



► Nr. VO/2022/11301  
öffentlich

Lübeck, 26.07.2022

## Bericht -öffentlich-

Verantwortliche Bereiche:  
3.700 - Entsorgungsbetriebe Lübeck

Bearbeitung: Manfred Rehberg (E-Mail: manfred.rehberg@ebhl.de Telefon: 70760-200)

## Bericht Winterdienst auf Radwegen

### Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
29.08.2022	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
10.11.2022	Werkausschuss EBL	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
15.11.2022	Ausschuss für Umwelt, Sicherheit und Ordnung	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
21.11.2022	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
24.11.2022	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Kenntnisnahme

### Anlass:

Bericht anlässlich der aktuellen Situation des Winterdienstes auf Radwegen zur Kenntnisnahme.

### Beschlusstext zur Bekanntgabe im öffentlichen Teil: (nur bei nichtöffentlichen Vorlagen)

./.

### Bericht:

## Bericht zum Winterdienst auf Radwegen

Der Winterdienst auf Radwegen in der Hansestadt Lübeck steht in einem Spannungsfeld zwischen den Ansprüchen der Radfahrenden, den Anforderungen der politischen Gremien, den rechtlichen Grundlagen und der Leistungsfähigkeit der an der Durchführung des Winterdienstes Beteiligten.

Um auf die verschiedensten Aspekte aufmerksam zu machen wird dieser Bericht verfasst.

### Ausgangslage:

Im Stadtgebiet befinden sich ca. 810 km Radwege.

Davon sind 610 Kilometer Radwege als Wege in Parks, Feld- und Waldwege, begleitende Wege des Elbe-Lübeck-Kanals oder Fahrbahnen in Tempo 30 Zonen und Gehwege, die zur Mitbenutzung durch Radfahrende freigegeben sind, klassifiziert.

Die restlichen 200 Kilometer Radwege werden, bei entsprechender Wetterlage, federführend durch die Entsorgungsbetriebe Lübeck, geräumt und gestreut. Dabei werden auch Mitarbeitende des Bereiches Stadtgrün und Verkehr, sowie private Firmen eingebunden.

## Rechtsgrundlagen:

### Straßen und Wegegesetz des Landes Schleswig-Holstein (§ 45)

- (1) **Alle innerhalb von Ortsdurchfahrten gelegenen Landes- und Kreisstraßen sind zu reinigen.** Entsprechendes gilt für Gemeindestraßen und die sonstigen öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage sowie für die nach Absatz 3 besonders bestimmten Straßen. **Art und Umfang der Reinigung richten sich nach den örtlichen Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit.**
- (2) **Zur Reinigung gehören auch die Schneeräumung auf** den Fahrbahnen und Gehwegen, **Radwegen** und gemeinsamen (kombinierten) Geh- und Radwegen **sowie bei Glatteis das Bestreuen** der Gehwege, Radwege, gemeinsamen (kombinierten) Geh- und Radwege, Fußgängerüberwege und **der besonders gefährlichen Fahrbahnstellen, bei denen die Gefahr auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar ist.**
- (3) **Reinigungspflichtig sind die Gemeinden. Sie sind berechtigt, durch Satzung**
  1. einzelne außerhalb der geschlossenen Ortslage gelegene Straßen oder Straßenteile in die Reinigungspflicht einzubeziehen, soweit die anliegenden Grundstücke in geschlossener oder offener Bauweise zusammenhängend bebaut sind; einzelne unbebaute Grundstücke unterbrechen den Zusammenhang nicht,
  2. **die Reinigungspflicht ganz oder teilweise den Eigentümerinnen und Eigentümern der anliegenden Grundstücke oder den zur Nutzung dinglich Berechtigten aufzuerlegen,**
  3. die Eigentümerinnen und Eigentümer oder die zur Nutzung dinglich Berechtigten der anliegenden Grundstücke sowie der durch die Straße erschlossenen Grundstücke zu den entstehenden Kosten heranzuziehen; die Herangezogenen gelten als Benutzerinnen und Benutzer einer Einrichtung im Sinne des § 6 des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein,
  4. vorzusehen, dass auf Antrag der oder des Verpflichteten eine Dritte oder ein Dritter durch schriftliche Erklärung gegenüber der Gemeinde mit deren Zustimmung die Reinigungspflicht anstelle der Eigentümerin oder des Eigentümers oder der oder des zur Nutzung dinglich Berechtigten übernimmt,
  5. Art und Umfang der Reinigungspflicht zu bestimmen.

Die Hervorhebung durch Fettdruck erfolgte durch den Berichtverfasser

### Straßenreinigungssatzung der Hansestadt Lübeck

(dient der teilweisen Übertragung der kommunalen Pflichten auf die anliegenden Grundstückseigentümer)

#### § 5 Übertragung der Verpflichtung zur Schnee- u. Glättebeseitigung

- (1) Die Schnee- und Glättebeseitigung folgender Straßenteile wird auf die Eigentümer/-innen der anliegenden Grundstücke, ausgenommen der Winterdienstklasse W 0, übertragen: 1. Gehwege einschließlich der gleichzeitig als Radweg gekennzeichneten Gehwege sowie der Verbindungs- und Treppenwege.

## Zusammenfassung der Rechtslage:

Alle innerhalb der Ortslage liegenden Radwege sind durch die Hansestadt Lübeck im Winter zu räumen und bei Glatteis zu streuen. Dies gilt aber nur an besonders gefährlichen Stellen, bei denen die Gefahr nicht sofort erkennbar ist. Eine umfassende Winterdienstpflicht auf Radwegen ergibt sich aus dem Gesetz nicht. Die Winterdienstpflicht ist nur für kombinierte Geh- und Radwege teilweise auf die Grundstückseigentümer: innen übertragen worden. Für separate Radwege bleibt die Hansestadt Lübeck zuständig.

## Beschlüsse der Bürgerschaft:

19.01.1987

*„Beim Streuen sind abstumpfende Mittel zu verwenden. Tausalz und tausalzhaltige Mittel dürfen nur in Einzeleinsätzen an örtlichen Gefahrenpunkten im Straßennetz verwendet werden.“*

25.04.1991

*... In allen Straßenzügen der Fahrradstraße soll nach Schneefall geräumt werden ...*

*... alle Radwege von Schnee räumen*

25.02.2010

Die Radwege sollen ganzjährig, sicher befahrbar sein

Die Bürgerschaft hat zu Punkt 4.18 mit Drs. Nr. 285 den nachstehend aufgeführten Antrag der Fraktion DIE LINKE einstimmig abschließend an den Werkausschuss der Entsorgungsbetriebe Lübeck überwiesen:

*Der Bürgermeister wird aufgefordert, u. a. dafür Sorge zu tragen:*

*...dass man das Fahrrad in Lübeck saisonunabhängig nutzen kann. Dafür müssen die Fahrradwege und Straßen gleichberechtigt von Schnee und Eis geräumt werden.*

Der Werkausschuss hat diesen Antrag mehrheitlich angenommen.

Diese drei Beschlüsse formulieren eine umfassende Räum- und Streupflicht auf allen Radwegen, allerdings ohne den Einsatz von Streusalz (Natriumchlorid).

Sie gilt nicht für kombinierte Geh- und Radwege.

## Maßnahmen zur Erfüllung dieser Aufträge:

- Gemeinsam mit den Mitgliedern des „Runden Tisches Radverkehr“ wurde ein Stufenplan (s. Anlage) erarbeitet, aus dem ersichtlich ist, welcher Radweg in welchem Umfang betreut wird.
- Im Internet (<https://webmapluebeck.insert-infotech.de/?ShowMode=all>) ist eine Karte der Radwege veröffentlicht, die im Winter betreut werden.
- Anpassung der Räum- und Streupläne an diese Vorgaben.
- Beschaffung von zusätzlichen Geräten zur Radwegstreuung.
- Gegenwärtig werden die Radwege mit Kleinfahrzeugen (Hansa, Tremo und Kleintrecker 3,5 – 6 t) mit einer mechanischen Bürste oder Räumschild geräumt und über einen sogenannten Balkenstreuer am Heck des Fahrzeugs mit Kies oder Granulat abgestumpft.
- Darüber hinaus wurde in Abstimmung mit der Politik und dem Bereich Stadtgrün und Verkehr ein Versuch gestartet, bei dem der Streusand durch ein auftauendes, nicht umweltschädliches, Streumittel (Kaliumformiat / Natriumformiat) ersetzt wird.

Einschränkungen, die bei der Aufgabenerfüllung hinderlich sind:

### 1. Baulicher Zustand einiger Radwege

Um eine anforderungsgerechte Räumung der Radwege durchzuführen wird Platz zur Ablage des Schnees benötigt. Radverkehrsflächen, die lediglich ca. 1 – 1,5 m breit und darüber hinaus noch auf der einen Seite an einem Gehweg und der anderen Seite an einer Fahrbahn gelegen sind, bieten keine Möglichkeit dazu.

Häufig sind die Radwege durch Wurzelaufrübe, parkende Fahrzeuge oder ihres schlechten baulichen Zustands nur eingeschränkt oder gar nicht mit Räumfahrzeugen befahrbar.

2. Beschränkung der Befahrbarkeit der Radwege mit Fahrzeugen, die ein höheres tatsächliches Gewicht als 3,5 t haben.

Die Herstellung sämtlicher Verkehrsflächen in der Hansestadt Lübeck erfolgt nach RStO (Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen)

Die Befahrung von Geh- und Radwegen mit Kraftfahrzeugen ist grundsätzlich in der Hansestadt Lübeck nicht vorgesehen.

Müssen Rad- und Gehwege mit Fahrzeugen befahren werden, so wird ein entsprechend stärker dimensionierter Aufbau ausgewählt, damit die Flächen den Verkehrslasten standhalten. Gleiches gilt für Grundstückszufahrten. Selbst wenn diese nur mit PKW befahren werden, wird der Aufbau des Geh- und Radweges im Bereich der Überfahrt verstärkt hergestellt.

Die RStO sieht grundsätzlich keine Befahrung von Geh- und Radwegen mit Kraftfahrzeugen vor, erlaubt jedoch Fahrzeugen des Unterhaltungsdienstes diese Flächen zu befahren. Der Einsatz dieser Unterhaltungsfahrzeuge wird in der StVO § 35 Abs. 6 geregelt. Hier wird eine zulässige Gesamtmasse von Unterhaltungsfahrzeugen von 2,8 t vorgegeben, bei einem Reifeninnendruck von nicht mehr als 3 bar auch bis zu 3,5 t.

Bislang wurden Radwege auch mit Geräten befahren, die ein Gewicht von bis zu 6,2 t hatten.

Eine Gefährdung des Verkehrs entsteht dadurch nicht, jedoch wirkt sich die Befahrung mit schweren Fahrzeugen nachteilig auf die Lebensdauer und die Qualität der Verkehrsflächen aus.

Eine Verkehrsgefährdung kann hingegen durchaus bei einer Befahrung mit Fahrzeugen über 3,5t entstehen, wenn sich Wurzelbrücken unterhalb von Geh- und Radwegen befinden.

Diese Wurzelbrücken wurden im Jahr 2021 mehrfach installiert. Die Brücken sind lediglich für Fahrzeuge bis 3,5t zugelassen. Bei der Befahrung mit deutlich schwereren Fahrzeugen, kann ein Versagen der Brücke nicht ausgeschlossen werden.

Daher ist es in einigen Bereichen nun nicht mehr möglich, die vollständige Nutzlast der vorhandenen Fahrzeuge zum Einsatz zu bringen. Fahrzeuge, die ein zulässiges Gesamtgewicht von ca. 6 t haben, können ca. 2 t Streusand laden und damit eine Strecke von durchschnittlich 3.100 Metern in ungefähr 2 Stunden abarbeiten. Fahrzeuge mit einem Einsatzgewicht von max. 3,5 t können nur ca. 300 kg Streugut aufnehmen. Verringert man die mögliche Nutzlast führt das dazu, dass für ein 6 t Fahrzeug dann sechs der 3,5 t Fahrzeuge eingesetzt werden müssten. Alternativ würden sich die Umlaufzeiten von bislang ca. 2 Stunden auf ca. 5 Stunden verlängern. Darüber hinaus sind sie für den Transport eines Beifahrers geeignet.

3. Grundsätzliches Verbot des Einsatzes auftauender Streumittel auf öffentlichen Verkehrsflächen

Im Jahr 1981 wurde ein generelles Verbot von auftauenden Streumitteln auf öffentlichen Verkehrsflächen beschlossen. Für Fahrbahnen wurde dieses Verbot dahingehend eingeschränkt, dass der Einsatz auftauender Mittel auf Strecken, die verkehrswichtig und gefährlich sind zugelassen wurde. Als verkehrswichtig und gefährlich wurden die Strecken des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt. Ohne den Einsatz von auftauenden Mittel ist ein angemessener Winterdienst nicht möglich.

...

*Im Zuge von Ökobilanzen für den Straßenwinterdienst weiß man heute überdies, dass abstumpfende Stoffe keineswegs umweltfreundlicher sind als auftauende Stoffe, wenn letztere mit modernen Streutechniken in geringer Menge verwendet werden. Und dies gilt für alle Arten abstumpfender Stoffe, da Produktion, Ausbringung, Wiederaufnahme und Entsorgung der oft wesentlich größeren Streumengen zu einer negativen Umweltbilanz führen, insbesondere hinsichtlich des CO<sub>2</sub>-Ausstosses.*

*Im Lichte dieser mittlerweile unbestreitbaren Zusammenhänge ist es die einzig sinnvolle und zielführende Lösung, um Glätte zu beseitigen, auf den Radwegen auftauende Stoffe im Winterdienst auszubringen, wenn dort gestreut werden soll (d.h. im Hauptradwegenetz).*

...

Fazit bis hier:

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Bedingungen ist es zurzeit nicht möglich den Winterdienst auf Radwegen in der gewünschten Qualität zu erbringen.

Beispiele aus anderen Kommunen:

#### **Hamburg:**

- Gesetzliche Ausgangslage: Hamburgisches Wegegesetz -> Radwege werden durch die Stadt betreut (seit 2021).
- Nur abstumpfende Streustoffe dürfen verwendet werden.
- Betreutes Streckennetz Radwege 600 Km.
- Streutechnik -> Hako 1600 mit Streuaufsatz (3,5 t).
- Seit geraumer Zeit Versuche mit auftauenden Mitteln auf Teststrecken.

#### **Flensburg:**

- Gesetzliche Ausgangslage: StrWG SH und Straßenreinigungssatzung -> Radwege sind auf die Anlieger übertragen, seit 2021 wird ein Teil von ca. 50 Km durch die Stadt betreut.
- Pilot Formiate für ca. 50 Km Radwege.
- Betreutes Streckennetz Radwege 50 Km.
- Streutechnik -> Hako 1600 mit Streuaufsatz.

#### **Rostock:**

- Gesetzliche Ausgangslage: StrWG MV Straßenreinigungssatzung -> Radwege werden durch die Stadt betreut.
- Sole FS 100 (Natriumchlorid seit 3 Jahren)
- Betreutes Streckennetz Radwege nicht bekannt
- Streutechnik -> Hansa 6 t mit City Sprayer

#### **Lübeck:**

- Gesetzliche Ausgangslage: StrWG SH Straßenreinigungssatzung -> Radwege werden durch die Stadt betreut (seit 2021).
- Nur abstumpfende Streustoffe dürfen verwendet werden. Pilot Formiate für ca. 50 Km Radwege.
- Betreutes Streckennetz Radwege 200 Km.
- Streutechnik -> Hako 1600 mit Streuaufsatz, Hansa 3,5 t mit Streuaufsatz, Hansa 6 t mit Streuaufsatz.

Es ist offenkundig, dass das Fahrrad einen wichtigen Beitrag in der Verkehrswende leisten kann. Selbstverständlich ist es zulässig, die Nutzbarkeit witterungsabhängig zu verstehen, zumal der Gesetzgeber keine umfassende Winterdienstpflicht auf Radwegen formuliert hat. Soll die Fahrradnutzung auch im Winter möglich sein, müssen auftauende Mittel eingesetzt werden. Aus Sicht der Verwaltung ergeben sich folgende Handlungsalternativen:

1. Einsatz von Streusalz (Natriumchlorid)
2. Einsatz von Formiaten mit Fahrzeugen bis 3,5 t Einsatzgewicht. Bei dieser Variante müssen erheblich längere Einsatzzeiten in Kauf genommen werden (was die Maßnahme schon in Frage stellt) oder deutliche mehr Fahrzeuge und Personal eingesetzt werden.
3. Einsatz von Formiaten mit Fahrzeugen bis 6 t Einsatzgewicht. Hier müssten die betroffenen Radwege baulich ertüchtigt werden.

Aus Sicht der Verwaltung sollte der Einsatz von Streusalz als Salz-/Sandgemisch erlaubt werden. Dieses Verfahren ist erprobt, kurzfristig umsetzbar und wirkungsvoll. Im Verhältnis zum Einsatz auf den Fahrbahnen würde die benötigte Salzmenge lediglich um ca. 10 % steigen.

Unabhängig von der Vorzugsvariante müssen Radwege grundsätzlich so beschaffen sein, dass ausreichend Ablagefläche für geräumten Schnee vorhanden ist. Das ist sehr häufig nicht der Fall.

### **Stellungnahme Klimaleitstelle:**

Ein zunehmender Modal-Split des Radverkehrs ist für die Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele der HL unabdinglich. Ein zuverlässiger Winterdienst auf Radverkehrsanlagen ist zentraler Treiber für die Nutzung des Rads im Winter, da er die Unfallgefahr reduziert und das schwierige Vorankommen minimiert.

Eine klimaschutzrelevante Betrachtung der verschiedenen Streumöglichkeiten und Handlungsalternativen stellt sich wie folgt dar:

**Abstumpfende Streumittel** sollten für die Streuung der Radverkehrsanlagen nicht verwendet werden. Zum einen wird für die Herstellung und den Auf- und Abtrag ein vielfach höherer Primärenergiebedarf als bei abtauenden Streumitteln benötigt. Zum anderen „können diese Stoffe kaum so dicht gestreut werden, dass sie überhaupt eine Verbesserung des Kraftschlusses zwischen Radreifen und Schneeaufgabe erbringen können.“ (VKU, Information Nr. 99).

Eine Befürwortung der **Handlungsalternative 1: Einsatz von Streusalz (Natriumchlorid)** kann aufgrund der Umweltschädlichkeit durch Versalzung von Böden, Gewässern und Abwässern und den damit verbundenen Folgen für Flora und Fauna nicht ausgesprochen werden.

Allerdings zeigen Best-Practice-Beispiele aus skandinavischen Ländern (Schweden, Finnland) und deutschen Kommunen (Hannover, Rostock) positiv zu bewertende Resultate bei der Kombination einer möglichst besenreinen mechanischen Räumung und dem anschließenden minimalen Auftrag einer Salzlösung. (vgl. VKU, Information Nr. 99 und Nationaler Radverkehrsplan). Natürlich ist auch dies mit einer technischen Umrüstung der Räumfahrzeuge verbunden.

**Handlungsalternative 2 Einsatz von Formiaten mit Fahrzeugen bis 3,5 t Einsatzgewicht** mit deutlich längeren Einsatzzeiten wird der zeitnah nötigen Räumung der Radverkehrsanlagen nicht gerecht.

Als Pendant zur sog. Sommerstraße böte es sich bei Nicht-Gewährleistung der Räumung von Radverkehrsanlagen an, „Winterstraßen“ für den Radverkehr auf zentralen, 4-spurigen Straßen (Bspw. Ratzeburger Allee, Kronsfordter Allee, ...) einzurichten. Sprich, jeweils eine der beiden Spuren vorrangig für den Radverkehr freizugeben. Umsetzbar wäre diese Maßnahme im Zuge der „Smart City“.

Die Anzahl und Wegstrecke der verbliebenen Radverkehrsanlagen wäre auf diese Weise ebenfalls reduziert, was den längeren Einsatzzeiten entgegenwirken würde.

**Handlungsalternative 3 Einsatz von Formiaten mit Fahrzeugen bis 6 t Einsatzgewicht** bringt die bauliche Ertüchtigung der Radverkehrsanlagen mit sich. Aufgrund der enorm langen Zeitdauer für Planung, Umsetzung etc. kann diese Lösung zumindest kurz- und mittelfristig nicht als Beitrag zum Klimaschutz verstanden werden.

#### **Stellungnahme Fahrradbeauftragte:**

In Lübeck wird das ganze Jahr über Fahrrad gefahren, der Radverkehrsanteil an den zurückgelegten Wegen beträgt ca. 20 %. Um das Radfahren im Winter für Schüler:innen und alle anderen Alltagsradfahrenden zu gewährleisten, hat der Runde Tisch Radverkehr (Mitglieder sind die Bürgerschaftsparteien, Verbände und Vereine) einen Winterdienstplan erarbeitet. Darin ist festgelegt, welche Strecken prioritär geräumt und gestreut werden sollen. Hierzu gehören u.a. die Fahrradstraße in der Altstadt, alle Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Schüler:innenverkehr und wichtige Alltagsradrouten.

Die verlässliche und sichere Befahrbarkeit von Hauptradrouten ist für Radfahrende im Winter sehr wichtig. Der Winterdienst mit Formiaten sollte aus Sicht der Radverkehrsbeauftragten in einem ersten Schritt auf das gesamte prioritäre Radverkehrsnetz ausgeweitet werden, damit die Radwege verlässlich nutzbar sind. Zu klären ist der Winterdienst auf Strecken mit Baumwurzelbrücken (bisher erst der Radweg auf der Ostseite der Wallbrechtstraße), auf denen der Winterdienst mit kleineren Fahrzeugen ausgeführt werden muss, die aber ebenfalls eine hohe Bedeutung für den Radverkehr haben. In einer zweiten Stufe sollte der Winterdienst auf Nebenstrecken des Radverkehrs auf die Aufbringung von Formiaten umgestellt werden. Ein kurzfristiger Ausbau der Radinfrastruktur für die Befahrung mit größeren, schwereren Fahrzeugen für den Winterdienst mit Formiaten wird momentan als unrealistisch eingeschätzt.

Zur jährlich stattfindenden Winterdienstbesprechung der Entsorgungsbetriebe werden auch der ADFC Lübeck e.V. und die Radverkehrsbeauftragte eingeladen, so dass Belange des Radverkehrs im Winterdienst direkt ausgetauscht werden können. Als problematisch stellt sich immer wieder das Radfahren auf Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn dar, auf denen aus Platzgründen meist der geräumte Schnee der Kfz-Spuren gelagert wird. Hierfür sollte eine bessere Lösung gefunden werden.

**Anlagen:**  
Stufenplan

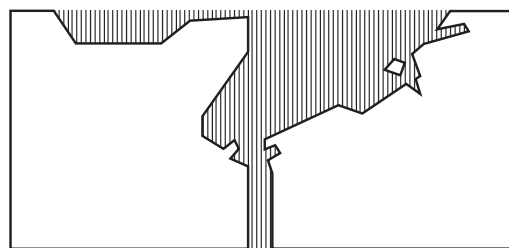
Senator Ludger Hinsen

**Legende:**

**Winterdienstprioritäten der Radwege**

-  **Knotenpunkte**
-  **sofort**
-  **täglich**
-  **2 x wöchentlich**
-  **Primärnetz**
-  **Sekundärnetz**

Bearbeitungsstand: 10. November 2016



**Verkehrsentwicklungsplan Lübeck**

