

SDS

2018-01-15/633 1673

Bearbeiter/in: Herr Klabe

E-Mail: axel.klabe@sds-schwerin.de

über III

01

Herrn Nemitz

Drucksache 01209/2017

hier: Winterdienstkonzept der Landeshauptstadt Schwerin; Stellungnahme der Fraktion Bündnis 90/Grüne

Bezugnehmend auf die Stellungnahme der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen zum Winterdienstkonzept der Landeshauptstadt Schwerin nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Zu:

1. Im Rahmen des Winterdienstkonzeptes ist uns insbesondere der Umgang mit Radwegen sehr wichtig, da wir der Auffassung sind, dass verkehrswichtige Radwege, also bestimmte intensiv genutzte Hauptachsen, ebenso wie bei Straßen auch bei länger anhaltendem Schneefall oder Frost in einem befahrbaren Zustand gehalten werden sollten. Bisher kam es beispielsweise in der Praxis des Öfteren vor, dass Räumgut von der Straße auf angrenzende Radwege geschoben wurde, so beispielsweise Obotritenring Höhe Aubachbrücke. Die straßenbegleitenden Radwege konnten dann nicht genutzt werden. In derartigen Fällen sollten künftig auch die Radwege gefegt und von diesem überschüssigen Räumgut befreit werden.

Die Ablagerung von anfallenden Schneemengen im Bereich des Radweg- bzw. Gehwegrandes ist die einzig zur Verfügung stehende Fläche im Straßenraum. Eine Abfuhr des Schnees ist wirtschaftlich nicht vertretbar und übersteigt die Leistungsfähigkeit der Kommune.

Hinzu kommt, dass der beispielhaft genannte Abschnitt des Obotritenringes zwischen Bürgermeister-Bade-Platz und Güterbahnstraße aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse im Bestand eine für den Neubau von getrennten Geh- und Radwegen entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) eigentlich zu geringe Breiten aufweist. Bei einer Winterdienstbreite auf dem Gehweg von 1,50m und entsprechenden Schneemengen aus dem Straßenwinterdienst ist für die Freihaltung des Radweges defacto eine Abfuhr der dort zusammentreffenden Schneemengen gefordert.

Zu:

2. In der Tabelle 10 im Anhang des Konzeptes werden die verkehrswichtigen und gefährlichen Radwege aufgeführt. Allerdings wird nicht selbsterklärend deutlich, welche Radwege in welcher Winterdienststufe behandelt werden. Auf Nachfrage wurde uns seitens der SDS telefonisch mitgeteilt, dass die straßenbegleitenden Radwege in der gleichen Winterdienststufe, wie die parallel verlaufenden Straßen behandelt werden. Wenn dies tatsächlich so wäre, so wurden wir dies begrüßen, sind doch relativ viele Straßen in die Winterdienststufe A eingruppiert. Allerdings bleiben unsererseits Restzweifel, ob dies wirklich so geplant ist, denn auf den Radwegen kommt in der Regel andere Technik als auf den Straßen zum Einsatz. Und ob diese Technik ausreichend vorhanden ist, um auf nahezu allen verkehrswichtigen und gefährlichen Radwegen Winterdienststufe A zu fahren, wird unsererseits hinterfragt. Wie gesagt, wünschenswert wäre das aus unserer Sicht allemal. Wir bitten also darum, dass in der Tabelle 10 unmissverständlich dargestellt wird, mit welcher Winterdienststufe die jeweiligen Radwege im Winterdienst behandelt werden. Dies kann durch eine weitere Spalte mit der Überschrift „Winterdienststufe Radweg“ und der entsprechenden Einstufung „Stufe A“ bis „Stufe D“ dargestellt werden. Verwirrend ist in diesem Zusammenhang in Tabelle 10 die Spalte „Stufe /

Schutzstreifen + Radstreifen“. In dieser Spalte werden offenbar nur die Radwege aufgeführt, die als Radstreifen auf der Fahrbahn geführt werden. In dieser Spalte werden also die Winterdienststufen dargestellt, während das bisher für die anderen straßenbegleitenden verkehrswichtigen und gefährlichen Radwege nicht so dargestellt wird.

Der Winterdienst auf Radwegen wird wie in den Punkten 1.5 und 6. im Konzept ausgeführt vorgenommen. Dabei wird sich an der Winterdienststufe der anliegenden Straße orientiert. Daher erfolgt die entsprechende Angabe in der Tabelle der Anlage 10.

Der Winterdienst auf gemeinsamen Geh- und Radwegen erfolgt entsprechend der Vorgaben der Straßenreinigungssatzung als Anliegerpflicht in einer Breite von 1,50 m. Für getrennte Rad- und Gehwegabschnitte wurde der Vorschlag für die temporäre Umwidmung in Gehweg – Radfahrer frei vorgeschlagen. Damit ergibt sich neben der Möglichkeit die winterdienstlich betreute Fahrbahn zu benutzen, ebenfalls eine Winterdienstbreite im Gehwegbereich von 1,50m.

Zu:

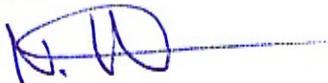
3. Wir begrüßen die Bemühungen, den Salzeinsatz zu reduzieren. So soll beim Winterdienst auf Radwegen kein Salz zur Anwendung kommen (Seite 13: „Winterdienst auf Radwegen durch Räumen und Abstumpfen, kein Salzeinsatz“ und Seite 23: „Gehwege einschließlich der gleichzeitig als Radwege ausgewiesenen Gehwege sind in einer für den Fußgängerverkehr erforderlichen Breite (1,50 m) von Schnee freizuhalten und bei Glätte mit abstumpfenden Mitteln, jedoch nicht mit Salz, zu streuen.“)

Dieses Vorgehen ist auch im Interesse des Baum- und Alleenschutzes anzuraten. Hoher Salzeinsatz schädigt nachweislich die Baumgesundheit und verursacht in der Folge hohe Baumpflegekosten, die von der Stadt zu tragen sind. Aus rechtlicher Sicht (gesetzlicher Alleenschutz) ist anzuraten, im Bereich von Alleen auf den Streusalzeinsatz komplett zu verzichten, da Streusalz eine Schädigung der Baumbestände in Alleen darstellt und damit untersagt ist.

Der Schutz von Alleen durch die deutliche Reduzierung bzw. den Verzicht auf Salzeinsatz in Straßen mit entsprechendem Baumbestand wurde in der Vergangenheit unter dem Stichwort „Weißer Winterdienst“ versucht. Hierbei ergeben sich in der Praxis vor allem dadurch Probleme, dass diese baumbestandenen Straßen (Beispiele: Lärchenallee, Gadebuscher Straße, Wickendorfer Straße, Grevesmühlener Straße, Crivitzer Chaussee, Ludwigsluster Chaussee etc.) Hauptverkehrsstraßen mit der daraus resultierenden Verkehrsbedeutung und Gefährlichkeit sind. Die mit der verkehrlichen Bedeutung verbundenen Verkehrssicherungspflichten und der Erwartung der Öffentlichkeit und der Gremien der Stadtvertretung entsprechenden Winterdienst auf diesen Straßen durchzuführen, ist ohne entsprechenden Salzeinsatz nicht wirtschaftlich leistbar.

Mit der aus der vorgeschlagenen Variante 4 resultierenden Mehrleistungen im Winterdienst kann nicht mit einem reduzierten Salzeinsatz gerechnet werden.

I.V.



Bernd Nottebaum