

# Tiefbau- und Verkehrsamt

## Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 2449/24

### Titel der Drucksache

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Drucksache 1095/24 - Konzept Winterdienst in der Stadt Erfurt für die Winterperioden 2024/25 - 2026/27

### 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 Beschlusstext der Drucksache wird wie folgt ergänzt (Ergänzungen fett markiert):*

#### **03 (NEU)**

***In der Anlage 3 wird als zwischenörtliche Winterradwegeverbindung die Binderslebener Landstraße (von Heinrichstraße bis Bindersleben) aufgenommen. Außerdem wird geprüft, ob der Radweg an der Neuen Alacher Chaussee in diesem Zug sinnvoll direkt mit angebunden werden kann.***

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 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 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 sowie Radfahrer 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 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).

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.

Die Strecken der Winterradwegeverbindungen 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, Einkaufsmöglichkeiten für die Winterperiode 2018/2019 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 überschreitet 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).

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

Ein Teil des stadteinwärts führenden Radweges entlang der Binderslebener Landstraße (entlang des Wohngebietes Bunter Mantel bis zum Binderslebener Knie) ist bereits Bestandteil des Winterradwegenetzes. Auf dem stadteinwärtigen Streckenabschnitt ab Höhe Überm Born wird der Radverkehr fahrbahnbegleitend geführt, so dass diese Strecke bis Höhe Hauptfriedhof über den Fahrbahnwinterdienst bereits mit abgedeckt ist. Stadtauswärts existieren faktisch keine durchgängigen Radverkehrsanlagen, sondern der Radverkehr wird teilweise über Anliegerfahrbahnen und das Nebennetz mit zusätzlich ruhendem Verkehr geführt, so dass eine Umsetzung überhaupt nicht möglich ist.

Eine Erweiterung des Leistungsumfanges des RWWD auf die gesamte Binderslebener Landstraße ist aus o. g. Gründen nicht umsetzbar. Überhaupt wäre eine winterdienstliche Betreuung für den Radverkehr, stadtein-/stadtauswärts – auf dem Streckenabschnitt (schienebegleitender Weg) lediglich zwischen Hersfelder Straße und Höhe Überm Born – denkbar, wobei auch hier zu bedenken ist, dass ein gemeinsamer Geh-/Radweg besteht, so dass gemäß Straßenreinigungssatzung die Anliegerpflichten greifen. Die Aufnahme dieses Streckenabschnitts als Radwegeverbindung würde pro Wintersaison zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 1.400,00 EUR mit sich bringen. Eine darüber hinaus gehende Integration der Radwegeverbindung zwischen Alach und Bindersleben würde weitere Kosten in Höhe von ca. 3.300,00 EUR zur Folge haben. Diese Mittel müssten zusätzlich zur Verfügung gestellt werden.

Zudem sind auch die Gesamtkapazitäten für die zur Verfügung stehenden Kleinfahrzeuge zur Durchführung des Radwegewinterdienstes (Solesprühfahrzeuge) begrenzt. Soweit diese erschöpft sind, bedürfte es weitere Technik und Personal zur Sicherstellung der Leistungen, was zu erheblichen zusätzlichen Investitions- und Personalkosten führen würde, die bei weitem die benannten Kosten übersteigen.

Insbesondere muss auch die Verhältnismäßigkeit zwischen tatsächlichem Nutzen und den hierdurch zusätzlichen Belastungen, welche durch den Einsatz der Winterdiensttechnik und des Streugutes (Sole) - mit Blick auf die umweltrechtlichen Auswirkungen – bedacht und abgewogen werden.

Unter den o. g. Gesichtspunkten sowie unter der Maßgabe, dass ein schrittweises Wachstum des Winter-Radwegenetzes im Stadtgebiet angestrebt wird, wird vorerst eine Erweiterung des RWWD um die verbleibende Binderslebener Landstraße sowie um die Verbindung zwischen Alach und Bindersleben abgelehnt.

Im Ergebnis muss ein Lösungsansatz festgeschrieben werden, welcher dem Radverkehr sowie der Leistungspflicht und den finanziellen Möglichkeiten der Stadt Rechnung trägt.

**Vor dem Hintergrund der obigen Erläuterungen empfiehlt die Stadtverwaltung, dem Änderungsantrag nicht zu folgen.**

---

Änderung des/der Beschlusspunkte aus Sicht der Stadtverwaltung:

---

Anlagenverzeichnis

---

gez. Dipl.-Ing. Reintjes  
Unterschrift Amtsleitung

10.12.2024  
Datum