

Tiefbau- und Verkehrsamt

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 1493/21

Titel der Drucksache

Antrag des Ortsteilbürgermeisters Ermstedt zur DS 0279/21 - Konzept Winterdienst in der Stadt Erfurt für die Winterperioden 2021/2022 - 2023/2024

Öffentlichkeitsstatus der Stellungnahme

öffentlich

Zutreffendes bitte auswählen und im Feld Stellungnahme darauf Bezug nehmen:

Ist die rechtliche Zulässigkeit des Antrages gegeben? Ja.
Stehen personelle und sächliche Ressourcen zur Verfügung? Nein.
Liegen die finanziellen Voraussetzungen vor? Nein.

Stellungnahme

Der Ortsteilrat Ermstedt stimmt der DS 0279/21 –Konzept Winterdienst in der Stadt Erfurt für die Winterperioden 2021/22 – 2023/24 – unter Beachtung des Änderungsantrages zu.

Der Ortsteilbürgermeister wird beauftragt, den folgenden Änderungsantrag einzubringen.

Pkt.1:

Der Ortsteilrat fordert die Einordnung der Zuwegung zur Kindertagesstätte in Ermstedt "Nessegrund 10", in das D III-Prioritätsnetz.

Anlage 2 – Straßenverzeichnis Gesamtumfang FBWD

AN / Stufe	K-/ B- Straße	Straßenname	Straßenabschnitt von...bis...	D- Netz	Lage
A67	OS	Nessegrund	zw. Gamstädter Landstraße und Ende (Feld)	A DIII	ERM

Der Winterdienst in der Stadt Erfurt erfolgt auf der Basis der gesetzlichen Grundlage des § 49 des Thüringer Straßengesetzes unter Einbeziehung der dazu erfolgten Rechtsprechung. Handlungsgrundlage sind 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 unterscheiden.

Auf Fahrbahnen ist eine Übertragung der **Räum- und Streupflicht für den Fahrverkehr** auf die Grundstückseigentümergegenüber nicht zulässig. Die Durchführung hat einzig und allein durch die Stadt zu erfolgen, ist jedoch von Seiten der Rechtsprechung auch begrenzt. Zum einen im Verantwortungsbereich des Verkehrsteilnehmers und zum anderen, dass die Räum- und Streupflicht nicht uneingeschränkt gilt.

Sie richtet sich vielmehr nach der Art und Wichtigkeit (verkehrswichtige und zugleich gefährliche Stellen) sowie nach der Leistungsfähigkeit des Winterdienstpflichtigen (Zumutbarkeitsgedanke). Ferner unterliegen die Winterdienstpflichten, außer auf Bundesautobahnen, zeitlichen Grenzen. Insofern beschränkt sich die Räum- und Streupflicht auf den öffentlichen Straßen von Kommunen grundsätzlich auf die Hauptverkehrszeit, i. d. R. zwischen 6 und 22 Uhr.

Das Nebennetz beinhaltet alle die Anlieger-, Wohn- und Nebenstraßen (ohne verkehrswichtige und zugleich gefährliche Abschnitte), welche sich bis zum Jahr 2011 im D III-Netz befanden. Die winterdienstliche Betreuung des Nebennetzes in Ermstedt wurde und wird auch weiterhin Bestandteil des Winterdienstauftrages an die Stützpunkte des Garten- und Friedhofsamtes sein.

Abweichungen hiervon wurden im Rahmen der Überarbeitung der Winterdienst Dokumente in den Fällen vorgenommen, in denen der ÖPNV öffentliche Straßen des Nebennetzes befährt. Diese wurden unter Berücksichtigung der Tourenplanung in das Dringlichkeitsnetz D I bzw. D II eingeordnet. Dies wurde bereits im Rahmen der Konzeption 2012 – 2015 umgesetzt.

Das D III-Netz beinhaltet ausschließlich Wohn- und Anliegerstraße mit mehr als 8% Steigung/Gefälle (gefährliche Abschnitte ohne Verkehrswichtigkeit) sowie sog. Verbindungswege zwischen bzw. zu den Steigungsstrecken.

Die öffentliche Straße Zum Kindergarten ist eine reine Anliegerstraße (ohne Steigung bzw. Gefälle), welche keine Dringlichkeit hinsichtlich der winterdienstlichen Betreuung begründet. Bei der Stärke der Frequentierung wird seitens der Rechtsprechung von einer ganztägig hohen Frequentierung der Straße ausgegangen und nicht, wie in Wohngebieten allgemein vorherrschend, zu den Spitzenverkehrszeiten morgens und nachmittags. Daran ändert auch das Vorhandensein eines Kindergartens nichts.

Unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung des gesamten Stadtgebietes ist eine Einordnung in das Dringlichkeitsnetz D III nicht angezeigt.

Darüber hinaus würde es bei einer Einordnung in das D III-Netz zu einer Erweiterung des gesamten Dringlichkeitsnetzes D III führen und bedingt durch die Lage vor allem zu einer Erhöhung der Umlaufzeiten, so dass auch hier keine höhere Einstufung aus Sicht der Verwaltung erfolgt, ganz abgesehen von den zusätzlichen finanziellen Kosten, welche nicht durch den Haushalt gedeckt sind.

Unter Berücksichtigung der o. g. Aspekte ist eine Umstufung vom N-Netz in das D III Netz abzulehnen, so dass die Stadtverwaltung empfiehlt, dem Änderungsantrag nicht zu folgen.

Pkt. 2:

In der Anlage 3 – RWWD (zwischenörtliche Winterradwegeverbindungen) wird die Auflistung ergänzt:

<i>lf.Nr.</i>	<i>AN / Stufe</i>	<i>Straßenname</i>	<i>Straßenabschnitt von... bis...</i>
<i>8</i>	<i>SW</i>	<i>Amtmann-Wincopp-Str. / Gottstedter Landstr.</i>	<i>Radwegverbindung von Ermstedt nach Gottstedt</i>

Wie bereits im Punkt 1 aufgeführt, erfolgt der Winterdienst auf 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 der Winterdienstes in der Stadt Erfurt. 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.

Die Räum- und Streupflicht, so bemerkt es der BGH, steht unter dem Vorbehalt des Zumutbaren, wobei es ebenfalls auf die Leistungsfähigkeit des Sicherungspflichtigen ankomme. Art und Wichtigkeit des Verkehrsweges seien ebenso zu berücksichtigen wie seine Gefährlichkeit und die Stärke des zu erwartenden Verkehrs.

Da im Winter die Zahl der Fußgänger außerhalb geschlossener Ortslage gering sein werde, ist der Fuß- und Fahrverkehr nicht besonders zu sichern. Dieser Auffassung des BGH haben sich die Oberlandesgerichte angeschlossen.

Da es außerhalb geschlossener Ortslage keine allgemeine Verpflichtung zur Durchführung des Winterdienstes gibt, stellt dies keine Pflichtaufgabe der Stadt Erfurt dar, sondern eine **freiwillige Aufgabe**.

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

Die o. g. Aspekte zeigen nicht nur die Voraussetzung der Pflicht auf, sondern auch deren Grenzen für die Kommune.

Es wird natürlich 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 eisfreien Zeit ist. Besonders der touristische Radverkehr findet im Winter nicht statt. Bedingt durch den Entfall bzw. Verringerung der Radfahrenden auf der Anschlussstrecke der Radialroute 11, welche auch Auswirkung auf die Streckenabschnitte zwischen Bindersleben und Gottstedt sowie zwischen Gottstedt und Ermstedt hat, erfolgte keine Aufnahme in den RWWD der zwischenörtlichen Winterradwegeverbindungen. Es kommt hierbei auch der Umstand zum Tragen, dass der gesamte Streckenabschnitt zwischen Ermstedt und Gottstedt kein gemeinsamer Rad-/Gehweg ist, sondern ein Wirtschaftsweg, welcher für den Radverkehr freigegeben wurde.

Die Strecken der zwischenörtlichen Winterradwegeverbindungen (außerhalb geschlossener Ortslage) wurden im Rahmen des **Prüfauftrages zur Beräumung von ortsverbindenden Radwegen in der Stadt Erfurt (DS 0914/19)** mit dem Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung abgestimmt und auf Basis der Kriterien wie Klassifizierung (Radhaupttrouten), Einwohnerzahlen (>=1.000 Einwohner), Arbeitsplatzkonzentration, Schulstandorte und Einkaufsmöglichkeiten zusammengestellt. Aus den Erfahrungen der vergangenen Winterperioden wurden diese Streckenabschnitte überarbeitet und angepasst.

In diesem Zusammenhang sind nicht nur die reinen Arbeitslängen zu betrachten, sondern auch die Wegestrecken zwischen den einzelnen Streckenabschnitten sowie den zur Verfügung stehenden Anfahrtsmöglichkeiten zur erneuten Beladung der Kleintechnik zum tatsächlichen Einsatzort.

Auch muss berücksichtigt werden, ob die zulässige Tonnage auf den ausgewählten Strecken nicht überschritten wird bzw. die Radwege ggf. zu schmal sind, ob man die vorhandenen Brücken passieren kann und inwiefern der Untergrund überhaupt geeignet ist (nicht das mehr Schaden entsteht).

Um den erforderlichen Standard des Winterdienstes auch gewährleisten zu können, ist es wichtig, dass dieses Netz durchgängig betreut wird. Insofern ist für die Festlegung des Betreuungsnetzes wichtig, dass alle zu betreuenden Radwegeverbindungen tatsächlich maschinell bedient werden können und entsprechende Anschlussmöglichkeiten vorhanden sind. Ein manuelles Räumen größerer Strecken ist aus Aufwandsgründen nicht möglich und auch finanziell nicht leistbar.

Eine Betreuung der ortsverbindenden Strecke zwischen Ermstedt und Gottstedt würde eine Insellösung bedeuten, da der weiterführende Streckenabschnitt zwischen Gottstedt und Bindersleben ebenfalls nicht im Leistungsumfang der zwischenörtlichen Winterradwegeverbindungen enthalten ist.

In jedem Fall würde der Haushalt, durch die geforderten Mehrleistungen des RWWD (zwischenörtliche Winterradwegeverbindungen), mit zusätzlichen Kosten belastet.

Eine Erweiterung des Leistungsumfangs des RWWD um die Streckenabschnitte zwischen Gottstedt und Ermstedt sowie zwischen Gottstedt und Bindersleben würde pro Wintersaison zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 8.604 EUR mit sich bringen. Diese Mittel stehen jedoch im Haushaltsplan derzeit nicht zur Verfügung. Dazu müsste der Stadtrat die finanziellen Voraussetzungen schaffen.

Hinzu kommt die Sachlage, dass mit dem verfügbaren Technikbestand die Erweiterung für die Winterdienstperiode 2021/22 nur schwer zu realisieren ist. Für eine zuverlässige winterdienstliche Betreuung, auch bei schwierigen Wetterlagen, müsste zusätzliche Technik organisiert werden. Das kann innerhalb der verbleibenden 7 Wochen bis Saisonbeginn nicht zugesichert werden.

Unter den o. g. Gesichtspunkten sowie unter der Maßgabe, dass ein schrittweises Wachstum des Winter-Radwegenetzes im Stadtgebiet angestrebt wird, sollte aus Sicht der Abteilung Verkehr des Tiefbau- und Verkehrsamtes eine Einordnung des RWWD der zwischenörtlichen Winterradwegeverbindungen zunächst Abstand genommen werden. Im Ergebnis muss ein Lösungsansatz festgeschrieben werden, welcher den Radfahrern sowie der Leistungspflicht und den finanziellen Möglichkeiten der Stadt Rechnung trägt. Grundlage müssen hierbei jedoch immer die Parameter der Verkehrsbedeutung im Winter und der Gefährlichkeit haben, wie dies auch im Fahrbahnwinterdienst Anwendung findet. Eine pauschale Beräumung aller für den Radverkehr zur Verfügung stehenden Wegestrecken ist nicht zielführend und würde die Leistungsfähigkeit der Stadt für diese freiwillige Aufgabe überbeanspruchen.

Änderung des/der Beschlusspunkte aus Sicht der Stadtverwaltung:

Anlagenverzeichnis

gez. Dipl.-Ing. Reintjes
Unterschrift Amtsleitung

08.09.2021
Datum