

Betreff:**Ideenportal - Stadtweit Drängelgitter passierbar machen oder beseitigen****Organisationseinheit:**

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

07.03.2022

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 15.03.2022

Sitzungstermin**Status**

Ö

Sachverhalt:**Anlass:**

Über das Ideenportal im Beteiligungsportal „mitreden“ wurde folgende Idee zur Vorrangregelung am Ringgleis eingebbracht:

„1.) Umlaufsperren und (Straßen-)Bahnübergänge auch für Kinderwagen, Senioren-Scooter, Lastenräder und Anhänger einfach passierbar machen, durch regelkonformen Umbau oder wo möglich, Entfall.

2.) Zukünftig wo immer möglich auf Einsatz von Umlaufsperren verzichten (zugunsten Ampeln, Rüttelstreifen, Beschilderung, Verschwenkungen).

Verschiedene Zuständigkeiten und Regelwerke für Straßenbahn, Hafenbahn und Eisenbahn erleichtern diese Aufgabe nicht, aber es ist Zeit für die Beseitigung dieser ungerechten Behinderungen. Gerade auch wegen des Ziels, Braunschweig klimaneutral zu machen und dafür Rad- und Fußverkehr zu stärken. An den Straßenbahnübergängen kann die Stadt bzw. die BSVG selbst tätig werden. Ähnliches dürfte auch bei Bahnübergängen der Hafenbahn möglich sein. Bei den Bahnübergängen im Zuständigkeitsbereich der DB ist die Lage komplizierter, wie jeder, der mit der Bahn zu tun hat, weiß. Jedoch sind gerade dort die Behinderungen am einschneidenden und bestehen seit Jahrzehnten. Der Vorschlag wäre, dass die Stadt hier an die DB herantritt und zudem eine koordinierte Initiative über den Städte- und Gemeindebund erwägt, um bei der Bahn endlich Bewegung in die Sache zu bringen. Viele weitere Städte und Gemeinden haben das gleiche Problem und sind dabei vom Handlungswillen der Bahn in gleicher Weise abhängig wie Braunschweig.

Problembeschreibung

Umlaufsperren für den Radverkehr, umgangssprachlich auch als "Drängelgitter" bekannt, behindern seit Jahrzehnten an vielen Stellen im Stadtgebiet Menschen bei der Fortbewegung (...). In Kralenriede beispielsweise gibt es auf weniger als 2 km 4 Umlaufsperren der hinderlichsten Art (...), die für Radfahrende nahezu unpassierbar sind und die Zerschneidungswirkung der Bahnlinie noch verstärken. Sogar bei einer Neubaumaßnahme, wie am Bahnhof Griesmarode, werden neue Umlaufsperren aufgestellt. Zwar großzügiger dimensioniert zwar als früher, jedoch werden diese nach wie vor als Gängelung wahrgenommen.

Die Probleme bei Umlaufsperren sind offensichtlich und zu genüge diskutiert:

- Behinderung Radverkehr allgemein
- Lastenräder, Anhänger, Kinderwagen: kommen bei älteren, schmalen Anlagen oft gar nicht durch

- Aufmerksamkeit wird teilweise mehr auf das Passieren der Umlaufsperren gelegt, als auf den Verkehr
- Kein sicherer Aufstellbereich zwischen Gittern und Gleis: Gefahr, wenn ein Zug kommt. Wie schnell, wie einfach kommt man noch heraus, z. B. per Lastenrad mit Kindern?

Viele Umlaufsperren nicht regelkonform

Die meisten alten Umlaufsperren entsprechen in keiner Weise der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen). Diese enthält einige Kernaussagen, wie Umlaufsperren zu gestalten wären:

- Umlaufsperren und Poller sind nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist
- Gitter dürfen sich in Fahrtrichtung nicht überlappen
- Gitter sollten 1,50 m zueinander Abstand haben (Wegbreite)
- Innerhalb der Gitter sollte es noch 3 m sicheren Aufstellbereich vor dem querenden Verkehrsweg geben
- Bild: <https://qimby.net/image/667/umlaufsperren-nach-era-2010>

Auch die Richtlinien der DB gilt wurden vor mehreren Jahren dahingehend geändert. Ein Bestreben, Erleichterung an den seit langem bestehenden, kritischen Umlaufsperren in Braunschweig zu schaffen, war seitdem aber nicht erkennbar. Einige wesentliche Elemente der neuen Umlaufsperre (Technische Mitteilung 2012-238 I.NVT 4 zu RiL 815.0030):

- Öffnungsweiten betragen 1,50 m
- Verzicht auf Gegenlauf (Überlappung)
- Aufstelllänge von 3 m innerhalb der Umlaufsperre

Alternativen zu Umlaufsperren

Der Zweck von Umlaufsperren, Aufmerksamkeit für eine Querung herzustellen und Geschwindigkeit herauszunehmen, lässt sich oft auch anders erreichen (wenn nicht gerade harte Regeln der Bahn dem entgegenstehen).

- sehr große, suggestive Schilder und Sperrmarkierungen an Stadtbahn-Übergängen (Bsp.: <https://qimby.net/image/1455/radschnellweg-querung-bei-erzhausen>)
- Ampeln oder Schranken an Bahnübergängen der Eisenbahn
- Radwege/Gehwege verschwenken, um Geschwindigkeit rauszunehmen und Aufmerksamkeit zu erzeugen
- ggf. in Verbindung mit taktilen "Rüttelstreifen"
- (Bsp.: <https://qimby.net/image/432/bahnradweg-gute-absicherung-einer-querung-au...>)
- immer Herstellung von klaren, weiten Sichtbeziehungen
- sinusförmige Bodenwellen (Bsp.: <https://qimby.net/image/343/niederlande-houten-blick-am-imkerseind-richt...>.)

Die Idee hat die erforderliche Mindestunterstützerzahl von 50 erreicht.

Verfahren zur Ideenplattform:

Das Verfahren zum Umgang mit Ideen aus der Ideenplattform ist in der Vorlage zur Einführung des Beteiligungs-Portals (DS-17-03606, beschlossen in der Fassung der Vorlage 17-03606-01) wie folgt beschrieben:

„Vorschläge, die diese Voraussetzung [Anmerkung: ausreichende Unterstützerzahl] erfüllen, werden durch die fachlich zuständigen Organisationseinheiten inhaltlich geprüft und einer Bewertung durch den zuständigen Stadtbezirksrat (bei bezirklichen Vorschlägen) oder den zuständigen Fachausschuss zugeführt. Bezirkliche Vorschläge können im Rahmen der Budget-Hoheit der Stadtbezirksräte umgesetzt werden. Auch bei anderen Vorschlägen könnte - nach einem positiven Votum des Fachausschusses - eine Umsetzung sofort erfolgen, wenn die Finanzierung aus vorhandenen Ansätzen möglich ist.“

Falls notwendige Haushaltsmittel nicht vorhanden sind, ist eine abschließende Entscheidung innerhalb des nächsten Haushaltsplanaufstellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich.“

Prüfung und Bewertung:

Grundsätzlich dienen die Umlaufsperren dem Schutz von Verkehrsteilnehmenden. Zugleich schränken sie aber die Nutzbarkeit von Wegen stark ein.

Der Verwaltung ist die Problematik, die Umlaufsperren insbesondere bei nicht ERA-konformer Ausführung für den Radverkehr bedeuten, bekannt. In den vergangenen Jahren wurden bereits einige Umlaufsperren beseitigt. Dies erfolgt auch weiterhin. Stadtweit existiert aber noch eine größere Zahl solcher Anlagen. Teilweise sind diese seit vielen Jahren in Betrieb, vereinzelt werden solche Anlagen auch neu geplant.

Die Verwaltung plant aber seit Jahren nur noch sehr selten Umlaufsperren. Diese werden dann ERA-konform ausgebildet, so dass sie gut, auch mit Anhänger oder Lastenrad passierbar sind.

Im Bereich von Gleisanlagen schränken die Regelwerke für den Bahnbetrieb die planerischen Freiheiten jedoch, wie im Ideenportal geschildert, ein. Die Regelwerke für den Bahnbetrieb erlauben keine ERA-konforme Umlaufsperre. Das unter 1.) formulierte Ziel, "Umlaufsperren und Bahnübergänge [...] einfach passierbar machen" kann daher an vielen Gleisquerungen nicht umgesetzt werden. Einfach passierbare Lösungen wären dann neue Bahnübergänge (die in der Regel nicht mehr zulässig sind) oder Brücken oder Unterführungen, was an vielen Stellen unverhältnismäßig wäre.

Weiteres Vorgehen:

Die stadtweite Erfassung von Umlaufsperren im Verlauf öffentlicher Verkehrswege ist in Maßnahme 5 "Analyse zu bestehenden Hindernissen im Radverkehrsnetz" (und weitergehend Maßnahme 12) im Ziele- und Maßnahmenkatalog "Radverkehr in Braunschweig" verankert (DS 20-13342-02).

Diese stadtweite sehr aufwendige Analyse wird im Laufe dieses Jahres beauftragt. Über die Ergebnisse dieser Analyse und über Art und Umfang der Beseitigung der Hindernisse wird die Verwaltung im Ausschuss berichten. Die Beseitigung von ermittelten Hindernissen wird dann ab 2023 Gegenstand der Maßnahme 12 "Qualitätsoffensive für Radwege" sein. Dabei setzt die Beseitigung oder der Umbau von Umlaufsperren in der Regel eine Planung voraus, damit keine Gefahrenstellen entstehen. Der Umfang der Planungen wird sehr unterschiedlich sein.

Bei der Auswahl und Priorisierung der zu beseitigenden Hindernisse wird die Verwaltung die Bedeutung der jeweiligen Wegeverbindung für den Rad- und Fußverkehr ebenso berücksichtigen wie den finanziellen, personellen und zeitlichen Aufwand insbesondere für die Beseitigung von Hindernissen an Gleisquerungen, die zum Teil große Baumaßnahmen mit mehrjährigen Planungs- und Genehmigungsprozessen erforderlich machen würden.

Wenn die Verwaltung in Einzelfällen ausnahmsweise neue Umlaufsperren plant, werden diese dem zuständigen politischen Gremium zur Entscheidung vorgelegt.

Vielfach wird die Vorgehensweise der Verwaltung dem im Ideenportal erbetenen Vorgehen entsprechen. Insbesondere bei bestehenden Gleisquerungen mit engen Umlaufsperren wie an dem im Vorgang genannten Beispiel in Kralenriede sieht die Verwaltung aber keine Lösungsmöglichkeit, die mit verhältnismäßigem Aufwand umgesetzt werden könnte. An solchen Stellen wird die Verwaltung ggf. prüfen, ob dort überhaupt öffentliche Wegeverbindungen bestehen. Evtl. müssen solche Wegeverbindungen dann auch grundsätzlich hinterfragt werden. Änderungen in solchen kritischen Fällen würden dem jeweilig zuständigen politischen Gremium vor Umsetzung vorgelegt werden.

Leuer

Anlage/n:
keine