

Landeshauptstadt Magdeburg

Änderungsantrag

DS0515/20/1 öffentlich

Zum Verhandlungsgegenstand	Datum
DS0515/20	16.02.2021

Absender	
Fraktion GRÜNE/future!	
Gremium	Sitzungstermin
Stadtrat	18.02.2021

Kurztitel
Änderungsantrag zur 2. Änderungssatzung zur Straßenreinigungssatzung

Der Stadtrat möge beschließen:

Bei **§ 3 Art und Umfang der Straßenreinigung und des Winterdienstes** sind folgende Änderungen vorzusehen (in **fett**)

(9) Von Schnee zu räumen und bei Winterglätte bestreut zu halten sind

e) Fußgängerüberwege, **Radwegüberwege** und Übergänge an Lichtsignalanlagen sowie Querungshilfen in einer Breite von 2,00 m.

(13) Die von den Gehwegen geräumten Schnee- und Eismassen dürfen nicht so gelagert werden, dass dadurch der Verkehr auf der Fahrbahn, **dem Radweg** und dem Gehweg gefährdet wird.

(14) Für das Streuen auf Gehwegen dürfen nur abstumpfende Streumittel, wie Granulat, Splitt und Sand verwendet werden. Der Einsatz von Auftaumitteln, wie Salz und Laugen, ist verboten. Zur Abwendung von Gefahren für Leib und Leben durch besondere Wetterlagen wie „Blitzeis“ (in Kontakt mit dem Erdboden sofort gefrierender Regen), ist der Einsatz ausnahmsweise und in geringstmöglichem Umfang gestattet, wenn die Verkehrssicherheit nicht auf andere Weise gewährleistet werden kann. Auf Radwegen (Zeichen 237 und 241 StVO) dürfen abstumpfende **aber nicht scharfkantige sowie** auftauende Streumittel verwendet werden.

§ 5 Straßenreinigung und Winterdienst durch die Stadt

(2) Auf den in der Anlage zur Straßenreinigungssatzung aufgeführten öffentlichen Straßen (Straßenverzeichnis) obliegt der Stadt in Verbindung mit § 3 in der Reinigungsklasse I, I a, I b, I c, II, III, IV, VI und VII

b) die Schneeräumung auf den Fußgänger- **und Radüberwegen** und Übergänge an Lichtsignalanlagen sowie Querungshilfen.

f) Winterdienst auf Gehwegen vor Haltestellen im Wartebereich **sowie im Ausstiegsbereich einer gesamten Zuglänge.**

(5) Den Winterdienst auf Fahrbahnen und Radwegen führt die Stadt als Träger der Straßenbaulast ~~im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit und der technologischen Möglichkeiten~~ durch. Die Stadt bestimmt nach pflichtgemäßem Ermessen unter Beachtung der Verkehrssicherungspflicht den Umfang, die Art und die Reihenfolge der Streu- und Schneeräumpflichten, **wobei Hauptstraßen, dem Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV-Haltestellen der Vorrang zu gewähren ist.**

Begründung:

Von immer mehr Menschen wird das Fahrrad als ganzjähriges Verkehrsmittel genutzt. Damit dies auch im Winter ohne Gefahr erfolgen kann, ist ein gründlicher Winterdienst – zumindest auf dem Hauptradrountennetz – unabdingbar.

Nach Auslegung der Rechtsprechung gelten Radwege als Fahrbahnen und daher existieren für sie die gleichen gesetzlichen Winterdienstpflichten wie für Straßen. Innerorts besteht eine Räumspflicht, je nach Bedarf allerdings nachrangig zu den Fahrbahnen. Auf verkehrswichtigen (z.B. das Hauptradwegenetz, Radschnellwege oder überörtliche Alltagsverbindungen) und gefährlichen Abschnitten (z.B. Steigungen, enge Kurven und Kreuzungen) besteht eine Streupflicht, keinesfalls dürfen Radwege mit Schnee zugeschoben werden [Hanke 2018b].

Laut FGSV sollten Kommunen auf Basis von Verkehrsbedeutung und Lage der Gefahrenstelle eine gesonderte Dringlichkeitsreihenfolge für Radwege sowie Gehwege erstellen [FGSV 2010]. In Kopenhagen werden Radwege sogar zum Teil vor den Kfz-Fahrbahnen vom Schnee befreit und die Prioritäten damit umgedreht.

Eine maschinelle Räumung ist wichtig und muss mit speziellen Schmalspurfahrzeugen erfolgen, da herkömmliche Fahrzeuge aufgrund ihrer Breite nicht auf Radwege passen und oft auch zu schwer für diese sind. Dabei werden in der Regel multifunktionale Schmalspurgeräte verwendet, die im Sommer für andere Dinge wie Kehren oder Mähen eingesetzt werden können [BMVIT 2015a]. Deswegen muss eventuell auch über eine Aufstockung des Fuhrparks nachgedacht werden. Diese können wie eben beschrieben im Sommer auch für andere Dienste genutzt werden. In der österreichischen Hauptstadt Wien gehören 279 km des 1.300 km umfassenden Radnetzes zum Winterradbasisnetz. Diese Strecken werden seit 2010 im Winter vorrangig geräumt und besonders intensiv betreut. Die Stadt setzt dabei zunehmend auf den Einsatz von reinen Salzlösungen und erreicht damit sehr gute Ergebnisse. Zusätzlich vermarktet die Stadt das Radfahren im Winter unter dem Konzept „Winterradler“ [Hanke 2018a].

Auch die Hansestadt Rostock setzt auf ausgewählten Radrouten eine Solelösung im Winterdienst ein. In der Stadt gibt es ein mit dem ADFC abgestimmtes Winterdienstnetz, zu dem die wichtigsten Radwegeverbindungen gehören. Dadurch soll den Radfahrenden ein möglichst durchgängiges Netz angeboten werden, das das ganzjährige Radfahren ermöglicht. [Hanke 2018b]

Winterdienst – auch auf Radwegen in: Straßenverkehrstechnik 5.2018, S. 357-360 Hanke, Horst (2018b)[FGSV 2010]

Merkblatt für den Winterdienst auf Straßen, Köln FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (Hrsg.) (2010)[BMVIT 2015a] Radfahren im Winter – Strategien zur Förderung des Radverkehrs in der kalten Jahreszeit, Wien Abruf am 22.08.2018

BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Österreich (Hrsg.) (2015a) [Hanke 2018a]

Straßenbetrieb und Winterdienst im Fokus. Bericht vom FGSV-Kolloquium Straßenbetrieb September 2017 in: Straßenverkehrstechnik 2/2018, S. 131-137 Hanke, Horst (2018a)