

# Mitteilung

## öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	04.06.2013

### **Die Rot/Dunkel-Signalisierung an den Kölner Gleisquerungen**

RM Waddey wünscht mit E-Mail vom 18.02.2013 an das Amt für Straßen und Verkehrstechnik eine Mitteilung zur Rot-Dunkel-Signalisierung an Straßenbahnquerungen. Er bezieht sich in dem Schreiben auf die Anmerkungen eines Bürgers zu einem Personenschaden an einer Fußgängerquerung (siehe Anlagen). In der gleichen Angelegenheit stellten Herr Möring und Frau Kirchmeyer im Verkehrsausschuss vom 05.03.2013 unter TOP 8.4 folgende Anfrage:

RM Möring berichtet von einem ihm zugegangenen Hinweis, nachdem die Rotphase noch mehrere Sekunden nach Durchfahrt einer Stadtbahn andauere. Dies berge die Gefahr, dass Leute, die öfters Gleise queren, das Ausschalten dieser Rotphase nicht abwarten, sondern unmittelbar nach Durchfahrt der Bahn losgehen, dabei aber übersehen, dass aus der anderen Richtung noch eine Bahn naht. Die beiden letzten Unfälle zwischen Fußgängern und Stadtbahnen seien nach seinen Informationen hierin begründet gewesen. Er bittet daher um Mitteilung, ob diese Schaltungen generell an allen Haltestellen so eingerichtet seien und ob diese ggf. korrigiert werden sollten.

RM Kirchmeyer weist darauf hin, dass in Rotterdam beispielsweise akustische Rotlichtwarnsignale installiert wurden und bittet um Mitteilung, ob diese auch in Köln denkbar wären.

### **Stellungnahme der Verwaltung:**

Seit Jahren beschäftigen sich die Stadt Köln, andere Kommunen und diverse Gutachter mit der sicheren Gestaltung von Gleisquerungen. In Köln wurde in den frühen 1990-er Jahren eine spezielle Methode entwickelt.

Das Leuchten des Rotsignals kann erst abgeschaltet werden, wenn die Schutzzeit abgelaufen ist, und diese beginnt erst mit dem Überfahren des Abmeldedetektors durch die Stadtbahn. Ungünstig wirkt sich hierbei aus, dass dieser Abmeldedetektor in früheren Jahren erst hinter der Kreuzung angeordnet wurde. Heute wird er auf Höhe des Straßenbahnsignals eingebaut. Bisher umgebaut wurden circa 170 Gleisquerungen, der Umbau der restlichen circa 50 Querungen erfolgt sukzessive im Rahmen anstehender Baumaßnahmen.

In dem Schreiben wurde auf Düsseldorf verwiesen. Dort sind fast alle Fußgängerquerungen im Gleisbereich mit gelben Doppelblinkern (Springlichter) mit Straßenbahnsymbol ausgestattet. Diese Doppel blinker warnen davor, dass sich eine Straßenbahn nähert. Die Anmeldung zum Anspringen der Doppel blinker wird von der herannahenden Bahn so frühzeitig ausgelöst, dass Passanten, die sich bereits im Gleisbereich befinden, noch genügend Zeit haben, diesen vor Eintreffen der Bahn zu verlassen. Als Bestätigung für die Funktion der Doppel blinker erhält das Fahrpersonal ein Quittierungssignal – ein weißes, einfeldiges Blinklicht mit Straßenbahnsymbol. Mit dieser Methode werden im Gegensatz zu Köln jedoch keine Feindlichkeiten abgesichert. Da es auch in Düsseldorf durch Fehlverhalten und Ablenkung verursachte Unfälle gibt, werden nach und nach alle Gleisübergänge noch zusätzlich mit akustischen Signalgebern (Gong mit automatisch geregelter Lautstärkeanpassung) aus-

gerüstet.

Die heutige Ausgestaltung der Kölner Gleisquerungen wurde vor etwa 20 Jahren entwickelt. Damals ereigneten sich tödliche Unfälle an Gleisquerungen, die mit Blinkern ausgestattet waren. Es wurde eine Expertenkommission gebildet, an der sich die Bezirksregierung, die Technische Aufsichtsbehörde, die Polizei, die Kölner Verkehrs-Betriebe AG, die Stadtverwaltung und auch Verkehrspsychologen und Verkehrsplaner beteiligten. Als Ergebnis ihrer Fachdiskussion wurden die heutige Rot/Dunkel-Signalisierung für die Fußgänger und Radfahrer sowie die volle Stadtbahnsignalisierung als sicherste Form der Gleisquerung bewertet und zum Kölner Standard erklärt. Man hat sich damals bewusst gegen eine Rot/Grün-Signalisierung und auch gegen Blinker entschieden, um Fußgänger, die die Straßenbereiche queren wollen, nicht zu verwirren und zu gefährden. Tests mit akustischen Signalen führten damals zu massiven Beschwerden von Anwohnern.

Dieser Kölner Standard wurde an mehr als 200 Knotenpunkten in Köln umgesetzt. Trotz der tragischen Verkehrsunfälle, die auf die Unachtsamkeit und Ablenkung der Fußgänger zurückzuführen waren, hat sich das System grundsätzlich bewährt. Traurig ist natürlich, dass man diese Unfälle nicht verhindern konnte. Es gibt jedoch tatsächlich keine spezifischen Unfallmerkmale, aus denen sich Sicherheitsdefizite ableiten ließen.

Aktuell sucht die Stadt Köln zusammen mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG nach Möglichkeiten, die Aufmerksamkeit der Bürger im Gleisbereich zu erhöhen. Dabei werden im Rahmen eines Pilotprojektes die Wirkungen von LED-Bodenwarnelementen untersucht. Die Wirksamkeit von akustischen Signalen (Beispiel: Düsseldorf, Rotterdam) ist nicht erwiesen. Vor einem möglichen Einsatz sollten die Erfahrungen beider Städte abgewartet werden.

gez. Höing