

Betreff:

Einrichtung eines Tagesordnungspunktes "Winterdienst auf Radwegen"

Organisationseinheit:

Dezernat VI
67 Fachbereich Stadtgrün

Datum:

26.01.2026

Beratungsfolge:

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis)

Sitzungstermin

27.01.2026

Status

Ö

Sachverhalt:

Im Zusammenhang mit dem Antrag auf Einrichtung eines Tagesordnungspunktes „Winterdienst auf Radwegen“ sind insgesamt vier Fragen formuliert worden, zu denen die Verwaltung wie folgt Stellung nimmt:

Vorbemerkung:

Auftragsgemäß bearbeitet ALBA BS seit einigen Jahren insgesamt 120 km Radwege an Hauptverkehrsstraßen winterdienstlich. Im Gegensatz zum Fahrbahnwinterdienst auf ca. 250 km Hauptstraßen, die nach Schneefall nicht nur geräumt, sondern auch mit Auftausalzen (Feuchtsalz) abgestreut werden, ist auf Radwegen ausschließlich die sogenannte „Schwarzräumung“ vertraglich vereinbart. Dies entspricht der politischen Beschlusslage. Auftausalze werden zum Schutz von Straßenbäumen, straßenbegleitender Vegetation und Böden nicht verwendet.

Was funktionierte gut, was weniger gut?

Die Schwarzräumung als mechanisches Verfahren wirkt nicht bei überfrierender Nässe, Reifglätte oder Eisregen. Auch bei größeren Schneemengen, die in wenigen Stunden anfallen sowie bei Dauerschneefall über mehrere Stunden, wie in der ersten Januarhälfte 2026, kommt das Konzept der „Schwarzräumung“ an seine Grenzen.

Dies liegt zum einen an den Kleinschleppern, die ALBA BS in Abstimmung mit dem Auftraggeber Stadt Braunschweig (die Schlepper werden ausschließlich für den Winterdienst eingesetzt und sind für den überwiegenden Teil des Jahres für den Betrieb von ALBA BS nicht erforderlich) für den erweiterten Radwegewinterdienst beschafft hat. Diese Schlepper sind deutlich kleiner, leichter und leistungsschwächer als bspw. die vom Fachbereich Stadtgrün ganzjährig eingesetzten Kommunalschlepper und entwickeln deutlich weniger Schubkraft. Die Schlepper der Stadt sind allerdings rund dreieinhalb mal so teuer in der Beschaffung. Die Kleinschlepper von ALBA BS kommen bei Schneeeauflagen von mehr als 5 bis 6 cm an ihre Leistungsgrenzen, sodass die komplette Schwarzräumung dann deutlich erschwert ist.

Des Weiteren verfolgt ALBA BS aus betrieblichen Gründen eine Einsatzstrategie, die bei hohem Schneeaufkommen begrenzend wirkt. Das für die Schlepper notwendige Bedienpersonal wird aus dem Personalstamm für die Straßenreinigung rekrutiert. Es gibt 11 Räumtouren, die im Radwegewinterdienst gefahren werden. Eine Tour dauert bis zu 8 Stunden. Nachdem die 11 Touren beendet sind, endet aus arbeitszeitlichen Gründen auch der Dienst für die Mitarbeitenden. Daher kann erst nach der vorgeschriebenen Ruhezeit von mindestens 11 Stunden ein erneuter Einsatz erfolgen. Personal für eine personelle Doppelbesetzung der Räumtouren ist bei ALBA BS nicht vorhanden. Gibt es wie vor kurzem Dauerschneefall, der über mehrere Stunden anhält, kann ALBA BS darauf nicht mit einem

erneuten Räumgang reagieren, sodass die gerade abgefahrene Räumstrecke kurze Zeit später wieder mit Schnee bedeckt ist. Hierauf kann erst mit erheblicher zeitlicher Verzögerung reagiert werden. Die Mitarbeitenden des Fachbereiches Stadtgrün können im Rahmen von Rufbereitschaften mehrfach pro Tag bis zu maximal 10 Stunden Gesamtarbeitszeit alarmiert werden und nach einer mittels Dienstvereinbarung mit der Personalvertretung reduzierten Ruhezeit von 6 Stunden erneut zum Einsatz alarmiert werden. Dadurch wird eine deutlich flexiblere Einsatzstrategie möglich.

Da fast alle Fahrradstraßen in die Räum- und Streupriorität 2 eingeordnet sind und erst geräumt und gestreut werden, wenn die winterdienstliche Behandlung der Hauptstraßen abgeschlossen ist, ist deren gute Befahrbarkeit für Radfahrende erst mit zeitlicher Verzögerung gegeben.

Wo gab es Probleme, z. B. organisatorisch, materiell, personell, etc.

Siehe die Ausführungen zu Frage 1.

Wie kann nachgesteuert werden?

Bei leichtem temporärem Schneefall funktioniert die „Schwarzräumung“ auf Radwegen gut. Bei Dauerschneefall in größeren Mengen gibt es Probleme und die Räumwirkung im Zeitablauf ist nicht befriedigend. Verfestigen sich auf den Radwegen verbliebene Schneeeauflagen, bspw. durch nach den Schneefällen einsetzenden Dauerfrost, sind die meisten Radwege dann zunächst nur noch eingeschränkt bis gar nicht mehr befahrbar. Gegen überfrierende Nässe und Reifglätte ist die vereinbarte manuelle Schneebeseitigung wirkungslos.

Ohne Änderung des vertraglichen Rahmens bzw. einer Änderung der politischen Beschlusslage (Salzeinsatz auf Radwegen) ist eine Nachsteuerung nicht möglich.

Welche Lösungsansätze sieht die Verwaltung für aktuelle und zukünftige Herausforderungen?

- Bei Raureif und überfrierender Nässe Verwendung wintertauglicher Fahrradreifen, Nutzung der von ALBA winterdienstlich behandelten Fahrbahnen, temporäre Nutzung des ÖPNV oder zu Fuß gehen. Salzeinsatz, unabhängig von dem Umstand, dass ALBA BS hierfür aktuell nicht über die entsprechenden technischen Möglichkeiten verfügt, wird weiterhin wegen der schädlichen Auswirkungen auf die städtischen Vegetationsbestände und Böden, nicht empfohlen
- Für größere Schneemengen oder Dauerschneefall (diese Wetterbedingungen kommen nur sehr selten vor) müssten von ALBA BS deutlich leistungsstärkere Schlepper beschafft werden. Kostenpunkt ca. 1,6 bis 1,8 Mio. € bei einer Restlaufzeit des Vertrages zwischen ALBA BS und der Stadt von knapp 5 Jahren.
- Um bei Dauerschneefall in adäquater Zeit geräumte Radwege zu gewährleisten, müsste zweischichtig agiert werden und das Personal für den Radwegewinterdienst für kurze Zeiträume verdoppelt werden. Inwieweit das umsetzbar wäre und mit welchen zusätzlichen Kosten für den städtischen Haushalt, müsste in Gesprächen mit ALBA BS eruiert werden.
- Für eine bessere Befahrbarkeit der Fahrradstraßen müsste möglicherweise ein zusätzlicher Räum- und Streuplan bei ALBA BS eingerichtet werden. Dies wäre vermutlich mit zusätzlichen Kosten verbunden. Auch hierüber wären Gespräche mit ALBA BS zu führen.

Hanusch

Anlage/n:

keine