



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Betriebsausschuss Abfallwirtschaftsbetrieb der Stadt Köln	11.03.2010	

Anlass:

- Mitteilung der Verwaltung
- Beantwortung von Anfragen aus früheren Sitzungen
- Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung
- Stellungnahme zu einem Antrag nach § 3 der Geschäftsordnung

Anfrage der Fraktion Bündnis 90 Die Grünen zum Winterdienst für Radwege

Die Fraktion Bündnis 90 Die Grünen stellte zur Sitzung des Verkehrsausschusses am 19.01.2010 folgende Anfrage, die auch im Betriebsausschuss Abfallwirtschaft behandelt werden soll:

„Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger beschwerten sich, dass die Radverkehrsanlagen nach Schneefällen nicht zu benutzen sind und selbst an den Hauptverkehrsachsen auch nach mehreren Tagen nicht von Schnee und Eis geräumt werden. Dies gilt nicht nur für bauliche Radwege, sondern auch für Radstreifen.

In diesem Zusammenhang bitten wir um Beantwortung von folgenden Fragen:

- Soweit wir informiert sind, ist die AWB mit der Räumung von Radverkehrsanlagen beauftragt. In welchem Umfang nimmt sie diese Aufgabe wahr?
- Welche Radverkehrsanlagen werden vorrangig geräumt?
- In welchem Zeitraum nach Schneefällen erfolgt dies?
- Durch welche Maßnahmen werden Radwege von Schnee und Eis befreit und ist dadurch ein sicheres Befahren möglich?
- Warum werden Schutzstreifen nicht direkt zusammen mit der Fahrbahn geräumt?“

Die Verwaltung antwortet wie folgt:

- Die Aufgabe des Winterdienstes auf Radwegen ergibt sich aus dem Straßenreinigungsgesetz NRW und der Straßenreinigungssatzung der Stadt Köln. Im Rahmen der zwischen der Stadt Köln und der AWB abgeschlossenen Leistungsverträge ist die AWB auch mit der Planung und Durchführung des Winterdienstes auf Radwegen beauftragt.
Im Standardkommentar zum Straßenreinigungsrecht (Wichmann, 4. Auflage, Rd.Nr. 97ff) heißt es:
„Radwege gehören zur Fahrbahn, auch wenn sie von dieser getrennt geführt werden... Demgemäß bestehen Winterdienstpflichten allein an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen der Radwege. ... Auf allen Radwegen unbeschränkt tätig zu werden überforderte die Kommune.“
- Radwege werden entsprechend den Regelungen für die Fahrbahnen in unterschiedliche Dringlichkeitsstufen eingeteilt. Die Planung wurde seinerzeit mit dem Fahrradbeauftragten der Stadt und Vertretern des ADFC - Köln abgestimmt. Insgesamt werden ca. 390 km an Radwegen durch den Winterdienst der AWB betreut (Fahrbahnen insgesamt ca. 2.900 km). Davon befinden sich in der Planstufe I ca. 100 km, aufgeteilt auf 8 Einzelpläne, und in der Planstufe III ca. 290 km mit 21 Einzelplänen. In der Planstufe II befinden sich keine Radwegpläne, da die Arbeiten der Planstufe I bereits so umfangreich sind, dass ein Einsatz in der Planstufe II allein aus zeitlichen Gründen nicht mehr erfolgen kann. In der Planstufe I finden sich beispielsweise die Radwege auf den Rheinbrücken, entlang der Aachener Str. bis Gürtel, der Bonner Str. bis Brühler Str., der Inneren Kanalstr. und der Universitätsstr.
- Nachts besteht grundsätzlich keine Verpflichtung der Kommune zur Durchführung von Winterdienst, diese beginnt erst mit Einsetzen des Tagesverkehrs. Da die Arbeiten auf den wichtigsten Hauptverkehrsstraßen möglichst schon vor dem Berufsverkehr erledigt sein sollen, beginnt der Winterdienst in der Planstufe I ab 4.00 Uhr. Die Pläne der Planstufe III können in der Regel erst am Tag nach einem Schneeeignis in Angriff genommen werden. Bei andauernden Schneefällen müssen die Einsatzpläne jedoch ggf. mehrfach abgefahren werden, so dass es im Extremfall dazu kommen kann, dass über Tage ausschließlich die Planstufe I bedient werden kann.
- Der Winterdienst auf Radwegen erfolgt durch sog. Kommunalschmalspurfahrzeuge, die mit einer Pflulanlage und einem Walzenstreuer ausgestattet sind. Dabei handelt es sich in der Regel um umgebaute Kleinkehrmaschinen. Durch Einsatz des Schneepfluges gelingt es nicht, den Schnee komplett vom Belag zu entfernen. Die verbleibende Schnee- oder Eisauflage wird durch das ausgebrachte Granulat lediglich abgestumpft, nicht aufgetaut. Als Streumittel kommt bisher ausschließlich abstumpfendes Streumaterial (Eifellava oder Basaltsplitt) zum Einsatz. Da hier kein Auftausalz zum Einsatz kommt, steht kein vollkommen "schwarzer" - bzw. in diesem Fall "roter" Belag zur Verfügung wie auf der Fahrbahn für den übrigen Fahrzeugverkehr. Ein Befahren des Radweges ist demzufolge zwar gefahrlos möglich, erfordert jedoch eine erheblich größere Vorsicht, als dies üblicherweise der Fall ist.
- Die maximale Räumbreite der eingesetzten Schneepflüge für die Fahrbahn beträgt

ca. 2,70 m. Der Einsatz breiterer Schneepflüge ist nicht angebracht, da die Räumfahrzeuge ansonsten nicht mehr durch die häufig zugeparkten Straßen passen. Straßen, in denen Schutzstreifen für Radfahrer auf den Fahrbahnen markiert sind, weisen jedoch eine deutlich größere Breite auf. Der Räumeeinsatz inklusive Schutzstreifen würde dabei folgende Nachteile aufweisen:

1. Der Schutzstreifen würde durch den motorisierten Verkehr genutzt, weil die Gesamträumbreite nicht für beide Verkehrsteilnehmer nebeneinander ausreicht. In der Fahrbahnmitte verbleibt ein ungeräumter Streifen.
2. Im zweiten Durchgang in der gleichen Planstufe ohne zwischenzeitlichen Schneefall erfolgt eine Verbreiterung der Fahrbahn, wobei auch ein Räumen der Schutzstreifen durchgeführt wird. Dies wäre nicht mehr möglich, wenn die Fahrbahn bereits bis an den Bordstein geräumt wäre. Entweder erfolgte die Räumung in weiteren Durchgängen in der Fahrbahnmitte, wodurch der Schutzstreifen dann zugeworfen würde, oder es verbleibt bis zum Abtauen des Mittelstreifens bei der stark eingeschränkten Fahrbahnbreite.

Der Winterdienst auf Radwegen gestaltet sich mit den herkömmlichen Einsatzmitteln äußerst schwierig. Zwar wird den gesetzlichen Anforderungen Genüge getan, das Ergebnis ist für die Radfahrer/innen jedoch unbefriedigend. Zwar entfällt bei Unbefahrbarkeit des Radweges wegen Schnee und Eis die Verpflichtung für die Radfahrer/innen diesen zu benutzen, sie müssen sich jedoch dann die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr mit diesem teilen.

Um eine Verbesserung zu erreichen, werden seitens der AWB folgende Maßnahmen eingeleitet:

1. Aktualisierung der Radwegpläne nach erneuter Abstimmung mit dem Fahrradbeauftragten und dem ADFC - Köln.
2. Durchführung eines Tests zur Einführung einer verbesserten Räumtechnik: Bisher erfolgt auch auf Radwegen nahezu ausschließlich der Einsatz von Schneepflügen, mit deren Hilfe es nicht gelingt, die Radwege vollständig von Schnee und Eis zu befreien. Bei den in der Kölner Bucht in der Regel auftretenden geringeren Schneehöhen (bis ca. 5 cm) ist jedoch auch der Einsatz von Schneekehrwalzen möglich. Durch Beseneinsatz ist zu erwarten, dass ein besseres Räumergebnis erzielt wird.
3. Durchführung eines Tests mit verbesserter Streutechnik und dem Einsatz von Feuchtsalz. Bisher wird als Streumaterial ausschließlich abstumpfendes Granulat eingesetzt. Dabei werden mindestens ca. 100 g Granulat auf den Quadratmeter ausgebracht. Die herkömmliche Streutechnik lässt eine geringere Dosierung, wie bei modernen Feuchtsalzstreuern im Großstreuerbereich nicht zu. Aus Umweltgründen wurde daher bisher auf den Einsatz von Salz auf Radwegen verzichtet. Zwischenzeitlich wird durch einen Gerätehersteller auch im Kommunalschmalspursegment ein Feuchtsalzstreuer angeboten. Mit dieser modernen Streutechnik kann eine stufenlose Dosierung des Streumaterials und eine genaue Einstellung der Streubreite vorgenommen werden. Das Streumaterial landet also genau dort, wo es benötigt wird und auch nur in der erforderlichen Menge. Bei den in Köln vorherrschenden Temperaturen um den Gefrierpunkt und bei vorheriger effektiver Räumung reicht eine Dosierung von 5-10 g je qm aus. Bei einer derart geringen Dosierung entfällt das zeitaufwändige Nachladen von Streumaterial. Die Einzelpläne, die derzeit durchschnittlich lediglich ca. 12 Räum- und Streukilometer umfassen, könnten verlängert, oder Pläne aus der Planstufe III in die Planstufe II

übernommen werden, ohne die Kosten für den Gesamteinsatz zu erhöhen. Ein weiterer Vorteil ist darin zu sehen, dass die aufwändige Beseitigung des auf den Radwegen ausgebrachten Granulats entfällt.

gez. Dr. Klein