmäßigen Arbeitszeiten (Überstunden) bzw. Subunternehmereinsätze sind zu vermeiden.	50
Reinigungs- klasse 07	Anwohnerstraße / WD durch Anlieger	250
Außerhalb geschl. Ortslage	Kein kommunaler WD	250

Anlage 2: Personal- und Fahrzeugbedarf bei "normalem" Winterdiensteinsatz

Winterdienstabteilungen 700.51 und 700.53	2021/ 2020
Einsatzleitung	5
Vorarbeiter: Steuerungs-, Kontroll- und Springerfunktionen als Fahrer	9
Betriebsfahrer Klasse C für Winterdienst einsetzbar	64
* davon Abteilung 700.51	27
* davon Abteilung 700.53*	37
Fahrer der Subunternehmer Winterdienst Abteilung 700.53	7
Fahrerpool Abteilungen 700.51 und 700.53 für Winterdienst	71
Fahrzeugbedarf (LKW/Unimog/Schmalspur) zur Tourenabdeckung Fahrbahnwinterdienst	56
Fahrzeuge für Winterdienst	58
* davon 700.51 und 700.53	51
* davon Subunternehmer	7
Reserve Fahrer	15
Reserve Fahrzeuge	2
* Erläuterungen zu den Fahrereinsätzen bei 700.53: Von den 37 Fahrern können 28 einen Winterdienst-LKW manövrieren. Von diesen sind 10 Fahrer auch auf Schmalspurfahrzeugen einplanbar.	
Handkolonnenpool	229
*davon Abteilung 700.51	30
* davon Abteilung 700.53	49
Subunternehmer Handkolonnen beide Abteilungen	150

Anlage 3: Kosten für Subunternehmer im Winterdienst

Einsatzbereiche	Winter 20/21, zum Abrechnungsstand 04/2021 (in €)	Winter 19/20 (in €)	Winter 18/19 (in €)	Winter 17/18 (in €)	Winter 16/17 (in €)	Winter 15/16 (in €)
Handkolonneneinsätze	575.863,41	5.698,04	89.202,63	179.630,03	102.827,88	100.937,12
Fahrbahnwinterdienst	173.916,23	19.514,78	43.562,92	91.091,74	61.586,63	41.393,55
Sondereinsätze mit Radlader/Transport-LKW	214.736,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>davon Unterstützung moBiel</i>	77.643,16	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Gesamt-WD-Subunternehmerkosten	964.516,18	25.212,82	132.765,55	270.721,77	164.414,51	142.330,67

Anlage 4: Einsatzübersicht Radlader- und Transport-LKW (UWB und Subunternehmen)

Einsatztage	Einsatzbereiche
07.02.2021	diverse Radwege u.a. Oerlinghauser Straße, Bodelschwinghstraße, Windfang, Jauerstraße
08.02.2021	diverse Geh- und Radwege, Fahrbahnen, Kreuzungen und Überwege in Bielefeld-Ost, u. a. Osningstraße, Am Lamberg, Wespenstraße, Nagelsholz, Theesener Straße und Kamphöner Weg
09.02.2021	diverse Geh- und Radwege, Fahrbahnen, Kreuzungen und Überwege in Hillegossen und Sennestadt, u.a. Alte Hillegosser Straße, Sender Straße, Wintersheide, Nagelsholz, Zur Bülte, Erdsiek, Zum Hübel, Blockweg, Schleusenstraße
10.02.2021	diverse Radwege, Fahrbahnen, Kreuzungen und Überwege in Quelle und Ummeln, u.a. Queller Straße, Kupferstraße, Johannistal
11.02.2021	diverse Radwege, Fahrbahnen, Kreuzungen und Überwege in Ummeln, Bielefeld-Ost, Bielefeld-West, Brackwede, Stieghorst und Bielefeld-Mitte, u.a. Am Frölenberg, Am Alten Dreisch, Siegfriedplatz, Siegfriedstraße, Weststraße
12.02.2021	diverse Radwege, Fahrbahnen, Kreuzungen und Überwege in Quelle, Ummeln, Jöllenbeck, Senne, Bielefeld-Ost, Bielefeld-West und Bielefeld-Mitte, u.a. Jöllenbecker Straße, Am Hüttensiek, Jürgingsmühle, Wöhrmannsfeld, Rolandstraße, Weststraße, Friedrichstraße, Siegfriedstraße, Nahariyastraße, Bahnhofstraße (Fußgängerzone), Parkplätze am Impfzentrum, Obernstraße, Friedenstraße, Arndtstraße, Detmolder Straße und Nikolaus-Dürkopp-Straße (Straßenbahnschienenverlauf)
13.02.2021	diverse Radwege, Fahrbahnen, Kreuzungen und Überwege in Ubbedissen, Ummeln, Senne, Sennestadt, Bielefeld-Ost, Bielefeld-West und Bielefeld-Mitte, u.a. Linnenstraße, Meindersstraße, Turmstraße, Johanniskirchplatz, Detmolder Straße (Straßenbahnschienenverlauf), Nikolaus-Dürkopp-Straße und August-Bebel-Straße (Straßenbahnschienenverlauf)
14.02.2021	Diverse Fahrbahnen Bielefeld Mitte, u.a. Arndtstraße, Mercatorstraße, Karl-Eilers-Straße, Friedenstraße, Arndtstraße, Bahnhofstraße (Fußgängerzone), August-Bebel-Straße und Oelmühlenstraße (Straßenbahnschienenverlauf)
15.02.2021	diverse Radwege, Fahrbahnen, Kreuzungen und Überwege in Ummeln, Senne, Sennestadt und Bielefeld-Mitte, u.a. Humboldtstraße, Kantstraße, Siegfriedstraße, Wittekindstraße, Nahariyastraße, Niedernstraße, Teichstraße
16.02.2021	diverse Radwege, Fahrbahnen, Kreuzungen und Überwege in Ubbbedissen und Bielefeld-Mitte, u.a. Herforder Straße, Laßheider Weg, Wittekindstraße
17.02.2021	div. Einzeleinsätze Zufahrten, Haltestellen und Kreuzungen
18.02.2021	div. Einzeleinsätze Zufahrten, Haltestellen und Kreuzungen