

## **Evaluation des intensivierten Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen**

Radfahren in den Wintermonaten

Antrag Nr. 14-20 / A 02943

von Frau StRin Bettina Messinger, Frau StRin Kathrin Abele,  
Frau StRin Simone Burger, Frau StRin Verena Dietl, Frau StRin Renate Kürzdörfer,  
Frau StRin Heide Rieke, Frau StRin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn StR Haimo Liebich,  
Herrn StR Hans Dieter Kaplan, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Dr. Ingo Mittermaier,  
Herrn StR Jens Röver, Herrn StR Klaus Peter Rupp, Herrn StR Christian Vorländer  
vom 09.03.2017

Sicheres Radeln auch im Winter ermöglichen

Antrag Nr. 14-20 / A 03707 der BAYERNPARTei Stadtratsfraktion  
vom 21.12.2017

### **Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10857**

Anlagen:

- Antrag Nr. 14-20 / A 02943
- Antrag Nr. 14-20 / A 03707
- Übersichtsplan Winterroutes

### **Beschluss des Bauausschusses vom 09.10.2018 (SB)**

Öffentliche Sitzung

## **I. Vortrag der Referentin**

### **1. Ausgangslage**

Mit dem Beschluss der Vollversammlung „Intensivierung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen Standarderhöhung und Finanzierung“ vom 27.11.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12710) wurden zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen auf Basis der Ergebnisse der Teststrecken in den Wintern 2011/2012, 2012/2013, der Arbeitsergebnisse der Arbeitsgruppe Winterdienst und der Empfehlungen des Baureferates zur Verbesserung der Nutzungsbedingungen von Radverkehrsanlagen im Winter verabschiedet.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat dabei unter Ziffer 2 beschlossen:

*„2. Das Baureferat wird beauftragt, die unter Ziffer 6 des Vortrages genannten Maßnahmen zur Intensivierung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen umzusetzen und die Erfahrungen des Winters 2014/2015 diesbezüglich zu evaluieren und dem Stadtrat hierüber zu berichten.“*

Das Baureferat hat ab dem Winter 2014/2015 die beschlossenen Maßnahmen umgesetzt und in den Wintermonaten 2015/2016 mit Unterstützung eines Fachbüros eine Evaluierung durchgeführt. Diese besteht aus einer Dokumentation der Witterungsverhältnisse und der Nutzungsbedingungen sowie einer Befragung der Radfahrerinnen und Radfahrer. Da dieser Winter sehr mild war, konnten keine aussagekräftigen Erkenntnisse gewonnen werden. Das Baureferat hat sich deshalb entschlossen, den Untersuchungszeitraum entsprechend zu verlängern. Im Winter 2016/2017 waren starke Schneefallereignisse sowie anhaltende Frostperioden zu verzeichnen. Diese Evaluation hat belastbare Hinweise geliefert. Die Ergebnisse der Evaluation und die Empfehlungen des Baureferates werden mit der vorliegenden Beschlussvorlage dargestellt.

Ziel des Baureferates ist es, zur Förderung des Radverkehrs, gemäß Beschlusslage aus ökologischen Gründen ohne den Einsatz von Feuchtsalz, eine möglichst hohe Qualität für den Winterdienst auf Radverkehrsanlagen zu erreichen. Im Vergleich zu den ersten Erfassungen im Zuge der Teststrecken konnte eine starke Zunahme des Radverkehrs auch im Winterzeitraum festgestellt werden.

Das Baureferat ist Mitglied im Betreuerkreis des deutschlandweiten Forschungsprojekts „Erhöhung der Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer auf Geh- und Radwegen bei kritischer Witterung“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und verfolgt damit intensiv die aktuellen Entwicklungen.

Zusätzlich wurde das Baureferat mit dem Antrag „Radfahren in den Wintermonaten“ (Antrag Nr. 14-20 / A 02943) vom 09.03.2017 gebeten, die Ergebnisse der Online-Umfrage des ADFC München zum Winterdienst in den Bericht an den Stadtrat einfließen zu lassen. Die vom ADFC München abgeleiteten Forderungen, basierend auf einer Online-Befragung, wurden dem Baureferat im Zuge eines Gesprächs am 06.06.2017 übergeben.

Mit ihrem Antrag „Sicheres Radeln auch im Winter ermöglichen“ (Antrag Nr. 14-20 / A 03707) vom 21.12.2017 fordert die BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion die Vorgaben der Reinigungs- und Sicherungsverordnung sowie die Winterdienststandards dahingehend zu ändern, dass Radwege entlang von Hauptverkehrsrouten und stark frequentierten Radwegen analog dem Vorgehen auf den Fahrbahnen bei Schneefall gesalzen werden.

## **2. Rahmenbedingungen**

München gilt nach wie vor als die schneereichste und schneesicherste Großstadt in Deutschland. Dabei fallen die Winterperioden mittlerweile sehr unterschiedlich aus. Grundsätzlich ist jedoch festzustellen, dass die Anzahl der Schneefalltage abgenommen, aber die Neuschneemenge pro Schneefallereignis zugenommen hat. So lagen in dem strengen Winter 2012/2013 die aufsummierten Neuschneemengen pro Schneefallereignis bei ca. 25 cm, im Winter 2016/2017 bei bis zu ca. 40 cm. Die Anzahl der Frosttage bleibt annähernd gleich. Dies deckt sich auch mit den Ergebnissen der „Analyse der Auswirkungen des Klimawandels auf den Straßenbetriebsdienst“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast). Auch hier wird bis 2030 im Winter von einer gleichbleibenden Anzahl an Frosttagen, bei gleichzeitigem Anstieg der Niederschläge, ausgegangen.

Im Winter 2016/2017 gab es zwei starke Schneefallereignisse mit aufsummierten Neuschneehöhen von 14 cm (ab 03.01.2017) und 40 cm (ab 15.01.2017). Nach dem ersten Schneefallereignis lagen die Temperaturen tagsüber geringfügig über null Grad. Die eingeleiteten Maßnahmen unterstützten das zügige Abtauen der Restschneedecke. Nach dem zweiten Schneefallereignis kam es zu einer lang anhaltenden Kälteperiode mit bis zu -8 Grad tagsüber. Dies führte dazu, dass die verbliebene Restschneedecke an bestimmten Örtlichkeiten, z. B. in Schattenlagen, Eisplatten bildete.

## **3. Rechtliche Grundlagen und derzeit gültige Beschlusslage**

Gemäß dem städtischen Aufgabengliederungsplan ist dem Baureferat die Aufgabe als Straßenbaulastträger übertragen. Es ist somit nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) bzw. dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für die Verkehrssicherheit auf allen öffentlichen Verkehrsflächen im Stadtgebiet sowie für die Reinigung und den Winterdienst zuständig.

Grundsätzlich werden die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Winterdienst in folgenden Vorschriften bzw. Regelwerken definiert:

- BayStrWG, FStrG
- Bürgerliches Gesetzbuch, insbesondere §§ 823 ff. (Verkehrssicherungspflicht)
- Merkblatt Winterdienst der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen
- Straßenreinigungs- und Sicherungsverordnung
- laufende Rechtsprechung

Im Winterdienst müssen die öffentlichen Verkehrsflächen nach Dringlichkeit geräumt werden. Die Priorisierung, welche Verkehrsflächen zuerst geräumt bzw. gesichert werden müssen, ist durch die oben genannten Gesetze geregelt und ergibt sich aus der ständigen Rechtsprechung. Vorrangig müssen Fußgängerüberwege und Gehbahnen, das Hauptstraßennetz, Busstrecken sowie Bus- und Trambahnhaltestellen geräumt und gestreut werden. Um dieser Priorisierung zu entsprechen, sind gemäß den Anforderungen der Rechtsprechung die genannten Bereiche längstens innerhalb von 3 Stunden zu räumen und bei Bedarf zu streuen.

Für die nicht priorisierten Verkehrsflächen, also das Nebenstraßennetz und die Radwege, gibt die Rechtsprechung einen Zeitraum von maximal 6 Stunden vor.

Die Qualitätsstandards und die Durchführung der Reinigungs- und Winterdienstarbeiten auf Radverkehrsanlagen wurden vom Stadtrat mit folgenden Beschlüssen festgelegt:

- Beschluss „Winterdienst; Grundsatzbeschluss“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.10.1991
- Beschluss „Winterdienst“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.1991
- Beschluss „Kostengünstiges Reinigungs- und Winterdienstkonzept“ des gemeinsamen Verwaltungs-, Personal- und Bauausschusses vom 27.10.1994
- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.04.2007 (Sitzungsvorlage Nr. 02-08 / V 09711) zu den Standards des Baureferates
- Beschluss des Bauausschusses „Organisationsuntersuchung in der Abteilung Straßenunterhalt und -betrieb im Baureferat, Hauptabteilung Tiefbau“ vom 07.07.2009 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 02091)
- Beschluss des Bauausschusses „Konkrete Verbesserung der Schneeräumung im Winter 2009/2010“ vom 08.12.2009 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 03364)
- Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.11.2013 „Intensivierung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen Standarderhöhung und Finanzierung“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12710)

Gemäß den aufgeführten Beschlüssen wird auf Radwegen die Glätte ausschließlich mit abstumpfenden Streustoffen bekämpft. Auf den Einsatz von Streusalz bzw. Sole wird – im Gegensatz zu vielen Umlandgemeinden – aus ökologischen Gründen, insbesondere zum Schutz des Straßenbegleitgrüns, verzichtet.

#### **4. Intensivierter Winterdienst auf Radverkehrsanlagen**

Das Baureferat betreut im Winter alle baulichen Radverkehrsanlagen. Innerhalb des Vollanschlussgebietes werden die Leistungen durch die städtische Straßenreinigung in Eigenleistung erbracht. Außerhalb des Vollanschlussgebietes wird der Winterdienst auf Radwegen durch Fremdfirmen durchgeführt.

Die Betreuung der Radverkehrsanlagen erfolgt dabei **unabhängig** vom Winterdienst auf Fahrbahnen, in der Regel durch Kleintraktoren mit Räumschild. Wie auf Fahrbahnen beginnen die Winterdienstarbeiten, abhängig von der Witterung, ab 02.00 Uhr und werden bis 22.00 Uhr fortgeführt. Mit den Räumarbeiten wird ab einer Schneehöhe von 3 cm begonnen.

Mit dem Beschluss „Intensivierung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen Standarderhöhung und Finanzierung“ vom 27.11.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12710) wurde folgender Qualitätsstandard beschlossen und seit dem Winter 2014/2015 durch das Baureferat umgesetzt:

##### **Winterrouen – priorisierte Radverkehrsanlagen**

Hierbei handelt es sich – wie vom Stadtrat beschlossen – um ca. 110 km stark frequentierte Radfahrverbindungen entlang von Hauptverkehrsstraßen. Durch diese sechs Radialen und die Ringverbindung entlang des Altstadtrings werden die jeweiligen Stadtbezirkszentren abgedeckt.

Auf diesen **priorisierten Radverkehrsanlagen** wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Verkürzung der Umlaufzeit von drei auf zwei Stunden
- Zusätzlicher Räumvorgang innerhalb von 24 Stunden nach dem Schneefallereignis. Dieser erfolgt auch bei einer Restschneehöhe von weniger als 3 cm.
- Zusätzliche Räumvorgänge in der Tauphase zur Beseitigung von Schneematsch.

Durch diese Maßnahmen sollte eine bessere Betreuung der kritischen Stellen und bei entsprechender Witterung ein schnelleres Abtauen von Restschnee erreicht werden.

### **Sonstige Radverkehrsanlagen**

Hierbei handelt es sich um die restlichen ca. 820 km baulichen Radwege, die Radfahrstreifen und Schutzstreifen

- Sicherstellen der Umlaufzeit für die Räumung des restlichen Radverkehrsnetzes, einschließlich der Radwege in Grünzügen, Grün- und Parkanlagen von durchgängig 3 Stunden.
- Betreuung der Radfahrstreifen und Schutzstreifen im Zuge der baulichen Radwege.
- Zusätzlicher Räumvorgang innerhalb von 24 Stunden nach dem Schneefallereignis. Dieser erfolgt auch bei einer Restschneehöhe von weniger als 3 cm.
- Zusätzliche Räumvorgänge in der Tauphase zur Beseitigung von Schneematsch.
- Verstärkter Einsatz von Schneeabfuhr bei beengten Verhältnissen.

Durch diese Maßnahmen sollte eine bessere Betreuung der kritischen Stellen und bei entsprechender Witterung ein schnelleres Abtauen von Restschnee erreicht werden.

### **Begleitende Maßnahmen (gesamtes Stadtgebiet)**

- Schaffung eines Beauftragten für Winterdienst und sonstige betriebliche Organisationsfragen zum Thema Rad- und Fußverkehr.
- Zusätzliche Qualitätskontrollen im Rahmen des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen.
- Sensibilisierung und Schulung des eingesetzten Winterdienstpersonals.
- Darstellung der verstärkten Winterdienstleistungen mit Hinweis auf das Winterdiensttelefon im Internet und ausreichende Personalausstattung des Winterdiensttelefons.

Durch die Beauftragte für den Winterdienst und sonstige betriebliche Organisationsfragen zum Thema Rad- und Fußverkehr wurden für das gesamte Stadtgebiet intensive Qualitätskontrollen im Rahmen des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen sowie die Sensibilisierung und Schulung des eingesetzten Winterdienstpersonals durchgeführt.

## **5. Methodik der Evaluation des intensivierten Winterdienstes auf Radwegen**

Ziel der Evaluation war, die eingeführten technischen und organisatorischen Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit zu testen, die Wahrnehmung der Radfahrerinnen und Radfahrer zu eruieren und darauf aufbauend, zur Förderung des Radverkehrs im Winter, weitere Optimierungspotentiale zu ermitteln. Damit soll, ohne den Einsatz von Feuchtsalz, eine möglichst hohe Qualität des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen erreicht werden.

Aufbauend auf den Pilotversuch von 2012/2013 wurden durch das Baureferat und ein qualifiziertes Fachbüro in den Wintern 2014/2015 und 2016/2017 an verschiedenen Stellen im Stadtgebiet die Winterdiensteinsätze beobachtet und die örtlich vorgefundenen Bedingungen dokumentiert. Zudem wurden Befragungen vor Ort durchgeführt, um die Akzeptanz des Winterdienstes bei den Nutzern zu ermitteln.

Die Beobachtung erfolgte anhand einer regelmäßigen Fotodokumentation des Radwegzustandes und einer Erfassung von Temperatur, Schneehöhe, Witterung und Anzahl der durchgeführten Räumvorgänge. Dafür wurden priorisierte Radwege entlang der Winterroutes, sonstige Radverkehrsanlagen, Radfahrstreifen und Übergänge an Knotenpunkten ausgewählt. Die Dokumentation fand mit Hilfe von Fotos und standardisierten Protokollen statt.

Parallel dazu wurden im Anschluss an die beiden Schneefallereignisse ab dem 03. und 15.01.2017 Befragungen der Radfahrerinnen und Radfahrer vor Ort durchgeführt. Analog zu den früheren Befragungen erfolgte dies am Ende des Schneefallereignisses und nach erfolgten Winterdiensteinsätzen anhand von Einzelinterviews mit standardisierten Fragebögen. Die Befragung zielte darauf ab, die Hintergründe für die Fahrten sowie die subjektive Einschätzung der Winterdienstqualität und der Nutzungsbedingungen zu erfahren. Ergänzend wurden freie Aussagen der befragten Radfahrerinnen und Radfahrer notiert.

Die Befragungen fanden in den Morgen- und den Mittagsstunden (von 7:00 bis 9:00 Uhr und von 12:00 bis 13:00 Uhr) an folgenden Örtlichkeiten statt:

- Stiglmaierplatz
- Goethe-Institut, Dachauer Straße 122
- Stadtwerke München, Dachauer Straße 146

Insgesamt wurden dabei innerhalb des Befragungszeitraums 2016/2017 jeweils ca. 600 Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt und davon ca. 300 befragt. Im Vergleich wurden 2012/2013 lediglich ca. 300 Radfahrerinnen und Radfahrer gezählt und davon ca. 100 befragt.

Auch hierdurch wird die Steigerung des Radfahraufkommens im Winter ersichtlich.

## **6. Ergebnisse und Empfehlungen des Fachbüros**

Das Fachbüro stellt fest, dass mit der intensivierten Räumung der Radverkehrsanlagen in Kombination mit der Sensibilisierung des Bedienpersonals und der konsequenten Kontrolle der Fremdfirmen bereits wichtige Schritte für einen verbesserten Winterdienst auf den Radverkehrsanlagen vollzogen wurden. Diese haben zu einer deutlichen Verbesserung der Nutzungsbedingungen geführt. Im Vergleich zum früheren Standard waren die intensiver betreuten Radwege ohne schwerwiegende Behinderungen durchgehend zu befahren. Dies geht, gemäß den Ausführungen des Gutachters, aus den Beobachtungen des Räumbildes und den Ergebnissen der Einzelinterviews eindeutig hervor. So beurteilten 70 – 75 % der Befragten die Räumqualität mit gut bzw. mittel. Dies wurde ebenfalls in den Rückmeldungen zum Winterdienst durch die Radfahrerinnen und Radfahrer per Mail bestätigt.

Auch im deutschlandweiten ADFC-Fahrradklima-Test 2016, der im Mai 2017 veröffentlicht wurde, liegt die Landeshauptstadt München bei den 39 Städten seiner Klasse (Einwohnerzahl > 200.000) bei der Frage „Winterdienst auf Radwegen“, hinter den relativ schneearmen Städten Münster, Karlsruhe und Freiburg im Breisgau auf Rang 4 (im ADFC-Fahrradklima-Test 2012 lag die Landeshauptstadt München bei 38 Städten auf Rang 5).

Eine differenzierte Bewertung der einzelnen Maßnahmen ist gemäß den Aussagen des Fachbüros nicht möglich. Die Bewertung durch die Radfahrerinnen und Radfahrer erfolgt anhand des vorliegenden Zustandes bzw. des Räumbildes und dies ergibt sich aus der Summe aller umgesetzten Maßnahmen, wie z. B. kürzerer Umlaufdauern und vermehrtes Nachräumen.

Dennoch können Rückschlüsse zum Erfolg einzelner Maßnahmen gezogen werden:

*Verkürzung der Umlaufzeiten auf 2 Stunden auf den Radverkehrsanlagen der Winterrouen und auf 3 Stunden auf den sonstigen Radverkehrsanlagen*



Die Verkürzung der Räumzeiten auf den Radverkehrsanlagen von 6 Stunden auf 3 Stunden bzw. von 3 Stunden auf 2 Stunden hat grundsätzlich zu besseren Nutzungsbedingungen geführt. So bleibt durch das häufigere Räumen die Neuschneehöhe geringer, was zu einer sehr dünnen Restschneedecke führt und dadurch die Benutzbarkeit der Radverkehrsanlagen verbessert. Denn solange der Schnee räumbähig und noch nicht festgefahren ist, kann er gut von der Verkehrsfläche entfernt und somit einer Spurrillenbildung entgegengewirkt werden.

Vor allem jedoch die Verkürzung der Umlaufzeit auf 2 Stunden hat zu einer wesentlichen Verbesserung beigetragen. Durch die kurzen Räumzeiten kann die Schneehöhe auf den Winterrouen auch während des Schneefalls auf ein Minimum reduziert werden.

Die Restschneedecken waren so gering, dass die Fahrradreifen nicht „einbrechen“ und somit aus der Spur laufen können. Die Bewertung der Nutzungsqualität durch die Radfahrerinnen und Radfahrer für die Radwege der Winterrouen war wesentlich besser als für die sonstigen Radverkehrsanlagen.

Insgesamt wurde Lob geäußert, der Winterdienst auf Radwegen sei besser geworden, wobei die Radwege der Winterrouen als sehr gut und auf den sonstigen Radverkehrsanlagen als weniger gut beurteilt wurden.

**Empfehlung:** Der Gutachter empfiehlt zur Verbesserung der Nutzungsqualität die Umlaufzeit von 2 Stunden auf weiteren stark frequentierten Radfahrverbindungen umzusetzen und so das vorhandene Winterrouennetz schrittweise auszuweiten.

*Zusätzlicher Räumvorgang innerhalb von 24 Stunden nach dem Schneefallereignis. Dieser erfolgt auch bei einer Restschneehöhe von weniger als 3 cm.*

Die konsequente Durchführung gründlicher Räumehsätze innerhalb von 24 Stunden nach Ende des Schneefalls hat aus Sicht des Gutachters dazu geführt, dass eine bessere Betreuung der kritischen Stellen, wie z. B. Kreuzungsbereiche und Verschwenkungen erzielt werden konnte. Die Restschneemenge wurde dadurch auf ein Minimum reduziert. So ist eine deutliche Verbesserung bei den Übergängen separat geführter Radwege, auf Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen festzustellen. Auch Schneeanhäufungen an Knotenpunkten wurden von den Radfahrerinnen und Radfahrern nicht mehr bemängelt. Allerdings sind weiterhin Schneeverfrachtungen auf die geräumten Radwege von der Fahrbahn durch schwere Fahrzeuge oder von der Gehbahn durch Anlieger nicht zu verhindern. Dies kann nur durch eine Verstärkung des zusätzlichen Räumens, beim Vorliegen entsprechender Meldungen, d. h. durch situationsbezogene Räumung, verbessert werden.

**Empfehlung:** Der Gutachter empfiehlt weiterhin den Einsatz der situationsbezogenen Räumung um eventuelle Schneeverfrachtungen auf die Radwege zu beseitigen. Neben einer intensiven Kontrolle und einer kontinuierlichen Sensibilisierung der Einsatzkräfte sollte die Möglichkeit für die Meldung kritischer Stellen durch die Radfahrerinnen und Radfahrer verstärkt werden. Hier sollten neben dem Winterdiensttelefon weitere Kanäle wie z. B. eine App speziell für den Winterdienst auf Radverkehrsanlagen geschaffen werden.

#### *Zusätzliche Räumvorgänge in der Tauphase zur Beseitigung von Schneematsch.*

Die Beseitigung von Schneematsch in den Tauphasen hat bei entsprechender Witterung dazu geführt, dass Beeinträchtigungen der Nutzungsqualität reduziert und ein schnelleres Abtauen des Restschnees erreicht wurden. So waren bei den Schneefallereignissen am 18./19. Januar 2016 und am 05. Januar 2017 mit den positiven Temperaturen im Anschluss die Radwege innerhalb von zwei Tagen wieder schneefrei. Bei den Schneefallereignissen mit anschließender Frostperiode kam es jedoch trotz der intensivierten Schneeräumung zu Glättebildung, da die Restschneemenge, die mit dem Räumschild nicht beseitigt werden kann, gefror.

**Empfehlung:** Gemäß der Beschreibung des Gutachters wäre eine weitere Verbesserung nur durch den Einsatz von Streusalz zu erreichen. Dies wird, wie bereits erwähnt, entsprechend der Beschlusslage auf Radwegen nicht in Betracht gezogen.

#### *Betreuung der Radfahrstreifen und Schutzstreifen im Zuge der baulichen Radwege.*

Die gesonderte Betreuung der Radfahrstreifen und Schutzstreifen im Zuge der baulichen Radwege hat zu einer positiven Entwicklung beigetragen und führte zu einer Verbesserung der Nutzungsbedingungen. In den früheren Befragungen haben sehr viele Radfahrerinnen und Radfahrer bemängelt, dass Schnee und Schneematsch von der Fahrbahn auf die Radfahr- bzw. Schutzstreifen verfrachtet wurde. Dies hat die Benutzung erheblich erschwert. In der aktuellen Befragung wurden diese Mängel nur noch vereinzelt geäußert, was den Schluss zulässt, dass diese Maßnahme in Verbindung mit den zusätzlichen Räumvorgängen wesentlich zu dieser positiven Entwicklung beigetragen haben. Allerdings sind weiterhin Schneeverfrachtungen auf den geräumten Radfahr- bzw. Schutzstreifen von der Fahrbahn durch schwere Fahrzeuge nicht zu verhindern. Dies kann nur durch eine weitere Verstärkung der situationsbezogenen Räumung verbessert werden.

**Empfehlung:** Der Gutachter empfiehlt weiterhin den Einsatz der situationsbezogenen Räumung um Schneeverfrachtungen auf die Radfahr- und Schutzstreifen zu beseitigen.

### *Verstärkter Einsatz von Schneeabfuhr bei beengten Verhältnissen*

Starke Niederschläge mit lang anhaltendem Schneefall sind im Winter 2016/2017 ausgeblieben. Aus diesem Grund wurde eine Schneeabfuhr im Beobachtungszeitraum nicht notwendig.

### *Zusätzliche Qualitätskontrollen im Rahmen des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen und Gehbahnen, Sensibilisierung und Schulung des eingesetzten Winterdienstpersonals.*

Im Rahmen der Vorbereitung des Winterdienstes hat das Baureferat alle städtischen Einsatzkräfte geschult und auf die neuralgischen Punkte auf den Radverkehrsanlagen hingewiesen. Die Verfahren zur Mängelbeseitigung und Dokumentation wurden eingeübt. Die Fremdfirmen wurden ebenfalls sensibilisiert. Während des Winterdienstes erfolgten Vor-Ort-Kontrollen des Räumbildes durch das Kontrollpersonal und, stichprobenartig verteilt über das gesamte Stadtgebiet, durch die Beauftragte für den Winterdienst.

**Empfehlung:** Aus Sicht des Gutachters ist ein wesentlicher Teil zur nachhaltigen Verbesserung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen die Durchführung von Qualitätskontrollen, die Sensibilisierung des eingesetzten Winterdienstpersonals und die kontinuierliche Durchführung von Schulungen. Diese Maßnahmen müssen konsequent weitergeführt werden.

### *Splittabkehr*

Zur Splittstreuung gibt es bei den Radfahrerinnen und Radfahrern unterschiedliche Meinungen: Einigen ist zu wenig Splitt gestreut, anderen ist es zu viel. Es wurde jedoch häufig bemängelt, dass nach Abtauen des Schnees der Radweg zu rutschig sei. Dies betrifft vor allem die Radwege außerhalb des Vollanschlussgebietes.

Der Splitt, der zur Bekämpfung der Glättebildung ausgebracht werden muss, verbleibt nach einer durchgreifenden Tauperiode auf den Radverkehrsanlagen. Die Abkehr des ausgebrachten Splitts erfolgt innerhalb des Vollanschlussgebietes im Zuge der Reinigung, außerhalb des Vollanschlussgebiets am Ende der Wintersaison.

**Empfehlung:** Der Gutachter empfiehlt eine Abkehr des ausgebrachten Splitts zwischen den Frostperioden.

## **Grenzen des Winterdienstes**

Der Gutachter stellt fest, dass dem mechanischen Winterdienst Grenzen gesetzt sind:

- So ist eine restlose Beseitigung des Schnees - eine Schwarzräumung - mit mechanischen Mitteln nicht möglich. Aus technischen Gründen muss die Unterkante des Räumschildes immer ca. 2-3 cm über der Oberkante Radweg geführt werden.
- Es ist daher unvermeidlich, dass eine Restschneedecke verbleibt, die in Kälteperioden bei längerer Liegezeit zu Glättebildung führt.
- Glättebekämpfung mit abstumpfenden Streustoffen ist weiterhin notwendig. Dies führt jedoch zu keiner 100 % durchgehenden Griffbarkeit.

## **7. Vorschlag des Baureferates und weiteres Vorgehen**

Abgeleitet aus den vorgenannten Empfehlungen des Gutachters und unter Berücksichtigung des Eckdatenbeschlusses für das Haushaltsjahr 2019 (Vollversammlung vom 25.07.2018; Sitzungsvorlage Nr. 14 -20 / V 11494) schlägt das Baureferat folgende Maßnahme vor:

### **a) Ausweitung des Winterrouthenetzes innerhalb des Vollanschlussgebietes**

Das mit Beschluss der Vollversammlung vom 27.11.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12710) definierte Winterrouthenetz wird schrittweise weiter verdichtet. Hierzu sollen innerhalb des Vollanschlussgebietes zunächst die sechs Radialen und die Ringverbindung entlang des Altstadtrings, um folgende sechs, stark frequentierte Radverkehrsverbindungen erweitert werden:

- Arnulfstraße
- Giesinger Berg / Humboldtstraße / Kapuzinerstraße / Herzog-Heinrich-Straße / Paul-Heyse-Straße / Seidlstraße
- Nymphenburger Straße
- Rosenheimer Straße
- Prinzregentenstraße
- Schleißheimer Straße

Dies würde innerhalb des Vollanschlussgebietes eine Ausweitung des vorhandenen Winterrouthenetzes von heute 55 km auf 100 km bedeuten. Stadtweit bedeutet dies eine Verlängerung des Netzes von heute 110 km auf 155 km. Auf diesen Radverkehrsverbindungen verkürzt sich die Umlaufzeit von derzeit 3 auf 2 Stunden. Für die sonstigen Radverkehrsanlagen gilt weiterhin die Sicherstellung der Umlaufzeit von 3 Stunden.

#### b) Qualitätssicherung und situationsbezogene Räumung

Die Sensibilisierung und Schulung des eingesetzten Winterdienstpersonals und Koordinierung der Qualitätskontrollen durch die Beauftragte für den Winterdienst auf den Radverkehrsanlagen wird dauerhaft fortgeführt. Hierdurch wird eine Verstärkung der situationsbezogenen Räumung erreicht. Das bedeutet, dass z. B. Schneeverfrachtungen von der Gehbahn oder Fahrbahn auf den Radweg oder Schneehaufen an kritischen Stellen zeitnah beseitigt werden.

#### c) Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit soll weiter ausgebaut und intensiviert werden. Neben den Veröffentlichungen in der Rathaus-Umschau wird das Baureferat zusätzliche Kommunikationskanäle einrichten:

- Einrichtung einer Internetseite speziell für das Thema „Winterdienst auf Radwegen“ mit einem bereitgestellten Formular für Beschwerden
- Einrichtung eines neuen Menü-Punktes in der App „Muenchen.de“
- Bekanntmachung der neuen Internetseite und der App

#### d) Splittabkehr zwischen den Frostperioden

Das Baureferat wird außerhalb des Vollanschlussgebietes die Splittabkehr so organisieren, dass analog den Radwegen innerhalb des Vollanschlussgebietes, der ausgebrachte Splitt während längerer Wärmeperioden aufgekehrt wird. So soll der sogenannte Rollsplitt auf Radwegen weitestgehend vermieden werden.

#### e) Verkürzung der Räumzeiten in Fahrradstraßen

Aktuell sind in München 60 Straßen mit insgesamt 27 km als Fahrradstraßen gemäß StVO klassifiziert. Diese befinden sich ausschließlich im Nebenstraßennetz und werden im Winter wie Nebenstraßen betreut. Das bedeutet, sie werden – im Gegensatz zu den anderen Radverkehrsanlagen – mit einer Umlaufzeit von 6 Stunden geräumt und bei Bedarf gesplittet. Auf Grund der zunehmenden Bedeutung der Fahrradstraßen sowie der hohen Nutzerfrequenz, sollen die Räumtouren so angepasst werden, dass die Umlaufzeit in Fahrradstraßen 3 Stunden beträgt.

Die aufgeführten Leistungen sind nicht gebührenrelevant.

Die Maßnahmen sollen zum Winter 2019 / 2020 umgesetzt werden.

## **8. Ressourcenbedarf**

Für die Ausweitung des Winterrotenetzes innerhalb des Vollanschlussgebietes macht das Baureferat im Rahmen der Umsetzung des Eckdatenbeschlusses für das Haushaltsjahr 2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11494) dauerhaft 4 VZÄ geltend. Die Beantragung des damit verbundenen Ressourcenbedarfs erfolgt in der heutigen Sitzung des Bauausschusses in einer separaten Beschlussvorlage (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12839).

Die für die Bedienung der zusätzlichen vier Routen notwendigen Kleintraktoren mit entsprechender Winterdienstausstattung werden aus dem laufenden Budget des Baureferates finanziert.

## **9. Ergebnisse der Online-Umfrage des ADFC sowie Wünsche des ADFC**

Der ADFC München hat vom 18.01. - 15.02.2017 eine Online-Umfrage zum Winterdienst auf Radwegen durchgeführt. Hierbei haben sich 1036 Radfahrerinnen und Radfahrer beteiligt.

Der ADFC München hat dem Baureferat in einem Gespräch am 06.06.2017 folgende Anregungen übergeben:

„Forderungen für den kommenden Winter:

- Die Landeshauptstadt muss weiter deutliche Anstrengungen unternehmen, um im Winter die Radwege frei zu halten, welche auch ohne Spikereifen sicher befahrbar sein müssen. Wichtige Fahrradstraßen sollten ebenfalls von Schnee und Eis befreit werden.
- Die Räumung muss schneller, sorgfältiger und regelmäßiger erfolgen. An kritischen Stellen und auf Winterhaupttrouten darf auch der Einsatz von Salz nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.
- Polizei und die Stadt müssen die Rechte von Radfahrern allen Verkehrsteilnehmern nahebringen und u. a. vordringlich die vorgeschriebenen Überholabstände anmahnen.
- Ausgebrachtes Streumaterial muss zügig wieder eingesammelt werden, damit es dadurch nicht noch nach dem Ende der kalten Jahreszeit zu Unfällen kommt.
- Die Landeshauptstadt muss ihre Informationspolitik in Bezug auf den Winterdienst (Erläuterung der Maßnahmen, Hinweise auf Winter-Telefon) deutlich verstärken.“

Den Anregungen des ADFC München wird nach Maßgabe des Vortrags in vollem Umfang entsprochen. Der Punkt „Rechte von Radfahrern“ wurde an das Kreisverwaltungsreferat übermittelt und von diesem weiter behandelt.

## 10. Stadtratsanträge

Radfahren in den Wintermonaten (Antrag Nr. 14-20 / A 02943)

In ihrem Antrag vom 09.03.2017 fordern Frau Stadträtin Bettina Messinger, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Simone Burger, Frau Stadträtin Verena Dietl, Frau Stadträtin Renate Kürzdörfer, Frau Stadträtin Heide Rieke, Frau Stadträtin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herr Stadtrat Haimo Liebich, Herr Stadtrat Hans Dieter Kaplan, Herr Stadtrat Gerhard Mayer, Herr Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Herr Stadtrat Jens Röver, Herr Stadtrat Klaus Peter Rupp und Herr Stadtrat Christian Vorländer, dass dem Stadtrat die Evaluierungen der Winterperioden 2013/14 und 2014/15 für den Radverkehr vorgestellt werden. Die Ergebnisse der Online-Umfrage des ADFC München zum Winterdienst sollen darin einfließen. Daraufhin sollen auch weitere Vorschläge zur Verbesserung des Winterdienstes für Radverkehrsanlagen gemacht werden.

Für die gewährte Terminverlängerung bedanken wir uns.

Dem Antrag wurde im Rahmen des Vortrages entsprochen.

Sicheres Radeln auch im Winter ermöglichen (Antrag Nr. 14-20 / A 03707)

In dem Antrag vom 21.12.2017 fordert die BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion, dass die Vorgaben der Reinigungs- und Sicherheitsverordnung der Landeshauptstadt München sowie die Winterdienststandards dahingehend geändert werden, dass Radwege entlang von Hauptverkehrsrouten und stark frequentierte Radwege auch außerhalb des Vollanschlussgebietes analog dem Vorgehen auf den Fahrbahnen bei Schneefall gesalzen werden.

Wie im Vortrag ausgeführt, wird auf Radwegen die Glätte ausschließlich mit abstumpfenden Streustoffen bekämpft. Auf den Einsatz von Streusalz bzw. Sole wird in München aus ökologischen Gründen, z. B. zum Schutz des Straßenbegleitgrüns, verzichtet.

Dem Antrag kann nicht entsprochen werden.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht.

Alle Bezirksausschüsse erhalten jedoch Abdrucke dieser Vorlage zur Kenntnis.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herrn Stadtrat Danner, und der Verwaltungsbeirätin der Hauptabteilung Tiefbau, Frau Stadträtin Dr. Menges, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## **II. Antrag der Referentin**

1. Vom Vortrag wird Kenntnis genommen.  
Der Bauausschuss stimmt den Ergebnissen der Evaluierung des intensivierten Winterdienstes, der Bewertung des Baureferates und den daraus abgeleiteten Optimierungsmaßnahmen zu.
2. Das Baureferat wird beauftragt, die unter Ziffer 7 des Vortrages genannten Maßnahmen zur weiteren Optimierung des Winterdienstes auf Radverkehrsanlagen umzusetzen.
3. Der Antrag Nr. 14-20 / A 02943 von Frau Stadträtin Bettina Messinger, Frau Stadträtin Kathrin Abele, Frau Stadträtin Simone Burger, Frau Stadträtin Verena Dietl, Frau Stadträtin Renate Kürzdörfer, Frau Stadträtin Heide Rieke, Frau Stadträtin Dr. Constanze Söllner-Schaar, Herrn Stadtrat Haimo Liebich, Herrn Stadtrat Hans Dieter Kaplan, Herrn Stadtrat Gerhard Mayer, Herrn Stadtrat Dr. Ingo Mittermaier, Herrn Stadtrat Jens Röver, Herrn Stadtrat Klaus Peter Rupp und Herrn Stadtrat Christian Vorländer vom 09.03.2017 ist geschäftsordnungsgemäß behandelt.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 03707 der BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion vom 21.12.2017 ist geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss** nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Josef Schmid  
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl  
Berufsm. Stadträtin



**IV. Abdruck von I. - III.**

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle

an das Direktorium - Dokumentationsstelle

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

an die Stadtkämmerei HA II/1

zur Kenntnis.

**V. Wv. Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung.**

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An die Bezirksausschüsse 1 - 25

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Referat für Gesundheit und Umwelt

An das Kreisverwaltungsreferat

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft

An die Stadtwerke München GmbH

An das Baureferat - V, G, H, J, MSE

An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4

An das Baureferat - T, T0, T/Vz

zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück an das Baureferat - Tiefbau - T2

zum Vollzug des Beschlusses.

Am .....

Baureferat - RG 4

I. A.