

Dezernat für Umwelt, Mobilität, Klimaschutz und Gesundheit, 14.12.2023

Wie gestalten sich die aktuellen Abläufe und gegebenenfalls gesetzlichen Vorschriften, nach denen die Stadt Bielefeld den Winterdienst auf Radwegen durchführt?

Der Winterdienst auf den Radwegen der öffentlichen Straßen erfolgt auf der Grundlage des Straßenreinigungsgesetzes NRW, des Straßen- und Wegegesetzes NRW und der Verkehrssicherungspflichten. Die Räum- und Streupflicht steht danach unter dem Vorbehalt des Zumutbaren und der Leistungsfähigkeit der Gemeinden. Für den Fahrradverkehr bestehen innerhalb der geschlossenen Ortslagen Winterdienstpflichten an gefährlichen Stellen verkehrswichtiger Radwege innerhalb des üblichen Tagesverkehrs (üblicherweise zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr). Außerhalb der geschlossenen Ortslagen ist ein Winterdienst im Rahmen der Verkehrssicherungspflichten nur an besonders gefährlichen Stellen verkehrswichtiger Radwege vorzusehen. Die weiteren Straßen sollen nach besten Kräften geräumt und gestreut werden (§ 9 Abs. 3 Straßen- und Wegegesetz NRW).

Die Stadt Bielefeld bemüht sich aber, insbesondere verkehrswichtige Radwege (die Haupttrouten) durchgängig gleichrangig zu den durch den Kfz-Verkehr genutzten Fahrbahnen zu räumen. Nach dem Winterdienst auf den wichtigsten und gefährlichen Radwegen, werden alle weiteren („öffentlichen“) Radwege innerhalb der geschlossenen Ortslagen und die wichtigsten Verbindungen zwischen den Ortsteilen im Winterdienst berücksichtigt. Bei der Stadtreinigung werden dafür insgesamt 19 Schmalspurfahrzeuge für den Winterdienst auf Radwegen vorgehalten.

Der städtische Winterdienst beginnt nach nächtlichen Schneefällen daher zwischen 4:00 Uhr und 5:00 Uhr, so dass die wichtigsten Straßen bis 7:00 Uhr geräumt und gestreut wurden. An den vergangenen Einsatztagen im November/Dezember, fanden bereits gegen 03.30 Uhr Räum- und Streumaßnahmen auf Radwegen statt. Sofern Schneefälle andauern, werden die wichtigsten Verkehrswege wiederholt bedient, bevor nachrangige Verkehrsflächen angesteuert werden.

Darüber hinaus gibt es Radwege an Landes- und Bundesstraßen, für die der Landesbetrieb Straßenbau NRW verantwortlich ist.

Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen (bis zum 10. Lebensjahr dürfen) jedoch den Gehweg benutzen. Auf Gehwegen ist der Winterdienst jedoch auf die Anlieger übertragen.

Bei (Rad-)Wegen durch Grün- und Freizeitanlagen findet derzeit nur in Ausnahmefällen ein Winterdienst statt, zu der Fragestellung der Verkehrswichtigkeit dieser Wege finden aber weitere Abstimmungsgespräche zwischen Umweltbetrieb, Amt für Verkehr und Vertretern des „Radentscheids“ statt.

Zusatzfragen:

1. Wie priorisiert der UWB die Räumung von Radwegen und können dabei die Wege zu Schulen und Kitas besonders berücksichtigt werden?

Die Priorisierung des Winterdienstes erfolgt ausschließlich nach Verkehrswichtigkeit und Gefährlichkeit. Bei den Fahrbahnen wird das i. d. R. am ÖPNV festgemacht, also auch der Schulbusverkehr. Zuwegungen über Nebenstrecken bleiben aber unberücksichtigt.

Bei der Wertung der Verkehrswichtigkeit werden Hinweise des Amtes für Verkehr, der Polizei und des ADFC gerne entgegengenommen und geprüft.

2. Welche ökologischen Maßnahmen werden ergriffen, um sicherzustellen, dass der Winterdienst auf Radwegen möglichst umweltfreundlich durchgeführt wird, zum Beispiel durch den Einsatz von ökologisch verträglichen Streumitteln oder Techniken?

Bereits zu Beginn eines Winters und bei entsprechenden Vorkommnissen, weist der Umweltbetrieb seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Subunternehmer auf den möglichst sparsamen Einsatz von auftauenden Stoffen hin.

Die schädliche Wirkung vom Salz für Grundwasser, Pflanzen und Tiere sind bekannt. Alternative Streumittel, die eine gleiche Wirkung erzielen sind aber derzeit nicht bekannt. Dennoch wird ständig versucht, den Salzverbrauch so gering wie möglich zu halten. So sind auch die kleineren Winterdienstfahrzeuge für Radwege mit Soletechnik ausgestattet, so dass das Auftausalz mit Feuchtsalz (sog. Sole) vermischt, die Streumenge gezielter ausgebracht, die Tauwirkung verbessert und im Ergebnis die Salzmenge reduziert wird.

Splitt und andere abstumpfende Mittel erzielen für Radfahrer*innen nicht die gleiche Wirkung der Verkehrssicherheit, Rutsch- und Sturzgefahren bleiben bestehen.

Andere Auftaumittel wie beispielsweise Formiate und Acetate schneiden aus Umwelt- und Kostengründen erheblich schlechter ab als Streusalz. Sie eignen sich vorwiegend als Enteisungsmittel im Flughafenbereich für die Rangierflächen.

Der Umweltbetrieb wird über den Verband der kommunalen Unternehmen (VKU), die Fahrzeughersteller und Streumittellieferanten permanent über Weiterentwicklungen informiert. Die eingesetzte FS-30 Technik ist derzeit der Stand der Technik.