

1. *Wie viele Tage vor dem Schneefall war der OSB informiert und konnte sich somit auf entsprechende Einsätze vorbereiten?*

Der OSB erhält speziell für den Winterdienst eine Wetterprognose. Wie alle Wetterprognosen mit einer entsprechenden Unschärfe. Auf dieser Basis wurde ab Mittwoch, 3. Februar, mit der Umstellung des Winterdienstes von Frost- und Glätteinsätze auf größere Schneeeinsätze begonnen.

2. *Welche Vorbereitungen wurden daraufhin getroffen? Hat es hierzu eine Koordination in der Verwaltung gegeben oder hat man das Thema allein dem OSB überlassen?*

Die Winterdienstfahrzeuge des OSB sind ab November im Wesentlichen für Frost- und Glätte- sowie für Schneeeignisse bis 5 cm gerüstet. Entsprechend der Wetterprognose wurde am Mittwoch, 3. Februar, begonnen, die Räumschilder an die Winterdienstfahrzeugen anzubringen und an den Schmalspurfahrzeugen die Frontbesen für eine Schneehöhe von bis zu 5 cm ebenfalls gegen Räumschilder auszutauschen. Ebenso wurden die Trecker in Vorbereitung auf das Schneeeignis mit Räumschildern und Streuer ausgestattet.

Die Organisation des Winterdienstes obliegt dem OSB.

3. *Gibt es einen Masterplan für solche Schneeeignisse?*

Je nach Wetterprognose gibt es unterschiedliche Rufbereitschafts- und Winterdienststufen.

Stufe S: Wetterlage trocken, mit leichtem Frost möglich, punktuelle Belagsglätte.

Stufe I (Brücken): Wetterlage ungewiss, örtlicher Frost und Schauer möglich.

Stufe I / F (Fahrbahn): Wetterlage ungewiss, möglicher Frost + Glätte oder großflächiger Restfeuchte.

Stufe F: Wetterlage mit Frost und großflächiger Restfeuchte.

Stufe II: Wetterlage mit Frost und Schnee, Glätte etc.

In der für diesen Winterdiensteinsatz ausgerufenen Stufe II besteht eine Rufbereitschaft für alle Mitarbeitenden nach Dienstplan mit anzunehmender Alarmierung der Teams für volle Fahrbahnstreuung / Radwege / Gehwegstreuung / Fußgängerzonen / Friedhöfe / Werkstatt mit Mitarbeitenden aus allen Abteilungen des OSB (Volleinsatz).

4. *Wann sind die ersten Räumfahrzeuge ausgerückt?*

Alle verfügbaren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden bereits am Donnerstag, 4. Februar, zu Freitag, 5. Februar, in Rufbereitschaft versetzt. Es wurde die höchste Winterdienststufe ausgerufen.

Am Samstagmittag, 6. Februar, gegen 12 Uhr sind die ersten Fahrzeuge ausgerückt und haben vorbeugend gestreut.

Ab Samstagnacht, 6. Februar, waren die Winterdienstfahrzeuge rund um die Uhr im Räum- und Streudienst unterwegs.

Ab Sonntagmorgen, 7. Februar, gegen 4 Uhr waren alle Handreinigungskolonnen im täglichen Einsatz.

*5. Hat der OSB Aufträge an Bauunternehmen und Landwirte vergeben, damit Straßen, Fußgängerüberwege und Fahrradwege schneller gesäubert werden konnten?*

Der OSB hatte insgesamt folgende Technik im Einsatz:

- 4 Großräum-LKW (mit GPS)
- 4 Unimog (mit GPS)
- 2 Schmalspurfahrzeuge (mit GPS)
- 2 Radlader zur Salz- und Blähtonverladung
- 3 Schmalspurfahrzeuge (ohne GPS, auf Radwegen)
- 14 Trecker (davon 1 zusätzlich gemieteter Trecker)
- 6 Kleintrecker/Geräteträger
- 12 Radlader/Teleskoplader (davon 4 gemietete Fahrzeuge)
- 27 Transporter

In Summe sind dies 73 Fahrzeuge. In Ergänzung zu einem Schneeeinsatz, bei dem die Schneehöhe geringer bzw. der Schnee in nicht so kurzer Zeit fällt, hat der OSB zusätzlich folgende Technik eingesetzt:

- 1 zusätzlich gemieteter Trecker
- 12 Radlader/Teleskoplader (davon 4 gemietete Fahrzeuge)

Diese Fahrzeuge wurden mit eigenem Personal bedient und waren neben dem Einsatz in Wohngebieten auch unterstützend an Fußgängerüberwegen, auf Fahrradwegen und in Kreuzungsbereichen tätig.

Fußgängerüberwege (außerhalb der Fahrbahn) werden hauptsächlich von 12 Handreinigungskolonnen in Handarbeit gesäubert.

Insgesamt waren ca. 240 Mitarbeitende im Winterdienst aktiv. Davon ca. 40 Mitarbeitende im Schichtbetrieb (24 Stunden / 7 Tage die Woche) und ca. 200 Mitarbeitende i. d. R. ab 4 Uhr nachts, 7 Uhr oder 11 Uhr morgens je nach Einsatzgebiet und -zweck.

Weitere Unterstützung hat der OSB von den Stadtwerken bei der Räumung von Bushaltestellen mit bis zu 60 Busfahrerinnen und Busfahrern und einem Fremdunternehmereinsatz erhalten. Diese Arbeiten werden bei Standard-Winterdiensteinsätzen vom OSB erledigt. Der Einsatz der Stadtwerke ermöglichte so freie Kapazitäten im OSB für Fußgängerüberwege und Wohngebiete.

Ein kurzfristiger Einsatz von privaten Unternehmen (Bauunternehmen, Landwirte) im allgemeinen Winterdienst ist aus Sicht des OSB sowohl aus organisatorischer Sicht

als auch unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten wenig sinnvoll und erhöht nicht die Effektivität des Winterdienstes.

Ein solcher Einsatz kann dann sinnvoll und nützlich sein, wenn die Einsatzgebiete und insbesondere die Streckenpläne und die Art der Leistung im Vorfeld definiert sind.

Auch in abgrenzbaren Bereichen, die nicht den eigentlichen Verkehrssicherungspflichten des OSB unterliegen und für die eine zeitnahe Bewertung der erbrachten Leistungen möglich ist, kann ein solcher Einsatz sinnvoll und nützlich sein. Beispielhaft könnten hier Parkplätze, Wochenmarktplätze, Feuerwehrehöfe, Feuerwehr- und Polizeizufahrten, Schulhöfe etc. benannt werden.

Beide Einsatzbereiche wären hinsichtlich des gewünschten Umfangs und der zu erwartenden Kosten abzustimmen und zu beschließen.

Ungeachtet der grundsätzlichen Bewertung, dankt der OSB den ehrenamtlichen Unterstützern und Nachbarschaften, die mit Treckern Zufahrtswege freigeschoben oder mit Schneeschaukeln Sackgassen befahrbar gemacht haben. Ihr wart toll und habt gesehen, wo wir euch gerade brauchten.

*6. Ist es unausweichlich, Schneemassen von den Straßen so zu beseitigen, dass andere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer) beeinträchtigt werden?*

In den allermeisten Fällen gibt es bei vergleichbaren Schneeeignissen keine und insbesondere auch keine effektiv und praktisch erreichbaren Ablageflächen, um alle vorhandenen Straßen, Rad-, Geh- und Überwege sowie Einfahrten und Kreuzungen komplett frei zu halten.

*7. Welche Möglichkeiten werden gesehen, Schneemengen nicht nur zu verschieben, sondern abzutransportieren?*

Insbesondere in Kreuzungsbereichen und auf Fußgängerüberwegen wurde Schnee wenn nötig und möglich mittels Radlader umgefahren und an weniger beeinträchtigenden Stellen (im Nahbereich) abgelagert.

Vereinzelt wurde Schnee abgefahren. Dieses nur dann, wenn z. B. Schnee von Freiräumaktionen auf Radwege oder Fahrbahnen geschoben worden war. Im Wesentlichen betraf dieses Bushaltestellenbereiche. Aus Wohnstraßen wurde kein Schnee abgefahren.

Als ausgedehntere Maßnahme ist das Abtransportieren von Schnee aus Sicht des OSB nicht effektiv. Der Abtransport von Schnee ist zeit- und kostenintensiv und nur punktuell möglich. Ein flächendeckender Abtransport aus Wohngebieten ist auch bei einer massiven Ausweitung von Technik und Personal aus Sicht des OSB nicht realisierbar.

Darüber hinaus stellt sich die Problematik, dass Schnee aus Bereichen mit verkehrlichen Belastungen (z. B. Streusalz, Reifenabrieb etc.) grundsätzlich auf dafür geeignete Flächen abgelagert werden sollte. Wiesen und auch Regenrückhaltebecken scheiden aus diesen Gründen und auch vor dem Hintergrund, dass diese für die Zeit

der Schneeschmelze nicht belegt sein dürfen, aus. Entsprechende Flächen sind in der Stadt Osnabrück nicht festgelegt.

8. Welche Defizite werden in der Müllabfuhr gesehen und wie können sie vermieden und möglichst schnell beseitigt werden?

Am Montag, 8. Februar, und Dienstag, 9. Februar, konnten viele Wohnstraßen nicht sicher mit einem LKW befahren werden. Sowohl die Schneedecke als auch an den Seiten aufgeschobener Schnee, parkende PKW und entsprechend zu geringe Straßenbreiten ließen keine Müllabfuhr zu.

Nach noch reduzierten Restabfalltouren am Mittwoch, 10. Februar, und Donnerstag 11. Februar, wurden ab Freitag, 12. Februar, bereits wieder die regulären Restabfalltouren abgefahren.

Parallel wurde die Leerung der Restabfalltonnen der vom Ausfall betroffenen Bürgerinnen und Bürger innerhalb einer Woche nachgeholt. Hierzu wurden alle Fahrzeugkapazitäten genutzt, also auch die Müllwagen, die normalerweise in der Altpapier- und Bioabfalltour oder für die Leerung der Gelben Tonnen eingesetzt werden.

Bürgerinnen und Bürger, deren Mülltonnenvolumen durch die ausgefallenen Leerungen der Restabfall-, Altpapier- und der Gelben Tonne nicht ausgereicht hat, konnten die angefallenen Mehrmengen bei der nächsten Abfuhr neben die Tonne stellen. Die drei Recyclinghöfe und das Abfallwirtschaftszentrum Piesberg gaben zudem "alte" Gelbe Säcke aus, die bei der Abfuhr der Gelben Tonne dazu gestellt werden konnten. Es wurden aber auch Verpackungen in anderen Säcken mitgenommen. Zudem haben die Recyclinghöfe kostenlos Restabfall, Altpapier und Verpackungen für die Gelbe Tonne im betroffenen Zeitraum entgegengenommen.

Im Detail stellte sich die Situation wie folgt dar:

Wochentag KW 6	Montag, 8. Februar 2021	Dienstag, 9. Februar 2021	Mittwoch, 10. Februar 2021	Donnerstag, 11. Februar 2021	Freitag, 12. Februar 2021	Samstag, 13. Februar 2021
Restabfall	Bezirk 1 verschoben auf 15.02.	Bezirk 3 verschoben auf 16.02.	Bezirk 5 vom 10.02. (Widukindland) Rest verschoben auf 17.02.	Bezirk 7 vom 11.02. (vorige Teile Widukindland)	Bezirk 9 vom 12.02. (Beginn Regelabfuhr)	Bezirk 9 vom 12.02. (Rest)
Altpapier	Bezirk 3 ausgefallen Abfuhr am 22.02.	Bezirk 3 ausgefallen Abfuhr am 23.02.	Bezirk 5 ausgefallen Abfuhr am 24.02.	Bezirk 7 ausgefallen Abfuhr am 25.02.	Bezirk 9 ausgefallen Abfuhr am 25.02.	
Gelbe Tonne	Bezirk 2 ausgefallen Abfuhr am 22.02.	Bezirk 4 ausgefallen Abfuhr am 23.02.	Bezirk 6 ausgefallen Abfuhr am 24.02.	Bezirk 8 ausgefallen Abfuhr am 25.02.	Bezirk 10 ausgefallen Abfuhr am 25.02.	
Bioabfall	Bezirk 4 ausgefallen Abfuhr am 22.02.	Bezirk 4 ausgefallen Abfuhr am 23.02.	Bezirk 6 ausgefallen Abfuhr am 24.02.	Bezirk 8 ausgefallen Abfuhr am 25.02.	Bezirk 10 ausgefallen Abfuhr am 25.02.	
Wochentag KW 7	Montag, 15. Februar 2021	Dienstag, 16. Februar 2021	Mittwoch, 17. Februar 2021	Donnerstag, 18. Februar 2021	Freitag, 19. Februar 2021	Samstag, 20. Februar 2021
Restabfall	Bezirk 2 vom 15.02. (Regelabfuhr) Bezirk 1 vom 08.02.	Bezirk 4 vom 16.02. (Regelabfuhr) Bezirk 3 vom 09.02.	Bezirk 6 vom 17.02. (Regelabfuhr) Bezirk 5 vom 10.02. (Rest)	Bezirk 8 vom 18.02. (Regelabfuhr) Bezirk 7 vom 11.02. (Rest)	Bezirk 10 vom 19.02. (Regelabfuhr) ausgefallenen Straßen KW 6 und 7 (sofern möglich)	
Altpapier	Bezirk 2 verschoben auf 22. und 23.02.	Bezirk 4 verschoben auf 20.02.	Bezirk 6 vom 17.02. (Regelabfuhr)	Bezirk 8 vom 18.02. (Regelabfuhr)	Bezirk 10 vom 19.02. (Regelabfuhr)	Bezirk 4 vom 16.02.
Gelbe Tonne	Bezirk 1 ausgefallen Abfuhr am 01.03.	Bezirk 3 verschoben auf 20.02.	Bezirk 5 vom 17.02. (Regelabfuhr)	Bezirk 7 vom 18.02. (Regelabfuhr)	Bezirk 9 vom 19.02. (Regelabfuhr)	Bezirk 3 vom 16.02.
Bioabfall	Bezirk 1 ausgefallen Abfuhr am 01.03.	Bezirk 3 ausgefallen Abfuhr am 02.03.	Bezirk 5 ausgefallen Abfuhr am 03.03.	Bezirk 7 ausgefallen Abfuhr am 04.03.	Bezirk 9 vom 19.02. (Regelabfuhr)	

Nach dem Ausfall am Montag und Dienstag hat die Müllabfuhr am Mittwoch, 10. Februar, mit einem großen und einem kleinen Müllwagen eine erste Testfahrt im regulären Abfuhrbezirk vorgenommen. Gemäß der Einschätzung vom vorherigen Nachmittag konnte im Widukindland aufgrund der dortigen Siedlungsstruktur Restabfall abgefahren werden. In den anderen Gebieten des gleichen Abfuhrbezirkes ließen die Straßenverhältnisse aufgrund der grundsätzlich engeren Strukturen in Kombination mit den Schneeablagerungen an diesem Tag noch keine Abfuhr zu. Eine unterschiedliche Betreuung der Gebiete hinsichtlich des Winterdienstes gab es nicht.

Die Müllabfuhr hat jedoch ein eigenes Winterdienstfahrzeug, dass zusätzlich in der Nacht vor und am Tag der Abfuhr im jeweiligen Bezirk unterstützend aktiv ist.

Als Ergebnis der Testfahrt konnte festgehalten werden, dass es zu verantworten war, die vier kleinen Müllfahrzeuge des OSB in einigen Wohnsiedlungen im Abfuhrbezirk des Folgetages sowie zwei große Müllwagen auf Hauptstraßen zur Leerung der Restmülltonnen einzusetzen.

Am Donnerstag, 11. Februar, wurde daraufhin der Restabfall in Teilgebieten von Voxtrup, Fledder und Schölerberg sowie die Meller Landstraße, die Meller Straße und die Hannoversche Straße abgefahren.

Am Freitag, 12. Februar, mit Ausweitung auf Samstag, 13. Februar, wurden alle regulären Restabfalltouren dieses Abfuhrtages abgefahren. Hierzu wurden auch die Müllwagen, die im Normalfall Altpapier oder Bioabfall fahren, eingesetzt. Leider waren einige wenige Straßen mit Müllfahrzeugen noch nicht befahrbar.

Ab Montag, 15. Februar, wurden alle regulären Restabfalltouren und alle ausgefallenen Restabfalltouren der Vorwoche an den jeweiligen Abfuhrtagen mit allen verfügbaren Müllwagen abgefahren.

Ab Mittwoch, 17. Februar, konnten auch die regulären Leerungen der Altpapier- und der Gelben Tonnen wieder aufgenommen werden. Die Müllwagen für die Bioabfallsammlung mussten weiterhin für die Nachleerung der ausgefallenen Restabfalltouren eingesetzt werden. Ab Freitag, 19. Februar, konnten wieder alle regulären Touren aufgenommen werden. Noch ausstehende Restabfallleerungen konnten mit den Reservefahrzeugen des OSB am Freitag und Samstag nachgeholt werden.

Somit waren am Samstag, 20. Februar, alle Restabfalltouren nachgeholt. Die Mülltonnen der vom Ausfall der Restabfalltouren betroffenen Bürgerinnen und Bürger wurden somit spätestens nach einer Woche geleert.

Ebenfalls am Samstag wurden die Altpapier- und Gelben Tonnen in den Abfuhrbezirken von Dienstag, 16. Februar, geleert, da diese Behälter den dann längsten Zeitraum bis zur nächsten Leerung gehabt hätten.

Zudem wurde das Stadtgebiet am Samstag mit Sperrmüllfahrzeugen abgefahren, um trotz der Absage der Sperrmüllabfuhr bereitgestellte Sperrmüllmengen einzusammeln. Mit der Müllabfuhr ab Montag, 22. Februar, wurden bereits die ausgefallenen Touren für Altpapier, Bioabfall und Gelber Tonne wieder abgefahren, so dass hier keine Nachleerung mehr durchgeführt werden konnte bzw. die Nachleerung nicht sinnvoll erscheint, da die nächste Leerung wenige Tage später stattfindet.

Einzig die ausgefallene Altpapiertour von Montag, 15. Februar, deren nächster regulärer Termin erst am 1. März wäre, wurde mit der Unterstützung von Fremdunternehmen (OAG und REMONDIS) ab Montag, 22. Februar, ergänzend nachgefahren.

*9. Was hat die Verwaltung unternommen, wenn der Räumpflicht auf Gehwegen auch tagelang nicht nachgekommen wurde?*

Aufgrund der Schneesituation im Stadtgebiet und der intensiven Einbindung in die Pandemiebekämpfung war es dem Ordnungsaußendienst nicht möglich, eine Kontrolle der Räumpflichten in der Fläche vorzunehmen. Es war hier nur möglich, auf konkrete Beschwerden zu reagieren. Diese Reaktionen erfolgten zum einen durch den

Innendienst durch Kontaktaufnahme mit den Anliegern, zum anderen durch persönliche Ansprache durch den Ordnungsaußendienst vor Ort.

Das Gros der eingegangenen Beschwerden betraf die allgemeine Situation, nur in wenigen Fällen wurden Verstöße im Einzelfall angezeigt. Dieses betraf im Schwerpunkt den Einsatz von Streusalz. Eine Ahndung war hier im Regelfall nicht möglich, da nicht zu ermitteln war, wer unzulässiger Weise Streusalz eingesetzt hat, bzw. der Einsatz von Streusalz im Einzelfall zulässig war.

*10. Ist die Verwaltung insgesamt mit der Bewältigung zufrieden, werden Defizite gesehen?*

Aus den Erfahrungen dieses Winterdiensteinsatzes, den es in ähnlicher Form das letzte Mal vor über 10 Jahren gegeben hat, lassen sich in einem ersten Fazit verschiedene Bewertungen, Verbesserungsnotwendigkeiten und Optimierungen in unterschiedlichen Bereichen des Winterdienstes ableiten.

#### Erstes Fazit Winterdienst auf Straßen

- Alle Straßen in Winterdienstpriorität 1 wurden planmäßig geräumt.
  - ➔ Der anhaltende Schneefall machte anders als sonst eine ständige Wiederholung der Räum- und Streufahrten notwendig.
  - ➔ Eine dauerhafte "Schwarzräumung" war zu Beginn nicht möglich.
- Straßen in Winterdienstpriorität 2 wurden zeitverzögert angefahren.
  - ➔ Die notwendigen Wiederholungen der Räum- und Streufahrten auf den Strecken der Winterdienstpriorität 1 verzögerten ein direktes anschließendes Räumen in Straßen der Winterdienstpriorität 2.
- Der zusätzliche Einsatz von 12 Radladern und einem zusätzlichen Trecker - besetzt mit OSB-Mitarbeitenden - war für die Räumung in Wohngebieten, an Fußgängerüberwegen, Bushaltestellen usw. sinnvoll und notwendig.
- Das Freihalten von Fußgängerüberwegen war in den ersten Tagen erschwert, da in der Fahrbahnmitte und an den Fahrbahnrandern immer wieder durch die jeweils erneuten Räumfahrten Schnee abgelagert wurde und die Handreinigungsgruppen bereits freigeräumte Übergänge mehrmals täglich erneut anfahren mussten. Bei weniger Schneefall bzw. Schneefall über einen längeren Zeitraum müssen Übergänge normalerweise nur einmal pro Nacht/Tag angefahren und freigeräumt werden. Als weitere Erschwernis kam hinzu, dass die Schneeablagerungen durch die dauerhaft kalten Temperaturen sehr stark eingefroren waren, was den Zeiteinsatz pro Übergang deutlich verlängerte und die Effektivität reduziert hat.

#### Erstes Fazit Winterdienst auf Radwegen - Hochbord und fahrbahnunabhängig

- Alle Radwege in Winterdienstpriorität 1 auf Hochbord wurden planmäßig abgefahren.

- ➔ Eine "Schwarzräumung" war aufgrund des Schneefalls und des eingesetzten Blähtons als Streumittel nicht möglich.
- ➔ Das Zusammenspiel vom Winterdienst der Anlieger und Winterdienst des OSB auf angrenzenden Radwegen ist uneinheitlich und führt zu Abgrenzungsproblemen.
- ➔ Der beim Räumen anfallende Schnee wird teilweise wieder auf den von Anliegern geräumten Gehwegen, an parkende PKW oder auf die Fahrbahn geschoben.
- ➔ Von Anliegern wird teilweise Schnee aus Einfahrten, von Gehwegen und aus den Bereichen zwischen parkenden Autos etc. wieder auf den Radweg geschoben.
- ➔ Parkende Autos, Hindernisse auf Überwegen, Poller (die durch Schnee und Eis schwer aufzuschließen waren), eine Unterschreitung von Mindestbreiten der Radwege etc. erschwerten ein schnelles Räumen und ein einheitliches Niveau.
- ➔ In Osnabrück wird gemäß Beschluss Blähton als Streumittel eingesetzt. Die Wahl des richtigen Streustoffes wäre zu diskutieren: Abstumpfende Streustoffe haben aufgrund der schmalen Radreifen nur sehr geringe Wirkung, insbesondere bei Reif- und Eisglätte, zudem wirken sie bei einer Schneedecke nicht auftauend. Salz birgt jedoch die Gefahr von Umwelt-, insbesondere Baumschäden. Der eingesetzte Blähton wird dagegen bei Regen schnell weggespült und nicht nur in Beete und Baumscheiben sondern auch in Straßeneinläufe (Gully) gespült, was eine Verstopfungsgefahr mit sich bringt.

#### Erstes Fazit Winterdienst auf Radwegen auf Fahrbahnniveau

- Radwege in Winterdienstpriorität 1 auf Fahrbahnniveau wurden von den Straßenräumfahrzeugen uneinheitlich geräumt und mit Salz bzw. Sole gestreut.
- Salz und Sole erzielen aufgrund der geringeren Reifenbreite von Fahrrädern und der geringeren Nutzung der Radwegbereiche nicht die notwendige Wirkung um eine vollständige "Schwarzräumung" zu erzielen.
- Notwendige Abstände des Räumschildes zu Hindernissen wie Bordsteinen oder parkenden PKW machen es (insbesondere in der Ersträumung) kaum möglich, Radwege auf Fahrbahnniveau vollständig zu räumen.
  - ➔ Abstand Räumschild zum Bordstein mindestens 30 bis 40 cm.
  - ➔ Abstand zu parkenden Fahrzeuge mindestens 50 bis 60 cm.
  - ➔ Für Radfahrer bleibt auch nach der Räumung eine verfügbare Restbreite von nur noch 1/2 bis 2/3 des Radwegs.
- Zerfahrener Schnee und Schneematsch wird schnell wieder vom PKW- und LKW-Verkehr auf die Radwege gefahren.
- Von Anliegern wird Schnee aus Einfahrten, von Gehwegen und aus den Bereichen zwischen parkenden Autos, Bushaltestellen etc. wieder auf den Radweg und die Fahrbahn geschoben.
- Teilweise steht auch nach der Räumung der Radweg nicht zur Verfügung, da parkende Autos ein Räumen nicht möglich machen oder Schnee von Anliegern aus anderen Bereichen dort abgelagert wird.
- Dort, wo ein Schneeräumen zur Fahrbahnmitte nicht möglich ist, fehlt es teilweise an Schneeablagefläche.

#### Erste Bewertung des Starkschneewinterdienstes auf Straßen

- Für Glätte- und Schneeereignisse bis 5 cm und auch bei höheren Schneelagen durch wiederholten Schneefall ist der bisher organisierte Winterdienst auf Straßen aus Sicht des OSB ausreichend.
- Bei Schneeereignissen, bei denen in kurzer Zeit wesentlich mehr Schnee fällt, erfolgt notwendigerweise die Prioritätensetzung auf die Winterdienstpriorität 1 mit entsprechenden Verzögerungen in Winterdienstpriorität 2.
  - ➔ In diesen Fällen muss bisher situativ auf die jeweiligen Umstände reagiert werden. Ein zusätzlicher Winterdienstplan "Starkschneeereignisse" könnte erarbeitet werden. Technik und Personal sollten hier entsprechend losgelöst vom bisherigen Winterdienstplan anders disponiert werden. Hierzu wäre auch die Organisation der Winterdienstleitung anzupassen, die für solche Ereignisse fachlich gut aber unterbesetzt ist.
  - ➔ Um OSB-interne oder angemietete Fahrzeugtechnik zeitlich ausgeweitet einsetzen zu können, ist zusätzliches Fahrpersonal auszubilden. Je nach Ausweitungsgrad sind ggf. auch zusätzliche Reserven notwendig.
- Bei einer Verdoppelung der Winterdienstkapazitäten (z. B. auch durch Fremdvergabe) entstehen abgeschätzte Kosten von ca. 800 - 900 T€ in einem solchen Schneejahr.
  - ➔ Eine solche Ausweitung entspräche einer Gebührenerhöhung um 18 bis 20 %.
  - ➔ 200 T€ - 250 T€ der Mehrkosten müssten vom Kernhaushalt und nicht vom Gebührenzahler übernommen werden.
  - ➔ In Jahren ohne große Schneeereignisse würden schätzungsweise Vorhaltekosten von ca. 100 bis 300 T€ anfallen.

#### Erste Bewertung des Starkschneewinterdienstes auf Radwegen

- Für Glätte- und Schneeereignisse bis 5 cm und auch bei höheren Schneelagen durch wiederholten Schneefall ist der bisher organisierte Winterdienst auf Hochbord-Radwegen aus Sicht des OSB ausreichend.
  - ➔ Eine Optimierung könnte unter Abwägung der Vor- und Nachteile (Umwelt-, insbesondere Baumschäden) durch eine Sole- statt einer Blähtonstreuung erzielt werden.
  - ➔ Eine Optimierung für Radwege auf Fahrbahnniveau könnte durch zusätzliches Nachfegen mit Schmalspurfahrzeugen mit Solestreuung erreicht werden.
- Bei Schneeereignissen bei denen in kurzer Zeit wesentlich mehr als 5 cm Schnee fällt, ist strategische Neuausrichtung des Winterdienstes auf Radwegen sinnvoll.
  - ➔ Detailliertere Streckendaten wären zu erheben und neue Festlegungen zu treffen.
  - ➔ Entsprechende Daten und Beschlüsse können als Basis für die Bemessung der Winterdienstkapazitäten des OSB oder für ein Leistungsverzeichnis einer externen Vergabe dienen.
- Bei einer Verdoppelung der Winterdienstkapazitäten (z. B. auch durch Fremdvergabe) entstehen abgeschätzte Kosten von ca. 300 T€ in einem solchen Schneejahr.

- ➔ Mehrkosten einer solchen Ausweitung wären derzeit vom Kernhaushalt zu tragen.
- ➔ In Jahren ohne große Schneeereignisse würden Vorhaltekosten von ca. 50 bis 100 T€ anfallen.

## **Backup-Information**

### Schneehöhen Osnabrück über 20 cm

- 9. Februar 2021: 22 cm
- 26. Dezember 2010: 24 cm
- 26. November 2005: 28 cm
- 12. Januar 1985: 36 cm
- 15. Februar 1979: 28 cm
- 18. Februar 1969: 42 cm
- 19. Januar 1963: 29 cm
- 13. Januar 1959: 27 cm