

DER WINTERDIENST

2 | 2019



Mobil sein im Winter – auch mit dem Rad
Neue Verkehrskonzepte fordern den Winterdienst

Liebe Leserinnen und Leser,

fließt der Verkehr sind alle Verkehrsteilnehmer zufriedene Menschen – vor allem unter winterlichen Bedingungen bei Eis- und Schneeglätte. Mobilität ist nicht nur im Sommer ein bedeutender Standortfaktor, sondern erst recht im Winter. Unfälle, Zeitverluste durch Staus oder reduzierte Geschwindigkeiten schlagen sich nicht nur als volkswirtschaftlicher Faktor nieder. „Jeder Verkehrsteilnehmer erwartet, auch im Winter bei Schneefall in einer angemessenen Zeit sicher von A nach B zu kommen“, stellte Prof. Dr. Thorsten Cypra von der Hochschule für Architektur und Wirtschaft in Saarbrücken auf unserem diesjährigem Presseseminar Winterdienst in Frankfurt am Main fest.

Der ausgewiesene Verkehrsexperte, dessen Forschungsprojekte im Fachgebiet Straßen- und Verkehrswesen liegen, hat gerade in Städten eine Veränderung im Mobilitätsverhalten erkannt: „Verkehrsmittel werden mehr und mehr flexibel gewählt. So ist gerade dem Radverkehr eine starke Zunahme der Verkehrsleistung zuzuschreiben“. Kommunen erarbeiten neue Mobilitätskonzepte, die den Radverkehr in seiner Bedeutung stärken. Die Zunahme an Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern belegen die erweiterten Mobilitätswünsche seiner Nutzer.

Damit die Radfahrer auch im Winter sicher und komfortabel fahren können, müssen alle verkehrswichtigen Radwege in die Planung des Straßenwinterdienstes aufgenommen werden. Der Winterdienst-Einsatz erzielt nicht nur auf Straßen, sondern auch auf Radwegen hervorragende Räumergebnisse durch eine intensive, mechanische Schneeräumung, auf Geh- und Radwegen mittels rotierender Kehrbesen.

„Effizient und umweltverträglich ist das Versprühen von Salzlösung durch moderne Streugeräte, da Salzlösung punktgenau ausgebracht wird und dort sofort zur Wirkung kommen kann“, führte Prof. Cypra aus. Der Einsatz von Auftausalz im Winterdienst ist – über den gesamten Lebenszyklus betrachtet – bei weitem umweltverträglicher als die Verwendung von Splitt oder anderen abstumpfenden Stoffen. Ökobilanz-Studien der letzten Jahre haben dies eindrücklich belegt.

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Krüger
Leiter Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Impressum

Verband der Kali- und Salzindustrie e. V.
Reinhardtstraße 18 A, 10117 Berlin

Tel. +49 (0) 30. 8 4 7 10 69.0
Fax +49 (0) 30. 8 4 7 10 69.21

E-Mail: info.berlin@vks-kalisalz.de
Internet: www.vks-kalisalz.de

Autorennachweis:

Prof. Dr.-Ing. Thorsten Cypra
Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes
Fakultät für Architektur und Bauingenieurwesen
Fachgebiet Straßen- und Verkehrswesen

Bildnachweis:

Titelbild: Astrid Goetze-Happe_pixelio.de,
S. 3 u. 5: Cypra; S. 4: Motsch, S. 6: clipdealer

Druck und Design:

www.agermanus.de

Mobil sein im Winter – auch mit dem Rad Neue Verkehrskonzepte fordern den Winterdienst

von Prof. Dr.-Ing. Thorsten Cypra

Ein Blick in die Statistiken belegt, dass das Verkehrsaufkommen aufgrund Wirtschaftswachstums und einer Zunahme der Mobilität in Deutschland stetig gewachsen ist und dies sich zukünftig weiter fortsetzen wird. Die Verkehrsleistung als die wichtigste Kenngröße zur Bewertung der Verkehrsentwicklung steigt im Personenverkehr um über 12% im Prognosezeitraum 2010 bis 2030. Beim Straßengüterverkehr erhöht sich die Verkehrsleistung sogar um 39% im gleichen Zeitraum. Gerade auch im urbanen Bereich ist eine Veränderung im Mobilitätsverhalten zu erkennen. Die Verkehrsmittel werden mehr und mehr flexibel gewählt. So ist gerade auch im Radverkehr eine starke Zunahme in der Verkehrsleistung zuzuschreiben.

Unweigerlich Folge dieser Entwicklungen ist eine Zunahme der durch Störungen und Überlastungen bedingten Staus auf unseren Straßen. Diese Problematik wird verstärkt, wenn neben der Überlastung der Infrastrukturanlagen auch noch widrige Fahrbahnzustände im Winter

durch Eis und Schnee hinzukommen. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bildet das Rückgrat unserer Wirtschaft, die mehr und mehr von einer jederzeit funktionierenden Infrastruktur abhängt. Jeder Verkehrsteilnehmer erwartet, auch im Winter bei Schneefall in einer angemessenen Zeit sicher von A nach B zu kommen.

Winterliche Fahrbahnzustände haben einen erheblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss. Das Geschwindigkeitsniveau sinkt, die Abstände werden größer und damit sinkt die Verkehrsqualität und die Kapazität. Dies kann sich in einem herabgesetzten Kraftschluss, durch geringere Sichtweiten bei Schneefall bis hin zur Unbefahrbarkeit auswirken. Daraus resultieren erhebliche volkswirtschaftliche Kosten aus winterbedingten Unfällen sowie Zeitverlusten aus reduzierten Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsstauungen. Die Forschung, Straßenbauverwaltungen und Kommunen sowie die Industrie arbeiten daher ständig an der Optimierung des Winterdienstes, um den steigenden Anforderungen Rechnung tragen zu können.



Vom Winter sind in einer Stadt alle Verkehrsmittel betroffen

Nach den Begriffsbestimmungen (2000) der FGSV ist unter Winterdienst „die Gesamtheit der Maßnahmen des Straßenbaulastträgers zur Aufrechterhaltung und zur Erleichterung des Verkehrs sowie zur Verkehrssicherung bei winterlichen Witterungsverhältnissen“ zu verstehen. Unbestritten ist das oberste Ziel die Gewährleistung verkehrssicherer Straßen. Daneben ist die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses von hoher Bedeutung. Dies zeigt sich auch darin, dass Mobilität heutzutage ein bedeutender Standortfaktor ist, ein reibungsfreier Verkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung einer funktionierenden Wirtschaft und Gesellschaft. Hinzu kommt die verstärkte Forderung eines zwar regelgerechten, aber wirtschaftlichen Betriebs der Straßen. Diese Zielvorgaben gelten sowohl für Autobahnen als auch kommunale Straßen.

Die Notwendigkeit der Durchführung des Winterdienstes ergibt sich nach § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Diese obliegt demjenigen, der eine Gefahrenlage schafft oder andauern lässt. Nach § 3 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) „umfasst die Straßenbaulast alle mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen zusammenhängenden Aufgaben. Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.“ Daraus folgt nach § 3 Abs. 3 FStrG weiter, dass „die Träger der Straßenbaulast nach besten Kräften über die ihnen nach Abs. 1 obliegenden Aufgaben hinaus die Bundesfernstraßen bei Schnee- und Eisglätte räumen und streuen sollen. Hierfür sind für die Straßen entsprechende Anforderungsniveaus erstellt worden.



Winterdienst-Fahrzeug im kommunalen Einsatz (Bildquelle: Motsch)

In den Städten und Gemeinden ergibt sich die Verpflichtung zum Winterdienst aus den Landesstraßen- bzw. Straßenreinigungsgesetzen. Kommunen können durch Verordnungen oder Satzungen innerhalb der vorgegebenen Rahmen der Gesetze weitere Regelungen treffen. So kann zum Beispiel von der Kommune der Winterdienst teilweise auf die Anlieger übertragen werden, d.h. der Grundstückbesitzer ist für das Streuen und Räumen des Gehweges zuständig. Kommunen müssen mit Hilfe von Räum- und Streuplänen die Organisation des Winterdienstes sicherstellen. Allerdings müssen nicht alle Straßen gleichzeitig geräumt werden. Innerorts besteht die Streupflicht auf Fahrbahnen einschließlich der Radwege nur an den Stellen, die verkehrswichtig sowie gefährlich sind. Gehwege und Fußgängerquerungen sind bei winterlicher Glätte zu streuen.



Ein sich veränderndes Mobilitätsverhalten stellt auch neue Herausforderungen an den Winterdienst der Länder und Kommunen. So wird in den letzten Jahren der Radverkehr gefördert, was sich auch im starken Ausbau von Radwegen innerorts als auch der überörtlichen Radwegeverbindungen zeigt. Die Entwicklung spiegelt sich auch in der Zunahme von Pedelecs, E-Bikes und Lastenrädern wider, die den Nutzern eine erweiterte Mobilität erlauben. Der Radverkehr nimmt gerade im kommunalen Mobilitätskonzepten stark an Bedeutung zu. Jedoch darf mit dem Bau von Radwegen der Betrieb des Radwegenetzes nicht vernachlässigt werden. Gerade der Winterdienst auf Radwegen hat einen immensen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Untersuchungen in den letzten Jahren belegen, dass das Unfallrisiko im Radverkehr bei winterlichen Verhältnissen etwa doppelt so hoch ist als bei normaler Witterung. Da die Unfallgefahr durch

Stürze für Fahrradfahrer bei Eis- und Schneeglätte besonders groß ist, ist ein effizienter Winterdienst wichtig, um wieder einen ausreichenden Kraftschluss herstellen zu können. Ein guter und sichtbarer Winterdienst auf Radwegen wird damit auch eine steigende Nutzung des Rades im Winter fördern.

Das zu betreuende Radwegenetz im Winterdienst sollte alle verkehrswichtigen Radwege beinhalten, wobei darauf zu achten ist, dass es in den Streckenverläufen keine Unterbrechungen gibt und diese von den Radfahrern durchgängig genutzt werden können. So ist in der Planung des Straßenwinterdienstes die Betreuung der auf der Fahrbahn geführten Radwege zu integrieren, um beispielsweise ein Zuschieben der Radwege mit Schnee von der Straße zu vermeiden. Separat geführte Radwege werden durch Schmalspurfahrzeuge, wie sie



Die Bedeutung des Winterdienstes beginnt schon in jungen Jahren vor der Haustür (Bildquelle: Cypra)



in Kommunen oft bei der Straßenreinigung eingesetzt werden, gestreut und geräumt. Diese Fahrzeuge sind in der Regel mit rotierenden Kehrbesen ausgestattet. Durch eine intensivierte mechanische Schneeräumung wird bereits ein hervorragendes Räumergebnis erreicht. Dadurch wird der Einsatz von Streustoffen minimiert. Effizient und umweltverträglich ist das Versprühen von Salzlösung durch moderne Streugeräte, da Salzlösung punktgenau ausgebracht werden und dort sofort zur Wirkung kommen kann. Wenn man den gesamten Lebenszyklus betrachtet, ist der Einsatz auftauender Streustoffe im Winterdienst bei weitem umweltverträglicher als die Verwendung von abstumpfenden Streustoffen wie Splitt oder Blähton. Dies gilt umso mehr für den Einsatz auf Radwegen, da Radfahrer auf dem Splitt ausrutschen können oder der Splitt die Reifen beschädigen kann. Mit Einsatz von Salzlösung oder Feuchtsalz wird die Verkehrssicherheit bei winterlichen Ereignissen unter Berücksichtigung der Umweltbelange gewährleistet.

Es zeigt sich in der letzten Zeit deutlich, dass Kommunen neue Mobilitätskonzepte erarbeiten und dass der Radverkehr auch auf der politischen Ebene stark an Bedeutung gewonnen hat. Um diese positiven Entwicklungen zu befördern, ist es wichtig, dass die Verantwortlichen der Landes- und Kommunalverwaltungen neben dem Ausbau, z.B. des Radwegenetzes, auch dem Betrieb und der Unterhaltung dieser Infrastruktureinrichtungen eine entsprechende Bedeutung zukommen lassen. Ein effizienter Winterdienst des Radwegenetzes bedarf einer ganzheitlichen, strategischen Planung mit Abstimmung der anderen Verkehrsträgersysteme. Das Hauptradwegenetz muss damit in gemeinsamer Planung mit dem Straßenwinterdienst im Winter betreut werden. Nur wenn der Radfahrer auch im Winter sicher und komfortabel fahren kann, wird dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel ganzjährig genutzt werden.

Kurzfassung des Vortrages anlässlich des VKS-Presseseminars Winterdienst am 14.11.2019 in Frankfurt a.M.