

Die maximale Räumbreite der eingesetzten Schneepflüge für die Fahrbahn beträgt ca. 2,70 m. Der Einsatz breiterer Schneepflüge ist nicht angebracht, da die Räumfahrzeuge ansonsten nicht mehr durch die häufig zugeparkten Straßen passen. Straßen, in denen Schutzstreifen für Radfahrer auf den Fahrbahnen markiert sind, weisen jedoch eine deutlich größere Breite auf. Der Räumeeinsatz inklusive Schutzstreifen weist dabei folgende Nachteile auf:

1. Der Schutzstreifen würde dann durch den motorisierten Verkehr genutzt, weil die Gesamträumbreite nicht für beide Verkehrsteilnehmer nebeneinander ausreicht. In der Fahrbahnmitte verbleibt ein ungeräumter Streifen.
2. Im zweiten Durchgang in der gleichen Planstufe erfolgt bei keinen weiteren Schneefällen eine Verbreiterung der Fahrbahn, wobei auch ein Räumen der Schutzstreifen durchgeführt wird. Dies wäre nicht mehr möglich, wenn die Fahrbahn bereits bis an den Bordstein geräumt ist. Entweder erfolgt die Räumung in weiteren Durchgängen in der Fahrbahnmitte, wodurch der Schutzstreifen dann zugeworfen würde, oder es verbleibt bis zum Abtauen des Mittelstreifens bei der stark eingeschränkten Fahrbahnbreite.

Der Winterdienst auf Radwegen gestaltet sich mit den herkömmlichen Einsatzmitteln äußerst schwierig, zwar wird den gesetzlichen Anforderungen genüge getan, das Ergebnis ist für die Radfahrer/innen jedoch unbefriedigend. Zwar entfällt bei Unbefahrbarkeit des Radweges wegen Schnee und Eis die Verpflichtung für die Radfahrer/innen diese zu benutzen, sie müssen sich jedoch in diesem Fall die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr mit diesem teilen.

Um eine Verbesserung zu erreichen, werden seitens der AWB folgende Maßnahmen eingeleitet:

1. Aktualisierung der Radwegpläne nach erneuter Abstimmung mit dem Fahrradbeauftragten und dem ADFC-Köln.
2. Durchführung eines Tests zur Einführung einer verbesserten Räumtechnik
Bisher erfolgt auch auf Radwegen nahezu ausschließlich der Einsatz von Schneepflügen, mit deren Hilfe es nicht gelingt, die Radwege vollständig von Schnee und Eis zu befreien. Bei den in der Kölner Bucht in der Regel auftretenden geringeren Schneehöhen (bis ca. 5cm) ist jedoch auch der Einsatz von Schneekehrwalzen möglich. Durch Beseneinsatz ist zu erwarten, dass ein besseres Räumergebnis erzielt wird.
3. Durchführung eines Tests mit verbesserter Streutechnik und dem Einsatz von Feuchtsalz
Bisher wird als Streumaterial ausschließlich abstumpfendes Granulat eingesetzt. Dabei werden mindestens ca. 100 g Granulat auf den Quadratmeter ausgebracht. Die herkömmliche Streutechnik lässt eine geringere Dosierung wie bei modernen Feuchtsalzstreuern im Großstreuerbereich nicht zu. Aus Umweltgründen wurde daher bisher auf den Einsatz von Salz auf Radwegen verzichtet.
Zwischenzeitlich wird durch einen Gerätehersteller auch im Kommunalschmalspursegment ein Feuchtsalzstreuer angeboten. Mit dieser modernen Streutechnik kann eine