

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	15.11.2011
Bezirksvertretung 1 (Innenstadt)	17.11.2011

Konsequenzen aus tagelanger Sperrung des Rudolfplatzes nach einem Ampelausfall hier: Anfrage (AN/1715/2011) der FDP-Fraktion aus der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 27.09.2011, TOP 1.2

"Ende August ist die Ampelanlage Habsburgerring/Richard-Wagner-Straße/Pilgrimstraße ausgefallen. Da fehlende Ersatzteile besorgt werden mussten und sich Stadt und Polizei außerstande sahen, der Verkehr anderweitig zu regeln, wurde die Kreuzung kurzerhand für einige Tage gesperrt, was zu entsprechend chaotischen Verkehrsverhältnissen weit über diesen Bereich hinaus führte.

Stadt und Polizei haben bezüglich einer Verkehrslenkung durch Ordnungskräfte den „Schwarzen Peter“ hin und her geschoben: Die Stadt darf angeblich nicht und die Polizei will angeblich nicht. Da es sich um ein längerfristiges Problem handele, sei nach Angaben der Polizei die Verwaltung zuständig. „Ein Amtshilfesuchen sei von der Stadt auch nicht gestellt worden“ (Kölnische Rundschau vom 25. August 2011).

Die Sperrung wurde am Wochenende drauf an der danebenliegenden Kreuzung Richtung Hohenzollernring fortgesetzt, weil dort die KVB langfristig geplante Gleisbauarbeiten durchführte. Das Angebot der KVB, die Bauarbeiten wegen der ohnehin gesperrten Kreuzung vorzuziehen, verlief laut Bild-Zeitung vom 29. August 2011 im Sande, weil sich keiner bei der Stadt zuständig fühlte."

In diesem Zusammenhang bittet die FDP-Fraktion um Beantwortung folgender Fragen:

Frage 1:

Wie beurteilt die Verwaltung rückwirkend ihr Krisenmanagement in dieser Situation?

Antwort der Verwaltung:

Das Steuergerät der Lichtsignalanlage Habsburgerring/Richard-Wagner-Straße ist am Abend des 23.08.2011 irreparabel ausgefallen. Grund dafür war eine defekte Baugruppe des Steuergerädetyps M 32 der Firma Siemens AG. Für diese Geräteserie werden aufgrund des Alters keine Ersatzteile mehr produziert. Im vorliegenden Fall war es nicht mehr möglich einen Ersatz für die defekte Baugruppe zu besorgen.

Am Morgen des 24.08.2011 wurde die zuständige Dienststelle des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln vom Ausfall der oben genannten Signalanlage durch die Firma Siemens AG informiert. Es wurden unverzüglich Absperrmaßnahmen angeordnet, um die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Im Laufe des Vormittags wurden diese vor Ort eingerichtet. Bereits gegen 09:30 Uhr wurde mündlich der Auftrag für die Erneuerung des Steuergerätes an die Firma

Siemens AG erteilt. Nach Anlegen des Vorgangs und Zusammenstellung der Gerätekomponenten im Hause Siemens wurde das neue Steuergerät um 10:06 Uhr in der Augsburger Zentrale bestellt. Zeitgleich wurden Mitarbeiter der Signalbaufirma beauftragt, die Hardwareerstellung (Festzeitprogramme) durchzuführen. Bei einem Gerät dieser Größenordnung und der Verwendung von Sonderbaugruppen für ÖPNV-Beschleunigung muss man mit mindestens 10-12 Stunden für diese Tätigkeit rechnen.

Am 26.08.2011 wurde das neue Steuergerät Typ C 900 V per Express Kurier in Köln angeliefert. Anschließend wurden die Baugruppen nach Vorgabe der Hardwareerstellung angeschlossen (circa 4 Stunden). Danach erfolgte die Montage des Steuergerätes vor Ort mit dem Anschließen aller Signalgeber, Taster, Blindentaster, Koppelspulen, Induktionsschleifen, etc. was noch einmal circa drei Stunden in Anspruch nahm. Um 15:15 Uhr am 26.08.2011 erfolgte nach vorheriger Prüfung die Inbetriebnahme. Ein zeitlich schnellerer Ablauf ist aus Sicht der Verwaltung nicht zu realisieren. Alle Beteiligten haben aufgrund der Bedeutung dieses Verkehrsknotens andere Arbeiten zurückgestellt, um sich ausschließlich dieses Problems zu widmen.

Frage 2:

Warum steht der Verwaltung für solche Ereignisse im eigenen Bestand oder als Leihgerät keine Ersatzsignalanlage zu Verfügung, das schnell aufgebaut werden und den Verkehr zumindest notdürftig regeln kann?

Antwort der Verwaltung:

Eine Lichtsignalanlage dieser Größenordnung und Komplexität ist auch durch eine Ersatzsignalisierung nicht in weniger als drei Tagen zu realisieren, weil jede Anlage eine Einzelanfertigung ist. Auch in Zukunft wird es nicht möglich sein komplett standardisierte Lösungen zu realisieren. Dies liegt nicht an den umfangreichen Aufbauarbeiten, sondern wie unter Frage 1 beschrieben am Umsetzen der Signalplanung auf moderne Gerätetechnik.

Die ortsspezifischen Signalplanungen in ein anderes Steuergerät „eins zu eins“ einzuspielen ist nicht möglich. Die Bauart der Steuergeräte ist wie beschrieben abhängig von der verkehrstechnischen und örtlichen Situation. Eine Vorhaltung aller damit rund 900 möglichen Steuergeräte lässt sich nicht sinnvoll wirtschaftlich realisieren.

Frage 3:

Wie lässt sich der „Gordische Knoten“ zwischen Stadt und Polizei für künftige Fälle positiv zu Gunsten einer Verkehrslenkung durch städtische, polizeiliche oder private Ordnungskräfte auflösen?

Antwort der Verwaltung:

Nach dem Ausfall einer Lichtsignalanlage wird die Polizei umgehend vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik informiert. Die Polizei entscheidet dann eigenverantwortlich, ob sie tätig wird oder nicht, bis die angeordneten Absperrmaßnahmen eingerichtet sind. Der Einsatz privater Ordnungskräfte zur Regelung des fließenden Verkehrs kommt aus rechtlichen Gründen nicht in Betracht.

Frage 4:

Wie hat sich das beschriebene Kommunikationsproblem zwischen KVB und Stadt, was zu einer unnötigen Verlängerung der Sperrung führte, im Nachhinein geklärt und wie können solche Probleme künftig vermieden werden?

Antwort der Verwaltung:

Die zitierten Aussagen können nicht nachvollzogen werden. Ein Kommunikationsproblem zwischen KVB und Stadt Köln zu diesem Sachverhalt ist nicht bekannt.

Frage 5:

Welche Konsequenzen und Lehren zieht die Verwaltung aus diesen Ereignissen, damit beim nächsten Ampelausfall an einer ähnlich neuralgischen Stelle vergleichbare Probleme vermieden werden können?

Antwort der Verwaltung:

Irreparable Ausfälle von Lichtsignalanlagen werden immer Probleme nach sich ziehen. Wie bereits unter den Fragen 1 und 2 beschrieben können die Ausfallzeiten an solchen neuralgischen Punkten auch nicht kürzer gehalten werden. Eine Minimierung dieser Situationen ist nur über Prävention erreichbar. Der Bestand an abgekündigten Steuergeräten muss sukzessive verringert werden. Durch das Programm zur Erneuerung von alten Steuergeräten ist ein erster Schritt getan, der die Verfügbarkeit der Lichtsignalsteuerungen in Köln erhöhen wird.

gez. Streitberger