

Prüfauftrag zur Konzeption Winterdienst –

Beräumung von ortsverbindenden Radwegen in der Stadt Erfurt

Stand 03.07.2020



Stadtverwaltung Erfurt

Tiefbau- und Verkehrsamt

DS 0914/19

Prüfauftrag Beräumung von ortsverbindenden Radwegen in der Stadt Erfurt

DS 0914/19

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung	3
2. Einführung	4
3. Rechtliche Voraussetzungen des Winterdienstes auf Radwegen	4
4. Radwegenetz Erfurt	8
5. Streugutproblematik	9
6. Kosten	10
7. Prüfergebnis	12

1. Veranlassung

Im Rahmen des Stadtratsbeschlusses zum **Konzept Winterdienst in der Stadt Erfurt für die Winterperioden 2018/19 - 2020/21**, wurde mit der **0747/18** Pkt. 2 und 3 die Notwendigkeit zur Prüfung der winterdienstlichen Behandlung von Radwegen festgestellt.

Im Zusammenhang mit der vom Stadtrat beschlossenen Winterdienstkonzeption erging mit dem Änderungsantrag der SPD unter der Drucksache 2147/18 und in diesem Zusammenhang der Ergänzung der Ursprungsdrucksache um die Beschlusspunkte 2 und 3 ein konkreter Prüfauftrag an die Stadtverwaltung zur winterdienstlichen Betreuung der ortsverbindenden Radwege.

Beschlusspunkt 2:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die Anlagen 1 und 2 zur Drucksache 0747/18 „Konzept Winterdienst in der Stadt Erfurt für die Winterperioden 2018/19 - 2020/21“ so zu ergänzen, dass die nachweislich genutzten ortsverbindenden Radwege in der Winterperiode 2018/2019 testweise in Dringlichkeit 2 eingruppiert werden.

Beschlusspunkt 3:

Der Oberbürgermeister wird weiterhin beauftragt, dem Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften, Rechnungsprüfung und Vergaben bis Ende April 2019 eine detaillierte Kostenanalyse zu den Mehrkosten vorzulegen. Danach erfolgt die Entscheidung zur generellen Übernahme der ortsverbindenden Radwege in das D2-Netz.

→Der Antrag der SPD-Fraktion wurde in der Fassung der Stellungnahme der Verwaltung hinsichtlich des folgenden Textes bestätigt:

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

Gemäß der Festlegung der winterdienstlichen Betreuung der ortsverbindenden Radwege, resultierend aus der Festlegung aus der öffentlichen Sitzung FLRV vom 08.05.2019 zum

TOP 5.1 . (Drucksache 0072/19) wurde unter der DS 0914/19 der Beobachtungszeitraum um die Winterdienstperiode 2019/2020 ausgeweitet.

Diesem Prüfauftrag kommt die Stadtverwaltung nun mit der vorliegenden Drucksache nach.

2. Einführung

Der Radverkehr ist in jüngster Zeit im Rahmen der Umwelt- und Mobilitätsdiskussion zunehmend in den Fokus geraten. Dabei ist das Fahrrad für einen Teil der Verkehrsteilnehmer zum Alltagsverkehrsmittel geworden, das nicht nur im Sommer genutzt wird. Neben der Verkehrssicherheit ist der Winterdienst auf Radwegen ein wichtiger Punkt für die Etablierung des Fahrrades als ganzjähriges Verkehrsmittel. Denn damit viele Menschen das Rad auch im Alltagsverkehr einsetzen, muss ein sicheres und schnelles Vorankommen garantiert sein.

Dies erfordert ein jederzeit und gut befahrbares Radwegenetz, auch im Winter und stellt damit hohe Anforderungen an den Winterdienst auf Radwegen.

Hierfür ist jedoch auch das Vorhandensein einer durchgängigen Radinfrastruktur Grundvoraussetzung. Um der aktuellen Verkehrs- und Umweltsituation Rechnung zu tragen, könnte die Etablierung des Fahrrades als ganzjähriges Verkehrsmittel ein wichtiger Aspekt werden. Mit Blick auf den Winterdienst könnte eine Einstufung des Radwegenetzes analog dem Straßennetz nach Dringlichkeit je nach Bedeutung, Verkehrsbelastung und Gefahrenstellen erfolgen. Für die Verkehrsbelastung und Bedeutung ist vorab eine Erhebung von Daten in Form von Verkehrszählung notwendig, unabhängig der Jahreszeit. Dies wurde in der Vergangenheit für außerörtliche Radwegestrecken nicht vorgenommen.

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

Für die Zukunft muss eine situationsgerechte Lösung gefunden werden die dem Radfahrer und der Leistungspflicht unserer Stadt Rechnung trägt.

3. Rechtliche Voraussetzungen des Winterdienstes auf Radwegen

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

Grundvoraussetzung ist, dass sich die Teileinrichtung der Straße innerhalb einer geschlossenen Ortslage befindet. Für außerhalb geschlossener Ortslagen bleibt es bei den Prinzipien, dass grundsätzlich keine Verpflichtung zur Durchführung des Winterdienstes besteht.

Radwege zählen reinigungsrechtlich zur Fahrbahn, selbst wenn sie von dieser getrennt geführt werden. Gleiches gilt für selbständige Radwege. Der eigenständige Begriff "Fahrbahn" im Straßenreinigungsrecht ist weiter als die Bezeichnungen im Straßenverkehrs- oder Straßenwegerecht. Zudem sind Fahrräder Fahrzeuge im verkehrrechtlichen Sinn (§ 2 StVO), so dass Radwege zu den Fahrbahnen gehören. Die Pflichten gegenüber Radfahrern stellen keine höheren Anforderungen als gegenüber Autofahrern dar (BGH, U. v. 9.10.2003).

Das gilt sogar für den Fall, dass Radfahrer auf die Fahrbahn ausweichen sollten. Dann muss man dort für sie keine zusätzlichen Maßnahmen treffen, die über solche zum Schutz des Kraftfahrzeugverkehrs hinausgehen. Hingegen sind Fußgänger nicht in den für Radfahrer auf Radwegen bestehenden Schutzbereich einbezogen.

Will man Radwege nach den Grundsätzen des Fahrbahnwinterdienstes behandeln, bestehen die Pflichten allein auf ihren verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen.

Die Kriterien "Verkehrswichtigkeit" und "Gefährlichkeit" müssen zusammen vorliegen. Als übergreifender Sinn und Zweck ist hier wiederum der Gedanke der Zumutbarkeit zu sehen, unter dem gemeindliche Handlungspflichten stehen. Auf allen Radwegen uneingeschränkt tätig zu werden, überfordere die Kommunen (vgl. Wichmann, Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis).

Missverständlich ist in diesem Zusammenhang die Aussage, wonach "innerhalb geschlossener Ortslagen die für den Radverkehr vorgesehenen Radwege und Fahrbahnabschnitte, die erlaubterweise von Radfahrern benutzt werden, gestreut werden" müssen. Die Pflichten erhöhen sich nicht wegen dem Aspekt, dass Radfahrer gehalten sind, auf bestimmten Radwegen zu fahren (§ 2 Abs. 4 S. 2 StVO; solche mit Zeichen 237, 240, und 241 zu § 41 StVO). **Dieses Gebot korrespondiert mit der kommunalen Pflicht nicht dergestalt, dass deswegen jeder dieser Radwege im Winter zu behandeln ist.**

Aus einer Benutzungspflicht kann man keinen gesteigerten Schutzzumfang herleiten. Sonst wären Städte und Gemeinden unzumutbar überfordert. Auch Kraftfahrzeuge müssen die Fahrbahn benutzen, ohne dass dies zu erhöhten Pflichten führt. Vielmehr ist mit der ganz herrschenden Meinung in Rechtsprechung und Literatur festzustellen, dass wegen der Fahrbahneigenschaft der Radwege die Kriterien "gefährlich und verkehrswichtig" die äußerste Grenze für ein Tätigwerden ziehen.

Sollten Radwege wegen Eis oder Schnee objektiv unbenutzbar sein, erlischt die Pflicht, auf ihnen fahren zu müssen. Radfahrer dürfen dann auf die Teileinrichtung der Straße ausweichen, die ihrem Schutzbedürfnis besser genügt, also auf Gehweg bzw. Fahrbahn, oder müssen absteigen und zu Fuß gehen (BGH, U. v. 9.10.2003, III ZR 8/03).

Sollte der Radweg gefährlich und verkehrswichtig sein, muss er nicht zeitgleich mit den vorrangig zu behandelnden Fahrbahnen und stark frequentierten Fußwegen geräumt oder gestreut werden (LG Tübingen, U. v. 6.06.2007, 7 O 403/06).

Die Verkehrswichtigkeit muss immer bezogen auf den Nutzer ermittelt werden. Sie hängt nicht von der Straßenkategorie ab. Maßstab der Verkehrssicherungspflicht auf öffentlichen Straßen ist der Widmungszweck, der zugleich über die Umstände bestimmt, die für das Merkmal der Verkehrswichtigkeit heranzuziehen sind. Schließlich reicht bei selbständigen Radwegen an klassifizierten Straßen nicht allein die Klassifizierung aus; man muss stets

die Verkehrsbedeutung prüfen. Keinesfalls darf ein beim Autoverkehr richtiger Gedanke, aus der Einstufung folge automatisch die Verkehrswichtigkeit, hier entsprechend angewendet werden. Die Klassifizierung einer Straße geschieht mit dem Blick auf den Fahrzeugverkehr und gerade nicht hinsichtlich der Fahrräder.

Im Zweifel muss man die durchschnittliche Radfahrfrequenz für die Hauptverkehrszeit ermitteln, um die Frage nach einer Verkehrsbedeutung zu beantworten. Korrekt ist, nicht allein die Spitzenzeiten, sondern die gesamte Dauer des Tagesverkehrs (7 bis 20 Uhr) an allen Wochentagen heranzuziehen und zwar nicht vor der kalten Jahreszeit, sondern gerade mitten im Winter. Meist wird ein Radweg bei winterlichem Wetter verkehrsunwichtig sein. Auch muss man keinesfalls verkehrsunwichtige Straßen behandeln, die zwei geräumte oder gestreute Radwege verbinden.

Gefährlich sind Straßenteile, an denen der Radfahrer erfahrungsgemäß bremsen, ausweichen oder sonst seine Fahrtrichtung oder Geschwindigkeit ändern muss, und infolgedessen von Schnee- und Eisglätte besonders gefährdet wird. Die Definition entspricht der Begriffsbestimmung für den Kraftverkehr. Danach sind ausschließlich solche Bereiche gefährlich, die wegen ihres eigentümlichen und nicht ohne weiteres erkennbaren Zustands die Möglichkeit eines Unfalls selbst dann befürchten lassen, wenn Radfahrer die allgemein übliche Sorgfalt anwenden. Diese Gefährlichkeit besteht wegen der für den angepasst fahrenden Radfahrer rechtzeitigen Erkennbarkeit weder bei Richtungswechsel noch beim Abbiegen oder beim Auffahren auf den Radweg und überdies nicht bei einer Pflasterung mit Betonverbundsteinen. Zudem müssen sich Radfahrer auf Spurrillen einstellen; eine gefährliche Stelle scheidet aus (OLG Celle, U. v. 23.03.2005, 9 U 199/04).

Bei sog. kombinierten (gemeinsamen) Geh- und Radwegen (Zeichen 240 zu § 41 StVO) und Gehwegen mit dem Zusatz "Radfahrer frei" (Zeichen 239 mit Zusatzzeichen 1022-10) herrscht eine andere Rechtslage. Sie sind wie ein Gehweg zu behandeln. Ein solcher kombinierter Geh- und Radweg ist nur gegeben, wenn beide Wege als gemeinsamer Geh- und Radweg auf einer einheitlichen Verkehrsfläche eingerichtet sind, wobei Widmung und straßenverkehrsrechtliche Anordnung übereinstimmen müssen. Ausschließlich dann besteht Grund, ihn als Gehweg einzuordnen. Ein derart gestalteter Rad- und Fußweg ist insgesamt dem Fußgängerverkehr zu dienen bestimmt und erfordert die gleiche Sicherheit wie der reine Gehweg.

Benutzt der Fahrradfahrer berechtigterweise den kombinierten Geh- und Radweg, ist er in dessen Schutz einbezogen. Die dort bestehende kommunale Pflicht, den Fußgänger zu sichern, gilt ebenfalls für ihn. Er darf rechtlich zulässig auf dem kombinierten Geh- und Radweg fahren. Man kann ihn somit auch nicht zwingen, vom Fahrrad abzusteigen und sich wie ein Fußgänger zu verhalten. Nach Ansicht des BGH wird hier weder von Städten und Gemeinden noch vom Bürger Unzumutbares gefordert. **Betreibt man auf dem kombinierten Geh- und Radwegen sowie Gehwegen mit dem Zusatz "Rad frei" Winterdienst zum Schutz der Fußgänger, reicht dies aus, um Fahrradfahrer zu schützen.** Laut Rechtsprechung werden diese als Gehweg behandelt, da ein gemeinsames Nutzen durch Fußgänger und Radfahrer stattfindet und das Schutzbedürfnis des schwächeren Verkehrsteilnehmer, also des Fußgängers, das bestimmende ist. Selbst die größere Sturzgefahr für Radfahrer rechtfertigt es nicht, für sie höhere Winterdienststandards, etwa hinsichtlich der Breite des zu behandelnden Bereichs oder der Verwendung eines bestimmten Streuguts, zu stellen. Vielmehr müsse ein Fahrradfahrer besonders aufmerksam und sorgfältig fahren, wenn der Siche-

reinigungspflichtige seine Pflicht im geschilderten Umfang erfüllt. Andererseits gilt für die Radfahrer neben der Berechtigung den Gehweg zu nutzen, die Verpflichtung grundsätzliche Vorsicht gegenüber den Fußgängern walten zu lassen (§§ 1 ff StVO)

Es gelten somit die satzungsgemäßen Anliegerpflichten zugunsten der Fußgänger. Zielführend sollte es sein, die Zuständigkeit der Anlieger gemäß Straßenreinigungssatzung für die Bereiche der gemeinsamen Rad- und Gehwege sowie für Gehwege mit dem Zusatz Rad frei auch weiterhin in dessen Verantwortung zu belassen, zumal die satzungsrechtlichen Bestimmungen zum Schutz der Fußgänger bereits um 6 Uhr bzw. 8 Uhr in den Morgenstunden beginnen. Diese haben auch weiterhin oberste Priorität bei der Durchführung des Winterdienstes.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass es sich bei der winterdienstlichen Betreuung der Radwege zwischen den Ortschaften, ausschließlich um eine freiwillige Leistung handelt, so dass bei außergewöhnlichen Witterungserscheinungen mit erheblichen Schneefall sowie flächendeckender Glätte und damit verbundenen Einschränkungen im gesetzlich vorgeschriebenen Winterdienst, die Betreuung vorerst entfallen muss, bis ein rechtssicherer Zustand des regulären Winterdienstnetzes hergestellt wurde.

Die Straßenreinigungssatzung der Landeshauptstadt Erfurt (StrReiEF) regelt abschließend in den §§ 6 ff. die Verpflichtung zur **Durchführung des Winterdienstes für Fußgänger durch die Anlieger. Danach ist an Werktagen zwischen 6 und 20 Uhr sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen zwischen 8 und 20 Uhr der Winterdienst auf einer Breite von maximal 1,50 m durchzuführen. Nach 20 Uhr entstandene Glätte und gefallener Schnee sind bis 6 Uhr des folgenden Tages zu beseitigen bzw. zu beräumen. Die Beseitigung sowie Beräumung ist bis 20 Uhr aufrecht zu erhalten.**

Keinesfalls hat der Anlieger mehr zu leisten, als dort normiert, jedoch auch nicht weniger.

Zusammenfassend gilt, dass die Ortsverbindenden Radwege grundsätzlich nicht winterdienstlich betreut werden müssen. Wird dies dennoch weiter angestrebt handelt es sich ausschließlich um eine freiwillige Leistung der Stadt!

Soweit ausschließlich die ortsverbindenden Radwege winterdienstlich betreut werden, kann auch weiterhin nicht von einem durchgängig gesicherten Winterdienstnetz die Rede sein.

4. Radwegenetz Erfurt

Die Pilotstrecken des ortsverbindenden Radwegenetzes (außerhalb geschlossener Ortslage) wurden mit dem Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung abgestimmt und auf Basis der Kriterien, wie Klassifizierung (Radhaupttrouten), Einwohnerzahlen (>=1.000 Einwohner), Arbeitsplatzkonzentration, Schulstandorte, Einkaufsmöglichkeiten für die Winterperiode 2018/2019 zusammengestellt. In einem nächsten Schritt wurde geprüft, welche Strecken bzw. welche Leistungsanteile überhaupt durch den Straßenbetriebshof ausgeführt werden können, da zudem der durch den Straßenbetriebshof bereits bestehende Leistungsumfang (Pflichtleistungen) abgesichert werden muss. In diesem Zusammenhang sind die Wegestrecken vom Straßenbetriebshof in der Binderslebener Landstraße sowie den zur Verfügung stehenden Anfahrtsmöglichkeiten zur erneuten Beladung des Multicars zum

tatsächlichen Einsatzort nicht unbeachtlich. Auch musste berücksichtigt werden, ob der Multicar die zulässige Tonnage auf den ausgewählten Strecken nicht überschreitet bzw. die Radwege zu schmal sind, ob man die vorhandenen Brücken passieren kann und inwiefern der Untergrund überhaupt geeignet ist (nicht das mehr Schaden entsteht).

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

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

Da auf Grund der Einsatzzeit und der Entfernung vom Betriebshof zu den Radwegen die winterdienstliche Betreuung der Streckenabschnitte Büßlebener Straße und Schellrodaer Straße durch den Straßenbetriebshof nicht leistbar war und eine Betreuung durch die Stützpunkte des Garten- und Friedhofsamtes abgelehnt wurde, erfolgte der Winterdienstauftrag für diese 2 Radwegestrecken an die SWE Stadtwirtschaft GmbH.

Da es sich im vorliegenden Fall ausschließlich um freiwillige Leistungen handelt, wurden schließlich noch folgende Ausschlusskriterien zur Beräumung der außerörtlichen Radwegestrecken festgelegt:

- ▶ Im Falle von Dauerschneefall und einer Schneedecke größer 15cm ist der Winterdienst auf außerörtlichen Radwegen zu Gunsten der innerörtlichen Pflichtaufgaben einzustellen.
- ▶ Während des Weihnachtsmarktes hat die winterdienstliche Behandlung des Weihnachtsmarktes durch den Straßenbetriebshof Priorität gegenüber dem Winterdienst auf außerörtlichen Radwegen.

Generell gilt, dass soweit Teilabschnitte der Radwege innerhalb der geschlossenen Ortslage liegen, grundsätzlich die Anliegerpflichten zum Winterdienst – soweit diese hier gemäß Satzung über die Reinhaltung und Reinigung öffentlicher Straßen und über die Sicherung der Gehwege im Winter auf die anliegenden und erschlossenen Grundstückseigentümer übertragen werden, auch durch diese entsprechend durchzuführen sind.

Die fahrbahnebenen Radwege (Abschnitte in der Johannesstraße, Andreasstraße, Greifswalder Straße, Thälmannstraße, Liebknechtstraße, Trommsdorffstraße, Blumenstraße, Löberstraße, Windthorststraße, Binderslebener Landstraße, Juri-Gagarin-Ring zwischen Thomasstraße und Löberstraße, Blücherstraße zw. Herrenberg und Kranichfelder Straße, Talstraße, Rudolstädter Straße in Dittelstedt) sind im Rahmen des Fahrbahnwinterdienstes mindestens in die Dringlichkeitsnetze D I und D II eingeordnet, und wurden bereits in den vergangenen Jahren winterdienstlich betreut.

Allerdings bleibt festzustellen, dass bei größeren Schneemengen auch nicht ausgeschlossen werden kann, dass der fahrbahnbegleitende Radweg sich durch die am Fahrbahnrand abgelagerten Schneemengen stark einengt und damit der Fahrradfahrer gezwungen ist, die Fahrbahn zu nutzen.

5. Streugutproblematik

Der Winterdienst auf unseren Radwegen stellt hohe Anforderungen an die Technik. Der Einsatz von Kleinfahrzeuge ist unumgänglich. Aber auch durch den Einsatz dieser Fahrzeuge kann, bedingt durch die örtliche Beschaffenheit der Radwege, ein durchgängiger Winterdienst nicht immer gewährleistet werden. Hindernisse wie nicht befahrbare Brücken, Engstellen und unterschiedliche Beläge (befestigt und unbefestigt) schaffen zudem noch zusätzliche Gefahrenstellen.

Die Wahl des richtigen Streugutes ist eine entscheidende Frage, die auch im Erfahrungsaustausch mit anderen Städten in den letzten Jahren immer wieder thematisiert wurde.

Gemäß § 8 StrReiEF ist der Einsatz von Streustoffen auf Gehwegen **innerhalb geschlossener Ortslage** des Stadtgebietes grundsätzlich auf abstumpfende Mittel beschränkt. Die Verwendung von Streusalz und anderen auftauenden Stoffen ist verboten. Streusalz und andere auftauende Stoffe dürfen nur in klimatischen Ausnahmefällen (z. B. bei überfrierender Nässe, Eisregen u. ä.) sowie auf Treppen und steilen Wegen mit Steigungen größer als 4% verwendet werden, soweit mit abstumpfenden Mitteln die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden kann. Zur öffentlichen Straße gehörende Teile, wie begrünte Flächen, Baumscheiben und Beete, dürfen nicht mit Salz bestreut werden.

Der Einsatz von Split oder Blähschiefer wird als Alternative kritisch gesehen. So gab es Beschwerden über zerschnittene Fahrradreifen und über Stürze nach dem Einsatz entsprechenden Streugutes. Auch im Arbeitskreis Radverkehr herrschte die Meinung vor, dass der **Einsatz von Splitt und Blähschiefer auf Radwegen ungeeignet ist.**

Im Ergebnis der Erfahrungen der anderen Städte, wurde dort, wo ein Einsatz auf separaten Radwegen durchgeführt wird, im Hinblick auf die Wirksamkeit und Effektivität der Einsatz von Salz empfohlen. In mehreren Städten wird deshalb der Einsatz von reiner Sole praktiziert, da sich dies als geeignetster Streustoff für Radwege etabliert hat. In Fällen von Reifglätte, leichter Eisglätte sowie besenrein geräumter Oberflächen ist hierbei der Einsatz von Salzlösung (Sole) bei Temperaturen bis – 6 °C die optimale Lösung. In allen anderen Fällen wäre Feuchtsalz (FS 30) zu verwenden. Nicht auszuschließen ist jedoch, dass Salz oder Sole die Fahrräder an sich angreift (verstärkte Korrosion).

Wesentlicher Vorteil ist es, die vergleichsweise schnelle und wirksame Befahrbarkeit von Radwegen wieder herstellen zu können. Vorteil ist außerdem, dass zum einen keine Bäumung des Radweges von Streugut erfolgen müsste, zum anderen die oben angesprochenen negativen Einwirkungen durch abstumpfende Streustoffe entfielen. Denn nach der Wintersaison müssen die abstumpfenden Mittel als "Sonderabfall" wieder von den Radwegen aufgenommen und entsorgt werden.

Die Rechtsprechung meint, dass es sich hierbei um eine Nebenpflicht zur Streupflicht handelt. Städte und Gemeinden müssen – wie jeder andere Pflichtige im Übrigen auch – das

Streumittel nach der Winterdienstperiode beseitigen. Dies zählt nicht zur Sommerreinigung. Das Streugut ist jedoch erst zu entfernen, wenn es nicht mehr notwendig ist. Für Städte und Gemeinden ist es demzufolge unzumutbar, nach einer Frostphase das Streumaterial aufzunehmen, wenn wegen der Jahreszeit mit weiteren Schneefällen oder Glatteis durch überfrierenden Regen oder Reif zu rechnen ist (BGH, B. v. 29.04.2003). Insofern belastet das Streugut das Radfahren auch, wenn es wegen einer milden Periode des Winters oder bis zur Beräumung auf den Radwegen liegen bleibt. Dies insbesondere weil damit eine Gefährdung einhergeht (Rutschgefahr). Gerade in den letzten 2 Winterperioden, welche niederschlagsarm und sehr mild verlaufen sind, würde der Einsatz von abstumpfendem Streugut genau das Gegenteil bewirken, nämlich ein höheres Risiko auf dem Streumaterial auszurutschen. Zudem ist die Beräumung des Streugutes finanziell mit einzuplanen.

6. Kosten

Bezüglich der Kosten ist festzustellen, dass seitens des Straßenbetriebshofes entsprechend der Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der SPD-Fraktion über einen Zeitraum von jeweils 5 Monaten für die letzten 2 Winterperiode die entsprechende Winterdiensttechnik angemietet wurde. Das Personal wurde über den Personalbestand des Straßenbetriebshofes abgedeckt.

Aus dem besonderen Wetterverlauf mit milden Durchschnittstemperaturen und wenig Niederschlägen in den letzten 2 Winterperioden resultierten überwiegend präventive Einsätze zur Vermeidung von Glätte in den kälteren Nachtstunden und in höheren Lagen sowie am Stadtrand. Klassische Räum- und Streueinsätze bei Dauerfrost und Schnee waren fast überhaupt nicht zu verzeichnen.

Aus diesem Grund wurden in der Winterperiode **2018/2019** lediglich **29 Einsatztage** und in der **Winterperiode 2019/2020** sogar nur **6 Einsatztage** durch den Straßenbetriebshof aufgezeichnet.

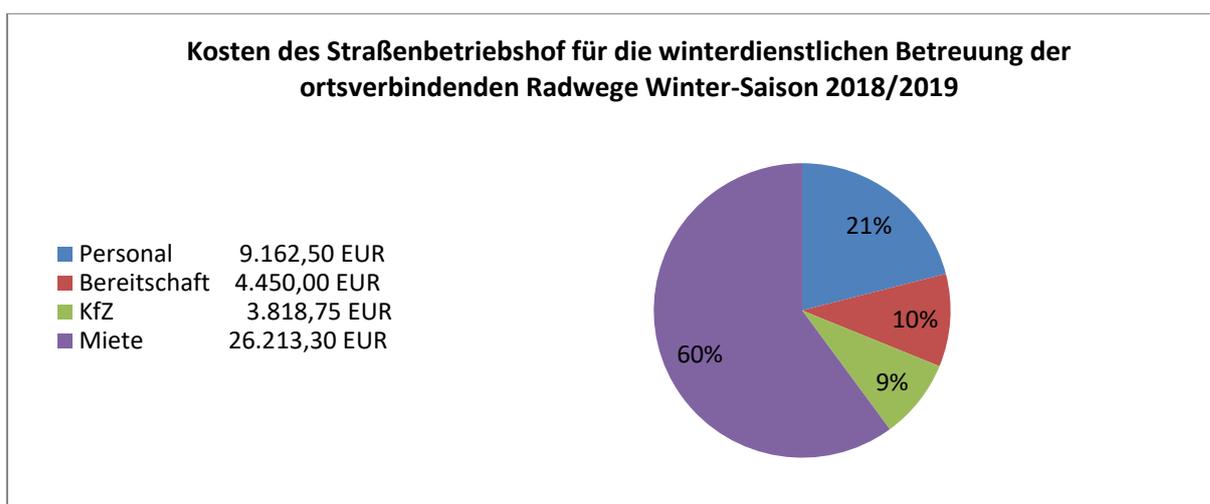
Den größten Anteil der Kosten machen schließlich die Fixkosten aus, was vor allem in der letzten Winterperiode sehr deutlich wird.

Aufgrund fehlenden Erhebungsdaten zur Nutzung der Radwege und die recht milden und niederschlagsarmen Winter der vergangenen 2 Winterperioden ist eine vollumfängliche Auswertung des erbachten Winterdienstes auf den ortsverbindenden Radwegen nicht möglich.

In den folgenden Tabellen und Übersichten werden die angefallenen Kosten des Straßenbetriebshofs für die einzelnen Winterperioden (Leistungsumfang pro Winterperiode 11,87 km) dargestellt:

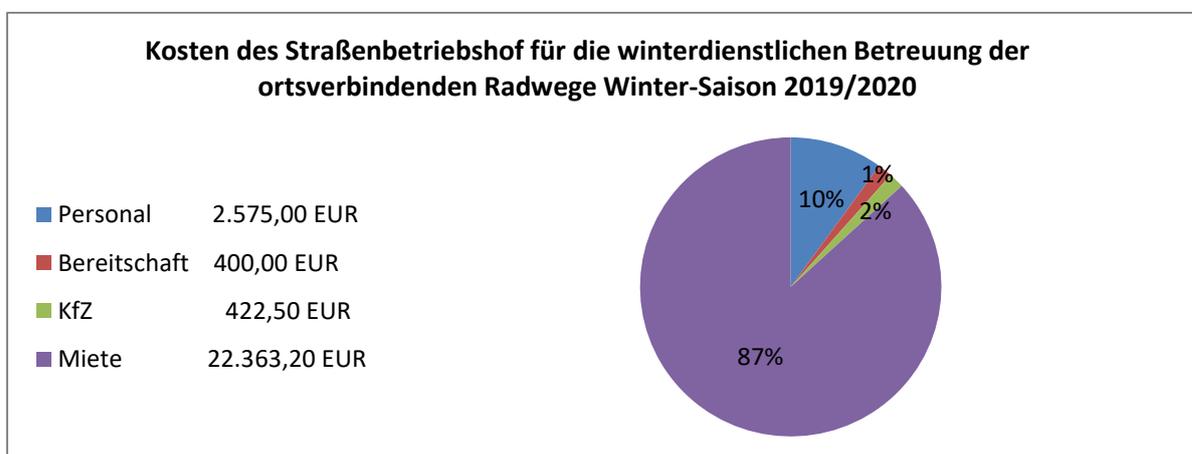
Winter-Saison 2018/2019 - Straßenbetriebshof

Art		Anzahl		Stundenverrechnungssatz	Summe
Leistung	Personal	183,25	Std.	50,00 €	9.162,50 €
Bereitschaft	Personal	89,00	Std.	50,00 €	4.450,00 €
Leistung	Kfz	117,50	Std.	32,50 €	3.818,75 €
Miete (monatl.)	Technik	5,00	Stck.	5.242,66 €	26.213,30 €
<u>Gesamtkosten</u>					<u>43.644,55 €</u>



Winter-Saison 2019/2020 - Straßenbetriebshof

Art		Anzahl		Stundenverrechnungssatz	Summe
Leistung	Personal	51,5	Std.	50,00 €	2.575,00 €
Bereitschaft	Personal	8,00	Std.	50,00 €	400,00 €
Leistung	Kfz	13,00	Std.	32,50 €	422,50 €
Miete (monatl.)	Technik	5,00	Stck.	4.472,64 €	22.363,20 €
<u>Gesamtkosten</u>					<u>25.760,70 €</u>



Im Rahmen der Erstellung des Prüfauftrages wurde zudem in Hinblick auf Beschlusspunkt 3 der Beschlussfassung zur Winterdienstkonzeption ein Angebot zu den oben aufgeführten außerörtlichen Radwegestrecken von der SWE Stadtwirtschaft GmbH abgefordert. Die Kalkulation für die Durchführung des Winterdienstes auf außerörtlichen Radwegen in der Landeshauptstadt Erfurt wurde durch die SWE Stadtwirtschaft GmbH erstellt und am 03.07.2020 übergeben. Grundlage dieser Kalkulation ist eine Streckenlänge von 14,5 Km inkl. Reserve und 20 Einsatztage. Bei den winterdienstlich zu behandelnden Radwegen wurde mit einer durchschnittlichen Räumbreite von 2 m gerechnet. Somit ergibt sich eine Gesamtfläche von 29.000 m² je Einsatztag. Die winterdienstliche Betreuung hat in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr zu erfolgen.

Da es sich um eine freiwillige Leistung der Landeshauptstadt Erfurt handelt, wird für den Winterdienst auf Radwegen mit dem Einsatz einer Leiharbeitskraft und der Anmietung eines weiteren Fahrzeuges mit Mindestbreite, da die Radwege teilweise sehr schmal sind, kalkuliert. Das Fahrzeug verfügt über einen Sprühbalken zum maschinellen Einsatz und zusätzlich über eine Sprühlanze für Engstellen. Mit dieser wird manuell die Sole auf Radwege gesprüht.

Im Ergebnis der Entgeltkalkulation wurde durch die SWE Stadtwirtschaft GmbH ein **Bruttoentgeltbedarf in Höhe von 27.438 EUR** ermittelt.

Die Gesamtkosten sind in fixe und variable Kosten unterteilt. In den Fixkosten sind im Wesentlichen die Vorhaltekosten für die Personalaufwendungen sowie die Mietkosten für das Fahrzeug enthalten. In den variablen Kosten werden hauptsächlich die Streugutmittel und die Kraftstoffe.

7. Prüfergebnisse

Die ortsverbindenden Radwege über das heute schon bestehende Maß (Radwege auf Fahrbahnen im Dringlichkeitsnetz und Nutzbarkeit von Gehwegen und Fahrbahnen (wenn die Radwege nicht geräumt sind) hinaus in einen Winterdienst mit einzubeziehen, ist zeit- und kostenintensiv.

Es wird die Notwendigkeit gesehen, das Fahrrad als das umweltfreundlichste Verkehrsmittel zu fördern. Dies schließt ein, dass die Infrastruktur auch im Winter geeignet sein sollte, das Radfahren zu ermöglichen.

Andererseits wird es immer so sein, dass der Radverkehrsanteil im Winter deutlich geringer als in der Schnee- und Eis-freien Zeit ist. Gegen das Radfahren im Winter sprechen verschiedene Argumente (Kälte, Glätte, Rutsch- und Sturzgefahr...). Besonders der touristische Radverkehr findet im Winter nicht statt.

Eine wesentliche Ausdehnung des Winterdienstes auf Radwege wird daher immer eine politische Abwägung zwischen der Förderung des Radverkehrs auf der einen und den finanziellen Aufwendungen auf der anderen Seite sein. Bei Glätte, Schnee und Eis sind alle Nutzer von Zweiradfahrzeugen benachteiligt. Diese führt de facto dazu, dass sehr viele

Radfahrer auf andere Verkehrsmittel umsteigen. Soweit dies der ÖPNV ist, wird damit auch dem Umweltschutzgedanken Rechnung getragen.

Ein genereller Winterdienst auf allen Routen ist nicht leistbar. Die Situation ist vergleichbar mit dem Straßennetz für Kfz. Auch dort wird nur das Dringlichkeitsnetz winterdienstlich bearbeitet. Die weitaus meisten Straßen erfahren nur im Ausnahmefall einen Winterdienst (N-Netz). Nur für wenige Radnutzer wird es deshalb bei der Realisierung des Winterdienstes auf Radwegen eine vollständig geräumte Wegekette geben.

Angesichts begrenzter finanzieller Spielräume wird keine umfassende, sondern lediglich eine stufenweise, an den Ausbau der Radwege angelehnte, Verbesserung gefunden werden können. Auf Grund der aktuellen Haushaltslage und der örtlichen Gegebenheiten ist ein umfassender Winterdienst auf Radwegen nicht zu realisieren.

Die Erfahrungen zeigen darüber hinaus, dass die Übernahme der Leistungen zur winterdienstlichen Betreuung der außerörtlichen Radwege den Straßenbetriebshof bereits in den beiden vergleichsweise milden und niederschlagsarmen Wintern 2018/2019 und 2019/2020 an seine Kapazitätsgrenze geführt hat. Eine dauerhafte Übernahme der Leistungen ist nicht leistbar.

Im Ergebnisse der Prüfung werden folgende Festlegungen vorgeschlagen:

- I. Der Winterdienst auf Radverkehrsanlagen bleibt vorerst auf diejenigen Trassen begrenzt, auf denen der Radweg auf der Fahrbahn geführt wird sowie auf die unter Punkt 4 zusammengestellten außerörtlichen Radwegestrecken. Neu entstehende ortsverbindende Radwege werden je nach Verkehrsbedeutung sukzessive aufgenommen, was jedoch weitere finanzielle Belastungen nach sich ziehen wird.
- II. Als geeignetes und fahrradverträgliches Streugut für die außerörtlichen Radwegestrecken wird der Einsatz von Sole festgelegt.
- III. Die Durchführung des Winterdienstes auf den außerörtlichen Radwegestrecken kann zukünftig nur komplett an die SWE Stadtwirtschaft GmbH beauftragt werden. Die Kapazitäten des Straßenbetriebshofs sind für eine dauerhafte Übernahme dieser Leistungen nicht ausreichend. Der Angebotspreis der SWE Stadtwirtschaft GmbH von 27.438 EUR liegt unterhalb der beim Straßenbetriebshof im Winter 2018/2019 angefallenen Kosten.
- IV. Denjenigen Radfahrern, für die das Fahrrad auch im Winter das entscheidende Verkehrsmittel ist, wird empfohlen die technischen Möglichkeiten (Winterreifen, Spikereifen etc.) zu nutzen.

- V. Die Stadtverwaltung wird sukzessive Erhebungen der Verkehrsbelastungen auf den betreffenden Radwegen veranlassen, um tiefere Erkenntnisse über die Nutzungshäufigkeit und -intensität zu gewinnen.

Es muss jedoch nachdrücklich darauf hingewiesen werden, dass es sich bei der winterdienstliche Behandlung der ortsverbindenden Radwege um eine freiwillige Leistung handelt. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Durchführung dieser Maßnahmen besteht nicht.