

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 11/0163</b>
<b>701 - Fachbereich Entsorgung und Straßenreinigung</b>			<b>Datum: 21.04.2011</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Herr Jens-Peter Stödter</b>	<b>Tel.: 729</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	<b>701/Herr Stödter - sz</b>		

**Beratungsfolge**

**Sitzungstermin**

**Umweltausschuss**

**18.05.2011**

**Beantwortung der Anfrage von Herrn Jungbluth zum Winterdienst auf Radwegen (Umweltausschuss 16.03.2011, TOP 3)**

**In der Sitzung des Umweltausschusses am 16.03.2011 stellte Herr Jungbluth unter TOP 3 (Einwohnerfragestunde) folgende Frage:**

*„Die bisherige Rechtslage verpflichtet die Stadt, weder auf Straßen, noch auf Radwegen einen **durchgängigen** Winterdienst zu leisten, sondern nur an **gefährlichen Stellen** auf verkehrswichtigen Strecken. Im Gegensatz dazu müssen Anlieger Winterdienst nur auf Fußwegen sowie auf kombinierten Fuß/Radwegen **durchgängig** leisten. Unter 10 % des Radwegenetzes sind kombinierte Geh- und Radwege.*

*Auf verkehrswichtigen Straßen leistet die Stadt **freiwillig durchgängig** Winterdienst sowie als Anlieger städtischer Grundstücke. Gesetzlich verpflichtend wird Winterdienst auf dem kombinierten Fuß/Radweg an der Bahn geleistet, da Fußweg.*

*Auf baulichen Radwegen gibt es freiwillig **keinerlei durchgängigen** Winterdienst. Noch nicht einmal auf zustimmungspflichtigen Radwegen.*

*Sogar Kinder über 10 Jahren müssen ohne Radweg.-Winterdienst auf der Straße fahren. Fahren sie Verbots widrig auf dem Fußweg, müssen sie bei Unfällen haften. Fußgänger werden durch Radfahrer gefährdet, die illegal auf Fußwege ausweichen. Diese Erkenntnis hat die Nachbargemeinden veranlasst, auf wichtigen Radwegen genau so wie auf Straßen freiwillig Winterdienst zu leisten.*

**Hasloh** (3.500 Einwohner) ca. 8 km

**Henstedt-Ulzburg** alle benutzungspflichtigen Radwege

**Tangstedt** Radwege, sogar auf Kreisstraßen, wenn der Kreis nicht nachkommt.

**Kiel** Velo-Routen-Netz, das auch über Flyer veröffentlicht wird.

**Kreis Segeberg** macht Winterdienst auf Radwegen z. B. Schleswig-Holstein-Str..

*Die neue ERA 2010 definiert auch den wünschenswerten Winterdienst. Es ist damit zu rechnen, dass Gerichte sich dieser Auffassung anschließen werden, da die ERA "Stand der Technik" ist. Die Stadtvertretung hat sich mit der Beschlussvorlage B 07/0245 (ab S. 87) zur Fahrrad freundlichen Stadt bekannt.*

*Ich bitte um schriftliche Antwort besonders der Frage, wird die Stadt auf verkehrswichtigen Strecken auf Radwegen Winterdienst leisten, wie auf Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs?“*

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

Hierzu nimmt das Betriebsamt wie folgt Stellung:

## 1. Rechtliche Situation

Der rechtlich geforderte Umfang zur Straßenreinigung und zum Winterdienst ergibt sich aus § 45 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Schleswig-Holstein (StrWG) und der Rechtsprechung hierzu:

### § 45 StrWG - Straßenreinigung

(1) Alle innerhalb von Ortsdurchfahrten gelegenen Landes- und Kreisstraßen sind zu reinigen. Entsprechendes gilt für Gemeindestraßen und die sonstigen öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage sowie für die nach Absatz 3 besonders bestimmten Straßen. Art und Umfang der Reinigung richten sich nach den örtlichen Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit.

(2) Zur Reinigung gehören auch die Schneeräumung auf den Fahrbahnen und Gehwegen, Radwegen und gemeinsamen (kombinierten) Geh- und Radwegen sowie bei Glätte das Bestreuen der Gehwege, Radwege, gemeinsamen (kombinierten) Geh- und Radwege, Fußgängerüberwege und der besonders gefährlichen Fahrbahnstellen, bei denen die Gefahr auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar ist.

(3) Reinigungspflichtig sind die Gemeinden. Sie sind berechtigt, durch Satzung

1. einzelne außerhalb der geschlossenen Ortslage gelegene Straßen oder Straßenteile in die Reinigungspflicht einzubeziehen, soweit die anliegenden Grundstücke in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut sind; einzelne unbebaute Grundstücke unterbrechen den Zusammenhang nicht,
2. die Reinigungspflicht ganz oder teilweise den Eigentümerinnen und Eigentümern der anliegenden Grundstücke oder den zur Nutzung dinglich Berechtigten aufzuerlegen,
3. die Eigentümerinnen und Eigentümer oder die zur Nutzung dinglich Berechtigten der anliegenden Grundstücke sowie der durch die Straße erschlossenen Grundstücke zu den entstehenden Kosten heranzuziehen; die Herangezogenen gelten als Benutzerinnen und Benutzer einer Einrichtung im Sinne des § 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein,
4. vorzusehen, dass auf Antrag der oder des Verpflichteten eine Dritte oder ein Dritter durch schriftliche Erklärung gegenüber der Gemeinde mit deren Zustimmung die Reinigungspflicht anstelle der Eigentümerin oder des Eigentümers oder der oder des zur Nutzung dinglich Berechtigten übernimmt,
5. Art und Umfang der Reinigungspflicht zu bestimmen.

(4) Die Absätze 1 bis 3 finden auf Bundesfernstraßen innerhalb der nach § 5 Abs. 4 des Bundesfernstraßengesetzes festgelegten Ortsdurchfahrt entsprechende Anwendung

Die Pflichten zur Schneeräumung und zum Abstreuen bei Glätte bestehen jedoch ausdrücklich nicht flächendeckend. Hierzu gibt es diverse Gerichtsurteile, zusammengefasst z.B. bei **Wichmann, Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis** (siehe u.a. *Randziffern 41 – 43 dort*). Im Wesentlichen lassen sich diese Pflichten zusammenfassen auf die folgende Kernaussage:

*„Die Räum- und Streupflicht besteht also nicht uneingeschränkt. Sie steht vielmehr unter dem Vorbehalt des Zumutbaren, wobei es auch auf die Leistungsfähigkeit des Sicherungspflichtigen ankommt. Grundsätzlich muss sich der Straßenverkehr auch im Winter den gegebenen Straßenverhältnissen anpassen. (...) Für den hier interessierenden Bereich innerhalb geschlossener Ortschaften ist insoweit seit langem allgemein anerkannt, dass die Fahrbah-*

nen der Straßen an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen bei Glätte zu bestreuen sind.“ (Urteil des Bundesgerichtshofs vom 05.07.1990, III ZR 217/89)

Hierbei müssen die Kriterien „verkehrswichtig“ und „gefährlich“ zusammentreffen. Es reicht zur Begründung einer Schneeräum- oder Streupflicht also nicht aus, wenn die Stellen entweder „verkehrswichtig“ oder „gefährlich“ sind.

Entsprechend hatte das Betriebsamt Herrn Jungbluth bzw. dem ADFC mit E-Mail vom 06.01.2011 bereits folgende Auskunft zum Winterdienst erteilt:

„Sehr geehrter Herr Jungbluth,

vielen Dank für Ihre Mail und Ihr Angebot, gemeinsam die Radwege an den Hauptstraßen abzufahren. Ich halte dies angesichts der von Ihnen vorgelegten Fotos nicht für erforderlich, da diese Bilder die Situation in den konkreten, von Ihnen angesprochenen Einzelfällen bereits ausreichend belegen.

Hinsichtlich des erforderlichen Umfangs zum Winterdienst auf Radwegen bestehen sicherlich unterschiedliche Auffassungen, insbesondere was den vom Gesetzgeber und der Rechtsprechung geforderten Umfang betrifft. Ich zitiere hierzu auszugsweise aus "Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis" (M. Wichmann, Erich-Schmidt-Verlag, 5. Auflage 2006):

"Man muss Radwege nach den Grundsätzen der Fahrbahnreinigung behandeln. Demgemäß bestehen Winterdienstpflichten allein an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen der Radwege (...) Die Radwege sind danach also nur dann zu räumen oder zu streuen, wenn sie verkehrswichtig sind und gefährliche Stellen aufweisen, wobei beide Kriterien zusammen vorliegen müssen. (...) Auf allen Radwegen unbeschränkt tätig zu werden, überforderte die Kommunen. (...) Der Pflichtenumfang erhöht sich auch nicht wegen des Aspekts, dass Radfahrer gehalten sind, auf Radwegen zu fahren (§ 2 Abs. 4 S. 2 StVO). (...) Sollte ein Radweg im Winter wegen Eis oder Schnee nicht mehr sicher sein, erlischt vielmehr die Pflicht, ihn benutzen 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 vom 09.10.2003, III ZR 8/03)" (siehe Wichmann, Randziffern 97, 98)

Selbstverständlich wird die Stadt Norderstedt weiterhin alles erforderliche und mögliche leisten, um den Fahrradverkehr auch im Winter soweit wie möglich zu gewährleisten. Eine Verpflichtung, alle Radwege jederzeit flächendeckend von Eis und Schnee frei zu halten, besteht jedoch nicht und ist bei begrenzten Kapazitäten auch nicht umsetzbar. Für die dadurch bedingten Unannehmlichkeiten und Einschränkungen bitte ich Sie um Ihr Verständnis.“

An der Rechtsgrundlage des § 45 StrWG wird sich auch durch die von Herrn Jungbluth zitierte ERA 2010 (ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) voraussichtlich nichts ändern.

**Eine Änderung der gefestigten Rechtsprechung zum Winterdienst ist daher kurz- bis mittelfristig nicht zu erwarten.**

## **2. Betriebswirtschaftliche Betrachtung**

### **2.1. Zusätzlicher Personal- und Fahrzeugaufwand**

**Für eine überschlägige Berechnung werden die folgenden Eckwerte zu Grunde gelegt:**

- Länge des Radwegenetzes in Norderstedt (gesamt): ca. 180 km
- Vorschlag von Herrn Jungbluth / ADFC: ca. 78 km

- Räumgeschwindigkeit des Kleinfahrzeugs: 6 – 10 km/h (im Schnitt 8 km/h)
- Zeitnahe Räumung des Netzes innerhalb von 3 Stunden

Die hier verwendeten Streckenangaben weichen teilweise von den an anderer Stelle genannten Radweglängen in Norderstedt ab, da der Vorschlag von Hr. Jungbluth / ADFC auch die Räumung von Strecken als „Radweg“ vorsieht, die über gar keinen Radweg verfügen, z.B. Hofweg / Wilstedter Weg zwischen Hofweg und Hasenmoorweg.

**Von den vorgeschlagenen rund 78 km Radweg räumt und streut das Betriebsamt im Rahmen des Winterdienstes etwa 25 km bereits heute.** Hierbei wird vom Betriebsamt moderne Streutechnik eingesetzt, um nahezu gleich gute Bedingungen wie auf den Fahrbahnen zu erlangen. Bei diesen schon heute geräumten Strecken handelt es sich im Wesentlichen um Radwege vor städtischen Objekten, Verbindungen außerhalb der geschlossenen Ortslage (zwischen den Stadtteilen oder zu den Nachbarorten), den Radweg entlang der U-Bahn- bzw. AKN-Trasse sowie um Wege, die durch einen Lärmschutzwall o.ä. von den dahinter liegenden Grundstücken getrennt sind.

**Somit verbleiben rund 53 km Radwege, die nach dem Vorschlag zusätzlich zu räumen bzw. zu streuen wären.**

Bei Zugrundelegen der oben genannten Eckwerte würden **zusätzlich 3 Kleinfahrzeuge** benötigt, jedes dieser Fahrzeuge ist **mit je einem Mitarbeiter zu besetzen**.

## 2.2. Berechnung der hierdurch entstehenden Kosten

Die hierfür erforderlichen Kleinfahrzeuge müssten zusätzlich gemietet werden. Geht man von einem Preis von ca. 2.800 Euro pro Monat und Fahrzeug aus, so würden für den Zeitraum **November bis März (= 5 Monate) ca. 42.000 Euro alleine für die Fahrzeugmiete** anfallen – unabhängig davon, ob die Fahrzeuge in dieser Zeit überhaupt gebraucht werden.

**Hinzu kommen folgende, von der Anzahl der Winterdienst abhängige Kosten:**

- Je Mitarbeiter/in: 37,07 Euro / Stunde
- Streugut (ca. 80 Euro/to): 20 g / m<sup>2</sup> je Einsatz
- Variable Fahrzeugkosten: ca. 3,75 Euro / Stunde

**Abhängig von der Zahl der Winterdienst-Einsätze ergeben sich somit folgende zusätzliche Kosten für den Winterdienst auf Radwegen:**

	<b>Zusätzlich 53 km Kosten (ca.)</b>
20 Einsätze	54.200 €
40 Einsätze	66.300 €
60 Einsätze	78.400 €
80 Einsätze	90.500 €

**In den letzten Jahren wurden folgende Einsätze vom Betriebsamt geleistet:**

Winter 2006/2007	9 Einsätze	18.12. – 11.02.
Winter 2007/2008	12 Einsätze	15.11. – 24.03.
Winter 2008/2009	26 Einsätze	21.11. – 17.02.
Winter 2009/2010	79 Einsätze	14.12. – 15.03.
Winter 2010/2011	61 Einsätze	26.11. – 16.02.
Durchschnitt	37 Einsätze	---
<b>Maximum</b>	<b>79 Einsätze</b>	<b>15.11. – 24.03.</b>

Somit wären für einen zusätzlichen Winterdienst auf Radwegen nach Vorschlag des ADFC **im Durchschnitt etwa 60.000 - 70.000 Euro zusätzliche Kosten** anzunehmen, **in extremen Wintern (wie 2009/2010) sogar bis zu 100.000 Euro.**

### **3. Abschließende Betrachtung:**

Über den vom Gesetzgeber und der Rechtsprechung geforderten (Mindest-) Umfang hinaus kann die Stadt Norderstedt freiwillig weiter gehende Leistungen erbringen, z.B. Räumung des gesamten Radwege-Netzes oder Räumung der noch zu definierenden Hauptverbindungsachsen, soweit dies seitens der Politik beschlossen wird.

#### **Bislang betreibt die Stadt Norderstedt Straßenreinigung und Winterdienst ohne Gegenfinanzierung durch eine Straßenreinigungsgebühr.**

Die Kosten für den Winterdienst auf der Fahrbahn einschließlich Radweg **könnten jedoch nur anteilig über eine Straßenreinigungsgebühr refinanziert werden**, soweit diese jenen Umfang betreffen, der durch § 45 StrWG definiert wird. Weiter gehende, freiwillig erbrachte Winterdienstleistungen (z.B. auf allen Haupt-Routen oder gar flächendeckend auf allen Radwegen) wären auch im Fall einer Gebührenerhebung **nicht** ansatzfähig und müssten in jedem Fall aus den allgemeinen Finanzmitteln der Stadt Norderstedt getragen werden.

Die vom ADFC vorgetragenen Beispiele aus Nachbarorten sind nur bedingt auf Norderstedt übertragbar. So verfügt beispielsweise die Gemeinde Tangstedt lediglich über Radwege, die die unterschiedlichen Ortsteile (Tangstedt, Wilstedt, Wulksfelde) untereinander bzw. mit den Nachbarorten verbinden. Diese Strecken liegen (nahezu) komplett außerhalb der geschlossenen Ortslage. Mithin unterliegen sie nicht der Straßenreinigungspflicht nach § 45 Abs. 1 StrWG. Folglich gibt § 45 Abs. 3 StrWG hier auch keine Rechtsgrundlage zu einer Übertragung der Winterdienstpflichten auf die Anlieger. Will die Gemeinde Tangstedt diese Radwege (mit einer Gesamtlänge von nur wenigen Kilometern) ganzjährig nutzbar halten, so muss sie also selber tätig werden (bzw. der Kreis Stormarn, soweit es sich um Kreisstraßen handelt).

Vergleichbar ist die Situation in Norderstedt beispielsweise am Lemsahler Weg zwischen Hopfenweg und Stadtgrenze zu Hamburg oder an Friedrich-Ebert-Straße / Hasloher Weg ab Bauhof bis Stadtgrenze in Richtung Hasloh. Auch diese Strecken liegen außerhalb der geschlossenen Ortslage und sind somit nicht auf die Anlieger übertragbar. Sie werden daher auch jetzt schon vom Betriebsamt geräumt und gestreut, um die Anbindung an die Nachbarorte zu gewährleisten.

Insofern ist die Stadt Norderstedt in diesem Punkt heute bereits genau so gut beispielsweise die Gemeinde Tangstedt.

Die Aussage, die Anlieger müssten lediglich auf Fußwegen sowie kombinierten Fuß-/Radwegen Winterdienst leisten, jedoch nicht auf den Radwegen, ist so nicht zutreffend: Zwar verpflichtet § 3 Absatz 2 bis Absatz 4 der Straßenreinigungssatzung der Stadt Norderstedt die Anlieger zum Winterdienst auf den „*Geh- und Radwegen*“, diese Regelungen sind jedoch nicht auf „*kombinierte Geh-/Radwege*“ beschränkt. Vielmehr wurde in § 2 Absatz 1 der Straßenreinigungssatzung bereits eindeutig definiert, dass sich die Reinigungspflichten auf Gehwege (Buchstabe a) und auf „*Radwege, auch soweit deren Benutzung für Fußgänger geboten ist*“ (Buchstabe c) erstrecken. Wäre die Formulierung „*Geh- und Radwege*“ in § 3 ausschließlich mit „*kombinierten Geh-/Radwegen*“ gleichzusetzen, so würde die Anliegerpflicht schließlich nicht nur für Radwege entfallen (wie hier vermutet), sondern logischerweise auch für Gehwege.

Problematisch ist die Bestimmung des korrekten Ortes zum Ablagern des Schnees: Die Straßenreinigungssatzung fordert hierzu „*Schnee und Eis sind auf dem an die Fahrbahn grenzenden Drittel des Gehweges oder einem Seitenstreifen zu lagern. Wo dies nicht möglich ist, können Schnee und Eis auch auf dem Fahrbahnrand gelagert werden.*“ (§ 3 Abs. 5).

Eine Lagerung des Schnees zwischen Gehweg und Radweg würde die Schneeräumung „*in einer für den Verkehr erforderlichen Gesamtbreite von mindestens 1,5m*“ auf Geh- und Radwegen (wie in § 3 Abs. 4 gefordert) unmöglich machen. Weiterhin ist es beim Einsatz von Schneeschildern auf den Fahrbahnen technisch notwendig, dass die städtischen Winterdienstfahrzeuge die abgeschobenen Schneemassen an den Bordstein schieben. Unmittelbar hier beginnt in vielen Fällen jedoch gleich der Radweg. So kann es vorkommen, dass der Schnee von der Fahrbahn auf den bereits geräumten Radweg fällt – insbesondere, wenn der Schnee nicht am Kantstein gelagert wurde.

Um Doppelarbeiten zu vermeiden und um die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer bei winterlichen Verkehrsverhältnissen zu erhöhen, wird daher generell empfohlen, den Schnee unmittelbar am Fahrbahnrand zu einem Wall zusammenzuschieben. Eine Schneelagerung auf Teilen des Radwegs ist somit bei größeren Schneemengen technisch kaum zu vermeiden, wollte man nicht den Schnee komplett abtransportieren.

Hierdurch würde jedoch ein erheblicher Mehraufwand mit entsprechend hohen Kosten entstehen.