

Sitzungsvorlage 2021/177

Verfasser:
Betriebshof Ravensburg, Siegfried Veit

Stand: 08.06.2021

Beteiligung:
Stadtplanungsamt

Az. 771.0.14

Betriebsausschuss Betriebshof	14.07.2021	öffentlich
-------------------------------	------------	------------

Winterdienst auf Radverkehrsanlagen

Kenntnisnahme:

Der Bericht der Betriebsleitung wird zur Kenntnis genommen.

Sachverhalt:

In den vergangenen Jahren hat der Radverkehr vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende zur Erreichung klimapolitischer Ziele und zusätzlich verstärkt durch die Coronapandemie in Deutschland an Bedeutung gewonnen. Hierbei wird das Rad von den Menschen zunehmend auch als ganzjähriges Verkehrsmittel genutzt. Damit dies bei winterlichen Witterungsbedingungen verkehrssicher und komfortabel erfolgen kann sowie das hohe Potential an weiteren Radfahrerinnen und Radfahrern in den Wintermonaten aktiviert wird, ist ein gründlicher und zuverlässiger Winterdienst auf den Radverkehrsanlagen unabdingbar.

Erarbeitung eines Winterdienstnetzes für den Radverkehr in Ravensburg

Zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs wurde das Planungsbüro BERNARD Gruppe ZT GmbH im Jahr 2019 mit der Erstellung eines integrierten Radverkehrskonzeptes für den GMS beauftragt, das im Herbst 2021 politisch beschlossen werden soll. Ein wesentlicher Bestandteil des Konzeptes ist die Erarbeitung eines Radverkehrsnetzes. In diesem werden Streckenabschnitte auf Grundlage der potentiellen Nutzer pro Tag für das Jahr 2030 in drei Netzkatgorien unterschieden:

- Radschnellverbindung / RS 9 (> 2.000 potentielle Nutzer am Tag)
- Radvorrangrouten (1.000 – 2.000 potentielle Nutzer am Tag)
- Radgrundnetz (< 1.000 potentielle Nutzer am Tag)

Aufbauend auf diesem Radverkehrsnetz wurde vom Stadtplanungsamt der Entwurf für ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz für die winterdienstliche Betreuung mit Priorität I erstellt, d.h. die Radverkehrsanlagen sind gleichrangig und zeitgleich mit dem Hauptverkehrsstraßennetz zu räumen.

In der Ravensburger Kernstadt beträgt die Streckenlänge des vorgeschlagenen Winterdienstnetzes, das mit Priorität I zu räumen ist, insgesamt ca. 55 km. Die Streckenlänge des Radverkehrsnetzes, das mit Priorität II oder III zu räumen ist, beträgt ca. 35 km.

Auswirkungen auf den Straßenbetriebsdienst

Mit den Radverkehrsanlagen wird das insgesamt zu betreuende Verkehrsnetz um ca. 90 km erweitert.

Wenn diese Radverkehrsanlagen ganzjährig genutzt werden sollen, muß auch ganzjährig für sichere Verhältnisse auf den Radverkehrsanlagen gesorgt werden. Neben der Reinigung von Laub und Straßenschmutz im Frühjahr und Herbst spielt der Winterdienst eine maßgebliche Rolle.

Ein effizienter Winterdienst auf Radverkehrsanlagen ist ausschließlich mit maschineller Unterstützung zu gewährleisten. Das bedeutet für die Stadtplanung, Radverkehrsanlagen sind so einzurichten, dass Mindestbreiten der Radverkehrsanlagen an keiner Stelle unterschritten werden und die durchgängige Behandlung im Winterdienst sichergestellt ist. Wichtig ist auch die effektive Räum- und Streutechnik. Radverkehrsanlagen, die häufig sehr schmal sind oder auch auf der Fahrbahn integriert sind, müssen mit besonderer Technik geräumt werden und dürfen keinesfalls mit Schnee zugeschoben werden.

Das künftige Radverkehrsnetz stellt daher neue und zusätzliche Anforderungen an die Planung und den Winterdienst. Der Betriebshof ist derzeit auf diese Anforderungen nicht eingerichtet. Mit der zunehmenden Umsetzung des Radverkehrskonzeptes müssen im BHR auch die entsprechenden Ressourcen (Geräte, Personal, Verwaltung und Einsatzleitung) bereitgestellt werden.

Kosten und Finanzierung:

Kosten und Finanzierung muss später zusammen mit dem Radverkehrskonzept beschlossen werden.

Anlage/n:

Anlage 1: Netzkategorien des Radverkehrsnetzes

Anlage 2: Radverkehrsanlagen mit Räumpriorität

Anlage 3: Präsentation zum Mehraufwand im Winterdienst