

Stuttgart, 15.08.2022

Winterdienst für den Radverkehr auf dem Hauptradroustennetz

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik Betriebsausschuss Abfallwirtschaft	Vorberatung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich	04.10.2022 12.10.2022

Beschlussantrag

1. Vom Bericht über den Winterdienst für den Radverkehr auf dem Hauptradroustennetz wird Kenntnis genommen.
2. Dem vorgeschlagenen Vorgehen, den Winterdienst auf die Hauptradrousten in den nächsten Jahren sukzessive, im Rahmen der Leistungsfähigkeit des AWS, auszudehnen, wird zugestimmt.
3. Der Verwendung von Salz für den Winterdienst auf Strecken des Hauptradroustennetzes, einschließlich der Abschnitte, die innerörtlich über gemeinsame Geh- und Radwege sowie Gehwege geführt werden, wird zugestimmt, sofern im Einzelfall keine naturschutzrechtlichen Gründe dagegensprechen.
4. Es wird zugestimmt, dass der AWS auf ausgewählten Streckenabschnitten des Hauptradroustennetzes die innerörtlich über gemeinsame Geh- und Radwege sowie Gehwegen geführt werden, die Anliegerverpflichtung für den Winterdienst von den jeweiligen Anliegern übernehmen kann.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Vorschlag zu für die Änderung der „Satzung über das Reinigen, Räumen und Streuen der Gehwege in Stuttgart“ zu erarbeiten, um die in den Beschlusspunkten 3 und 4 genannten Absichten zu ermöglichen.

Begründung

Durchführung des Winterdienstes auf Straßen und Priorisierung einzelner Strecken

Aus Haftungs- und Verkehrssicherheitsgründen ist die Stadt verpflichtet, auf den Streckenabschnitten Winterdienst durchzuführen, die gefährlich und gleichzeitig verkehrsbedeutend sind. Diese Abschnitte sind in den Winterdienstplänen der Dringlichkeitsstufe 1 enthalten.

Der AWS führt den Winterdienst auf Fahrbahnen gemäß den vom Amt für öffentlichen Ordnung bzw. der Polizei vorgegebenen Dringlichkeitsstufen durch. Insgesamt sind in diesen Streuplänen ca. 900 km Straßenlänge enthalten.

Zuerst wird der Winterdienst auf den Straßen der Dringlichkeitsstufe 1 durchgeführt. Dies sind die Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen, Straßen auf denen die Mehrzahl der Busse des Linienverkehrs fahren, sowie Zufahrten zu den Notaufnahmen der Krankenhäuser. Die Strecken der Dringlichkeitsstufe 1 werden solange bzw. so oft mit den Winterdienstfahrzeugen abgefahren, bis eine ausreichende Befahrbarkeit hergestellt ist.

Sobald die Verkehrssicherheit auf den Straßen der Dringlichkeitsstufe 1 hergestellt ist, werden die Strecken der Dringlichkeitsstufe 2 bearbeitet. Dies sind Verbindungsstraßen zu Hauptverkehrsstraßen. Auch diese Straßen werden solange bzw. so oft mit den Winterdienstfahrzeugen abgefahren, bis eine ausreichende Befahrbarkeit hergestellt ist. Sollte sich mittlerweile der Zustand der Straßen der Dringlichkeitsstufe 1 verschlechtert haben, dann wird der Winterdienst auf diesen Strecken wieder aufgenommen.

Erst wenn die Straßen der Dringlichkeitsstufen 1 und 2 vollständig befahrbar sind, kann zu den Straßen der Dringlichkeitsstufe 3 gewechselt werden. Zu diesen zählen sogenannte "steile" Wohnstraßen, die eine Steigung/ein Gefälle über 5% aufweisen.

Auf den Straßen der Dringlichkeitsstufen 1 und 2 wird der Winterdienst in der Regel mit großen LKW durchgeführt, damit ist eine zügige Bearbeitung möglich. Bei Schnee und Eis kann mit den großen Fahrzeugen und dem schweren Räumschild eine gute Räum- und Streuleistung erbracht werden.

Die Straßen der Dringlichkeitsstufe 3 sind zum Teil so eng, dass ein Einsatz von LKW nicht mehr möglich ist, hier wird auf Unimogs und Kleingeräteträger zurückgegriffen. Diese kleineren Winterdienstfahrzeuge haben eine geringere Bearbeitungsgeschwindigkeit und eine kürzere Reichweite, sie sind somit weniger effizient.

Durch die Priorisierung der Dringlichkeitsstufe 1, vor allem für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs, kann es bei bestimmten Witterungslagen in seltenen Fällen eintreten, dass mit dem Winterdienst auf den Straßen der Dringlichkeitsstufe 2 erst nach Einsetzen des Berufsverkehrs begonnen werden kann.

Winterdienst auf Radrouten

Winterdienst im Radwegenetz bedeutet vor allem Streuen gegen Glätte die vornehmlich in den Morgen- und Abendstunden auftritt. Schneefall wird als weniger gefährlich angesehen da diese Situation für die Radfahrenden erkennbar ist.

Je nachdem wo der Radweg verläuft, unterscheidet sich die winterdienstliche Betreuung erheblich. Strecken für den Radverkehr, die ohne bauliche Abtrennung auf der Fahrbahn geführt werden, werden bei allen Dringlichkeitsstufen zusammen mit der Fahrbahn vom AWS winterdienstlich betreut. Es ist dabei zu beachten, dass der Winterdienst auf Straßen immer mit der linken Spur beginnt. In den weiteren Durchgängen wird dann in Richtung rechter Straßenrand weitergearbeitet.

Auf von der Fahrbahn baulich getrennten Radwegen wird der Winterdienst durch vom AWS beauftragte Winterdienstunternehmer durchgeführt. Bei Schneefall kann es auf baulich abgetrennten Radwegen wegen der geringeren Arbeitsgeschwindigkeit und der wesentlich kürzeren Reichweite der relativ kleinen Winterdienstmaschinen zu Verzögerungen in Bezug auf eine vollständige Räumung kommen. Aus diesem Grunde sind Fahrradstrecken, die von der Fahrbahn nicht baulich abgetrennt sind, mit den großen Winterdienstfahrzeugen schneller und zuverlässiger zu betreuen, als z.B. eigenständige Radwege.

Auf gemeinsam genutzten Geh-/ Radwegen sind, nach der Satzung über das Reinigen, Räumen und Bestreuen der Gehwege in Stuttgart vom 22. September 2011, in der Regel die Anlieger für den Winterdienst zuständig.

Hauptradrouten

Das Netz der Hauptradrouten 1. Ordnung mit einer Fahrlänge von rund 272 km wurde durch das Amt für Stadtplanung und Wohnen konzipiert. Davon verlaufen ca. 10 km durch den Schlossgarten und den Rosensteinpark, dieser Abschnitt wird durch das Land betreut. Zum Teil wurden auf diesen vorgesehenen Strecken noch keine entsprechenden straßenbaulichen Veränderungen bzw. Ausschilderungen vorgenommen. Dies wird in den nächsten Jahren noch folgen.

Stand des Winterdienstes auf Hauptradrouten

Wie in der GRDRs 794/2021 beschrieben, werden derzeit an Hauptradrouten auf ca. 141 km Streulänge Winterdienst für den Radverkehr durch den AWS bzw. im Auftrag des AWS durchgeführt (Siehe Anlagen 1a, 1b und 2).

Dabei werden durch den AWS selbst ca. 87 km betreut. Dies sind vor allem Strecken, die im Zuge einer Fahrbahn, ohne bauliche Abtrennung verlaufen. Die restlichen 54 km, vor allem auf von der Fahrbahn baulich getrennten Radwegen, werden durch vom AWS beauftragte Winterdienstunternehmer betreut.

Teilabschnitte der o.g. Hauptradrouten (ca. 4 km) werden über gemeinsame Geh- und Radwege geführt, hier sind in der Regel die Anlieger für den Winterdienst zuständig.

Zusätzlich werden noch weitere Strecken des Radverkehrs, die nicht im Hauptradrou-
tennetz enthalten sind, im Winterdienst betreut, z.B. auch ab dem Winter 2021/2022 im
Zuge der Inbetriebnahme des Rosensteintunnels in der Pragstraße und in der Neckar-
talstraße bei der Wilhelma.

	Gesamt- streulänge einschl. Anlieger ohne Land	Verantwortung AWS			nachrichtl.. Land (Rosenstein- park, Schlossgarten)	Gesamt- fahrlänge Hauptradr. 1. Ordnung
		Winterdienst auf Fahrbahn	Winterdienst außerhalb Fahrbahn	Winterdienst Anlieger- verpflichtung		
derzeit betreut	145	87	54	4	10	155
noch nicht betreut	117	55	46	16	0	117
Gesamt	262	142	100	20	10	272

Tabelle: Streu- bzw. Fahrlängen auf den Hauptradrouten 1.Ordnung (Gerundete Werte in km)
HRR 1, 2, 2.1, 3, 3.1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 10.1, 10.2, 11, 12

Beauftragte Winterdienstunternehmer

In der Regel werden Flächen, die nicht Teil der Fahrbahn sind, durch vom AWS beauf-
tragte Unternehmer betreut. Die Leistungen für die drei Winter 2022/2023 bis
2024/2025 wurden im Juni 2021 ausgeschrieben (vgl GRDRs 714/2021).

Da die Unternehmer in der Vergangenheit den Winterdienst zum Teil mit sehr wechsel-
haftem Engagement durchgeführt haben, wurden im Rahmen der Beratungen zum
Wirtschaftsplan 2022/2023 zwei Stellen für Kontrolleure beschlossen, die die Leistun-
gen der Winterdienstunternehmer, vor allem bei den Radwegen, überprüfen sollen.

Konzept eines Winterdienstes auf dem gesamten Hauptradrou- tennetz (nicht fi- nanziert)

Sollte das gesamte vom Stadtplanungsamt konzipierte Hauptradrou-
tennetz (Siehe An-
lage 1a und 1b) abgedeckt werden, wären auf Hauptradrouten (ohne die Strecken des
Landes im Schlossgarten und in Rosensteinpark) insgesamt ca. 260 km Streulänge zu
betreuen. Dies wäre eine Erweiterung um ca. 120 km, darin sind ca. 20 km Anliegerver-
pflichtungen enthalten.

In diesem Netz sind die geplanten Radschnellwege sowie weitere wichtige Verbindun-
gen noch nicht enthalten. Die Radschnellverbindungen (RSV) befinden sich bereits in
der Vorplanung. Erste Korridore sind für den Winter 2023/2024 geplant. Für die RSV
besteht eine Verpflichtung zum Winterdienst, gemäß dem Qualitätsstandard für RSV
des Landes Baden-Württemberg (März 2018).

Zu klären ist dabei unter anderem, ob, bei in kurzem Abstand parallel geführten Haupt-
radrouten tatsächlich beide Radrouten zu betreuen sind. Weiterhin muss noch abge-
stimmt werden, wie mit den Strecken außerhalb der Bebauung zum Beispiel durch Fel-
der und Wälder umgegangen wird. Aus Sicht des AWS ist ein Winterdienst auf Waldwe-
gen wegen des Untergrundes und der Belastung der Fauna und Flora nicht durchführ-
bar. Bei Feldwegen ist es auf jeden Fall unabdingbar, dass die entsprechenden Wege
asphaltiert sein müssen.

Zielvorstellung für einen künftigen Winterdienst auf Hauptradroutennetz 1. Ordnung (nicht finanziert)

Ziel sollte es sein, wesentliche Teile des Streckennetzes (ca. 80%) durch eigenes Personal des AWS abzudecken. Dabei kann eine gute Qualität des Winterdienstes während der Hauptverkehrszeit gewährleistet werden, wie zum Beispiel schon heute mit einem Kleingeräteträger auf der HRR 11 zwischen der Rosensteinbrücke links des Neckars und der Gemarkungsgrenze zu Fellbach rechts des Neckars sowie z.B. die Fahrradspur auf der Fahrbahn der Nürnberger Straße in Bad Cannstatt.

In der GRDRs 1120/2018 „Stuttgart zu einer fahrradfreundlichen Stadt machen“ wurde die Fertigstellung des Hauptradroutennetzes 1. Ordnung bis 2030 als Ziel beschlossen. Sollte das gesamte Hauptradroutennetz ca. 260 km (ohne Strecken des Landes durch den Schlossgarten und den Rosensteinpark) auf diese Weise abgedeckt werden, wären zusätzlich ca. 95 Mitarbeiter (Fahrer und Sachbearbeiter) sowie ca. 20 Kleingeräteträger und 3 Winterdienst-LKW erforderlich. Bei einer Erweiterung durch Radschnellverbindungen entsprechend mehr.

Der hohe Aufwand an Personal und Geräten resultiert aus den im Vergleich zu Winterdienst-LKW wesentlich geringeren Arbeitsgeschwindigkeiten der einsetzbaren Kleingeräteträger (5 km/h gegenüber 20 km/h). Mit dem zusätzlichen Personal könnten dann, in Anschluss an die Arbeiten auf den Strecken für den Radverkehr, auch die untergeordneten Straßen wesentlich früher betreut werden. Weiterhin könnte das Personal in den Zeiten in denen kein Winterdienst anfällt, die Straßenreinigungskräfte, vor allem im Sommer, verstärken. Die zusätzlichen jährlichen Kosten würden sich auf ca. 5 bis 7 Mio. EUR belaufen. Davon wären dann ca. 30-40 % dem Winterdienst zuzuordnen.

In den genannten Kosten sind jährliche Aufwendungen für die Fahrzeuge in Höhe von ca. 0,8 Mio. EUR (wird noch ergänzt) enthalten. Die Investition für die Beschaffung läge deutlich über 4 Mio. EUR.

Für dieses Szenario sind jedoch derzeit keine Mittel vorhanden. Weiterhin müssten für die Unterbringung des zusätzlichen Personals und der Geräte entsprechend neue Räumlichkeiten geschaffen werden, die in den vorgenannten Kosten nicht enthalten sind.

Vorgeschlagenes Vorgehen sukzessive Erweiterung des Winterdienstes auf dem Hauptradroutennetz

Die Personal- und Gerätere Ressourcen des AWS sind mit der Erfüllung des Winterdienstes auf dem in der GRDRs 794/2021 beschriebenen Straßennetz bereits ausgelastet. Um dennoch eine Ausweitung des Winterdienstes auf weitere Strecken des Hauptradroutennetzes zu ermöglichen, wird eine sukzessive Hinzunahme weiterer Abschnitte vorgeschlagen.

Dabei sollen die nicht auf der Fahrbahn verlaufenden Strecken der jeweiligen Hauptradroute, wie bereits heute, durch vom AWS beauftragte Unternehmer betreut werden, die den Winterdienst auf einem 1,5 m breiten Streifen durchführen. Hier ist, auf Grundlage der aktuellen Ausschreibungsergebnisse, von Kosten von ca. 7.500 bis 10.000 EUR pro km Streulänge im Jahr auszugehen.

Auf der Fahrbahn geführte Streckenabschnitte, wie z.B. Radspuren, Radschutzstreifen und ähnliches, sollen durch Winterdienstfahrzeuge des AWS betreut werden, welche die Straßen der Dringlichkeitsstufe 2 betreuen. Damit fallen nur geringe Mehrkosten an, allerdings erhöht sich dadurch die Länge der zu bearbeitenden Winterdienstpläne der zweiten Dringlichkeitsstufe. Dies hat zur Folge, dass der Winterdienst im untergeordneten Straßennetz, wie z.B. steile Wohnstraßen, erst zu einem späteren Zeitpunkt als bisher begonnen werden kann. Der Winterdienst ist, wie oben beschrieben, darauf abgestimmt, zuerst die Pläne der Dringlichkeitsstufe 1, dies sind Hauptverkehrsstraßen und Straßen in denen Busse verkehren, zu betreuen. Bei ungünstigen und vor allem bei unvorhergesagten Wetterereignissen, kann es möglich sein, dass zur Hauptverkehrszeit, noch nicht mit den Winterdienstplänen der Dringlichkeitsstufe 2 angefangen werden kann.

Die Winterdienstpläne der Dringlichkeitsstufen 1 und 2 werden mit großen LKW durchgeführt. Für die Betreuung des untergeordneten Straßennetzes müssen die Winterdienstfahrer wegen der beengten Verhältnisse zum Teil auf wesentlich kleinere Fahrzeuge umsteigen. Damit kann der Winterdienst auf Strecken des Radverkehrs, dazu können auch Fahrradstraßen gehören, die durch das untergeordnete Straßennetz geführt werden erst nach vollständiger Erledigung der Dringlichkeitsstufe 2 durchgeführt werden. Dies ist in der Regel deutlich nach der Hauptverkehrszeit. An manchen Einsatztagen kann es sein, dass im untergeordneten Netz kein Winterdienst durchgeführt werden kann.

Zeitnah geplante Umsetzung

In Abstimmung mit der Fahrradbeauftragten soll untersucht werden, ob zusätzlich zu den bereits betreuten Strecken folgende Abschnitte neu hinzugenommen werden können:

Winter 2022/2023

HRR 5 zwischen der Gemarkungsgrenze zu Kornwestheim und dem Pragsattel Schließung der 1,5 km langen Lücke zwischen Zabergäustraße und der Gemarkungsgrenze zu Kornwestheim über einen Feldweg. Winterdienst durch einen Unternehmer auf 1,5 m Breite. Die Kosten werden auf bis zu 16.000 Euro pro Jahr geschätzt. Strecken, die über gemeinsame Geh- und Radwege führen, sollen vorerst in der Räum- und Streuverpflichtung der Anlieger belassen werden.

Winter 2023/2024

HRR 5 Rosensteinstraße, Lückenschluss zwischen der Rosensteinstraße und der Eckartstraße, Winterdienst durch einen Unternehmer auf 450 m Streulänge auf ca. 1,5 m Breite mit geschätzten Kosten von bis zu 5.000 EUR. Weitere 1,1 km müssen neu in Pläne der Dringlichkeitsstufe 2 aufgenommen werden.

Winter 2024/2025

HRR 3 zwischen Gemarkungsgrenze zur Leinfelden–Echterdingen durch das Gelände der Universität Hohenheim über das Königsträßle bis zur Jahnstraße. Wegen der Streckenführung über das Gelände der Universität sind mit dem Land noch Verhandlungen über die tatsächliche Durchführung des Winterdienstes zu führen. Derzeit wird davon ausgegangen, dass ca. 7 km Räum- und Streustrecke an einen Winterdienstunternehmer mit Kosten von bis zu 75.000 EUR vergeben werden. Weitere 6,7 km müssen neu in Pläne der Dringlichkeitsstufe 2 aufgenommen werden. Strecken,

die über gemeinsame Geh- und Radwege führen, sollen vorerst in der Räum- und Streuverpflichtung der Anlieger belassen werden.

Gegebenenfalls können die vorgenannten Strecken wegen der begrenzten Kapazitäten des AWS und der Winterdienstunternehmer in Konkurrenz zu den geplanten Radschnellwegen stehen. In solchen Fällen hätten die Radschnellwege bzw. die Bestandsstrecken den Vorrang.

Weitere Strecken sollen bei der laufenden Überprüfung des Hauptradroutennetzes hinzukommen. Die Ausführung des Winterdienstes auf diesen Strecken wird voraussichtlich durch vom AWS beauftragte Unternehmen erfolgen. Für die Ergänzung des Winterdienstes auf dem Hauptradroutennetz wird die Fahrradbeauftragte in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt und dem AWS eine Priorisierung erarbeiten.

Es ist dabei zu beachten, dass unter den derzeitigen Randbedingungen jede Neuaufnahme von Radstrecken in den Winterdienst zu einer Verzögerung des Winterdienstes in den Straßen der Dringlichkeitsstufen 2 und 3 führen wird, in denen ebenfalls Radfahrende verkehren.

Streugut

Die vom Radverkehr befahrenen Flächen sollen wegen der sichereren Befahrbarkeit in der Regel mit Salz bestreut werden. Gemäß der Satzung über das Reinigen, Räumen und Bestreuen der Gehwege in Stuttgart vom 22. September 2011 ist der Einsatz von Salz auf den Strecken des Radwegenetzes, die über Gehwege geführt werden, nicht gestattet. Auch bei filigranen Brückenbauwerken muss wegen der Korrosionsgefahr auf Splitt ausgewichen werden. Weiterhin wird ein Teil der Radstrecken über Felder und durch Wälder geführt. Somit war es erforderlich, zwischen den zuständigen Behörden die Frage des Streuguteinsatzes abzustimmen.

Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz zum Thema Salz

Im Folgenden erläutern wir die Position der unteren Naturschutzbehörde. Vorab weisen wir jedoch darauf hin, dass naturschutzrechtliche Fragen, die einer Gestattung der unteren Naturschutzbehörde bedürfen (dies betrifft den gesamten Außenbereich sowie Schutzgebiete, Biotope, Naturdenkmale und artenschutzrechtlich relevante Flächen im Innenbereich), den gesetzlichen Regelungen unterworfen sind. Die Kommune und ihre Gremien haben hier keinerlei Entscheidungsmöglichkeit.

Der Winterdienst mit Salz wird grundsätzlich naturschutzfachlich kritisch gesehen, insbesondere, wenn diese auf Wegen stattfinden soll, die nicht mit einer gesonderten Entwässerung ausgestattet sind. Streusalz wirkt in jedem Falle vegetationsschädigend, z.B. auf die Wurzeln von Bäumen, aber auch fast alle anderen Pflanzen. Auch die Fauna wird im Einwirkungsbereich in Mitleidenschaft gezogen (Bodenlebewesen, überwinterte Insekten etc.). Eine weitere negative Auswirkung kann bei Abschwemmung oder Einsickerung auf den Chemismus von Gewässern ausgeübt werden.

Zudem bestehen naturschutzrechtliche Verbotsregelungen in Naturschutz-, Landschaftsschutz-, und FFH-Gebieten. Je nach Verordnung bzw. gesetzlicher Regelung dürfen hier die Schutzzwecke des jeweiligen Gebiets nicht beeinträchtigt werden.

Dies gilt ebenfalls für gesetzlich geschützte Biotope, Naturdenkmale oder anderweitige Flächen, die artenschutzrechtliche Relevanz besitzen, wie z.B. auch Straßen- und Wegegräben, die Fortpflanzungs- oder Ruhestätten besonders oder streng geschützter Arten darstellen können. Schutzzwecke sind in diesen Gebieten u.a. die Erhaltung der vielfältigen Lebensräume der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt und insbesondere der Biotope seltener und bedrohter Arten.

Die geplante Verwendung von Salz auf Feldwegen, neuen Radwegen in Außenbereichen, im Wald etc., kann naturschutzrechtlich nur mitgetragen werden, wenn keine Entwässerung in die umliegenden Flächen stattfindet.

Zugestimmt werden kann der Salzverwendung auf Abschnitten von Hauptrouten, die keinen Anschluss an die Stadtentwässerung haben, höchstens im Innenbereich. Auch hier muss allerdings geprüft werden, ob Schutzgebiete und fachlich relevante Flächen (siehe oben) beeinträchtigt werden können. Grundsätzlich sollten Planungen, auch im Innenbereich, bevorzugt werden, bei denen die Entwässerung der Wege nicht in die Umgebung erfolgt und das Eindringen von Salz in Grünflächen, Gewässern o.ä. möglichst ausgeschlossen ist.

Stellungnahme des Amtes für öffentliche Ordnung zum Winterdienst für den Radverkehr auf dem Hauptroutennetz

Die Räum- und Streupflicht auf Straßen und Radwegen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten obliegt gemäß § 41 Abs. 1 S. 1 Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG BW) den Gemeinden. Diese Verpflichtung umfasst auch selbstständige Radwege und auf der Fahrbahn geführte Radfahrstreifen. Nach § 41 Abs. 1 S. 2 StrG BW ist der Einsatz von Auftausalzen und anderen Mitteln, die sich umweltschädlich auswirken können, so gering wie möglich zu halten. Gemäß § 41 Abs. 2 StrG BW kann die Verpflichtung für Gehwege und gemeinsame Rad- und Gehwege den Straßenanliegern auferlegt werden.

Laut § 1 Abs. 1 der Satzung über das Reinigen, Räumen und Bestreuen der Landeshauptstadt Stuttgart unterliegen Gehwege, die mittels Beschilderung mit Zeichen 1022-10 der Straßenverkehrsordnung (StVO) für den Radverkehr freigegeben sind, sowie die gemeinsamen Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO) der Anliegerverpflichtung. Sie sind in einer Breite von mindestens 1,50 m zu räumen und zu bestreuen.

Die Rechtsprechung stellt beim Zeitpunkt des Winterdienstes auf die Verkehrsbedeutung der Strecke und beim Umfang der Räum- und Streupflicht auf Gehwegen mit Zusatzbeschilderung „Radverkehr frei“ und gemeinsamen Geh- und Radwegen auf die Belange der Fußgänger ab. Hier muss lediglich entsprechend der Bedürfnisse der Fußgänger geräumt und gestreut werden. Auch aus einer Benutzungspflicht (Zeichen 240 StVO) lässt sich kein gesteigerter Schutzbedarf hinsichtlich der Breite oder des Streugutes herleiten. Sind Radwege mit Benutzungspflicht wegen der Schneeglätte nicht nutzbar, erlischt diese. Ein Ausweichen auf Teileinrichtungen, die dem Schutzbedürfnis besser genügen (Fahrbahn, Gehweg), oder Absteigen und Schieben sind zumutbar (BGH U. v. 9.10.2003 III ZR 8/03).

Innerhalb der geschlossenen Ortslage ist die Verwendung von Salz und auftauenden Stoffen als Streumaterial auf Gehwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen nach § 6 Abs. 2 der Satzung untersagt und bei Verstößen bußgeldbewährt. Dieses

Verbot findet auch für den vom Eigenbetrieb Abfallwirtschaft durchgeführten oder an Fremdfirmen vergebenen Winterdienst Anwendung.

Außerhalb der geschlossenen Ortslage z. B. im Wald oder auf Feldwegen gilt die städtischen Satzung nicht, insofern wäre eine Ausbringung von Salz möglich. Aufgrund der fehlenden Entwässerung wäre die Salzausbringung aus Umweltgesichtspunkten kritisch zu bewerten.

Sofern künftig für den Winterdienst auf dem Hauptradroustennetz auf Gehwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen Salz und andere auftauende Stoffe verwendet werden sollen, ist eine Satzungsänderung erforderlich. Für die Verpflichteten müsste unkompliziert ermittelbar sein, wo Streusalz verwendet werden darf. Die betroffenen Strecken wären auf Geoline zu hinterlegen, damit sie über die Stadtplanfunktion abgerufen werden könnten.

Als problematisch betrachten wir die Salzeinbringung vor den privaten Grundstücken und Vorgärten der Anlieger. Die Sensibilisierung der Anlieger im Bereich der Salzstreuung hat sich in den letzten Jahren deutlich erhöht und wird regelmäßig bemängelt und zur Anzeige gebracht.

Eine parallele Zuständigkeit von Anliegern und dem Eigenbetrieb wird wegen der Haftungsfrage nicht befürwortet. Auch ist dem Anlieger nicht plausibel zu machen, dass er erst seiner Anliegerverpflichtung nachkommen muss, d. h. auf einer Breite von 1,5 m räumen und splitten soll, wenn zusätzlich der gemeinsame Geh- und Radweg von der AWS mit der Maschine geräumt und mit Salz bestreut wird.

Stellungnahme des AWS und Vorschlag für das weitere Vorgehen in Bezug auf die Verwendung von Salz auf Strecken der Hauptradrousten

Die Verwendung von Salz ermöglicht eine sichere Nutzung der Strecke durch Radfahrende auch bei Glätte. Die Verwendung von Splitt kann in manchen Situationen, wie z.B. auf Gefällestrucken und in Kurven zu gefährlichen Situationen führen.

Aus Sicht des AWS ist deshalb Salz als Streumittel zu bevorzugen. Die Verwendung von Splitt wird zum Teil als verkehrgefährdend angesehen. Dies wird auch in der „Information 99“ des Verbands Kommunalen Unternehmer explizit so dargestellt. Eine Umfrage des AWS bei deutschen Großstädten ergab, dass diese Ansicht von der Mehrzahl der Städte geteilt wird.

Zwar ist es möglich, dass von Radwegen, gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie bei Strecken, die durch Grünflächen, Felder und Wälder führen, Teile des Salzes in die bepflanzen Bereiche, an die Wurzeln von Bäumen oder in den Untergrund gelangen können. Hier gilt es das Schutzgut Botanik gegen die Sicherheit der Radfahrenden sowie die Förderung der umweltverträglichen Mobilität abzuwägen. Aus Sicht des AWS sollte zumindest im bebauten Bereich die Sicherheit der Radfahrenden Vorrang haben.

Gemäß den in der Stellungnahme des Amtes für Umweltschutz aufgeführten naturschutzrechtlichen Gründen wird die Verwendung von Salz im Außenbereich sehr kritisch gesehen. Es wird vorgeschlagen im Außenbereich die Verwendung von Salz für den Winterdienst auf den Flächen zuzulassen, auf denen das Oberflächenwasser geordnet abgeleitet wird und nicht in die direkte Umgebung entwässert. Bei der Planung

von Radschnellwegen im Außenbereich kann dies dazu führen, dass für diese Strecken eine Straßenentwässerung vorzusehen ist.

Verwendung von Salz auf Gehwegen und gemeinsamen Geh und Radwegen im Zuge von Hauptradrouten

Im Zuge von Hauptradrouten erfolgt in Teilbereichen ein Wechsel zwischen vom AWS mit Salz gestreuten und sicher befahrbaren Radwegen zu Abschnitten, die über gemeinsame Geh- und Radwege geführt werden. Im derzeit betreuten Netz sind dies ca. 4 km. Diese Abschnitte werden in der Regel durch die Anlieger mit Splitt gestreut und zum Teil nur unzureichend gewinterdienstet. Gemäß den Ausführungen des Amts für öffentliche Ordnung könnte der AWS auf solchen Strecken den Winterdienst nur durchführen, wenn er die volle Anliegerverpflichtung für den Winterdienst übernimmt.

Es wird vorgeschlagen, auf Strecken des Hauptradroutennetzes innerorts die Verwendung von Salz auch auf gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie Gehwegen mit „Rad frei“, zu ermöglichen, sofern im Einzelfall keine naturschutzrechtlichen Gründe dagegensprechen. Die „Satzung über das Reinigen, Räumen und Streuen der Gehwege in Stuttgart“ müsste dazu entsprechend geändert werden.

Das Verbot der Verwendung von Salz gemäß § 6 der vorgenannten Satzung gilt derzeit auch für gemeinsame Geh- und Radwege, sowie Gehwegen mit Rad frei, bei denen es keine privaten Anlieger gibt, die zum Winterdienst verpflichtet sind. Auf diesen Strecken sollte ermöglicht werden, dass wegen der sicheren Befahrung durch Radfahrende ein Winterdienst mit Salz und den Kleingeräteträgern durchgeführt werden darf.

Für die Übernahme der Winterdienstverpflichtungen auf Strecken, die bislang von Anliegern betreut werden, werden zu den nächsten Haushaltsberatungen Mittel beantragt.

Konzept zur Änderung der „Satzung über das Reinigen, Räumen und Streuen der Gehwege in Stuttgart“

Die Verwaltung wird die Satzung so überarbeiten, dass der AWS auf ausgewählten Streckenabschnitten des Hauptradroutennetzes die innerörtlich über gemeinsame Geh- und Radwege sowie Gehwege und Gehwege „Rad frei“ geführt werden, die Anliegerverpflichtung für den Winterdienst von den jeweiligen Anliegern übernehmen und einen Winterdienst mit Salz als Streumittel durchführen, bzw. durchführen lassen kann. Die betroffenen Streckenabschnitte werden dann im Anhang zur Satzung einzeln aufgeführt.

Eine Prüfung auf naturschutzrechtliche Belange ist für alle oben genannten Abschnitte erforderlich.

Es ist vorgesehen die Satzung zur Wintersaison 2023/2024 zu ändern.

Finanzielle Auswirkungen

Für die zu beschließende Ausdehnung der Unternehmerleistungen für den Winterdienst auf Gehwegen und abgesetzten Radwegen sind voraussichtlich Mittel in Höhe von 100.000 EUR erforderlich. Die finanziellen Mittel sind im beschlossenen Doppelwirtschaftsplan 2022/2023 in ausreichender Höhe vorhanden.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Die Referate SWU, WFB, SOS und AKR haben mitgezeichnet.

Vorliegende Anfragen/Anträge:

keine

Erledigte Anfragen/Anträge:

keine

Technisches Referat

Eigenbetrieb AWS

Dirk Thürnau
Bürgermeister

Gerhard Knobloch
stv. Geschäftsführer

Anlagen

Anlage 1a und 1b Übersichtslageplan Winterdienst für den Radverkehr auf dem Hauptradroutennetz

Anlage 2 Tabelle Hauptradrouten, die winterdienstlich durch den AWS, im Auftrag des AWS, betreut werden

<Anlagen>