

Betreff:

**Taktile Begrenzungstreifen zwischen Geh- und Radweg bei
Umbaumaßnahmen im Bestand**

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

09.09.2021

Beratungsfolge

Planungs- und Umweltausschuss (Entscheidung)

Sitzungstermin

22.09.2021

Status

Ö

Beschluss:

„Die Abgrenzung zwischen Gehweg und Radwegen wird bei Umbaumaßnahmen, Instandsetzungen und Radwegverbreiterungen im Bestand aus Begrenzungstreifen in Form von Noppensteinen mit Rundkopf (Anlage 2) hergestellt“

Sachverhalt:

Beschlusskompetenz

Die Beschlusskompetenz des Planungs- und Umweltausschusses ergibt sich für diese planerische Grundsatzentscheidung aus § 76 Abs. 3 S. 1 NKomVG i. V. m. § 6 Nr. 4 a der Hauptsatzung, da diese straßenplanerische Grundsatzentscheidung überbezirkliche Bedeutung hat.

Ziel

Für künftige Umbaumaßnahmen, Instandsetzungen und Verbreiterungen von Radwegen im Bestand gilt es, eine einheitliche Lösung für den Begrenzungstreifen zwischen Gehweg und Radweg zu definieren. Dieser Begrenzungstreifen hat im wesentlichen drei Aufgaben:

- Personen mit Sehbehinderung soll mithilfe des optischen Kontrastes (z. B. weißer Platte) verdeutlicht werden, dass jenseits dieses Trennstreifens der Gehweg endet und der Radweg beginnt.
- Weiterhin soll blinden Personen mithilfe einer taktilen Oberfläche ebenfalls verdeutlicht werden, dass jenseits dieses Streifens der Gehweg endet.
- Zudem soll Radfahrenden optisch die Grenze des Radweges deutlich gemacht werden. Gleichzeitig ist es das Ziel, durch die bauliche Ausgestaltung ein regelwidriges Überfahren dieses Trennstreifens hin zum Gehweg durch Radfahrende so unattraktiv wie möglich zu gestalten, ohne dabei die Sicherheit der Radfahrenden zu gefährden.

Eine Differenzierung erfolgt zwischen Baumaßnahmen im Bestand und dem Neubau von Radwegen. Diese Beschlussvorlage thematisiert ausschließlich Baumaßnahmen im Bestand. Für den Neubau sind komplexere Abwägungen erforderlich (z. B. auch sogenannte geschützte Radwege), die jedoch für Baumaßnahmen im Bestand ausgeschlossen werden. Das begründet sich u. a. aus dem hohen Anpassungsaufwand bei grundlegenden Umbauten und aus der Entwässerungsthematik. Auch eine sicherheitstechnische Einschätzung anderer Arten von Begrenzungstreifen für den Neubau erfolgt separat.

Anlass

Der Anlass ergibt sich u. a. aus dem vom Rat beschlossenen Ziele- und Maßnahmenkatalog „Radverkehr in Braunschweig“. Damit dem darin genannten „Ziel 3: Radwege sicherer und komfortabler machen“ entsprochen werden kann, soll im Rahmen der Maßnahme 6 ein Qualitätsstandard für die bauliche Trennung der Radwege zum Gehweg gesetzt werden.

Lösungsansatz

Für Baumaßnahmen im Bestand bestehen verschiedene Grundstrukturen der Abtrennung durch taktil und optisch wahrnehmbare Bregrenzungsstreifen, von denen die aus Sicht der Veraltung sinnvollsten Möglichkeiten mit deren Vor- und Nachteilen in folgender Tabelle stichpunktartig dargestellt sind. Eine Sturzgefahr für Radfahrende beim Überfahren ist bei allen Formen minimal. Der Trennstreifen hat immer eine durchgehende Breite von 30 Zentimetern.

Grundstrukturen	Vorteile	Nachteile
Trennstreifen aus Kleinpflaster	-gute Integration ins Stadtbild	-keine eindeutige, standardisierte Ertastbarkeit gewährleistet -eindeutige optische Erkennbarkeit, vor allem für Sehbehinderte, nur bei wenigen Materialkombinationen gewährleistet -beim Überfahren geringere Wahrnehmbarkeit -Einwuchs von Unkraut, daher hoher Unterhaltungsaufwand -kostenintensive Natursteine
Rillensteine	-Ertastbarkeit vorhanden -gut kontrastierte Oberfläche ¹	-nach Richtlinienlage wegen der Verwechslungsgefahr von taktilen Leiteinrichtungen für Blinde nicht zulässig -schnellere Verschmutzung der Rillen möglich -geminderte Ertastbarkeit ggü. Steinen mit Kegelstumpf oder Noppe -beim Überfahren geringere Wahrnehmung
Steine mit Kegelstumpfnoppe (30 x 30 cm) Anlage 1	-Ertastbarkeit vorhanden -gut kontrastierte Oberfläche ¹ -beim Überfahren wahrnehmbar	
Steine mit Noppenrundkopf (30 x 30 cm) Anlage 2	-gute Ertastbarkeit vorhanden -gut kontrastierte Oberfläche ¹ -beim Überfahren deutlich wahrnehmbar	

Probestrecke

In der Theodor-Heuss-Straße wurde eine ca. 30 m lange Teststrecke mit zwei verschiedenen Noppensteinen hergestellt. In einem Ortstermin mit Vertretern des Behindertenbeirates Braunschweig e. V. und der Fahrradverbände wurde dort die eingebaute Rad-

¹ Ggf. gemäß DIN 32975 in Kombination mit umliegendem, anthrazitfarbenen Begleitstein

Gehwegtrennung begutachtet, getestet und diskutiert. Im Ergebnis ist diese Art der Trennung, vor allem des Noppensteins mit Rundkopf, von allen Teilnehmern als eine gute Lösung erkannt worden. Für die Sehbehinderten ist sie gut erkennbar, für nicht Sehende gut ertastbar und für die Fahrradfahrenden sehr deutlich spür- und erkennbar, aber nicht sturzgefährdend. Die Fahrradverbände sehen diese Lösung der Trennung als eine gute Lösung an, allerdings nur für Bauen im Bestand.

Für gestalterisch besonders sensible, insbesondere historisch geprägte Stadträume bleibt die Option bestehen, individuelle Lösungen zur Erreichung der gleichen Wirkung zu finden. Solche Planungen werden dann dem PIUA bzw. dem zuständigen Stadtbezirksrat separat zur Entscheidung vorgelegt.

Kurzfristig geplante Baumaßnahmen mit dem neuen Trennstreifen

Auf Grundlage dieses Beschlusses soll für kurzfristig anstehende Radwegplanungen im Bestand der taktile Trennstreifen in Form von Noppensteinen mit Rundkopf geplant und gebaut werden, u. a.:

- Hamburger Straße (Ausbaulänge ca. 430 m)
- Kurt-Schumacher-Straße (Ausbaulänge ca. 200 m)
- Uferstraße/Feuerwehrstraße (Ausbaulänge ca. 1250 m)

Leuer

Anlage/n:

Anlage 1: Foto Kegelstumpfnoppe

Anlage 2: Foto Noppenrundkopf





5 von 5 in Zusammenstellung

Noppenrundkopf