

28.06.2022

Anregung nach §24 GO NRW – Velogleise im Stadtbezirk Lindenthal

Sehr geehrte Frau Bezirksbürgermeisterin Weitekamp,
sehr geehrte Mitglieder der Bezirksvertretung Lindenthal,

wie der Fachzeitschrift „Eisenbahntechnische Rundschau“ im Juni 2022 zu entnehmen war (siehe Anhang auf Seite 2 dieser Eingabe), gibt es in Köln bereits Ansätze durch die Umsetzung sogenannter Velogleise, die Gefahr von Radstürzen in Stadtbahnschienen zu minimieren.

Auch im Stadtbezirk Lindenthal gibt es noch viele gefährliche Stellen im Umfeld der Linien 9, 13 und 18, wo Radfahrende im direkten Schienenbereich zwecks fehlender Wege-Alternative fahren müssen. Auch hat eine Nachfrage meinerseits in der Notfallaufnahme der Uniklinik Köln ergeben, dass dort regelmäßig (Schwer)Verletzte versorgt werden müssen, die aus entsprechenden Unfällen resultieren.

Daher rege ich in einem ersten Schritt die zeitnahe Umsetzung von Velogleisen an den folgenden drei Stellen an:

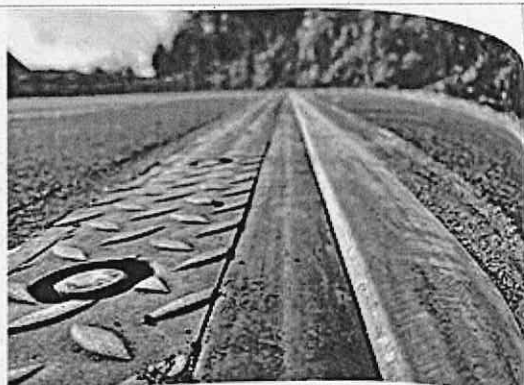
- * Berrenrather Str. zwischen Neuenhöfer Allee und Sülzgürtel
- * Zülpicher Str. zwischen Gerolsteiner Str. und Sülzgürtel
- * die polizeilich/notärztlich bekannteste Gefahrenstelle im Stadtbezirk

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted Signature]



2: Radfahrer*in testet das Gleis



3: VeloGleis in Basel

- Witterungsbeständigkeit
- Beständigkeit gegen Schmiermittel
- Chemische Beständigkeit

In einer ersten Testphase wurde das System mit einem Testgleis auf dem Gelände einer Baufirma in Füllinsdorf/BL geprüft. Der VCS und Pro Velo rekrutierten Fahrradfahrer*innen aus Basel und der Umgebung, welche das fahrradfreundliche Gleis mit normalen Fahrrädern, E-Bikes, Liegefahrrädern, Faltfahrrädern und mit Kinderanhängern befuhren und es unter verschiedensten Bedingungen testeten – beispielsweise beim Linksabbiegen, wenn Fahrradfahrer*innen gleich zweimal eine Schiene passieren müssen, mit längsparkenden Autos vor der Kaphaltestelle, bei Nässe oder mit Laub auf der Fahrbahn.

Die Rückmeldungen der Testfahrer zum VeloGleis waren durchweg positiv. Das Gleissystem erwies sich auch bei Nässe und mit Laub auf der Fahrbahn als gut befahrbar und wurde beim Queren der Schienen als sicherer wahrgenommen als Gleise ohne Gummifüllung.

Nach einer ausgiebigen Begutachtung des Systems durch die Fachingenieure der Basler & Hofmann AG wurde seitens des Amtes für Mobilität der Beschluss gefasst, eine Teststrecke unter Betriebsbedingungen zu errichten. Hierfür wurde die Anlage zur Haltestelle Bruderholz von der BVB-Basel beauftragt. Ein anspruchsvolles Projekt rund um die Erneuerung der Trambahnlinie 15, bei welchem im 7 1/2 Minuten-Takt die Bombardier Flexity 6/4 Fahrzeuge die Haltestelle passieren. Anhand von vorausgegangenen Zählungen geht man von ca. 1080 Durchfahrten des MIV (einschließlich

Fahrrädern) in 24 Stunden aus. Die Haltestelle befindet sich zudem im Bereich einer Velo-Basisroute. Die rund 125 m VeloGleis wurden im Rahmen des laufenden PGV vom Bundesamt für Verkehr in der Schweiz (BAV) zur Betriebserprobung bewilligt. SEALABLE nutzt den Piloten in Basel ebenfalls dazu, eine generelle Zulassung des Systems in der Schweiz zu erwirken.

Ein weiteres Projekt wurde mit der KVB in Köln realisiert. Die Ausfahrt aus einem Depot kreuzt hier gleich mehrere Male einen Radweg. Besonders herauszuheben ist der enge Bogen im Bereich eines Überganges. Die gesonderte Spurführungsbetrachtung zur Sicherheit gegen Entgleisung zeigte auch hier die Möglichkeiten, mit dem VeloGleis selbst die anspruchsvollsten Gegebenheiten für die Radfahrer*innen zu entschärfen. Dank der Expertise der Mitarbeiter von Künstler wurde schnell eine für alle Parteien sichere und zufriedenstellende Konstruktionslösung für den sehr engen Radius von 32 m gefunden.

Ein großer Waschmittelanbieter aus dem Ruhrgebiet setzt auf eine andere Eigenschaft des VeloGleises. Durch die simple Revidierbarkeit des Systems ist eine Reinigung der Anlage sehr schnell und einfach zu bewerkstelligen. In den Einbausituationen im Werk ist eine sehr starke Belastung mit Sand und anderen körnigen Materialien zu verzeichnen. Diese Materialien werden durch Regen und anderes Oberflächenwasser in das VeloGleis abgeleitet und können mit einfachen Reinigungsarbeiten, im Rahmen des Unterhaltes, entfernt werden. Alle bisher eingesetzten Lösungen versagten letztendlich an der Menge, der aus den Güterwagen rieselnden Materiali-

en, welche dann zum Verkleben des Rillenverschlusses führten.

Fazit und Ausblick

Das allseits bekannte Problem der Schienenquerung von Radfahrern, gerade in spitzen Winkeln, hat eine Lösung erfahren. Das VeloGleis ist eine Chance für noch kreativere Stadtplanung. Die Integration von Zweiradverkehr in eine zukünftig urbane Umgebung, in welcher der ÖPNV und das Rad gleichwertig und sicher nebeneinander agieren und sich ergänzen können. Auch der Lärmschutz ist eine weitere nicht zu unterschätzende Eigenschaft des Systems. Gerade bei Querverfahren von gummiereiften Fahrzeugen erzeugt eine Schienenrinne immer wieder störende Impulsgeräusche. Durch das schlagartige Entspannen der Befüllung entsteht eine Druckwelle, welche den Geräuschpegel erheblich über das Maß der Umgebung anhebt. Da beim VeloGleis die Rinne geschlossen ist, kann diese Entspannung nicht erfolgen und demzufolge auch kein Geräusch entstehen. Genauere Tests über den Umfang der Isolation sind noch in Planung.

Für die Zukunft soll eine Integration von Software zur Verschleißermittlung, eine Detektion des Zustandes beim Elastomerprofil (eingedrückt oder entspannt) bis hin zum Angebot eines Services „VeloScher“ mit der Übernahme von Wartung und Pflege umgesetzt werden. Zudem will man weitere Zulassungsverfahren in noch mehr Ländern bearbeiten, um die Verwendung des VeloGleises für alle Anwender noch einfacher zu gestalten.