

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	E 18/0031/WP17
Federführende Dienststelle: Aachener Stadtbetrieb		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	30.03.2015
		Verfasser:	
<b>Winterdienst auf Radschutzstreifen und Radwegen</b>			
<b>Ratsantrag Nr. 67/17 der GRÜNE Fraktion vom 05.03.2015</b>			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
22.04.2015	Rat	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Stadt nimmt die Ausführungen des Aachener Stadtbetriebes zustimmend zur Kenntnis und beschließt, die bisherige Verfahrensweise in Bezug auf den Winterdienst auf Radwegen beizubehalten.

## **Erläuterungen:**

### **Winterdienst auf Radschutzstreifen und Radwegen**

Mit Ratsantrag vom 05.03.2015 beantragt die GRÜNE Fraktion den Aachener Stadtbetrieb aufzufordern, Radschutzstreifen und Radwege auf den Hauptverkehrsachsen in die Prioritätenliste für den Schneeräumdienst aufzunehmen. Darüber hinaus soll auf Radwegen auf das Streuen von Salz aus ökologischen Gründen verzichtet werden.

Zu diesem Antrag nimmt der Aachener Stadtbetrieb wie folgt Stellung:

#### **Allgemeines**

Die Stadt Aachen ist nach § 1 Straßenreinigungsgesetz NW i.V.m. der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung der Stadt Aachen verpflichtet, die im Winter durch Schneefall und Glätte auftretenden Verkehrsgefährdungen auf Fahrbahnen, Rad- und Gehwegen sowie Fußgängerüberwegen innerhalb der geschlossenen Ortslage im Rahmen ihrer finanziellen und sachlichen Leistungsfähigkeit durch Räumen und Streuen zu beseitigen.

Innerhalb der geschlossenen Ortslagen sind lediglich die unentbehrlichen Radwege in den Winterdienst einzubeziehen. Hierbei ist ihre Verkehrswichtigkeit entscheidend, die sich nach der Erschließungsfunktion des Radweges und nicht nach seiner Freizeitfunktion richtet. Tatsächlich entbehrliche Radwege, die keine echte, jederzeit zu befriedigende Erschließungsfunktion haben, unterfallen nicht der kommunalen Pflicht zur Winterwartung. Die Pflichten gegenüber Radfahrern stellen keine höheren Anforderungen als gegenüber Autofahrern (BGH, Urteil v. 9.10.2003, III ZR 8/03).

Außerhalb der geschlossenen Ortslage besteht nach den gesetzlichen und satzungrechtlichen Regelungen keine Reinigungs- und Winterwartungspflicht. Hier werden allenfalls Maßnahmen nach Bedarf im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht durchgeführt.

Der Begriff „geschlossene Ortslage“ ist als derjenige Teil des Gemeindegebietes definiert, der in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut ist. Einzelne unbebaute Grundstücke, zur Bebauung ungeeignetes oder ihr entgegenstehendes Gelände sowie einseitige Bebauung unterbrechen den Zusammenhang nicht.

Eine geschlossene Ortslage im Sinne des Straßenreinigungsrechts ist mithin dann gegeben, wenn Gebäude im Wesentlichen im räumlichen Zusammenhang liegen. Der bauliche Zusammenhang und damit das Vorhandensein einer geschlossenen Ortslage wird dann unterbrochen, wenn der unbebaute Zwischenraum ca. 150 Meter oder mehr lang ist.

Der BGH stellte in einem Beschluss vom 20.10.1994, III ZR 60/94 grundsätzlich fest, dass besondere Sicherungsmaßnahmen für den Fußgänger- und Fahrradverkehr außerhalb geschlossener Ortslagen nicht erforderlich sind.

Wesentlich poetischer, aber nicht minder zu Recht, stellte das OLG Zweibrücken (Urteil vom 19.1.1994, 1 U 203/92) als Vorinstanz zum BGH fest:

„Wer sich außerhalb geschlossener Ortschaften aufhält, verlässt den Schutz der Gemeinschaft, den ihm die geschlossene Ortschaft bietet, und muss deshalb wissen, dass er selbst Vorsorge gegen widrige Wegverhältnisse zu treffen und insbesondere bei winterlichen Straßenverhältnissen durch besondere Vorsicht selbst für seinen Schutz zu sorgen hat“.

Im Rahmen der jeden Verkehrsteilnehmer treffenden Eigenverantwortung hat sich der Verkehrsteilnehmer auch im Winter auf die besonderen Straßen-, Verkehrs- und Witterungsverhältnisse einzustellen. Bei außergewöhnlicher Witterung kann dem Verkehrsteilnehmer sogar zugemutet werden, vorübergehend auf die Benutzung seines Beförderungsmittels oder bestimmter Verkehrswege ganz zu verzichten. Des Weiteren darf der Verkehrsteilnehmer nur so schnell fahren, dass er sein Fahrzeug ständig beherrscht. Er hat seine Geschwindigkeit insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie seinen persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften des Fahrzeuges anzupassen.

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

### **Städtische Winterdienstorganisation**

Selbständige Radwege (Zeichen 237) und getrennte Fuß- und Radwege (Zeichen 241) sind nach den Grundsätzen des Winterdienstes auf Fahrbahnen zu behandeln und unterliegen mithin der städt. Winterdienstverpflichtung.

Kombinierte Geh- und Radwege (Z. 240) sind wie Gehwege zu behandeln und daher grundsätzlich per Satzung auf die angrenzenden Grundstückseigentümer übertragen.



Da nicht alle Radwege zu gleichen Zeit bearbeitet werden können, müssen sie ähnlich den anderen Verkehrsflächen in Dringlichkeitsstufen eingeordnet werden. Im Rahmen der städtischen Winterdienstorganisation sind die zu betreuenden Radwege in ein Grundnetz (Dringlichkeitsstufe 1) und ein Nebennetz (Dringlichkeitsstufen 2-4) eingeteilt worden.

Das Grundnetz fasst im Wesentlichen alle radialen und tangentialen Hauptverbindungen zusammen. Dort, wo das Fahrrad überwiegend für Fahrten zur Arbeitsstätte und zur Schule oder Uni benutzt wird, wurden die entsprechend stark befahrenen Radwege dem Grundnetz zugeordnet. Alle anderen Radwege wurden entsprechend ihrer jeweiligen Verkehrsbedeutung dem Nebennetz zugeordnet.

Die Auswahl der jeweiligen Radwegstrecken und deren Zuordnung in das Grund- oder Nebennetz wurde in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem örtlichen Fahrrad-/Radwegbeauftragte vorgenommen.

Zu beachten ist, dass die Bedeutung eines Radweges sich stark von der Bedeutung der zugehörigen Straße unterscheiden kann, daher sind das Hauptstraßennetz und das Hauptradwegenetz in der Regel nicht kongruent.

Bei der Erstellung der Räum- und Streupläne wurde analog der Erstellung von Räum- und Streuplänen für Fahrbahnen darauf geachtet, dass ein möglichst zusammenhängendes Verkehrsnetz entsteht, das in angemessener Frist (ca. 3 Stunden) bearbeitet werden kann.

Eine Streupflicht auf Radwegen besteht nur für den normalen Tagesverkehr, der im allgemeinen um 7.00 Uhr beginnt (zu diesem Zeitpunkt sollte der Winterdienst im Grundnetz allerdings bereits erledigt sein); das Ende kann mit ca. 20.00 Uhr angenommen werden.

Als Anhang ist eine Zusammenstellung aller Radwege, die durch den Aachener Stadtbetrieb wintergewartet werden, beigefügt.

### **Streumittleinsatz**

Bei der Frage, welches Streumittel das Richtige ist, ist zunächst festzuhalten, dass weder die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften noch die Rechtsprechung dem Streupflichtigen ein konkretes Streumittel vorschreibt.

Es genügt zunächst, dass das Streugut überhaupt etwas gegen die winterlichen Gefahren bewirkt. Diese Anforderungen erfüllen verschiedene Streustoffe. Somit besteht ein Auswahlermessen, welcher Streustoff benutzt wird bzw. werden soll. Bei der Ausübung dieses Auswahlermessens müssen fehlerfrei Vor- und Nachteile der Streumittel abgewogen und die Witterung sowie die Straßenverhältnisse berücksichtigt werden. Weiterhin können die Anforderungen des Umweltschutzes sowie der Verkehrssicherung das Ermessen reduzieren. Dabei kommt es allein auf die Sicherheit, nicht hingegen auf die Leichtigkeit des Verkehrs an.

Die Sicherheit des Verkehrs ist berührt, wenn sich die Verkehrsteilnehmer trotz aller Sorgfalt nicht mehr selbst helfen können und deswegen Leib, Leben, Gesundheit oder Sachgüter ernsthaft gefährdet sind.

Erst und nur dann kann zur Sicherheit des Verkehrs, aber eben gerade nicht wegen der Leichtigkeit, ein Streusalzeinsatz gerechtfertigt sein.

Für Kommunen sind allein diese rechtlichen Grundlagen der Streumittelwahl maßgeblich.

Gegen Winterglätte können auftauende oder abstumpfende Streustoffe eingesetzt werden.

Auftauende Streustoffe erhöhen die Griffigkeit winterglatter Flächen auf physikalisch-chemischem Wege, abstumpfende Streustoffe auf mechanischem Wege.

Der Einsatz von auftauenden Streustoffen konnte in den letzten Jahren durch moderne Räum- und Streufahrzeuge immer weiter optimiert und reduziert werden.

Splitt ist weder wirtschaftlich noch ökologisch für kommunale Straßen und Radwege eine Alternative zu Auftausalz. Für die Herstellung und Ausbringung von abstumpfenden Streumitteln benötigt man für den gleichen Einsatzzweck einen dreifach höheren Energieaufwand als für Auftausalz. Hinzu kommt noch ein erheblicher Entsorgungsaufwand.

Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie der Hydrotox GmbH und des Öko-Instituts e.V. im Rahmen eines ökologischen Systemvergleiches verschiedener Streumittel. Die im Auftrag des Umweltbundesamtes durchgeführte Studie bewertet den ökologischen und wirtschaftlichen Nutzen von Auftaumitteln im Vergleich zu abstumpfenden Streumitteln im kommunalen Winterdienst.

Abstumpfende Streumittel weisen hinsichtlich Primärenergieverbrauch, Treibhauspotential und Kosteneffizienz deutliche Nachteile gegenüber Auftausalz auf.

Bei Eis- und Reifglätte sind abstumpfende Stoffe wirkungslos. Unfallanalysen bestätigen, dass mit abstumpfenden Streustoffen nicht das Maß an Verkehrssicherheit erreicht werden kann wie mit Auftausalz. Im Gegensatz zu Auftausalz beseitigen abstumpfende Stoffe die Glätte nicht, sondern vermindern die Glätte lediglich vorübergehend. Der für den Bremsweg und die Fahrstabilität maßgebende Kraftschluss zwischen Fahrzeugrad und Fahrbahn wird damit nur geringfügig verbessert.

Zu den Problemen mit abstumpfenden Streustoffen zählen der hohe Streustoffbedarf, etwa zehn- bis zwanzigfache Menge, häufig erforderliche Nachstreuungen, die Umweltbeeinträchtigung durch Ablagerung von Streumaterial in Grünbereichen, die Aufhöhung von Seitenstreifen und dadurch erschwerter Wasserabfluss, das Verstopfen von Entwässerungsanlagen, Einlaufschächten und Rohrleitungen (Kanalisation), hoher Reinigungs- und Entsorgungsaufwand, Staubentwicklung mit Gesundheitsgefährdung, Schwermetallgehalte sowie Entsorgungsprobleme (Sondermüll).

Entsprechend höher ist der finanzielle Aufwand für Kauf, Transport, Lagerung und Streuung sowie der personelle Aufwand bei der Ausbringung und Wiederaufnahme, denn letztlich müssen die abstumpfenden Mittel nach Ende der Winterdienstperiode auch wieder aufgekehrt und entsorgt werden.

Bis dahin verbleiben die abstumpfenden Streumittel auf der Fläche und können hier zu einer weiteren Gefährdung der Radfahrer durch Rutschgefahren führen. Des Weiteren kann es durch das grobkörnige Granulat zu Reifenschäden kommen, was bei den betroffenen Radfahrern auch immer wieder zu Verärgerungen geführt hat.

Im Ergebnis hat die erstellte Ökobilanz gezeigt, dass die Salzstreuung auf Fahrbahnen und Radwegen mit Blick auf die ökobilanzrelevanten Belastungen (Energie- und Wasserbedarf, Luft- und Wasseremissionen, Abfallmengen) deutlich besser als die Splittstreuung abschneidet.

Der Winterdienst der Stadt Aachen wägt den Einsatz von Streusalz und Splitt sehr genau ab und geht mit beiden Mitteln sehr verantwortungsvoll um.

Bezeichnung	Straße	Dringlichkeitsstufe
Radweg	Adalbertsteinweg	1
Schutzstreifen	Adalbertsteinweg	4
Schutzstreifen	Adalbertsteinweg	4
Radweg	Adenauerallee (LV)	2
Radfahrstreifen	Alexanderstraße	4
Schutzstreifen	Alexianergraben	4
Radweg	Amsterdamer Ring (LV)	2
Radweg	An der Schanz	1
Radweg	Berliner Ring (LV)	2
Radweg	Blücherplatz	2
Radfahrstreifen	Blücherplatz	4
Radfahrstreifen	Boxgraben	4
Radweg	Brabantstraße	3
Radweg	Breslauer Straße (LV)	2
Radweg	Brüsseler Ring	2
Radfahrstreifen	Burtscheider Straße	4
Radfahrstreifen	Dennewartstraße	4
Radfahrstreifen	Driescher Gässchen	4
Radweg	Dunantstr.	1
Radfahrstreifen	Eisenbahnweg	4
Schutzstreifen	Erzbergerallee	4
Radweg	Eupener Straße	1
Radweg	Europaplatz	2
Radweg	Franzstraße	1
Radfahrstreifen	Franzstraße	4
Radweg	Friedrich-Ebert-Allee	1
Radfahrstreifen	Friedrich-Ebert-Allee	4
Radweg	Geschwister-Scholl-Straße	1
Radfahrstreifen	Gottfriedstraße	4
Radweg	Habsburgerallee	2
Radweg	Halifaxstraße	1
Radfahrstreifen	Halifaxstraße	4
Radfahrstreifen	Heinrichsallee	4
Radweg	Hirschgraben	1
Radfahrstreifen	Hirschgraben	4
Radweg	Jahnplatz	2
Radweg	Joseph-von-Görres-Straße	3
Radfahrstreifen	Jülicher Straße	4
Radfahrstreifen	Junkerstraße	4
Radweg	Kaiserplatz	1

Radfahrstreifen	Kaiserplatz	4
Radfahrstreifen	Kapuzinergraben	4
Schutzstreifen	Karl-Marx-Allee	4
Schutzstreifen	Karlsgraben	4
Radfahrstreifen	Karmeliterstraße	4
Radfahrstreifen	Kasinostraße	4
Radfahrstreifen	Krefelder Straße	4
Radweg	Krefelderstraße	3
Radweg	Kullenhofstraße	1
Radweg	Kurbrunnenstraße	1
Radfahrstreifen	Kurbrunnenstraße	4
Radfahrstreifen	Kurhausstraße	4
Schutzstreifen	Lagerhausstraße	4
Radfahrstreifen	Lochnerstraße	4
Schutzstreifen	Löhergraben	4
Radfahrstreifen	Lombardenstraße	4
Radweg	Lothringer Straße	1
Radfahrstreifen	Ludwigsallee	4
Radweg	Lütticher Straße	1
Radfahrstreifen	Lütticher Straße	4
Radweg	Luxemburger Ring	2
Radweg	Malmedyer Straße	2
Radweg	Malteserstraße	1
Radweg	Maria-Theresia-Allee	3
Radfahrstreifen	Monheimsallee	4
Schutzstreifen	Mozartstr. - Burtscheiderstr.	4
Radfahrstreifen	Mozartstraße	4
Radweg	Mozartstraße	1
Schutzstreifen	Neuenhoftstraße	4
Schutzstreifen	Oppenhoffallee	4
Radweg	Passstraße	2
Radfahrstreifen	Passstraße	4
Radfahrstreifen	Peterstraße	4
Radweg	Pontstraße	1
Radfahrstreifen	Pontwall	4
Radweg	Promenadenstraße	1
Radweg	Reichsweg	2
Schutzstreifen	Reichsweg	4
Radfahrstreifen	Robensstraße	4
Radweg	Robert-Schumann-Straße	1
Radweg	Rochusstraße	2

Radweg	Roermonder Straße	1
Radfahrstreifen	Roermonder Straße	4
Radfahrstreifen	Römerstraße	4
Schutzstreifen	Rottstraße	4
Radfahrstreifen	Saarstraße	4
Radweg	Sandkaulbach	2
Radfahrstreifen	Schlossstraße	4
Radfahrstreifen	Seilgraben	4
Radweg	Siegelallee	2
Schutzstreifen	Siegelallee	4
Radweg	Soerser Weg	3
Radweg	St. Vither Str.	2
Radweg	Stolberger Straße	2
Radweg	Südstraße	2
Radfahrstreifen	Templergraben	4
Radweg	Trierer Straße	1
Radweg	Trierer Straße	1
Radfahrstreifen	Trierer Straße	4
Radweg	Turmstraße	1
Radfahrstreifen	Turmstraße	4
Radfahrstreifen	Vaalseer Straße	4
Radweg	Vaalseer Straße	1
Radweg	Vennbahnweg	1
Radweg	Warmweiherstraße	1
Radweg	Wespienstraße	3
Schutzstreifen	Wilhelmstraße	4
Radweg	Wüllnerstraße	1
Radweg	Zollernstraße	1
Schutzstreifen	Zollernstraße	4

<b>Gesamt</b>	
<b>Radwege</b>	<b>53</b>
<b>Radfahrstreifen</b>	<b>41</b>
<b>Schutzstreifen</b>	<b>16</b>