

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	05.10.2021

Umsetzung von Rasengleisen bei Sanierungen und Neubau von Gleisstrecken Anfrage gem. §4 der Geschäftsordnung des Rates der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat, CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln und Volt-Fraktion im Rat der Stadt Köln aus der Sitzung des Verkehrsausschusses am 31.08.2021

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Kölner Rat, CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln und Volt-Fraktion im Rat der Stadt Köln stellen folgende Anfrage (AN/1760/2021):

1. Warum wurde bei der Gleisbettsanierung Zülpicher Platz kein Rasengleis gebaut?
2. Werden bei weiteren Gleisbettsanierung automatisch Rasengleise geplant?
Wenn ja, welche Gleissanierungen stehen in den nächsten 10 Jahren an und bei welchen erfolgt die Umsetzung als Rasengleis?
Wenn nein, warum nicht?
3. Sieht die Verwaltung eine Möglichkeit bei bereits erfolgten Sanierungen, bzw. Bestandsgleisen aus Schotter eine nachträgliche Begrünung umzusetzen?

Stellungnahme der Verwaltung:

Zu 1.

Nach Auskunft der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) wurde bei der durchgeführten Gleisbettsanierung am Zülpicher Platz aus technischen Gründen zunächst keine Gleisbegrünung eingebaut. Das Gleis wird sich in den kommenden Wochen durch den Fahrbetrieb noch setzen und muss entsprechend nochmals gestopft (nachjustiert) werden. Erst nach dem Abklingen der Setzungen kann eine Begrünung erfolgen.

Der Einbau der Begrünung im o. g. Abschnitt erfolgt daher erst im Jahr 2022 im Zusammenhang mit der Gleisbettsanierung zwischen Barbarossaplatz und Eifelstraße in einem großen, zusammenhängenden Bereich.

Zu 2.

Nach Auskunft der KVB wird in den nächsten Jahren auf der kompletten Ringstrecke zwischen Zülpicher Platz und Uberring eine Gleisbegrünung eingebaut. Weiterhin erfolgt die Umsetzung auf einem Teilabschnitt der Gürtelstrecke zwischen Scheidtweilerstraße und Nusbaumerstraße.

Zu 3.

Bei Bestandsgleisen aus Schotter ist eine nachträgliche Begrünung nach Aussage der KVB aufgrund der geringen Aufbauhöhe der Vegetationsschichten äußerst schwierig. Die geringe Aufbauhöhe bewirkt zeitgleich ein geringeres Speichervermögen für Niederschlagswasser. Unter Berücksichtigung steigender Temperaturen und längerer Hitzeperioden besteht hier vermehrt die Gefahr der Austrocknung sowie der Beschädigung der Vegetation. Dies kann heute bereits an der Haltestelle Heumarkt zeitweise festgestellt werden.

Daher wird der Einbau eines Längsbalkensystems mit starker Vegetationsschicht und einer Wasser-

speichermatte bevorzugt, welches allerdings nur im Rahmen einer Sanierung einschließlich Streckensperrung umgesetzt werden kann. Der zeitliche Aufwand für die Herstellung eines Längsbalkensystems gegenüber eines Schottergleises ist um ein vielfaches höher.

Gez. i.V. Greitemann für Dez. III