

## Radverkehr im Winter



Das Fahrrad wird zunehmend als umweltfreundliches Verkehrsmittel von Politik gefördert. Nach Möglichkeit soll es unter allen Wetterverhältnissen gleichermaßen genutzt werden, so auch im Winter. Schnee und Eis führen aber besonders für Radfahrer aufgrund des geringen Kontaktes zur Fahrbahn und der notwendigen Balancehaltung zu einem besonders hohen Unfallrisiko. Offizielle Unfallstatistiken geben das zwar nicht so deutlich wieder. Aber Befragungen zeigen, dass mit Dunkelziffern von über 90% gerechnet werden muss.

Durchgeführte Befragungen sagen aus, dass viele Menschen besonders aufgrund des genannten Sturzrisikos bei winterlichen Bedingungen das Fahrrad nicht nutzen. Aus den Befragungsergebnissen wurden Rückgänge der Fahrradnutzung von 50 bis 70% ermittelt. Unterschiede werden auf die durchschnittlichen Witterungsbedingungen und auf die allgemeinen Radverkehrsbedingungen einer Region zurückgeführt. Ein winterlicher Verkehrswegezustand ist allerdings nicht der alleinige Beweggrund, das Fahrrad nicht zu nutzen. Rund 25 % der Befragten gaben an, aufgrund tieferer Temperaturen und mehr Niederschlag auf andere Verkehrsmittel zu wechseln. Auch wenn somit derzeit nicht alle Radfahrer erreicht würden, könnte aber durch einen guten Winterdienst der Radverkehr deutlich gefördert werden.

Was wäre ein guter Winterdienst für Radverkehrswege aus der Sicht der Radfahrer? Sie wünschen sich nach Befragungen einen möglichst schnee- und eisfreien Radweg. Dieser kann nur durch Räumen und Einsatz von tauenden Streustoffen erreicht werden. Abstumpfende Streustoffe werden von der Mehrzahl der Radfahrer nur als wenig risikomindernd angesehen und führen damit nicht zur höheren Nutzung. Ihre Wünsche gehen auch in durchgängig behandelte Radwegnetze. Wichtige auch kurze unbehandelte Streckenabschnitte widersprechen einer Mehrnutzung.

Befragungen der Winterdienstdurchführenden zeigen dagegen, dass der Winterdienst von Städten und Gemeinden sehr differenziert durchgeführt wird. Eine grundsätzliche Schwierigkeit ergibt sich häufig durch ein in Gemeindefestsetzungen vorgegebenes Verbot zum Einsatz von auftauenden Streustoffen auf Geh- und Radwegen. Mit ökologischen Begründungen wird die Anwendung von abstumpfenden Streustoffen zur Glättebekämpfung vorgegeben. Untersuchungen des Umweltbundesamtes haben allerdings ergeben, dass abstumpfende Streustoffe eine schlechtere Ökobilanz in Vergleich zu untersuchten auftauenden Streustoffen aufweisen. Diese Aussage bezieht sich in erster Linie auf den CO<sub>2</sub>-Bedarf bei der Herstellung, Anwendung und Entsorgung. Zu nennen

sind aber auch die Feinstaubbelastungen durch abstumpfende Streustoffe. Beides Themen, die heute gerade in Städten viel diskutiert werden.

Natriumchlorid als preiswerter und gut verfügbarer Taustoff kann zu bekannten ökologischen Beeinträchtigungen auf Grundwasser und Pflanzen führen. Er könnte aber durch technische Entwicklungen deutlich reduziert ausgebracht werden. Dazu zählen eine gute Räumung von Schnee z. B. mit Bürstentechnik oder die Anwendung von Sprühtechnik (FS100-Technologie) zur Taustoffausbringung. Letztere zeigt bei der Anwendung auf Straßen deutliche Einsparpotenziale. Bei einer konsequenten Anwendung der FS100-Technologie auf Straßen und Radwegen muss trotz einer Behandlung von zusätzlichen Radverkehrsflächen der Salzverbrauch im Vergleich zu heute nicht steigen.

Alternative auftauende Taustoffe zum Natriumchlorid haben sich bislang aufgrund von geringer Tauwirkung und höheren Kosten nicht durchgesetzt. Mögliche Umweltauswirkungen mit Ausnahme des CO<sub>2</sub>-Bedarfs sind bislang wenig untersucht. Es fehlt ein allgemeingültiges Bewertungsverfahren für mögliche Gefährdungsbereiche.

Beobachtungen zeigen, dass Radfahrer bei schnee- oder eisbedeckten Radwegen mehr auf Gehwege und nicht auf Straßen ausweichen. Dies wird nach der Rechtsprechung mehrheitlich als nicht zulässig angesehen.

Für den Winterdienst auf Radwegen gibt es sicherlich viele gute Ideen und Erfahrungen. Diese gilt es zusammenzutragen. Welche Ideen sich im Spannungsfeld Verkehrssicherheit – Umweltschutz – Kosten wirklich bewähren können und sich als Best-Practice herausstellen, muss vertiefend untersucht werden. Dazu soll es weitere wissenschaftliche Untersuchungen geben. Wer Ideen oder bereits gute Erfahrungen hat, kann sich beim Autor melden. Sie könnten gegebenenfalls bei den Untersuchungen einfließen.

Literatur:

UBA-Texte 09-03: Machbarkeitsstudie zur Formulierung von Anforderungen für ein neues Umweltzeichen für Enteisungsmittel für Straßen und Wege, in Anlehnung an DIN EN ISO 14024 (2003, Downloadbar auf Homepage des Umweltbundesamtes)

Bärwolff et al. Bewertung des Sturzrisikos und des Verhaltens von Fußgängern und Radfahrern bei winterlichen Bedingungen, Fachveröffentlichung der BAST, Download unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2339/file/Bewertung+des+Sturzrisikos.pdf>

Autor:

Horst Badelt

Mail: [badelt@bast.de](mailto:badelt@bast.de), Telefon 02204-43-4502