

**Betreff:****Bahnübergang Pepperstieg****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

15.11.2017

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Status
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 112 Wabe-Schunter-Beberbach (Vorberatung)	21.11.2017	Ö
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 332 Schunteraue (Vorberatung)	30.11.2017	Ö
Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)	06.12.2017	Ö

**Beschluss:**

- „1. Der derzeitige bauliche Zustand des Bahnübergangs Pepperstieg in bezug auf die Querungsmöglichkeit für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr bleibt bestehen.
- 2. Der Aufnahme von Verhandlungen zwischen der Verwaltung und der DB Netz AG für eine mittelfristige Schrankenlösung zur Vermeidung des Warnsignals durch den Schienenverkehr wird zugestimmt.“

**Sachverhalt:**

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. mit § 6 Nr. 4 lit. a der Hauptsatzung. Im Sinne der Zuständigkeitsnorm handelt es sich bei der Sicherung des überbezirklichen Fuß- und Radweges verbunden mit einem Eingriff in das Gleisnetz der DB Netz AG um einen Beschluss über Planungen von Straßenmaßnahmen, für die der Planungs- und Umwaltausschuss beschlusszuständig ist.

Der als Fuß- und Radweg gewidmete Pepperstieg kreuzt die eingleisige Strecke der DB Netz AG. Neben der vorhandenen Beschilderung, die vor einem unbeschränkten Bahnübergang warnt, sind die Zugführer verpflichtet, die Fußgänger und Radfahrer zusätzlich mit einem Pfeifsignal auf das Herannahen eines Zuges hinzuweisen. Dieses Pfeifsignal wird von Anwohnern als störend empfunden und beständig moniert.

In Vorabstimmungen mit der Verwaltung hat die DB Netz AG drei grundsätzliche Möglichkeiten benannt, um die Pfeifsignale zu unterbinden.

**1. Errichtung von Umlaufsperren**

Die DB Netz AG hat für 2017 die Errichtung einer Umlaufsperre mit gleichzeitiger Aufhebung des Pfeifsignals zugesichert. Die Richtlinien zur Gestaltung von Umlaufsperren auf Bahngelände decken sich aber nicht mit den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“, die bei städtischen Planungen regelmäßig Anwendung finden. Dies betrifft insbesondere die Durchgangsbreiten, die zwischen 0,90 m und 1,30 m liegen. Für Radfahrer mit Anhänger und/oder montierten Seitentaschen, Tandems, Rollstuhlfahrer und Kinderwagennutzer stellen diese Umlaufsperren teilweise ein unüberwindbares Hindernis dar. Dies wurde bei der Konkretisierung der Planungen der DB Netz AG deutlich.

Der als Radroute ausgewiesene Pepperstieg stellt eine wichtige Verbindung zwischen Querum und dem Siegfriedviertel dar. Eine Umlaufsperre in der von der DB Netz AG vorgesehenen Form würde unabhängig von der fehlenden Barrierefreiheit die Leichtigkeit des Radverkehrs an dieser Stelle aufgrund des hohen Radverkehrsaufkommens sehr einschränken. Eine Umlaufsperre nach den Standards der DB Netz AG kommt aus fachlicher Sicht der Verwaltung als Lösung nicht in Frage.

## 2. Errichtung von Schranken

Der Regionalverband Großraum Braunschweig strebt Fahrzeitgewinne auf der Eisenbahnstrecke Braunschweig-Gifhorn an, um diese für zusätzliche Halte (z. B. Bienrode und Isenbüttel) und für die geplante Einführung eines Halbstundentakts nutzen zu können. Da die vielen Geschwindigkeitseinbrüche an Bahnübergängen dem entgegenstehen, möchte der Regionalverband die Situation an den Bahnübergängen so verändern, dass mit höherer Streckengeschwindigkeit gefahren werden kann. Ein zweistufiges Modell, das im ersten Schritt eine Umlaufsperre und im Nachgang eine Schrankenanlage vorsieht, lehnt die DB Netz AG aus finanziellen Gründen ab und wird von der Verwaltung ebenfalls aufgrund der fehlenden Barrierefreiheit nicht weiterverfolgt.

## 3. Aufhebung des Bahnüberganges

Ein weiterer Vorschlag der DB Netz AG zum Unterbinden des Pfeifsignals ist die Aufhebung des Bahnübergangs. Dies steht nicht zur Disposition.

### Weiteres Vorgehen

Um die Wohnqualität für die Anlieger, die Leichtigkeit des Radverkehrs und die Interessen des Regionalverbands in Einklang zu bringen, stellt eine Schrankenanlage die zu favorisierende Lösung dar. Die Umsetzung würde eine komplette Erneuerung des Bahnübergangs nach sich ziehen und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz unterliegen. In diesem Fall müsste 1/3 der ca. 400.000 € teuren Maßnahme von der Stadt getragen werden. Mit einer Umsetzung wäre unter Berücksichtigung eines erforderlichen Planfeststellungsverfahrens frühestens im Jahr 2023 zu rechnen.

Die Verwaltung wird mit der DB Netz AG Verhandlungen zur Realisierung einer Schrankenanlage aufnehmen, um eine barrierefreie Absicherung der Gleisquerung für Fußgänger und Radfahrer zu erreichen, bei der das Pfeifsignal nicht mehr erforderlich sein wird.

Leuer

### **Anlage/n:**

keine