

kriens

Beantwortung Interpellation

Interpellation Stofer: Fussgänger- und velofreundlicher Winterdienst Nr. 215/2019

Eingang

13. Mai 2019

Zuständiges Departement

Bau- und Umweltdepartement

Beantwortung

Für die eigene Sicherheit und die der anderen Verkehrsteilnehmer sind in erster Line die Strassenbenützerinnen und -benützer verantwortlich. Es gilt der Grundsatz der Selbstverantwortung. Die Bundesgesetzgebung (Art. 31 Abs. 1 SVG, Art. 32 SVG und Art. 2 Abs. 1 VRV) besagt, dass die Strassenbenützerinnen und -benützer ihre Fahrweise den Verhältnissen anzupassen und ihre Fahrzeuge wintertauglich auszurüsten haben. Dazu gehört bei Motorfahrzeugen beispielsweise auch das Mitführen von Schneeketten. Die Strassenbenützerinnen und -benützer haben sich dem Strassenzustand anzupassen und nicht umgekehrt. So müssen sie bei Temperaturen um den Gefrierpunkt und bei nasser Witterung grundsätzlich von Glätte ausgehen.

Der Stadtrat teilt aber selbstverständlich das Anliegen, dass alle Verkehrsteilnehmenden nach Schneefall und bei Eisglätte möglichst bald wieder optimale Verhältnisse haben sollten. Dieses Anliegen gilt es allerdings in den Kontext der zur Verfügung stehenden Ressourcen zu stellen. – Auch im Winterdienst ist leider nicht immer alles möglich, was wünschenswert ist.

Der Stadtrat hat im Bericht zum Postulat Nyfeler Nr. 028/2017 «Optimierung des Winterdienstes zu Gunsten des Langsam-Verkehrs» ausführlich über die Organisation des Winterdienstes berichtet. Das Postulat wurde am 2. November 2017 im Einwohnerrat behandelt. Um nicht alles Gesagte zu wiederholen, erlaubt sich der Stadtrat, nachstehend für verschiedene Ausführungen auf diesen Bericht zu verweisen.

Die Interpellation Stofer Nr. 215/2019 „Fussgänger- und velofreundlicher Winterdienst“ wird somit wie folgt beantwortet:

- 1. Die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) geben unter anderem vor, dass die Verkehrswege in sogenannte Dringlichkeitsstufen eingeteilt werden. Wir bitten den Stadtrat um eine Auflistung.**

Normen, wie jene des Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), werden von privatrechtlichen Organisationen erlassen. Sie widerspiegeln in der Regel einen anzustrebenden Stand der Technik, sind aber ohne weitergehende gesetzliche Verankerung für niemanden verpflichtend.

Die Stadt Kriens wendet die VSS-Normen im Bereich des Winterdienstes nicht an. Anstelle der drei in der VSS-Norm 40756a „Winterdienst“ definierten Dringlichkeitsstufen 1 (Hochleistungsstrassen, d. h. Autobahnen und Autostrassen, Hauptverkehrsstrassen und Steilstrecken, Strassen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Strassen zu Bahnhöfen / Spitälern / Sanitätsposten / Polizei und Feuerwehr sowie Industrie-



anlagen mit starkem Verkehr, Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, wichtige Fussgängerverbindungen / Treppenanlagen und Radwege), 2 (Quartierstrassen, Fussgängerverbindungen und Treppenanlagen zu Schulhäusern, Industrie- und Gewerbeanlagen, wichtige öffentliche Parkplätze) und 3 (alle übrigen Strassen und Verkehrsflächen, die im Winter unterhalten werden müssen) hat der Werkunterhalt Kriens eine eigene Prioritätenordnung.

Wie in der Antwort zum Postulat Nyfeler Nr. 028/2017 ausgeführt, räumt der Werkunterhalt sternförmig ab Zentrum. Erste Priorität haben Strassen (und deren Trottoirs) mit öffentlichem Verkehr (sprich: Buslinien). Zweite Priorität haben alle restlichen Gemeindestrassen sowie Privatstrassen (und deren Trottoirs), für welche die Strassengenossenschaften kostenpflichtige Salzaufträge erteilt haben. In die dritte Priorität werden alle anderen Privatstrassen eingeteilt. Diese werden nur gepflügt, wenn dies die Personalressourcen erlauben.

Die Reihenfolge der Bearbeitung der einzelnen Strassen kann zwischen den einzelnen Einsatztagen variieren. Sie basiert auf den am jeweiligen Tag zur Verfügung stehenden Mitarbeitenden, der aktuellen Verkehrs- und Wettersituation sowie dem Zeitpunkt des einsetzenden Schneefalls.

Es wäre daher nicht seriös, eine Liste mit Velowegen, Trottoirabschnitten bzw. Strassennamen und deren Räumungszeitpunkt zu veröffentlichen, deren Angaben in vielen Fällen nicht eingehalten werden könnten.

2. Zu den drei Dringlichkeitsstufen gehören Zielvorgaben. Kann der Stadtrat auflisten, innert welcher Frist die Schneeräumung nach den Dringlichkeitsstufen 1-3 in der Regel erfolgt?

Wie in Antwort 1 ausgeführt, wendet der Werkunterhalt die Einteilung in die drei Dringlichkeitsstufen der VSS-Norm nicht an. Der Werkunterhalt hat keine zeitlichen Zielvorgaben, weil er mit den ihm zur Verfügung stehenden Personalressourcen und Fahrzeugen nur reaktiv tätig sein kann. Der Werkunterhalt erbringt seine Leistungen so schnell wie möglich.

Bei Schneefall sind jeweils alle zur Verfügung stehenden Mitarbeitenden des Werkunterhalts mit der Schneeräumung beschäftigt. Die einzelnen Winterdienst-Touren dauern je Mitarbeiter zwischen sieben und neun Stunden. Das heisst, dass bei anhaltendem Schneefall eine Strasse oder ein Trottoir durchschnittlich frühestens nach sieben Stunden erneut geräumt werden kann. Die Länge der Arbeitstage ist an solchen Tagen an der Grenze des Zulässigen und Verantwortbaren. Es stehen nur Mitarbeitende für eine Schicht pro Tag zur Verfügung, ebenfalls sind sämtliche Fahrzeuge im Einsatz. Dies führt für die Einzelnen bei anhaltendem Schneefall zu sehr langen Arbeitstagen. An ganz wenigen Tagen gelangen zusätzliche Fusstruppen einer privaten Firma zum Einsatz, um Bushaltestellen, Treppen und Fussgängerübergänge von Schnee zu befreien. Diese Einsätze müssen aus Kostengründen auf ein absolutes Minimum beschränkt bleiben.

3. Auffallend ist, dass der Schnee auf Velostreifen und -wegen in Kriens oftmals lange liegen bleibt. Auch ein Tag nach dem Schneefall sind diese noch nicht geräumt, wie die Fotos im Anhang der Interpellation beweisen. Das führt zu gefährlichen Situationen. Welche Priorität haben die Velowege und Velowegaufahrten sowie das Fusswegnetz in Kriens?

In der Stadt Kriens gibt es pro Winter nicht viele Wintertage, an denen Schnee- und Glatteisverhältnisse andauern. Der Stadtrat möchte daher die Aussage, dass „Schnee oftmals lange liegen bleibt“ etwas relativieren. Grundsätzlich ist im Winter

mit einzelnen Tagen zu rechnen, an denen für die Verkehrsteilnehmenden nicht optimale Verhältnisse herrschen.

Der Stadt Kriens fehlen leider die Ressourcen, bei allen Witterungsbedingungen unmittelbar gute Strassen- und Gehwegverhältnisse schaffen zu können.

Wie im Bericht zum Postulat Nyfeler ausgeführt, erfolgt die Schneeräumung aus logistischen Gründen vom Grossen zum Kleinen. Der Kanton beginnt mit dem Räumen der Kantonsstrassen, die Stadt Kriens mit den Gemeindestrassen. Beides führt dazu, dass Teile der Schneewalme von der Strasse auf Trottoirs zu liegen kommen. Daher werden die Trottoirs erst anschliessend mit schmalere Fahrzeugen vom Schnee befreit, um nicht zwei Durchgänge machen zu müssen. Wenn die Schneemassen zwischen Strasse und Trottoir möglichst wenig störend platziert wurden, können anschliessend Fussgängerübergänge, Bushaltestellen und Velowegauffahrten von Hand geräumt werden.

Je nach Lage der Velowege ist es möglich, dass sie nicht schneegeräumt werden können, weil sie direkt am Strassenrand aufgemalt sind und dieser Raum für das Lagern der Schneewalme benötigt wird. Wie im Bericht zum Postulat Nyfeler ausgeführt, wäre das Abführen dieser Walme mit einem enormen Aufwand verbunden und ökologisch fragwürdig.

Die vom Interpellanten angeführte, im Vergleich zu Verkehrswegen für den motorisierten Verkehr, späte Schneeräumung auf Velostreifen und -wegen hat also nichts mit fehlendem Willen zu tun, sondern ergibt sich aus rein logistischen Überlegungen im Rahmen eines effizienten Mitteleinsatzes.

Bei den Veloverbindungen haben folgende Strecken Winterdienst-Priorität:

- Veloweg Restaurant Obernau parallel zur Langmatt bis Einfahrt Südstrasse
- Velospuren Schachenstrasse-Amlehnstrasse-Langsägestrasse inkl. Ausfahrt Richtung Luzern
- Velospuren auf Obernauer-, Luzerner-, Gallus- und Horwerstrasse
- Veloverbindung Schlundstrasse zwischen Friedhof Anderallmend und Pilatusmarkt
- Veloverbindung Schachenstrasse-Bellpark-Hofmatt
- Freigleis inkl. Hauptzugänge

Der Werkunterhalt befreit Auf- und Abfahrten auf bzw. von diesen Veloverbindungen gezielt von Hand von Schnee.

4. Wie bekämpft der Winterdienst den Schnee und die winterlichen Glättearten auf den Trottoirs?

Die Bekämpfung von Schnee und Eisglätte auf den Trottoirs wird im Bericht zum Postulat Nyfeler Nr. 028/2017 ausführlich dargelegt. Der Stadtrat verzichtet darauf, dies vorliegend nochmals auszuführen.

Der Gemeinderat hatte in diesem Bericht festgehalten, dass die systematische Schwarzräumung von Trottoirs und Velowegen einen grossen zusätzlichen Aufwand mit sich bringen würde, und angesichts der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde auf eine systematische Umstellung von Splitten auf Schwarzräumung verzichtet wird. Er war der Meinung, dass nur in Kriens bereits erprobte und sich bewährte Methoden systematisch eingeführt werden sollen. Er stellte dem Einwohnerrat in Aussicht, dass der Werkunterhalt im Winterhalbjahr 2017/2018 im Hinblick auf zukünftige Entscheidungen über den Winterdienst-Standard und kommende Ersatzbeschaffungen Versuche darüber durchführen wird, welche Vorteile verschiedene Behandlungsarten mit sich bringen.

Es wurden Versuche mit Splitt, Trocken- und Feuchtsalz sowie reiner Sole durchgeführt. Für die Tests mit reiner Sole hatte der Werkunterhalt vom 18. Dezember 2017 bis 28. Februar 2018 ein Fahrzeug mit Pflug und Sprühgerät zugemietet.

Die Tests haben gezeigt, dass Sole ein Ersatz für Trockenstreusalz und Splitt sein kann. Die ausgebrachte Menge Salz ist bei Sole im Vergleich zum Trockensalz-Einsatz deutlich tiefer, mit mindestens gleichem Erfolg. Zudem funktionierte der Sole-Einsatz auch bei tiefen Temperaturen. An Wintertagen mit wenig Schneefall konnten durch das Sprühen von Sole Trottoirs und Langsamverkehrsachsen schneller als mit Trockensalz schwarz geräumt werden, weil gelöstes Salz schneller wirkt. Bei länger anhaltender Kälte trug dies dazu bei, dass sich auf diesen Flächen weniger Eis bildete.

Im Gegensatz zu Splitt hat Sole keine Langzeitwirkung. Bei jeder gefrierenden Nässe (Glatteis) mussten die Strecken daher erneut mit Sole besprüht werden. Wie bereits ausgeführt, hat der Werkunterhalt Kriens die nötigen personellen (und maschinellen) Ressourcen nicht, um Trottoirs und Langsamverkehrsachsen mehrmals täglich abzufahren und zu behandeln. Wenn die Temperaturen nach Schneefall um den Gefrierpunkt bleiben, muss daher weiterhin Splitt auf Trottoirs und Langsamverkehrsachsen gestreut werden, damit eine Langzeitwirkung besteht.

Der Sole-Einsatz lohnt sich vor allem auf Trottoirs oder Velowegen, weil die Verteilung auf schmalen Flächen sehr genau und flächendeckend vorgenommen werden kann. Mit einem guten Gerät kann heute die Sprühbreite stufenlos verstellt werden. Auf den Trottoirs ist nur ein langsames Arbeitstempo möglich, was die genaue Verteilung von Trockensalz erschwert. Auf den Einsatz von Sole auf den Strassenfahrbahnen wird verzichtet. Dazu müssten andere Sprühgeräte mit breiteren Sprühbalken und deutlich grösseren Tanks sowie eine Aufbereitungsanlage für Sole im Werkhof angeschafft werden. Darauf wird bis auf weiteres verzichtet, und weiterhin mit Feucht- und Trockensalz gearbeitet.

Weil beim Einsatz von reiner Sole je nach Temperatur und Schneefall rund vier Mal weniger Salz pro Einsatz nötig ist, als dies mit Trockensalz der Fall wäre, versucht der Werkunterhalt, die verschiedenen Glatteiskämpfungsmassnahmen im Rahmen der ihm zur Verfügung stehenden Ressourcen optimal zu kombinieren. Es wird angestrebt, durch die richtige Kombination der verschiedenen Massnahmen die umwelttechnisch nachteiligen Auswirkungen der einzelnen Varianten zu minimieren.

Wenn die Witterung es zulässt, reine Sole einzusetzen, wird dies im Bereich der Trottoirs und Langsamverkehrsachsen künftig nach Möglichkeit gemacht. Damit kann weniger Splitt eingesetzt werden, was den Aufwand für die Trottoir-Reinigung im Frühling und die Deponiekosten (wegen des Splitts) reduzieren hilft. Weil Sole eine wässrige Lösung ist, die gebrauchsfertig mit 22 % Salzanteil mit Tankwagen angeliefert wird, wird für den Einsatz von Sole allerdings eine beträchtliche Menge Wasser durch die Schweiz gefahren. Aus diesem Grund muss auch der Einsatz von Sole auf das notwendige Minimum beschränkt werden. Im Allgemeinen gilt es nach wie vor, den Schnee so gut wie möglich mechanisch zu entfernen und die Flächen erst danach mit Salz, Sole oder Splitt zu behandeln. Weil die aktuellen und vorhergesagten Witterungsbedingungen ebenso wie die zum jeweiligen Zeitpunkt verfügbaren Mitarbeitenden einen Einfluss darauf haben, wie die verschiedenen Schnee- und Glatteiskämpfungsmassnahmen, Mitarbeitenden und Fahrzeuge idealerweise eingesetzt werden, kann kein genau definierter Entscheidalgorithmus vorgegeben werden. Die Entscheidung obliegt dem Leiter Werkunterhalt, seinem Stellvertreter oder dem jeweiligen Pikett-Chef.

Der Werkunterhalt hatte auf November 2018 ein Sole-Sprühgerät für den Anbau an einem vorhandenen Klein-Traktor bestellt, welches auf Trottoirs und Langsamverkehrsachsen eingesetzt werden sollte. Dieses Gerät wurde leider verspätet ausgeliefert, wodurch es im vergangenen Winter noch nicht systematisch zum Einsatz gelangen konnte. Über die Beschaffung weiterer Geräte wird mit zunehmender Erfahrung und unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Investitionslimiten zu einem späteren Zeitpunkt entschieden. Gegebenenfalls müsste dies parallel zum Ersatz kleiner Traktoren geschehen, weil die bislang auf dem Markt erhältlichen Sole-Geräte für die kleinen, in Kriens eingesetzten Traktoren noch zu schwer sind. Weil bis auf weiteres nur ein einziges Sole-Gerät zur Verfügung stehen wird, werden nicht alle Trottoirs und Langsamverkehrsachsen mit Sole behandelt werden können.

Das nun vorhandene Fahrzeug, welches mit dem Sole-Sprühgerät ausgerüstet wird, wird auf einer Tour eingesetzt, die den östlichen und damit tiefer gelegenen Bereich der Gemeinde abdeckt. Dort bringt es am meisten, weil dort in der Regel die Schneemengen tiefer ausfallen. Zudem kann damit auch das Freigleis bei Bedarf mit Sole behandelt werden.

5. Ist der Stadtrat bereit, die Ist-Situation zu überdenken und den Winterdienst zukünftig stärker an den Bedürfnissen des Langsamverkehrs auszurichten?

Der Stadtrat ist sich bewusst, dass der Langsamverkehr ebenso auf einen zuverlässigen Winterdienst angewiesen ist, wie die übrigen Mobilitätsarten. Der Werkunterhalt wird weiterhin versuchen, beim Winterdienst die Ressourcen so zu priorisieren, dass ein Optimum realisiert werden kann. Es wird aber auch künftig damit zu rechnen sein, dass Strassen, Fusswege und Radwegverbindungen während mehr als 24 Stunden schneebedeckt sein können.

Die aktuelle Personalsituation und die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge des Werkunterhalts erlauben es nicht, die Räumung und den Unterhalt der Langsamverkehrsachsen weiter zu priorisieren. Die Stadt Kriens kann es sich nicht leisten, Maschinenpark und Mitarbeiterzahl des Werkunterhalts auf einige wenige Wintertage mit Schnee auszurichten und diese während der übrigen Zeit im Jahr nicht auszulasten. Eine spezifische Priorisierung von Langsamverkehrsachsen würde den Einsatz von je einem Trottoir- und einem Strassenfahrzeug (beide noch nicht vorhanden) und zwei zusätzlichen Mitarbeitenden nötig machen.

Weil die Zahl der Fahrzeuge und deren Auslastung es nicht zulassen, einzelne Fahrzeuge spezifisch für die Veloverbindungen bereitzustellen, wird der Winterdienst für die Veloverbindungen wie bis anhin innerhalb der Touren der sechs Strassenfahrzeuge, die pflügen und Feucht- oder Trockensalz ausbringen, und der Touren der sieben Trottoirfahrzeuge, die pflügen und Splitt streuen bzw. Sole sprühen können, vorgenommen. Priorität haben dabei die unter Antwort 3 angeführten Verbindungen.

Kriens, 3. Juli 2019