

6. Dezentral gelagerte Nationale Streusalzreserve

Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Bauen, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Obwohl Länder, Kreise und Kommunen sich nach den Erfahrungen des letzten Winters mit einer Zwei-Säulen-Strategie (mehr Vorräte und bessere Lieferverträge) besser auf den Winter vorbereitet hatten, wurde das Salz nach einer längeren Frostperiode wieder knapp. Sicher gewährte Verträge und Fristen wurden oft nicht zuverlässig eingehalten. Deshalb brauchen wir eine zentrale Salzreserve des Bundes, verteilt auf mehrere Lagerstandorte in Deutschland. Darauf müssen die Länder zugreifen können, um die Bundesfernstraßen frei zu halten. Zusätzlich soll sie der Notversorgung von Kreisen und Kommunen dienen. Gegebenenfalls sollen auch abstumpfende Streumittel – vor allem für verkehrswichtige Straßenverbindungen – zum Einsatz kommen.



Denn wer weiß, wann die nächste Lieferung kommt? Derzeit werde sogar die Rekordnachfrage des vergangenen Jahres noch übertroffen, sagt Holger Bekemeier vom Salzlieferanten ESCO aus Hannover. „Im Moment haben wir ein Nachfragevolumen zu bewältigen, das das Dreifache des vergangenen Winters deutlich übersteigt. Und wir haben schon nach wenigen Wochen vielerorts die Mengen für den gesamten Winter ausgeliefert“, berichtet er weiter.

Dabei hat ESCO in den vergangenen Monaten so viel Salz produziert, wie es im Dreischicht-System möglich ist. Der europaweit führende Salzlieferant wollte zeigen: Er hat aus dem vergangenen Winter gelernt. Doch das merken die Kunden in vielen Städten und Gemeinden derzeit kaum. Bekemeier erklärt: „Die ganze Logistikkette ist belastet. Wir haben es mit Behinderungen auf den Straßen und der Schiene zu tun. Der eigentliche Grund ist aber, derzeit wird derart viel Auftausalz benötigt, dass wir so schnell gar nicht liefern können, wie es wieder auf den Straßen landet.“



Salzlieferanten stellen zusätzliche Mitarbeiter ein

Die Salzlieferanten stoßen inzwischen tatsächlich an ihre Grenzen, so auch die Firma Esco, einer der größten Streugutproduzenten Deutschlands. „Vielerorts haben wir die Vertragsmengen bereits ausgeliefert“, sagte Unternehmenssprecher Holger Bekemeier „Spiegel online“. Im Vergleich zum vergangenen Jahr sei die Nachfrage um das Dreifache angestiegen: „Wir haben auch nicht geglaubt, dass der Winter 2009/2010 getoppt werden könnte.“

Zwar habe Esco die Lagermengen hierzulande von 800.000 auf 900.000 Tonnen Streusalz gegenüber dem Vorjahr erhöhen können. Doch weil auch das nicht ausreiche, würde inzwischen von den Schwestergesellschaften in Nord- und Südamerika zugeliefert. Zudem versuche das Unternehmen, auch im Inland für Nachschub zu sorgen: In der Produktion seien 120 zusätzliche Mitarbeiter eingestellt worden, die Werke liefen rund um die Uhr. „Dieses Wetter stellt uns vor eine noch nie da gewesene Situation“, so Bekemeier.



Länger als nötig im Einsatz?

Der Spardruck erfordert es, das Maß der Aufgabenerfüllung beim Räumen und Streuen der Straßen und Wege kritisch zu betrachten: Wird unter Umständen zu viel geleistet? Dieser Beitrag behandelt die Frage, was rechtssicherer Winterdienst ist.

Viele Verkehrsteilnehmer hat im letzten strengen Winter die Erkenntnis überrascht, dass Städte und Gemeinden Straßen häufig gar nicht oder nur punktuell räumen oder streuen. Dieses Verhalten, das auf die Eigenverantwortung des Bürgers setzt, steht im Einklang mit der Rechtsprechung. Juristisch gesehen müssen sich kommunale Winterdienstpflichten an Zumutbarkeitsgesichtspunkten orientieren. Die tatsächliche und finanzielle Leistungsfähigkeit der Gemeinden bestimmt die Sicherungserwartungen, die der Verkehr redlicherweise fordern darf. Gehen sie darüber hinaus, hat sie der einzelne Verkehrsteilnehmer durch seine eigene Sorgfalt (Ausrüstung, Bereifung, vorsichtiges Fahren, festes Schuhwerk), nicht aber die Kommune mit ihrem Winterdienst zu erfüllen.



Übersetzt man die abstrakten Prinzipien in die Praxis, haben Kommunen die Fahrbahnen der öffentlichen Straßen innerhalb geschlossener Ortslagen lediglich an verkehrswichtigen und gefährlichen Stellen bei Schnee- und Eisglätte zu räumen oder zu streuen. Die beiden Kriterien „Verkehrswichtigkeit“ und „Gefährlichkeit“ müssen zusammen vorliegen, sodass viele Straßen mangels Verkehrsbedeutung oder Gefährlichkeit unbehandelt bleiben dürfen. Überdies reicht rechtlich eine Punkträumung oder -streuung allein an der gefährlichen Stelle auf der verkehrswichtigen Straße.

Die Grundsätze beziehen sich auf Fahrbahnen innerhalb geschlossener Ortslagen. Außerhalb bestehen Pflichten ausschließlich an besonders gefährlichen und verkehrswichtigen Stellen. Städte und Gemeinden, speziell solche im ländlichen Bereich, wären schlechthin überfordert, müssten sie alle gering frequentierten und nicht besonders gefährlichen Straßen schnee- und eisfrei halten.



Von den Sicherungspflichten für den Fahrzeugverkehr unterscheiden sich die für den Fußgängerverkehr. Grundsätzlich müssen Fußgänger innerhalb geschlossener Ortslagen weitgehend gefahrlos zu Fuß jede Wohnung einigernaßen sicher erreichen können. Daraus folgt, dass das berechtigte Verkehrsbedürfnis wesentlich umfangreicher ist als beim Fahrverkehr und nicht anhand der durchschnittlichen Verkehrsfrequenzzahlen ermittelt werden darf. Vielmehr ist davon auszugehen, dass es für jeden Gehweg, der ein Grundstück erschließt, vorliegt. Es entfällt allerdings, wenn das Grundstück genauso sicher auf einem anderen Gehweg erreicht werden kann oder kein Fußgängerverkehr auf dem Gehweg stattfindet, weil beispielsweise die erschlossenen Grundstücke unbebaut sind.

Vom Fußgänger wird man zumutbare Umwege verlangen dürfen und ihn auf die Benutzung behandelter Gehwege (z. B. auf der anderen Straßenseite) verweisen können. Außerdem müssen die öffentlichen Gehwege nur innerhalb der geschlossenen Ortslagen geräumt oder gestreut werden. Außerhalb der geschlossenen Ortslagen gibt es keine allgemeine Winterdienstpflicht.



Weitere von Gerichten aufgestellte Regeln erleichtern die Arbeit: Allein der Hauptberufsverkehr ist zu schützen. Dazu müssen werktags die zu sichernden Strecken um 7 Uhr ausreichend verkehrssicher sein, an Samstagen eine Stunde später. Sonn- und feiertags geht der Hauptverkehr frühestens um 9 Uhr los, Winterdienstpflichten existieren erst ab diesem Zeitpunkt.

Damit der Hauptberufsverkehr geschützt ist, müssen die jeweils notwendigen Arbeiten so rechtzeitig beginnen, dass sie zu den genannten Zeiten abgeschlossen sind. Einigkeit herrscht darüber, dass die fortdauernde Pflicht am Abend mit dem Rückgang des allgemeinen Tagesverkehrs je nach den örtlichen Verhältnissen endet. Hier wird grundsätzlich auf den Zeitpunkt 20 Uhr abgestellt. Der nächtliche Fahrzeugverkehr muss nicht gesichert werden.

Die Rechtsprechung kommt den Kommunen entgegen und setzt - gerade in Zeiten der kommunalen Haushaltskrise - keine unerfüllbaren Standards. Auf der anderen Seite gehen noch viele Räum- und Streumaßnahmen weit über das Gebotene hinaus. Sie sind reiner Service für den Bürger. Städte und Gemeinden erbringen sie freiwillig; keine Norm zwingt sie dazu. Deshalb könnten vom juristischen Standpunkt aus zahlreiche Dienstleistungen eingestellt werden. Man würde gerade in Zeiten knapper Kassen und ungedeckter Haushalte Kosten in beträchtlicher Höhe sparen, ohne haftungsrechtlichen Konsequenzen ausgesetzt zu sein.

