

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	29.01.2019

Velosichere Schienen für Köln

hier: Anfrage der Ratsgruppe GUT in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 13.11.2018, TOP 5.2.3

Die Ratsgruppe GUT bittet um die Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

„Welche Möglichkeiten bieten sich oben erläuterte, und ähnliche weitere Gefahrenstellen zu entschärfen?“

Antwort der Verwaltung:

In der Vergangenheit wurden bei der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) bereits mehrere Versuche gestartet, die Situation für Radfahrende beim Queren von Rillengleisen zu entschärfen. So wurden beispielsweise in der Überfahrt in Bocklemünd im Bereich der Fertigteileplatten Elastomere eingebaut, die sich jedoch nach wenigen Monaten soweit zusammendrückten, dass diese sich nicht mehr in ihre Ausgangsbreite zurückbildeten und somit ein Verschluss der Rille wiederum nicht gegeben war.

Des Weiteren wurden im Bereich Zülpicher Straße Spurrillendichtprofile aus Elastomeren eingebaut. Jedoch lösten sich die Profile nach kurzer Zeit wegen mangelnder Haftung wieder aus der Rille und führten damit zu einem erheblichen, zusätzlichen Unfallrisiko. Die getesteten Varianten haben sich bisher unter Betrieb nicht bewährt, da sie nicht dauerhaft wirksam waren. Daher wurden diese Projekte bei der KVB nicht weiterverfolgt.

Als weitere Erschwernis kommt hinzu, dass diese Gummiprofile nur exakt für neuwertige Rillenschienen passen. Bei eingefahrenen bzw. verschlissenen Profilen passen die Konturen Gummiprofil und Rillenschiene nicht exakt, was eine Nachrüstung bestehender Schienen ausschließt.

Frage 2 und 3:

„Nach Informationen der Ratsgruppe GUT wurden unter anderem auf der Fachmesse Innotrans neuartige Lösungen für dieses Problem vorgestellt, zum Beispiel durch eingelassene Hart-Gummi-Streifen in den Schienen, die dem Radverkehr standhalten und dem regulären Schienenverkehr nachgeben. Ist der Verwaltung dieses Verfahren bekannt, wie bewertet sie dieses?“

„In welchem zeitlichen und finanziellen Rahmen ließe sich eine solche Testerprobung in Köln realisieren?“

Antwort der Verwaltung:

Die neueren Produkte, die auf der „Innotrans“ vorgestellt worden sind, sind bei Verwaltung und KVB bekannt. Im Ergebnis führt deren Einbau nicht nur zu einem sehr hohen Investitionsaufwand (der Einbau erfordert die Erneuerung des gesamten Gleiskörpers) sondern auch zu einem erheblich größeren Instandhaltungsbedarf bei einer ungewissen Dauerhaftigkeit der Lösung.

Aufgrund dieser Zusammenhänge in Verbindung mit den bisher gemachten Erfahrungen wird die KVB vor weiteren Entscheidungen zunächst beobachten, wie sich diese Lösungen in anderen Städten im Alltag bewähren.

Frage 4:

„Welche neuralgischen Gefahrenstellen sieht die Verwaltung speziell im Innenstadtbereich?“

Antwort der Verwaltung:

Die Gefahrenlage besteht potenziell an straßenbündigen Gleiskörpern. In der Innenstadt betrifft dies vor allem den Linienweg der Linien 9 und 12 sowie in einem kurzen Abschnitt den Linienweg der Linie 18. Als neuralgische Punkte sind Haltestellen in Seitenlage sowie kreuzende Schienenstränge anzusehen. Darüber hinaus temporäre Gefahrenstellen, die sich durch Falsch- oder Zweite-Reihe-Parkende ergeben.

Frage 5:

„Liegen der Verwaltung Unfallzahlen zu diesen Gefahrenquellen vor? Wie hoch wird die Dunkelziffer der Unfälle geschätzt?“

Antwort der Verwaltung:

Der Verwaltung liegen keine statistischen Kennwerte zu Alleinunfällen von Radfahrenden in Verbindung mit Schienenquerungen vor. Eine seriöse Schätzung von Dunkelziffern ist der Verwaltung nicht möglich.

Gez. Blome