

Winterdienstkonzeption 2011/12 für die Stadt Plauen

Inhalt

1. Auswertung Winter 2010/11 und Einleitung
2. Rechtliche Grundlagen der Winterdienstpflicht
3. Neuordnung der Bereiche und Auftragnehmer
4. Fußgängerübergänge, Parkplätze und Ausweichparkplätze
5. Schneeentsorgung und Räumtechnik
6. Bevorratung und Lagerung von Streusalz und Splitt
7. Information und Öffentlichkeitsarbeit

1. Auswertung Winter 2010/11 und Einleitung

Der Winter 2010/11 hat insbesondere im Dezember 2010 durch anhaltende und starke Schneefälle für z. T. erhebliche Behinderungen im öffentlichen Verkehrsraum der Stadt Plauen gesorgt.

Der strenge und relativ früh beginnende Winter 2010/11 stellte an den durch die Stadt Plauen beauftragten Winterdienst höhere Anforderungen gegenüber den Vorjahren. Das Hauptproblem lag in der Bewältigung großer Schneemengen, die in außergewöhnlich kurzer Zeit gefallen waren. Hinzu kam das Problem starker Schneeverwehungen sowie die hohen Ansprüche der Plauener Bevölkerung bezüglich der Befahrbarkeit aller Straßen im Stadtgebiet und der Forderung nach uneingeschränkten Parkmöglichkeiten an den Straßenrändern.

Mit den zur Verfügung stehenden Kapazitäten, insbesondere des Hauptauftragnehmers für den Straßenwinterdienst, der AEP GmbH Plauen, war eine komplette Beräumung aller Straßen, aber besonders auch der Nebenstraßen, nicht mehr lösbar. Dies führte teilweise zu Spurrinnen auf den Straßen, die später vereisten und nicht mehr zu beseitigen waren.

Die parkenden Autos rückten teilweise durch die Schneemassen so weit in den Fahrbahnbereich, dass die großen Räumfahrzeuge des Winterdienstes zum Schneeschieben nicht mehr eingesetzt werden konnten. Der Aufwand erhöhte sich durch den Einsatz kleinerer Räumfahrzeuge. Um das Problem der parkenden Fahrzeuge an den Straßenrändern etwas abzuschwächen, wurde Schnee aus der Stadt abtransportiert.

Ein weiteres Problem der letzten beiden Winterperioden war die Lieferverlässlichkeit der Salzlieferanten trotz vertraglicher Bindung. Da der Winter im gesamten Land etwas härter ausgefallen war, kam es verstärkt zu Engpässen bei der Nachlieferung von Salz. Um diese zu überbrücken, wurde zeitweise Splitt zur Abstumpfung der Fahrbahnen eingesetzt. Die im Vogtland ansässigen Hartsteinwerke sicherten erforderliche Nachlieferungen schnell und unkompliziert ab.

Insgesamt wurden im Winter 2010/11 mehr als 1000t Salz auf den Straßen und über 1500 t Splitt auf den städtischen Straßen und Fußwegen (auf denen die Stadt Plauen lt. Satzung winterdienstpflichtig ist) eingesetzt.

In Auswertung des Winterdienstes 2010/11 sollen mit der nachfolgenden Konzeption die Rahmenbedingungen für den Straßenwinterdienst in der Stadt Plauen angepasst werden. Ziel ist es, das öffentliche Leben in der Stadt Plauen auch in schneereichen Wintern weitestgehend aufrecht zu erhalten. Dies bedeutet aber auch, dass verschiedene Einschränkungen für den Einzelnen nicht ausgeschlossen werden können.

Die vorliegende Winterdienstkonzeption regelt als Organisationsanleitung insbesondere die Grundsätze des Straßenwinterdienstes in der Stadt Plauen. Zuständig für die Organisation und Durchführung des Straßenwinterdienstes in der Stadt Plauen ist der Städtische Bauhof (SBH) in der Gebäude- und Anlagenverwaltung der Stadt Plauen.

Die Erledigung des Fußwegwinterdienstes regelt die Straßenreinigungs- und Gebührensatzung der Stadt Plauen. Der Vollzug dieser Satzung obliegt dem FG Tiefbau.

2. Rechtliche Grundlagen der Winterdienstpflicht

Gemäß § 51 Absatz 4 des Sächsischen Straßengesetzes haben die Gemeinden die öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit vom Schnee zu räumen und bei Schnee- und Eisglätte zu streuen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich ist.

Durch den Bereichsjuristen des Geschäftsbereiches II wurden in Form einer umfangreichen Abhandlung die rechtlichen Grundlagen der Winterdienstpflicht und der „freiwillige“ Winterdienst, der durch die Straßenbauverwaltung geleistet wird sowie weitere Aspekte hierzu näher dargestellt. (siehe Anlage 1)

3. Neuordnung der Bereiche und Auftragnehmer

Bisher waren die Straßen bezüglich des Winterdienstes kategorisiert. Das führte dazu, dass ganze Straßenabschnitte bei anhaltenden Schneefällen zeitweise nicht geräumt wurden.

Mit der Neuordnung der Bereiche soll der Winterdienst möglichst komplett in allen Teilen der Stadt abgesichert werden. Das heißt, alle Straßen einschließlich der Nebenstraßen sollen geräumt und gestreut werden. Inwieweit die Stadt Plauen diesen Umfang des Winterdienstes über den gesamten Winter absichern kann, ist natürlich von der Intensität und Entwicklung der Witterungssituation abhängig.

Diese flächendeckende Absicherung gilt deshalb zunächst für die „normale Wintersituation“ und soll durch mehrere Firmen mit entsprechender Technik erfolgen. Hierzu wurden entsprechende Winterdienstbezirke gebildet und mit den in Frage kommenden Unternehmen abgestimmt. Die beauftragten Unternehmen sind in diesen Bezirken für alle Straßen zuständig. Die für den Straßenwinterdienst gebundenen Firmen sowie die ihnen zugewiesenen Räumbezirke sind nachfolgend aufgeführt:

- | | |
|----------------|--|
| - AEP GmbH | die wesentlichen Bereiche des Stadtgebietes mit Ausnahme der nachfolgend genannten bzw. der von anderen Firmen betreuten Bereiche, Gewerbegebiete Reißig, Neuensalz und Schöpsdrehe, Bereiche von Jöbnitz (wenn erforderlich unterstützt durch Fa. Schmidt), Kauschwitz, Meßbach, Thiergarten und Possig |
| - ISP GmbH | Chrieschwitz, Bereiche von Jöbnitz |
| - AHP Neundorf | Tour 1 - Neundorf, Straßberg,
Tour 2 - Stöckigt, Oberlosa, Unterlosa, Brand, Kemmler |

- Fa. Roland Großfriesen Bereiche von Großfriesen
- Fa. Gemeinhardt Kleinfriesen/ Sorga,
ausgewählte Parkflächen in der Innenstadt,
Bereiche von Großfriesen

Diese Unternehmen führen entsprechend der Verträge den Winterdienst selbständig durch. Über den grundsätzlichen Beginn und Ende des Winterdienstes entscheidet der diensthabende Leiter des SBH, der somit auch die Winterdienstleitung inne hat.

Soweit zur ordnungsgemäßen Durchführung des Winterdienstes notwendig, werden für einzelne Straßen bzw. Straßenabschnitte Halteverbote angeordnet (Anlage 2). In Abhängigkeit der aktuellen Witterungssituation kann der Umfang dieser Verkehrsbeschränkungen gegebenenfalls noch erweitert werden. Die Abstimmung erfolgt zwischen dem FB Sicherheit und Ordnung und dem SBH.

Für extreme Schneesituationen wurde ein mit den Sicherheitsbehörden, der PSB GmbH, dem Rettungsdienst des Vogtlandkreises, der AEP GmbH u.a. abgestimmter Räumplan erarbeitet, der die vorrangig zu räumenden Straßen beinhaltet (eingeschränkter Winterdienst).

Die geänderte Einteilung des Stadtgebietes sowie der Räumplan für den eingeschränkten Winterdienst sind als elektronisch erstelltes Kartenmaterial Bestandteil dieser Konzeption und außerdem in stark verkleinerter Darstellung dieser Konzeption als Anlage beigelegt (Anlagen 3 und 4). Sie werden den beauftragten Firmen und den unmittelbar Beteiligten als großformatige Ausdrucke zur Verfügung gestellt.

Durch die GAV wird die Durchführung des Winterdienstes und dessen Qualität stichpunktartig kontrolliert.

4. Fußgängerübergänge, Parkplätze und Ausweichparkplätze

Die Räumung von Übergängen und Überwegen für Fußgänger von Schnee ist mit besonderer Priorität zu behandeln. Überwege an Fußgängerampelanlagen und mit entsprechender Beschilderung (Zeichen 350 der StVO) bzw. Fahrbahnmarkierung (Zeichen 293 der StVO - Zebrastreifen) werden grundsätzlich geräumt. Bei allen anderen Überwegen erfolgt die Räumung nach Notwendigkeit und in Abhängigkeit des Witterungsverlaufes. Die Räumung der Fußwegquerungen obliegt in der Regel den den Straßenwinterdienst ausführenden Unternehmen, soweit der SBH mit diesen keine anderen Regelungen getroffen hat.

Als besonderes Problem hat sich in den vergangenen Wintern die Parksituation an den Straßenrändern herausgestellt. Wegen der Schneemengen von Straßen und Fußwegen rückte der ruhende Verkehr immer weiter Richtung Straßenmitte und behinderte den Räumdienst für den Durchfahrtsverkehr, aber auch Fahrzeuge des Rettungsdienstes und der Abfallentsorgung.

Insbesondere für Pendler aber auch für Einwohner der Stadt sollen deshalb geräumte Ausweichparkplätze zur Verfügung gestellt werden.

Folgende Parkplätze sind dafür vorgesehen:

- Neustadtplatz
- Festhallenparkplätze

- Gerberplatz

Die Räumung dieser Plätze erfolgt im Rahmen des Straßenwinterdienstes und gleich mit Beginn des Winterdiensteinsatzes.

In Abhängigkeit von der konkreten Witterungssituation kann es evtl. notwendig werden, weitere Ausweisparkplätze auszuweisen.

Die Bevölkerung wird aktuell über die Bereitstellung dieser Flächen informiert.

5. Schneeentsorgung und Räumtechnik

Bei anhaltend starkem Schneefall wird im Bedarfsfall Schnee aus beengten Straßen und Bereichen abtransportiert werden müssen.

Für eine Ablagerung des abtransportierten Schnees sind folgende Lagerflächen vorgesehen:

- Unterer Parkplatz Hohe Straße (Nutzung durch PSB für Schneeentsorgung an Haltestellen)
- Gelände an der J.-C.-Dietrich-Straße (WeLaH)
- Oberer Parkplatz Festhalle
- Teile der Wielandstraße

In Abhängigkeit von der konkreten Witterungssituation kann es evtl. notwendig werden, weitere Lagerflächen auszuweisen.

Für die Verladung und den Abtransport haben folgende Baufirmen ihre Bereitschaft erklärt:

- Fa. Schmidt, Jößnitz
- TIW Weischlitz
- Fa. Baumann, Plauen
- Klipphahn-Bau, Plauen
- STR Rodewisch
- Fa. Lippert, Plauen
- Fa. Bornemann, Plauen
- Fa. Hunschede, Plauen
- Fa. HTS Plauen
- Fa. Kessler Plauen

Die notwendigen Vereinbarungen werden auf der Grundlage der in der Rahmenvereinbarung für die Straßenunterhaltung vereinbarten und geltenden Preise geschlossen. Die konkrete Beauftragung erfolgt entsprechend des Erfordernisses.

Die mit dem Winterdienst beauftragten Firmen müssen zur Erledigung ihrer Aufgaben über eigene Räum- und Streutechnik in geeignetem Umfang verfügen. Für die laufende Unterhaltung sind die Firmen eigenständig verantwortlich.

Mit den beauftragten Unternehmen wurden die diesbezüglichen Abstimmungen bereits vorgenommen. Die notwendige Technik steht zur Verfügung.

Die GAV hat für Sondereinsätze und Betreuung eigener Objekte wie Schulen u. ä. zwei Multicar-Fumo-Kleingeräteträger mit Schneepflügen und Streuern angemietet. Weiterhin ist die Anmietung eines wendigen Kleinfahrzeuges mit Schneefräse als Anbaugerät

vorgesehen. Dieses wird künftig zusätzlich für die Räumung kritischer Straßenabschnitte eingesetzt werden.

6. Bevorratung und Lagerung von Streusalz und Splitt

In den bisherigen Jahren erfolgte die Winterbevorratung von Streugut in der im SBH stehenden Salzhalle im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten. Das Streusalz wurde in einer abgeschätzten Menge jeweils im Sommer ausgeschrieben. Streusplitt wurde nach Bedarf in einem vogtländischen Unternehmen in trockenem Zustand geordert und ebenfalls trocken in einem Teilbereich der Halle gelagert.

Da es in den beiden vergangenen Wintern zu Problemen bei der Nachlieferung von Streusalz trotz vertraglichen Bindungen kam, ist eine umfangreichere Bevorratung mit Streusalz vorgesehen (Vorrat zu Beginn des Winters ca. 2.500 t). Die Lagerung erfolgt in einer Lagerhalle für Schüttgut im WeLaH-Gelände. Die Halle ist städtisches Eigentum und bietet sich als eigenes Zwischenlager an. Probleme bei der Nachlieferung können damit zumindest stark reduziert werden. Im Bedarfsfall ist eine einfache Umlagerung der notwendigen Mengen an die zentrale Beschickungsstelle der Streufahrzeuge im SBH möglich.

Parallel dazu erfolgt in den Jahren 2011 und 2012 die notwendige Instandsetzung der Salzhalle auf dem Gelände des SBH. Eine Vergrößerung der Lagerkapazitäten ist damit jedoch nicht verbunden.

Nach aktuellem Planungsstand ist das WeLaH-Gelände als Ausgleichsfläche für das Gewerbegebiet Oberlosa ausgewiesen. Das bedeutet, dass bei Vollzug dieser Planung die Lagerhalle mittelfristig abgerissen werden muss. Da die Stadt Plauen aber über keine weiteren Alternativen für die Salzlagerung verfügt, würde das dazu führen, dass die Lagerkapazität wieder reduziert werden muss und damit erneut mit Nachlieferproblemen zu rechnen ist oder Mittel für den Neubau einer entsprechenden Halle in den Haushalt der Stadt Plauen eingestellt werden. Hier sollte noch einmal die gegenwärtige Planung diskutiert werden.

7. Information und Öffentlichkeitsarbeit

Entsprechend der Erfahrungen aus dem letzten Winter sollen regelmäßig (bei Bedarf täglich) Informationsberatungen unter Teilnahme der Pressestelle beim Bürgermeister GB II stattfinden. Den Teilnehmerkreis legt der Bürgermeister GB II situationsgerecht noch fest. Informationen an die Medien sollen ausschließlich über die Pressestelle der Stadtverwaltung Plauen erfolgen. Die notwendigen Zuarbeiten werden durch die fachlich zuständigen Bereiche entsprechend der Festlegungen durch den BGM GB II geleistet.

Anlage 1 – Rechtliche Grundlagen der Winterdienstspflicht

Der Winterdienst - Schneeräumen und Streuen bei Glätte

1. Einleitung

Infolge der starken Schneefälle im Winter 2010/2011 und der damit verbundenen zum Teil erheblichen Verkehrsbehinderungen ist der Straßenwinterdienst wieder in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gelangt. In der Folge wurden vielfach Forderungen nach einer Verstärkung und Ausweitung des Winterdiensts erhoben. Die rechtlichen Grundlagen der Winterdienstpflicht und der „freiwillige“ Winterdienst, der durch die Straßenbauverwaltung geleistet wird, sollen näher dargestellt werden.

2. Rechtliche Grundlagen des Winterdienstes auf öffentlichen Straßen

Im Bundesfernstraßengesetz (FStrG), im Straßengesetz für den Freistaat Sachsen (SächsStrG) und in den Satzungen der Kommunen (Straßenreinigungs- und Gebührensatzung) sind Regelungen für den Winterdienst enthalten. Außerdem ergeben sich Anforderungen aus der Verkehrssicherungspflicht. Inhalt und Umfang dieser Regelungen und Anforderungen sind für Straßen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortslagen verschieden.

2.1. Winterdienst als freiwillige Leistung der Straßenbaulastträger

Der Winterdienst, d. h. das Schneeräumen und Streuen bei Schnee- und Eisglätte auf Straßen und Wegen, ist nach den Straßengesetzen aus der Straßenbaulast ausdrücklich ausgenommen.

Nach § 3 Abs. 3 FStrG sollen die Straßenbaulastträger nach besten Kräften über die ihnen aus der Straßenbaulast obliegenden Aufgaben hinaus die Bundesfernstraßen bei Schnee- und Eisglätte räumen und streuen. Landesrechtliche Vorschriften über die Pflichten Dritter zum Schneeräumen und Streuen sowie zur polizeimäßigen Reinigung bleiben dabei unberührt.

Entsprechend § 9 Abs. 2 SächsStrG gehören zu den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht das Schneeräumen und das Streuen bei Schnee- und Eisglätte. Der Straßenbaulastträger soll jedoch nach besten Kräften die öffentlichen Straßen von Schnee räumen und bei Schnee- und Eisglätte streuen. Ein Rechtsanspruch darauf besteht nicht.

Auch aus dem zivilrechtlichen Rechtsinstitut der Verkehrssicherungspflicht oder aus § 51 Abs. 4 SächsStrG lässt sich keine allgemeine Winterdienstpflicht, d.h. eine Verpflichtung, alle Straßen oder bestimmte Straßenklassen überall und jederzeit von Schnee zu räumen und bei Glätte zu streuen, herleiten. Die Gemeinden haben danach die öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit vom Schnee zu räumen und bei Schnee- und Eisglätte zu streuen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich ist und nicht andere aufgrund sonstiger Rechtsvorschriften, insbesondere der Verkehrssicherungspflicht, hierzu verpflichtet sind. Der tatsächlich in großem Umfang durchgeführte Winterdienst ist daher als eine freiwillige Leistung der Straßenbaulastträger zu qualifizieren.

2.2. Winterdienst auf Straßen außerhalb geschlossener Ortslagen

2.2.1. Rechtsgrundlage Straßenverkehrssicherungspflicht

§ 3 Abs. 3 FStrG und § 9 Abs. 2 SächsStrG enthalten nur Sollvorschriften für das Schneeräumen und Streuen, so dass aus diesen Vorschriften keine Winterdienstverpflichtungen hergeleitet werden können. Winterdienstpflichten als Rechtspflichten ergeben sich dagegen für den Straßenbaulastträger aus der im bürgerlichen Recht wurzelnden Verkehrssicherungspflicht. Auf der Grundlage der §§ 823, 836 BGB wurde der allgemeine Rechtsgedanke entwickelt, dass jeder, der Gefahrenquellen schafft oder andauern lässt, verpflichtet ist, die zur Abwendung der hieraus einem Dritten drohenden Gefahren notwendigen Vorkehrungen zu treffen. Wer dadurch eine Gefahrenlage schafft, dass er eine Straße dem Verkehr zur Verfügung stellt und rechtlich und tatsächlich zur Gefahrenabwehr in der Lage ist, weil er die Verfügungsgewalt über das Wegegrundstück inne hat, ist verkehrssicherungspflichtig. Diese Voraussetzungen erfüllt in der Regel der Straßenbaulastträger, der somit verpflichtet ist, Straßen und Wege so herzustellen und zu unterhalten, dass weder Anlieger, noch Verkehrsteilnehmer infolge des Straßenzustands geschädigt werden können. Der Verkehrssicherungspflichtige hat dabei in geeigneter und objektiv zumutbarer Weise alle, aber auch nur diejenigen Gefahren auszuräumen und erforderlichenfalls vor ihnen warnen, die dem Benutzer, der die erforderliche Sorgfalt walten lässt, nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einzustellen vermag. Grundsätzlich muss sich der Straßenverkehr auch im Winter den gegebenen Verhältnissen anpassen; der Verkehrssicherungspflichtige hat aber durch Schneeräumen und Bestreuen der Straßen die Gefahren zu beseitigen, die als Folge winterlicher Glätte für den Verkehrsteilnehmer bei der Benutzung von Straßen und Wegen trotz Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt bestehen.

Gemäß § 10 Abs. 1 SächsStrG werden die Aufgaben aus der Verkehrssicherungspflicht von den Organen und den Bediensteten der damit befassten Körperschaften in Ausübung eines öffentlichen Amtes wahrgenommen. Dies hat zur Folge, dass die Haftung für Schäden aufgrund der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht nach Amtshaftungsgrundsätzen (Art. 34 GG i. V. m. § 839 BGB) zu beurteilen ist und der KSA gegebenenfalls im Rahmen der Versicherungsbedingungen Deckungsschutz gewährt.

2.2.2. Verpflichteter

Die Verkehrssicherungspflicht obliegt grundsätzlich dem Straßenbaulastträger. Wer im einzelnen Träger der Verkehrssicherungspflicht ist, wird daher von der jeweiligen Straßenklasse bestimmt. Gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 FStrG ist der Bund Baulastträger für die Bundesfernstraßen. Da jedoch die Bundesfernstraßen im Auftrag der Länder verwaltet werden (Art. 90 Abs. 2 Grundgesetz - GG) ist insofern der Freistaat Sachsen verkehrssicherungspflichtig, genauso wie für die Staatsstraßen (§ 44 Abs. 1 SächsStrG). Träger der Straßenbaulast für Kreisstraßen sind die Landkreise oder die kreisfreien Gemeinden (§ 44 Abs. 1 SächsStrG). Zu Beachten ist jedoch § 44 Abs. 2 SächsStrG, nachdem Gemeinden mit mehr als 30 000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Staatsstraßen und Kreisstraßen sind. Die Straßenbaulast für Gemeindestraßen und die öffentlichen Feld- und Waldwege trägt die jeweilige Gemeinde in ihrem Gemeindegebiet (§ 44 Abs. 1 SächsStrG) bzw. wird bei sonstigen öffentlichen Straßen in der Widmungsverfügung bestimmt.

2.3. Winterdienst auf Straßen innerhalb geschlossener Ortslagen

2.3.1. Räum- und Streupflicht des Straßenbaulastträgers

Innerhalb der geschlossenen Ortslage besteht aus dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflicht eine Räum- und Streupflicht, die grundsätzlich dem jeweiligen Straßenbaulastträger obliegt. Hierbei ist zu beachten, dass es für die Baulast der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen Sonderregelungen gibt: Die Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern sind Baulastträger für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen (§ 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG), Gehwege und Parkplätze stehen immer in der Baulast der Gemeinde (§ 5 Abs. 3 FStrG). Gemeinden mit mehr als 30.000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten im Zuge von Staats- und Kreisstraßen (§ 44 Abs. 2 SächsStrG), im Übrigen tragen die Gemeinden die Baulast für Gehwege und Parkplätze, die lediglich innerörtlich die Straßen begleiten (§ 44 Abs. 5 SächsStrG). Die Straßenbaulast für die Ortsstraßen tragen ebenfalls die Gemeinden.

2.3.2. Räum- und Streupflicht der Gemeinden

Neben der Verkehrssicherungspflicht besteht auch eine sicherheitsrechtliche Rechtsgrundlage für das Schneeräumen und Streuen innerhalb der geschlossenen Ortslage; Verpflichtete sind dabei die jeweiligen Gemeinden.

2.3.2.1. Sicherheitsrechtliche Räum- und Streupflicht öffentlicher Straßen

§ 51 Abs. 4 SächsStrG erlegt den Gemeinden eine Räum- und Streupflicht innerhalb der geschlossenen Ortslagen auf. Die Gemeinden haben im Übrigen die öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit vom Schnee zu räumen und bei Schnee- und Eisglätte zu streuen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich ist und nicht andere aufgrund sonstiger Rechtsvorschriften, insbesondere der Verkehrssicherungspflicht, hierzu verpflichtet sind. Der Winterdienst ist damit Teil der allgemeinen Straßenreinigungspflicht. § 51 SächsStrG ist eine ausschließlich sicherheitsrechtliche Vorschrift, die für alle öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Bundesstraßen (§ 51 Abs. 6 SächsStrG i. V. m. §§ 1 Abs. 2 Nr. 2, 5 Abs. 4 FStrG) gilt. Sie ist weder Ausfluss der Straßenbaulast, noch einer unmittelbaren gemeindlichen Verkehrssicherungspflicht, vielmehr eine sondergesetzlich geregelte öffentlich-rechtliche Verpflichtung. § 51 Abs. 4 SächsStrG begründet eine subsidiäre Pflicht der Gemeinde, die zu Maßnahmen nur verpflichtet ist, wenn nicht andere auf Grund sonstiger Rechtsvorschriften, insbesondere der Verkehrssicherungspflicht, hierzu verpflichtet sind. Zu nennen ist hier die Pflicht der Anlieger und zum Schneeräumen und Streuen der Gehwege oder Fahrbahnstreifen aufgrund von Satzungen nach § 51 Abs. 5 SächsStrG (§ 4 Abs. 1 Straßenreinigungs- und Gebührensatzung), vor allem aber die Verkehrssicherungspflicht. Da die Verkehrssicherungspflicht ihre Grenze in der Zumutbarkeit des Handelns des Pflichtigen findet, also in Abhängigkeit einerseits von der Art der jeweiligen Gefahrenlage, andererseits von den tragbaren Möglichkeiten, die der Pflichtige besitzt, um dieser Gefahrenlage begegnen zu können, steht, können sich jederzeit Lagen ergeben, die ein Handeln des Verkehrssicherungspflichtigen als nicht zumutbar erscheinen lassen (z. B. sehr plötzlich auftretendes Glatteis), so dass die Obliegenheiten aus der Verkehrssicherungspflicht nicht zum Zuge kommen. § 51 Abs. 4 SächsStrG soll damit die Lücke füllen, welche die Verkehrssicherungspflicht bestehen lässt.

Soweit die Gemeinden selbst verkehrssicherungspflichtig sind, überlagern sich die Pflichtenkreise, ohne dass das Gesetz einem davon den Vorrang einräumt. Die in § 51 SächsStrG geregelte sicherheitsrechtliche Räum- und Streupflicht ist – soweit sie der

Verkehrssicherung dient – in ihrem sachlichen Gehalt und Umfang mit der aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht begründeten Räum- und Streupflicht deckungsgleich.

Darüber hinaus ist die Verpflichtung der Gemeinden aus § 51 Abs. 4 SächsStrG noch von zwei weiteren Voraussetzungen abhängig:

Sie ist zum einen begrenzt durch die gemeindliche Leistungsfähigkeit, die aber schon wegen des Kostenerstattungsanspruchs gemäß § 51 Abs. 5 SächsStrG im Allgemeinen anzunehmen sein wird. Zum anderen muss das Schneeräumen und Streuen erforderlich sein. Hier ist ein strenger Maßstab anzulegen, bloße Unbequemlichkeiten oder Erschwernisse müssen von den Verkehrsteilnehmern hingenommen werden, so dass lediglich die Sicherheit, nicht auch die Leichtigkeit des Verkehrs maßgebend ist. Eine Handlungspflicht der Gemeinde besteht dann, wenn sich die Verkehrsteilnehmer unter Aufwendung aller Sorgfalt nicht mehr selbst helfen können und deshalb Leben, Gesundheit oder Sachgüter ernsthaft gefährdet sind. Hier muss auf die örtlichen Verhältnisse abgestellt werden, so dass sich erhebliche Unterschiede zwischen kleinen Landgemeinden und Städten ergeben können.

Zu den in § 51 Abs. 4 SächsStrG genannten Maßnahmen außerhalb der Straßen in ihrer Baulast sind die Gemeinden somit sicherheitsrechtlich erst dann verpflichtet, wenn sie vom Verkehrssicherungspflichtigen nicht gefordert werden können oder sie ihm nicht zumutbar sind, die Gemeinde aber als leistungsfähig angesehen werden muss.

2.3.2.2. Verkehrssicherungspflicht für Fußgängerüberwege

§ 51 Abs. 3 SächsStrG verpflichtet die Gemeinden, das (der Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht dienende) Räumen von Schnee und Streuen auf Fußgängerüberwegen aller öffentlichen Straßen bei Glätte allgemein als eigene Aufgabe zu übernehmen (nur die Winterwartung von Fuß- und Gehwegen nach § 4 Abs. 1 Straßenreinigungs- und Gebührensatzung ist auf die Anlieger übertragen). In § 51 Abs. 3 SächsStrG ist im Gegensatz zu Abs. 1 keine Einschränkung auf die geschlossene Ortslage normiert. Eine Streupflicht für Fußgängerüberwege besteht nach der Rechtsprechung bislang nur innerhalb der geschlossenen Ortslage. Die Übernahmespflicht der Gemeinde ist hier nicht an die Zumutbarkeit geknüpft. Das Gesetz spricht eindeutig von einer Verpflichtung. Die Einschränkung gemäß der Leistungsfähigkeit folgt erst in § 51 Abs. 4 SächsStrG. Es kommt also bei Fußgängerüberwegen nicht darauf an, ob die Gemeinde die Streupflicht organisatorisch-verwaltungsmäßig verkraften kann. Die Frage der Leistungsfähigkeit und damit Zumutbarkeit kommt erst bei der Räum- und Streupflicht nach § 51 Abs. 4 SächsStrG zum Tragen.

2.4. Inhalt und Umfang der Räum- und Streupflicht

2.4.1. Allgemeine Anforderungen

Inhalt und Umfang der Räum- und Streupflicht auf den öffentlichen Straßen richten sich nach den Umständen des Einzelfalls. Zu berücksichtigen sind dabei Art und Wichtigkeit des Verkehrswegs, seine Gefährlichkeit und die Stärke des zu erwartenden Verkehrs. Die Räum- und Streupflicht besteht also nicht uneingeschränkt, vielmehr steht sie unter dem Vorbehalt der Leistungsfähigkeit, wobei es auch auf die Zumutbarkeit für den Sicherungspflichtigen ankommt.

Grundsätzlich muss sich der Verkehrsteilnehmer auch im Winter den gegebenen Straßenverhältnissen anpassen (Benutzung von Winterreifen und ggf. Schneeketten, Anpassung der Fahrgeschwindigkeit etc.). Der Verkehrssicherungspflichtige hat folglich durch Schneeräumen und Streuen nur die Gefahren, die für den Verkehrsteilnehmer auch

unter Aufwendung aller erforderlichen Sorgfalt bestehen, zu beseitigen. Die Verkehrsteilnehmer können nicht erwarten, dass sie die Straßen zu jeder Zeit in einem verkehrstauglichen Zustand vorfinden. Insbesondere kann nicht aus den auf den Sollvorschriften der § 9 Abs. 2 SächsStrG und § 3 Abs. 3 Satz 1 FStrG beruhenden Bemühungen der Straßenbauverwaltung, durch einen umfassenden Winterdienst die Aufrechterhaltung des Verkehrs auch unter ungünstigen winterlichen Gegebenheiten und möglichst ohne Unterbrechung zu gewährleisten, auf eine entsprechende Verkehrssicherungspflicht geschlossen werden. Es handelt sich vielmehr um eine freiwillige Leistung im Interesse der Mobilität der einzelnen Verkehrsteilnehmer sowie der Funktionsfähigkeit der Gesamtwirtschaft.

2.4.2. Anforderungen an die Organisation des Winterdienstes

Die ordnungsgemäße Erfüllung der Räum- und Streupflicht hat der Sicherungspflichtige durch eine sachgerechte Organisation seines Winterdienstes sicherzustellen. Das Fehlen kann einen Organisationsmangel begründen. Dazu ist es erforderlich, geeignetes Personal, eine ausreichende Anzahl von Räum- und Streufahrzeugen und Streumittel bereitzustellen und den Einsatz durch einen Räum- und Streuplan zu regeln.

Die Räum- und Streupflicht ist grundsätzlich nicht im Sinn einer vorbeugenden Sicherungsmaßnahme bei einer nur drohenden Glättebildung der Straße zu verstehen, sie besteht vielmehr erst bei einer konkreten Gefahrenlage, d. h. erst nach dem Auftreten von Glätte. Dem Streupflichtigen ist daher – vor allem bei plötzlich auftretendem starken Schneefall oder Glatteis – eine angemessene Zeitspanne zur Durchführung von Streumaßnahmen zuzubilligen. Der Grundsatz, dass vorbeugendes Streuen nicht erforderlich ist, wird nur dann eingeschränkt, wenn aufgrund der konkreten Umstände (Witterungsverhältnisse) Anlass besteht, dass an besonders gefährlichen Straßenstellen Glatteisbildung zu befürchten ist, die Vorsorgemaßnahmen gebietet. Eine Überprüfung des Straßennetzes durch Kontrollfahrten ist erst dann erforderlich, wenn die Witterungsverhältnisse die Bildung von Glatteis nahe legen. In welchen Zeitabständen wiederholtes Abstreuen geboten ist, richtet sich nach den Umständen des Einzelfalls, insbesondere nach der Verkehrsbedeutung und der Gefährlichkeit der Straße, der Auswahl der Streumittel und der Zweckmäßigkeit der Maßnahme sowie der Leistungsfähigkeit der streupflichtigen Körperschaft. Eine Wiederholung ist dann angezeigt, wenn das Streugut seine Wirkung verloren hat. Von vornherein zwecklose Maßnahmen (z. B. bei starkem Dauerschneefall oder fortdauerndem Eisregen) müssen im Regelfall nicht ergriffen werden. Dies bedeutet aber nicht, dass der Streupflichtige bei außergewöhnlichen Glätteverhältnissen von der Streupflicht befreit wäre. Vielmehr erfordern gerade solche Verhältnisse besonders intensive Streumaßnahmen. Es genügt insoweit, dass das Streugut die Gefahr zumindest vermindert.

2.4.3. Zeitlicher Rahmen des Winterdienstes

Während der Nachstunden besteht regelmäßig keine Räum- und Streupflicht. Die Straßen sind nur für den normalen Tagesverkehr zu sichern. Daher müssen Streuarbeiten morgens so rechtzeitig einsetzen, dass der vor dem allgemeinen Tagesverkehr liegende Hauptberufsverkehr geschützt wird. Mit Beginn des Berufsverkehrs müssen Hauptverkehrs- und Durchgangsstraßen für die Allgemeinheit benutzbar sein. Das ist im Allgemeinen erst die Zeit zwischen 6.00 Uhr und 8.00 Uhr morgens. Entscheidend sind aber die jeweiligen örtlichen Verhältnisse. An Sonn- und Feiertagen verschiebt sich der Beginn des allgemeinen Tagesverkehrs auf 8.00 Uhr. Der Streueinsatz hat hierbei so rechtzeitig zu beginnen, dass der Schutz entsprechend gewährleistet wird. Die Streupflicht endet in den Abendstunden mit

dem Aufhören des allgemeinen Tagesverkehrs. Dieser Zeitpunkt ist entsprechend der Region und der Verkehrsbedeutung der Straße zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr anzusetzen. In Gemeinden mit niedrigerem Verkehrsaufkommen wird sich der Zeitraum der Sicherungspflicht auf 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr beschränken können.

2.4.4. Fahrbahnen innerhalb der geschlossenen Ortslage

Fahrbahnen innerhalb geschlossener Ortschaften sind bei Schnee- und Eisglätte zu streuen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erforderlich ist. Dies gilt insbesondere für solche Straßenstellen, die wegen ihrer eigentümlichen Anlage oder bestimmter Zustände, die nicht ohne weiteres erkennbar sind, die Möglichkeit eines Unfalls auch für den Fall nahe legen, dass der Verkehrsteilnehmer die im Winter allgemein erforderliche Sorgfalt walten lässt. Hierbei sind stets die Umstände des Einzelfalles anhand der örtlichen Gegebenheiten zu betrachten, insbesondere die bauliche Beschaffenheit und die Verkehrsbedeutung der Straße sowie die Unfallhäufigkeit in der Vergangenheit. Zu den gefährlichen Fahrbahnstellen zählen im Allgemeinen solche, an denen die Kraftfahrer erfahrungsgemäß bremsen, ausweichen oder sonst ihre Fahrtrichtung oder die Geschwindigkeit ändern müssen, weil gerade das bei Glätte zum Schleudern und zu Unfällen führen kann. Derartige gefährliche Stellen innerhalb der Ortschaften sind scharfe Kurven, auffallende Verengungen, Gefällstrecken, Straßenkreuzungen, Straßeneinmündungen, Straßen an Wasserläufen, Abhängen usw. Eine gefährliche Stelle liegt nicht vor, wenn die Verkehrsteilnehmer bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt die Gefahr selbst abwenden können, z. B. durch vorsichtiges Fahren. Zu den wichtigen Verkehrsflächen zählen vor allem die verkehrsreichen Durchgangsstraßen sowie die viel befahrenen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen. Es kann allerdings im innerörtlichen Bereich Gefahrenstellen geben, deren Verkehrsbedeutung eher gering ist, die aber so gefährlich sind, dass sie vom Winterdienst nicht völlig ausgenommen werden können.

2.4.5. Fahrbahnen außerhalb der geschlossenen Ortslage

Auf den freien Strecken besteht bei Schnee- und Eisglätte eine Streupflicht nur bei besonders gefährlichen Fahrbahnstellen. Eine besonders gefährliche Stelle, auf der außerhalb der geschlossenen Ortslage zu streuen ist, liegt dort vor, wo Anlage und Zustand der Straße die Bildung von Glatteis derart begünstigen, dass diese besonderen Verhältnisse vom Kraftfahrer trotz der für Fahrten auf winterlichen Straßen erforderlichen schärferen Beobachtung des

Straßenzustandes und der damit zu fordernden erhöhten Sorgfalt nicht oder nicht rechtzeitig zu erkennen sind und der Verkehrsteilnehmer deshalb die Gefahr nicht meistern kann.

Gefährlich ist eine derartige Stelle aber nur dann, wenn auch der sorgfältige Kraftfahrer mit ihr nicht zu rechnen braucht, sie also überraschend auftaucht und er sich auf sie mangels Erkennbarkeit nicht früh genug einstellen kann.

Vom Verkehrsteilnehmer muss erwartet werden, dass er sich auf Glätte und Schnee einrichtet, er kann keinesfalls darauf vertrauen, dass alle Straßen steht geräumt und gestreut sind. Das bedeutet, dass der Kraftfahrer gewisse Einwirkungen des Winters hinnehmen und dementsprechend vorsichtig fahren muss. Der Kraftfahrer muss bei Frostgefahr und Temperaturen um den Nullpunkt mit plötzlichen Vereisungen an Stellen rechnen, die erfahrungsgemäß zur Eisbildung neigen, wie z. B. bei Brücken, Waldstücken oder Straßenstücken mit wechselndem Baumbestand.

2.4.6. Winterdienst auf Gehwegen und Parkplätzen

Innerhalb der geschlossenen Ortslagen müssen die Gehwege und Fußgängerüberwege bestreut und von Schnee geräumt werden. Bei Gehwegen kann es sich um selbständige Gehwege, um erkennbar von der Fahrbahn abgesetzte Straßenteile oder um nicht besonders kenntlich gemachte Seitenstreifen handeln. Zu den Fußgängerüberwegen zählen alle notwendigen Fahrbahnübergänge, unabhängig davon, ob diese durch Verkehrszeichen besonders gesichert sind. Soweit es um die Sicherung von Örtlichkeiten geht, an denen – wie vor Bahnhöfen und an Haltestellen – regelmäßig oder zu bestimmten Zeiten starker Fußgängerverkehr herrscht, kann den Verkehrssicherungspflichtigen eine gesteigerte Sicherungspflicht treffen.

Die Bürger können aber nicht erwarten, dass jeder Glättebildung auf allen Gehwegen sofort wirksam begegnet wird. Bei Gehwegen ist es ausreichend, wenn auf dem Bürgersteig ein Streifen schnee- und eisfrei gehalten bzw. bestreut wird, der es zwei Fußgängern gestattet, vorsichtig nebeneinander vorbeizugehen (ca. 1 m -1,5 m). Bei größeren Plätzen oder in Fußgängerbereichen genügt es, wenn angemessen breite Streifen zum Durchqueren geräumt und gestreut werden. Die Fußgänger haben zu ihrer eigenen Sicherheit die gewöhnliche und zumutbare Sorgfalt bei winterlichen Straßenverhältnissen aufzuwenden.

Für innerörtliche Parkplätze hat die Rechtsprechung Räum- und Streupflichten nur im Rahmen des Schutzes des Fußgängerverkehrs angenommen, nicht für den Fahrzeugverkehr. Verkehrsteilnehmer, die ihre Fahrzeuge auf belebten öffentlichen Parkplätzen abgestellt haben, müssen bei winterlicher Glätte, wenn sie den Platz auf einer nicht unerheblichen Strecke betreten müssen, jedenfalls eine Möglichkeit zum gefahrlosen Verlassen Platzes oder zum gefahrlosen Erreichen ihrer Wagen haben.

Für Gehwege außerhalb geschlossener Ortslagen besteht regelmäßig keine Räum- und Streupflicht, da das Fußgängeraufkommen außerhalb der geschlossenen Ortslagen bei winterlichen Wetterverhältnissen sehr gering sein und die Benutzung öffentlicher und privater Verkehrsmittel noch häufiger als sonst im Vordergrund stehen wird. Es ist daher nicht gerechtfertigt, dem Verkehrssicherungspflichtigen insoweit eine Räum- und Streupflicht aufzuerlegen. Eine solche kann daher allenfalls dann ausnahmsweise begründet sein, wenn die Zahl der Fußgänger hoch, die Strecke besonders gefährlich ist und die Ortsteile, die durch den Gehweg miteinander verbunden werden, nicht allzu weit auseinander liegen.

2.4.7. Winterdienst auf Radwegen

Radwege sind auch dann, wenn sie von der für den Kfz-Verkehr zu benutzenden Verkehrsfläche getrennt geführt werden, wie die übrigen Fahrbahnen zu behandeln, solange sie nicht als gemeinsamer Geh- und Radweg auf einer einheitlichen Verkehrsfläche eingerichtet sind. Dies gilt auch für selbständige Radwege. Sie sind daher innerhalb der geschlossenen Ortslage nur an gefährlichen und verkehrswichtigen Stellen zu räumen und zu streuen. Außerhalb der geschlossenen Ortslage besteht eine entsprechende Verpflichtung

zum Winterdienst ohnehin nur bei besonders gefährlichen Straßenstellen; wegen des bei unwirtschaftlichen winterlichen Verkehrsverhältnissen äußerst geringen Fahrradaufkommens außerhalb geschlossener Ortschaften und der den Radfahrern insoweit abzufordernden erhöhten Sorgfalt also nur in Ausnahmefällen. Hinzu kommt, dass für die Radfahrer eine Ausnahme von der Benutzungspflicht auch von mit Zeichen 237 (Radfahrer), 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) oder 241 (getrennter Rad- und Fußweg) der Straßenverkehrsordnung (StVO) gekennzeichneten Radwegen besteht, wenn deren Befahren

wegen ihrer Beschaffenheit oder ihres Zustands (z. B. tiefer Schnee, Eis, Löcher) nicht zumutbar ist. Strengere Voraussetzungen bestehen dann, wenn der Radweg zusammen mit dem Gehweg auf einer einheitlichen Verkehrsfläche geführt wird. Die Verkehrsfläche ist dann für die Winterdienstpflicht als Gehweg einzuordnen, da ein derart gestalteter Geh- und Radweg insgesamt auch dem Fußgängerverkehr zu dienen bestimmt ist und deshalb die gleiche Sicherheit erfordert wie ein reiner Gehweg.

2.5. Abwälzung der Räum- und Streupflicht auf die Anlieger

Nach § 51 Abs. 5 SächsStrG können die Gemeinden zur Verhütung von Gefahren für Leben, Gesundheit, Eigentum oder Besitz die Eigentümer von Grundstücken, die innerhalb der geschlossenen Ortslage an öffentliche Straßen angrenzen oder über sie erschlossen werden und die zur Nutzung dinglich Berechtigten durch Satzung verpflichten, die Gehwege der an ihr Grundstück angrenzenden und ihr Grundstück erschließenden öffentlichen Straßen, oder, wenn kein solcher Gehweg besteht, diese öffentlichen Straßen in der für den Fußgängerverkehr erforderlichen Breite bei Schnee oder Glatteis auf eigene Kosten während der üblichen Verkehrszeiten in sicherem Zustand zu erhalten. In solchen Satzungen ist Beginn und Ende der üblichen Verkehrszeit zu bestimmen; der Beginn darf nicht vor 6:00 Uhr, das Ende nicht nach 22:00 Uhr liegen.

Die Verpflichtung umfasst das Beseitigen des Schnees in dem für den Fußgängerverkehr erforderlichen Umfang und das Streuen bei Glatteis oder Schneeglätte entsprechend den Anforderungen des Winterdienstes auf Gehwegen im innerörtlichen Bereich. Sicherungspflichtig sind die Eigentümer oder dinglich Nutzungsberechtigten von Grundstücken, die innerhalb der geschlossenen Ortslage an die Gehwege der öffentlichen Straßen bzw. an die öffentlichen Straßen selbst angrenzen. Die Abwälzung der Pflichten steht unter dem Vorbehalt der Verhältnismäßigkeit und der Zumutbarkeit. Die Räum- und Streupflicht darf nicht über das hinausgehen, was von einem Anlieger mit Rücksicht auf seine persönliche und sachliche Leistungsfähigkeit billigerweise gefordert werden kann. Dies hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. Eine Pflicht zum Räumen und Streuen des Gehwegs besteht nur insoweit, als dies für den sicheren Fußgängerverkehr notwendig ist.

2.6. Auswahl des Streuguts

Nach § 9 Abs. Satz 4 SächsStrG sollen vorrangig umweltfreundliche Streumittel verwendet werden. Die Verwendung von Streusalz und umweltschädlichen anderen Stoffen ist dabei auf das aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendige Maß zu beschränken. Im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht stellen sich keine besonderen Anforderungen an das Streugut.

Es kann sich dabei um abstumpfende Streumittel (Splitt, Sand, Granulat) oder um auftauende Stoffe (Auftausalze, z. B. Natriumchlorid, Calciumchlorid) handeln. Die Auswahl des Streuguts steht daher im pflichtgemäßen Ermessen des Verkehrssicherungspflichtigen. Die Art der einzusetzenden Streumittel hängt insbesondere von Art und Wichtigkeit des Verkehrsweges und seiner Gefährlichkeit sowie von der Stärke des Verkehrs ab. Die Wirksamkeit abstumpfender Streumittel ist dabei im Allgemeinen nicht so groß wie die der Tausalze, sie müssen daher häufiger aufgetragen werden. Grundsätzlich sollen aber die umweltfreundlicheren abstumpfenden Streumittel verwendet werden. Bei Gehwegen und innerörtlichen Wohnstraßen wird man kaum Gründe für eine Salzausbringung finden können, da bei entsprechenden Verhältnissen ein langsames und vorsichtiges Gehen bzw. Fahren möglich ist und erwartet werden kann (vgl. § 4 Abs. 4 Straßenreinigungs- und Gebührensatzung). Anderes wird für stark befahrene Straßen gelten müssen, da Splitt auf diesen relativ schnell zur Seite geworfen wird und damit seine Wirkung verliert. Ein häufiges Nachstreuen würde hier auch aufgrund der Menge des Streugutes Umweltprobleme aufwerfen. In manchen Fällen (z. B. bei Eisbildung) wird ohnehin nur die Verwendung von

Tausalzen Erfolg versprechend sein. Generell werden aber die Verkehrsteilnehmer ihre Ansprüche und Erwartungen an den Winterdienst aus Umweltschutzgesichtspunkten reduzieren müssen.

3. Der freiwillige Winterdienst der Straßenbauverwaltung

3.1. Allgemeines

Die staatliche Straßenbauverwaltung führt seit langem auf ihren Straßen (z. B. Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Staatsstraßen) ohne Beschränkung auf die besonders gefährlichen oder verkehrsreichen Abschnitte einen freiwilligen Winterdienst im Interesse der Sicherheit, der Leichtigkeit und der Leistungsfähigkeit des Verkehrs durch. Dieser Winterdienst deckt sich weder mit der Glättebekämpfung, die an gefährlichen Stellen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht geboten ist, noch mit der gemeindlichen Räum- und Streuverpflichtung gemäß § 51 Abs. 4 SächsStrG, sondern geht über beide hinaus, indem auch Fahrbahnabschnitte schnee- und eisfrei gehalten werden, bei denen nach den gesetzlichen Vorgaben keine Räum- und Streuverpflichtung besteht.

Dieser Winterdienst gehört nach § 3 Abs. 3 FStrG und § 9 Abs. 2 SächsStrG als besondere Aufgabe neben der Straßenbaulast zu den betrieblichen Leistungen der Straßenbauverwaltung. Oberstes Ziel dabei ist, durch möglichst frühzeitige Einsätze und kurze Umlaufzeiten Fahrbahnglätte möglichst zu verhindern bzw. schnell und wirksam zu beseitigen, um ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit und volkswirtschaftlichem Nutzen zu erreichen. Auf die Einrichtung eines Winterdienstes, auf dessen Ausgestaltung (z. B. nur tagsüber oder rund um die Uhr) und auf dessen Aufrechterhaltung und lückenlose Durchführung steht keinem Verkehrsteilnehmer ein Rechtsanspruch, aus dem Unterlassen daher auch niemandem ein Schadensersatzanspruch zu. Kommen Verkehrsteilnehmer zu Schaden, weil nicht geräumt oder gestreut war, können sie Ersatz ihres Schadens nur unter der Voraussetzung beanspruchen, dass es sich um eine besonders gefährliche Stelle handelte, die nach den Grundsätzen der Verkehrssicherungspflicht hätte gestreut werden müssen, oder dass die Anforderungen für die Streupflicht in der geschlossenen Ortslage, sei es auf der Grundlage der Verkehrssicherungspflicht oder aufgrund einer gemeindlichen Reinigungsverpflichtung, gegeben waren. Deshalb kann aus einem verwaltungsinternen Streuplan, durch den die Fahrbahn einer Straße in eine bestimmte Dringlichkeitsstufe aufgenommen wurde, der Verkehrsteilnehmer keine Rechte – vor allem mögliche Schadensersatzansprüche – für sich herleiten.

3.2. Grundlagen für den freiwilligen Winterdienst

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat gemeinsam mit den Straßenbauverwaltungen der Länder ein „Anforderungsniveau Winterdienst“ (1979, Fortschreibung 2000/2002) erstellt, das den Zeitraum der Verkehrsbereitschaft, die Qualität bzw. den Befahrbarkeitsgrad der Straße in Abhängigkeit von ihrer jeweiligen Verkehrsfunktion und von bestimmten Witterungsverhältnissen festlegt. Die Wahl dieser Bezugsgrößen ist erforderlich, um sowohl den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen, als auch dem stark witterungsabhängigen Ergebnis der einzelnen Winterdiensteinsätze Rechnung zu tragen. Diese organisatorische, haushaltsmäßige und letztlich politische Entscheidung stellt einen Kompromiss zwischen dem Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft und dem finanziell und personell Vertretbaren dar. Die Aussagen über den Zeitraum und die Qualität des Winterdienstes sind als Richtschnur zu verstehen, auf die die organisatorischen Maßnahmen in Rahmen des Winterdienstes auszurichten sind.

Zur Sicherstellung des Qualitätsniveaus muss der Winterdienst morgens so frühzeitig beginnen, dass der Einsatz vor Beginn der vorgegebenen Zeiträume abgeschlossen werden

kann. Außerhalb der vorgegebenen Zeiten wird die Befahrbarkeit der Straßen nicht gewährleistet. Über das Anforderungsniveau hinaus kann im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kräfte ein verstärkter Winterdienst durchgeführt werden, soweit dies im Einzelfall erforderlich und aus wirtschaftlichen Erwägungen zweckmäßig ist. Arbeiten zur Wiederherstellung der Erkennbarkeit, Lesbarkeit und Funktionstüchtigkeit von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie das Freimachen von Sichtfeldern werden nur bei Bedarf und nachrangig durchgeführt; vorübergehende Beeinträchtigungen müssen in Kauf genommen werden.

Es bleibt festzuhalten, dass das „Anforderungsniveau Winterdienst“ dem gesetzlichen Auftrag genügt, den Winterdienst „nach besten Kräften“ durchzuführen, dabei aber weit über die gesetzlich gebotenen Räum- und Streupflichten hinausgeht. Es dient als Orientierung für die Winterdienstorganisation, begründet aber keinen Rechtsanspruch der Verkehrsteilnehmer.

3.3. Umfang und Organisation des freiwilligen Winterdienstes

Der zeitliche Umfang des Winterdienstes orientiert sich dabei an der jeweiligen Verkehrsfunktion der Straße, den Witterungsverhältnissen und den Bedürfnissen des allgemeinen Tagesverkehrs und des Hauptberufsverkehrs. Bei starken, lang anhaltenden Schneefällen müssen zeitweise auch schneebedeckte Fahrbahnen in Kauf genommen werden. Selbst auf Autobahnen ist dann die Befahrbarkeit nur eingeschränkt, notfalls nur mit Schneeketten einstreifig möglich. Bei starken Schneeverwehungen und Eisregen kann die Befahrbarkeit nicht mehr gewährleistet werden.

4. Räum- und Streupläne der Gemeinden

Allgemein und auch aus versicherungstechnischen Gründen sollten zur Regelung des Ablaufs der Winterdiensteinsätze Räum- und Streupläne aufgestellt werden. Diese regeln, welche Fahrzeuge eingesetzt werden sollen und welche Einsatzstrecken (Räum- und Streuschleifen) diese in welcher Reihenfolge zu räumen bzw. zu streuen haben.

Da nicht alle Strecken gleichzeitig im Winterdienst geräumt und gestreut werden können, wird eine Dringlichkeitsreihung der einzelnen zu betreuenden Streckenabschnitte vorgenommen. Hierbei sind auch Radwege, Gehwege und Parkplätze, soweit sie vom Straßenwinterdienst mit umfasst sind, zu berücksichtigen. Entscheidende Kriterien für die Dringlichkeit eines Streckenabschnittes im Winterdienst sind die Straßenkategorie und die jeweilige Verkehrsstärke sowie das Vorhandensein besonderer Gefahrenstellen, wie z. B. Steigungs- und Gefällestrecken, gefährliche Kurven, Engstellen, Kreuzungen und Einmündungen. Außerdem ist zu berücksichtigen, inwieweit bestimmte Streckenabschnitte vom öffentlichen Personennahverkehr, von Schulbussen, von Rettungsdiensten oder auch als Zufahrt zu Industrie- und Gewerbegebieten benutzt werden.

Die Festlegung der Räum- und Streuschleifen erfolgt in Abhängigkeit zu der jeweiligen Umlaufzeit, das heißt, zu der Zeit, die das Winterdienstfahrzeug für das Räumen und/oder Streuen der ihm zugeteilten Räum- und Streuschleife, die Rückkehr zum Startpunkt bzw. Einsatzstützpunkt) und die Vorbereitung auf den nächsten Einsatz benötigt. Bei Winterdiensteinsätzen könnte von einer mittleren Geschwindigkeit von 30 - 35 km/h auszugehen sein, je nachdem ob es sich um einen Räum- oder Streueinsatz handelt. Diese Werte sind als ungefähre Durchschnittsgeschwindigkeiten für den Gesamteinsatz anzusehen.

4.1. Einsatzzeiten gemeindlicher Winterdienst

Auf Bundesautobahnen besteht ein 24 Stunden-Winterdienst, um nach Möglichkeit eine durchgängige Befahrbarkeit zu gewährleisten. Insbesondere während der Nacht ist eine (uneingeschränkte) Befahrbarkeit nicht zu gewährleisten. Je nach Bedeutung der Straße für den überörtlichen Verkehr, den Berufsverkehr oder Linienbusverkehr werden die Straßen in der Zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr oder 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr befahrbar gehalten, d. h. Räum- und Streufahrzeuge rücken in den frühen Morgenstunden (4:00 Uhr) aus, damit die Straßen rechtzeitig bis zum Einsetzen des Berufsverkehrs um 6:00 Uhr befahrbar sind. Zusätzliche Einsätze zu den übrigen Nachtstunden (22:00 Uhr bis 4:00 Uhr) erfolgen nur bei außergewöhnlichen Verhältnissen oder auf besondere Anforderung der Polizei.

Bearbeitet nach der Gesetzeslage im Freistaat Sachsen mit Berücksichtigung der Straßenreinigungs- und Gebührensatzung der Stadt Plauen unter Verwendung der Ausführungen „Der Winterdienst – Schneeräumen und Streuen bei Glätte“ von Frau Silke Adami, Oberregierungsrätin, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.

S. Götz

Anlage 2 – Halteverbote im Rahmen der Durchführung des Winterdienstes

1. Mettestraße gegenüber der Leitplanke	2x 283- 10/20
2. Scharnhorststraße zwischen Neundorfer Str. und Momsenstraße	3x 283- 10/20/30
3. Momsenstraße zwischen Einengung nach Garagen und Scharnhorststraße	2x 283- 10/20
4. Langestraße von Max-Plank-Str. bis Krähenhügel	2x 283-10/20
5. Gustav – Adolf – Str. zwischen Thomas – Mann – Str. und Friedensstraße	2 x 283 -10 /20
6. Comeniusstraße Parkbucht gegenüber HN 26	1x 283 -50



Anlage 4 – Eingeschränkter Winterdienst

