

**Winterdienst auf Fahrbahnen
- Vollzug des städt. Streuplanes -**

Beratungs- folge	Sitzungs- termin	öff.	nicht- öff.	Gutachten	Beschuß	Abstimmungsergebnis		
						ein- stimmig	für	gegen
UVPA*	17.09.96							
StR	25.09.96	X			X			

Beteiligungen: Polizei, Erlanger Stadtwerke AG

Finanzielle Konsequenzen: Kosteneinsparungen

I.

Beschluß des Stadtrates

am

einstimmig/mit ~~27~~ gegen 22 Stimmen

Der Bericht der Verwaltung zum Winterdienst auf Fahrbahnen wird zur Kenntnis genommen.

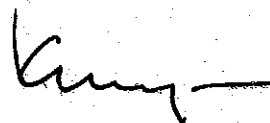
1. Dem vorgestellten Streuplan wird zugestimmt. Er ist jährlich im Benehmen mit Polizei und Verkehrsbetrieben zu aktualisieren.
2. Die Verwaltung ist zuständig für die ordnungsgemäße Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht auf Fahrbahnen unter Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes (insbesondere Schutz der Bäume, des Grundwassers und des möglichst geringen Salzeintrags über die Kläranlage in die Regnitz).
Amt 77 entscheidet über den Einsatz der geeigneten Streumittel nach pflichtgemäßer Abwägung der Verkehrssicherheit- und der Umweltbelange. Auf besonders sparsame Verwendung von Tausalz ist zu achten.
Dem UVPA ist in der Sitzung am 03.12.96 ein erster Erfahrungsbericht zu geben.

Spätestens im Mai 1977 ist ein Gesamtbericht über den Winterdienst 1996/97 zu geben um über evtl. erforderliche Korrekturen entscheiden zu können.

Vorsitzende/-r:



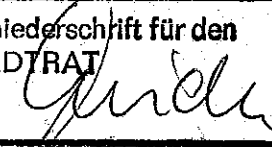
Berichterstatter/-in:



* zur Behandlung in den Stadtrat verwiesen.

widifb96

In die Sitzungsniederschrift für den
STADTRAT
aufgenommen.



II. Sachbericht

Winterdienst auf Fahrbahnen - Vollzug des städt. Streuplanes -

Der städtische Streuplan umfaßt derzeit ca. 135 km, die planmäßig gesichert werden. Der geltende Streuplan entspricht in seinem Umfang der Räum- und Streupflicht, die sich aus Art. 51 Abs. 1, Abs. 2 des BayStWG ergibt. Diese Verkehrssicherungspflicht ist als vorrangige Pflichtaufgabe von den Verantwortlichen zu erfüllen. Die Stadt ist verpflichtet eine aufgabengerechte Organisation, die sich aus dem Gesetz und der Rechtsprechung ergibt, bereitzustellen.

Die Länge der im Streuplan enthaltenen Straßen entspricht den gesetzlichen Vorgaben und den aus der ständigen Rechtsprechung abgeleiteten Grundsätzen. Zusätzlich sind noch Strecken enthalten, die für den öffentlichen Nahverkehr und die Verkehrsführung von Bedeutung sind. In Zusammenarbeit mit der Polizei und den Verkehrsbetrieben ist der Streuplan jährlich zu überprüfen und zu aktualisieren. Auch aus deren Sicht ist der Umfang des Streuplanes angemessen.

Der in den vergangenen Jahren praktizierte Streuplan geht in seinen Grundzügen auf einen Vorschlag einer Arbeitsgruppe von Polizei, Verkehrsbetrieben und Stadtverwaltung zurück, er wurde erstmals 1984 vom Erlanger Stadtrat so beschlossen. Wesentlich am Beschluß von 1984 ist die Festlegung auf welchen Teilstrecken die Verkehrssicherung unter Verwendung von Tausalz bzw. abstumpfenden Mitteln erfolgen darf. Zunächst sollten nur 19 km planmäßig unter Verwendung von Tausalz gesichert werden. Schon sehr bald mußte die Verwendung von Tausalz wegen erheblicher Verkehrsprobleme, die auch den öffentlichen Personennahverkehr trafen, und unter dem Eindruck tragischer Ereignisse, die planmäßige Verwendung von Tausalz auf jetzt ca. 35 km erweitert werden. Dies erfolgte z.T. mit Zustimmung von Stadtratsausschüssen als auch durch interne Verwaltungsanordnungen.

Entschärft wurde das Problem der physikalisch bedingten geringeren Verkehrssicherheit auf den Splittstrecken durch eine Reihe von sehr milden Wintern.

Der Betrieb für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung ist verantwortlich für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht der Stadt Erlangen, seine Mitarbeiter tragen persönlich strafrechtliche Verantwortung. Die Führung des Amtes hat seine fachliche Einschätzung zum Tausalzverzicht auf bedeutenden Verkehrsstraßen nachdrücklich in alle Beratungen eingebracht. Sie wurde nur ungenügend berücksichtigt, deren Richtigkeit hat sich durch die nachfolgende sukzessive Ausweitung der Tausalzstrecken bestätigt.

Entwicklung und Sachstand

Zu Beginn der 80er Jahre wurde von seiten des Umweltschutzes befürchtet, der Einsatz von Tausalz im Winter verursache nachhaltige Schäden an der Natur. Dies führte zu einer restriktiven Handhabung der Tausalzverwendung im Winterdienst und auch zu derartigen Beschlüssen wie in Erlangen. Die Frage der Verkehrssicherheit trat in der Diskussion in den Hintergrund. Belegt durch wissenschaftliche Untersuchungen ist die Gefährdung zu relativieren und auch Technik und Organisation wurden verbessert. Die Rechtslage und Rechtsprechung hat sich in Bezug auf die Erfordernisse der Verkehrssicherungspflicht nicht verändert. Folgendes ist festzustellen:

- Die Gerätetechnik hat sich erheblich verbessert, z.B. kann die Mindeststreuemenge bis auf 5 gr/m² verringert werden.
- Auch in absehbarer Zukunft wird es kein Ersatzmittel für Tausalze geben. Alternative Taumittel wie z.B. Harnstoff, Alkohol-Glykollmischungen oder Calcium-Magnesium-Acetat, sind aus verschiedenen Gründen für den Einsatz auf Straßen nicht geeignet.
- Abstumpfende Streumittel (Splitt) können die Griffigkeit auf Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion nur kurzzeitig und unzureichend verbessern. Aus der Analyse des Fahrverhaltens und von Unfallgeschehen läßt sich ableiten, daß auf Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion auf Winterdienst mit Tausalzstreuung nicht verzichtet werden kann. Splittstreuung suggeriert dem Kraftfahrzeugführer eine stärkere Erhöhung der Griffigkeit als sich tatsächlich einstellt, was zu hohe Geschwindigkeiten zur Folge hat. Im untergeordneten Straßennetz ist Nullstreuung einer Splittstreuung sogar vorzuziehen, da das offenbar höhere Risiko dem Fahrer deutlicher wird.
- Die Auswirkungen vom Tausalz auf Gewässer, Böden und Vegetation sind nicht so gravierend, wie allgemein befürchtet:
 - Hinsichtlich der Auswirkungen auf Pflanzen und Böden haben ökologische Langzeituntersuchungen ergeben, daß außerorts an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie -eingeschränkt bei Autobahnen- auch nach über 30 Jahren Tausalzgebrauch keine systematischen Schäden festzustellen sind. Für den Innerortsbereich liegen Ergebnisse einer Langzeituntersuchung vor. Danach haben die untersuchten Alleebäume in dem genannten Zeitraum auch bei winterlicher Salzstreuung ein gutes Wachstum gezeigt. Witterung, Wasserversorgung und Nährstoffversorgung scheinen einen größeren Einfluß zu besitzen als die Tausalzanwendung.
 - Über Oberflächenwasser und Kanalisation gelangen Auftausalz in Flüsse. Jedoch erfolgt dort sehr schnell eine so starke Verdünnung, daß eine Zunahme des Salzgehaltes kaum festzustellen ist. Dies ist das Ergebnis aller bisherigen Untersuchungen.

- Grundwasser weist bereits aufgrund seiner natürlichen Beschaffenheit eine Grundlast von Chlorid auf. Die Erhöhung durch Tausalz ist vom Institut für Wassergütwirtschaft der TU München untersucht worden. Im Ergebnis wurden an 7 von 45 untersuchten Stellen Erhöhungen des Chloridwertes durch Tausalz festgestellt. All diese Werte lagen weit unter dem Grenzwert der Trinkwasserverordnung.
- Der durch Streusalz nachweislich erreichbare Schutz von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer ist unverhältnismäßig höher als die örtlich begrenzt auftretenden und z.T. vermeidbaren Umweltbeeinträchtigungen.

Die Fachausschüsse der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen überarbeiten derzeit das **Merkblatt Winterdienst**. Die wissenschaftlichen Erkenntnisse und Erfahrungen mit einem differenzierten Winterdienst werden in dieses technische Regelwerk einfließen. Ein Verzicht auf Tausalz kommt nur auf Strecken in Frage

- mit geringer Verkehrsbedeutung und -belastung (< 2.000 Fahrzeuge/d),
- ausreichender Fahrbahnbreite,
- ohne Unfallschwerpunkte oder besondere Gefahrenstellen,
- ohne besondere Verkehre (z.B. Schul- oder Linienbusse),
- Möglichkeit einer Umfahrung über andere Strecken.

Im **Innerortsbereich** ist der Einsatz von Tausalz auf allen Straßen notwendig, auf denen aus Gründen der Verkehrssicherheit ein höherer Kraftschluß zwischen Fahrzeug und Fahrbahn gewährleistet werden muß. Dazu gehören

- klassifizierte Straßen und Durchgangsstraßen,
- Hauptverkehrs- und Sammelstraßen,
- Straßen mit besonderen Verkehren (ÖPNV, Rettungsdienste, Gewerbegebiete),
- besondere Gefahrenstellen (Steigungen, Engstellen, Brücken, Punkte mit besonderer Glättebildung).

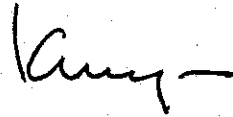
Auf anderen Straßen kann im Normalfall auf Streuung verzichtet werden.

Das Merkblatt ist Richtschnur für die Organisation und Durchführung sowie Beurteilung eines sachgerechten Winterdienstes zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht.

Folgerungen und weiteres Vorgehen

Aufgrund der oben dargestellten Sachlage ist das Festhalten am Beschluß vom 24. Juli 1984 und die damit verbundene Einschränkung der für den Winterdienst Verantwortlichen in Bezug auf die Anwendung des geeigneten Streumittels nicht mehr gerechtfertigt. Das Amt für Stadtgrün, Abfallwirtschaft und Straßenreinigung (Amt 77, vormals Amt 70) ist für die ordnungsgemäße Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht auf Fahrbahnen zuständig. Es wird vorgeschlagen, daß Amt 77 nach pflichtgemäßem Ermessen über den Einsatz der geeigneten Streumittel -insbesondere Tausalz- entscheidet.

Amt 77:



- IV. Amt 13/ zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- V. Kopie I/OBM und Ref. I/R mdB um Kenntnisnahme
- VI. Amt 77 z.W.