

Besprechungsprotokoll vom 29.01.2013

**Sonderverkehrsschau BÜ 4 Darmstadt km 8,200
Strecke 3554 Darmstadt/Nord- Wiebelsbach**

Erstellt am: 25.02.2013

Erstellt von: Jürgen Sängler / Frank Schmidt

DB Netz AG
Geschäftseinheit Regionalnetze
Regionalbereich Mitte
I.NVR-MI-R-WET/ODW
Frank Schmidt
Am Güterbahnhof 2
611691 Friedberg
Telefon 06031 670-175
Mobil 0160-97485299

www.dbnetze.com/fahrweg

Teilnehmer:

Teilnehmer der Stadtverwaltung:

Frau Lindscheid, Dezernentin Dez.III
Herr Krehbiel, Dez.III
Herr Schuster, Straßenverkehrs-und Tiefbauamt
(SVTA) Abteilung Bau und Betrieb
Herr Dietzel, SVTA Straßenbau
Herr Lauer, SVTA Verkehrstechnik
Herr Menck, SVTA Verkehrstechnik
Frau Wolf, SVTA Verkehrsplanung
Herr Rathgeber, SVTA Straßenverkehrsbehörde
Herr Retzlaff, SVTA Straßenverkehrsbehörde
Frau Sary, Verkehrslösungen Bleeps
Herr Beck, Stadtplanungsamt

Ort/Zeit:

Darmstadt, 14:00 - 15:00

Protokollumfang:

3 Seite(n)

Anlage:

Technische Mitteilung:
TM_2012_238_Umlaufsperrungen_an_BUe_f
uer_Fussgaenger_und_Radfahrer

**Teilnehmer der Aufsichtsbehörde Eisenbahnbundes-
amt:**

Herr Bergauer, EBA Frankfurt

Teilnehmer der DB Netz AG:

Herr Sängler, Leiter Regionalnetze Mitte
Herr Schmidt, Leiter Regionalnetz Wetterau und
Odenwald
Herr Mahr, Bezirksleiter Fahrbahn, Odenwald
Herr Ehrich, Meister Fahrbahn, Odenwald

Verteiler:

Herr Sängler, Leiter Regionalnetze Mitte (komm.)
Frau Würtz, Leiter Regionalnetze Mitte
Herr Schmidt, Leiter Regionalnetz Wetterau und
Odenwald,
Herr Nolte, Eisenbahnbetriebsleiter Regionalbereich
Mitte,
Herr Bergauer, EBA Frankfurt,
Herr Schuster, Straßenverkehrs-und Tiefbauamt
(SVTA)

Nr. Inhalte/Maßnahmen

1. Anlass der Sonderverkehrsschau am BÜ 4 in Darmstadt

Die Verkehrsschau sollte dazu dienen, den Zustand des BÜ 4 nach Verbesserung

- Anbringung Piktogramme mit Zeichen 151 mit Text: Vorsicht Zugverkehr auf gelbem Hintergrund beidseitig des Gleises
 - Anbringung Zeichen 151 auf dem Gehweg-Asphalt beiderseits des Gleises zu beurteilen und evtl. weitere Schritte zu festzulegen.
-

2. Beschreibung BÜ 4 Darmstadt

Bereits gemäß Regelwerk vorhanden:

- Übersicht/Sichtfläche vom BÜ auf die Bahnstrecke
- in Richtung Wiebelsbach: vom BÜ links der Bahn 205 m Sicht, vom BÜ rechts der Bahn 175 m Sicht. Zusätzlich wurde aus Richtung Wiebelsbach eine P- Tafel (Pfeiftafel Signal BÜ 4, etwa 3 Sekunden lang pfeifen) 195 m vor dem BÜ aufgestellt.
- in Richtung Darmstadt /Ost: vom BÜ links der Bahn 200 m Sicht, vom BÜ rechts der Bahn 250 m Sicht.

Damit ergeben sich aus Richtung Darmstadt/Ost bei $v= 70$ km/h ca. 10 bzw. 13 Sekunden Annäherungszeit und aus Richtung Wiebelsbach bei $v= 60$ km/h ca. 10 bzw. 12 Sekunden Annäherungszeit, das Pfeifen erfolgt bei ca. 12 Sekunden Annäherungszeit.

3. Beurteilung

Von den Teilnehmern wurden verschiedene Punkte angesprochen und diskutiert. Zum Teil waren die Punkte auch schon Inhalt vorheriger Gespräche und Schreiben.

Seitens der DB Netz AG wurde nochmals dargelegt, dass der vorhandene Überweg mit Umlaufsperrung der EBO sowie dem Regelwerk der DB Netz AG entspricht. Die zusätzlich angebrachten Schilder und Warnzeichen erhöhen die Aufmerksamkeit der BÜ- Benutzer. Der Vertreter des EBA stimmte dieser Aussage zu.

Eine zusätzliche Erhöhung der Sicherheit bedingt die Errichtung einer technischen Sicherung am Fußwegübergang. D.h. es wird eine Lichtzeichenanlage mit Vollschanke u. Gitterbehang erforderlich.

Zusätzlich muss für das Freisein des BÜ eine Gefahrenraumfreimeldung vorgesehen werden, die verhindert, dass bei Schließen der Schranken sich Menschen zwischen den Schranken befinden.

Da die technische Sicherung nicht von der EBO gefordert wird (siehe oben), sondern auf Verlangen der Stadt errichtet werden würde, sind die **Kosten von ca. 350-400 TEuro** alleine von der Stadt zu tragen.

Nr. Inhalte/Maßnahmen

Seitens der Teilnehmer Stadtverwaltung wurden Vorschläge zur Aufmerksamkeitserhöhung wie Läutesignal bei Annäherung des Zuges oder Einschaltung von Blinklichtampeln links und rechts des BÜ gemacht.

Aus Sicht der Bahn sind beide Vorschläge sicherheitstechnisch nicht zugelassen und täuschen eine Sicherheit vor, die nicht vorhanden ist (z.B. keine Ausfallsicherheit). Ein Bau solcher Hilfs- Anlagen wird seitens DB Netz AG und der Aufsichtsbehörde abgelehnt.

Eine Lösung zur Entschärfung des Problems, dass Fahrräder mit Anhänger sehr schlecht die Umlaufsperrre passieren können, ist in der Anlage (Technische Mitteilung) dargestellt. Hier wird der Abstand zwischen den Holmen auf 1,50 m erweitert. Auch die Gestaltung der Umlaufsperrre ist geändert (Haltelinie, taktile Leitelemente, Hinweisschild: Radfahrer absteigen usw.)

Die o.g. Teilnehmer diskutierten diese Variante. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass dies eine Erleichterung für erwachsene Radfahrer darstellen würde, aber für Kinder ein noch leichteres Befahren des BÜ ermöglichen würde.

4. Fazit / Weiteres Vorgehen

Nach ausgiebiger Diskussion konnte keine schnelle Lösung zur Verbesserung der heute vorhandenen Umlaufsperrre genannt werden. Die Bedenken der Bürgerinitiative konnten nicht ausgeräumt werden. Eine für die Bürgerinitiative zufriedenstellende Lösung wäre

- der Bau einer Vollschranke mit Lichtzeichen (siehe oben)
- **Neubau einer Über- oder Unterführung**
- Schließen des BÜ und Benutzung der **Straßenüberführung Heinrichstraße** (Ausbau Waldweg parallel der Bahn erforderlich). Umweg beträgt ca. 300 m.

Von Seiten DB Netz wurde angeregt, durch die Stadt Darmstadt eine Vorentwurfsplanung zu erstellen, in der der Bau einer technischen Sicherung am BÜ mit allen Randbedingungen untersucht wird (Kosten, Schließzeit des BÜ, Wegebeziehungen usw.).

Von der DB Netz AG wurde zugesagt, kurzfristig (witterungsabhängig) den Anstrich der Umlaufsperrren zu erneuern. Ebenso werden die Unebenheiten der Zuwegung hinter der Umlaufsperrre geglättet.

Seitens der Stadt wurde zugesagt, dass jeweils ein 2. Schild: "Vorsicht Zugverkehr auf gelbem Hintergrund" links des Weges aufgestellt wird.

DB Netz bittet, von den weiteren Überlegungen der Stadt in Kenntnis gesetzt zu werden.
Gez. Jürgen Sänger / Frank Schmidt

Allgemeingültige Technische Mitteilung

- Als Handlungsanweisung gemäß Konzernrichtlinie 138.0202 -

TM 2012-238 I.NVT 4

Sachlich zugehörige Ril:	815
Ersatz für TM :	

TM-Titel / Handlungsbedarf:

TM 2012-238 I.NVT 4 zu RIL 815.0030 Abschn.4 (8) Umlaufsperrn an BÜ für Fußgänger und Radfahrer

Gültig ab :	18. DEZ. 2012		
Umsetzungsfrist bis :			
Rückmeldung bis :		An:	

Diese TM umfasst die Seiten 1 bis 4 (ohne Anlagen).

Mitzeichnung:

Fachlinie:

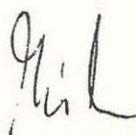
I.NPI 3	<input checked="" type="checkbox"/>	12.10.12 Lemm	LST	<input type="checkbox"/>	
I.NPI 2	<input type="checkbox"/>		Tk	<input type="checkbox"/>	
I.NPP	<input type="checkbox"/>		EA	<input type="checkbox"/>	
I.NVS	<input checked="" type="checkbox"/>	22.11.12 Krittian	Oberbau	<input checked="" type="checkbox"/>	8.10.12 Dr. Hempe
I.NPG	<input type="checkbox"/>		KIB	<input type="checkbox"/>	
I.NVT 342	<input checked="" type="checkbox"/>	23.04.12 Bäurle	Betrieb	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	

Freigabe:

19.11.2012
Datum


Unterschrift

10. DEZ. 2012
Datum


Unterschrift

i.V. Günter Schwaninger, I.NVT 4
Name, OE in Klarschrift

i.V. Jens Müller, I.NVT 42
Name, OE in Klarschrift



Sachverhalt / Anlass / Begründung:

Siehe Stellungnahme

Zuständigkeiten / Ansprechpartner:

OE	Name	Mail-Adresse	Telefonnummer
I.NVT 42(B)	Dr. Koch	eckart.koch@deutschebahn.com	069 265-45215
I.NVT 42(B)	Lütgens	andrea.luetgens@deutschebahn.com	069 265 45256

- Verteiler gemäß TM-Abo-System (DB Netz AG)
- Verteiler gemäß externem Postverteiler
- Verteilung an Dritte durch Einstellung im DBPortal

Zusätzliche Information durch DB Netz

<input type="checkbox"/>	DB Projektbau GmbH	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	DB Systemtechnik	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	DB Bahnbau Gruppe GmbH	<input type="checkbox"/>	
<input checked="" type="checkbox"/>	EBA Ref 21	<input type="checkbox"/>	

**Fachtechnische Stellungnahme
TM 2012- 238
Umlaufsperrn an BÜ für Fußgänger und Radfahrer**

1. Anlass / Ausgangssituation

In den letzten Jahren kommt es im öffentlichen Verkehr vermehrt zu Fahrradvarianten und Ausrüstungen (mit Anhänger, Tandem, Liegeräder, breite Packtaschen) die ein Durchschieben in den Umlaufsperrn erschweren oder unmöglich machen. Außerdem sind zunehmend (Elektro-) Rollstühle im öffentlichen Verkehr, deren Benutzer ebenfalls Probleme beim Durchfahren der engen Umlaufsperrn haben. Für beide Gruppen der zuletzt genannten Verkehrsteilnehmer ist davon auszugehen, dass **mehr Aufmerksamkeit auf das Passieren der engen Umlaufsperrn gelegt wird, als auf das sichere Queren der Bahngleise.**

2. Beteiligung des EBA

Das EBA hat mitgewirkt und die Zustimmung mit Mail vom 30.10.2012 erteilt

3. Stellungnahme, Begründung

Wie im Kommentar zur EBO ausgeführt, haben die Umlaufsperrn vorrangig die Aufgabe, den Verkehrsteilnehmer daran zu hindern, den BÜ „blindlings“ zu betreten. Dieser Schutzzweck bleibt auch bei Umlaufsperrn mit größeren Öffnungsmaßen erhalten. Es wird davon ausgegangen, dass der Verkehrsteilnehmer, da er die Umlaufsperrn mit geringem Aufwand passieren kann, der Gefahrenquelle mehr Aufmerksamkeit entgegenbringt. In einem Forschungsprojekt der TU Dresden wurde das Verhalten von Verkehrsteilnehmern beobachtet und mittels einer Diplomarbeit ausgewertet. Diese Untersuchung sowie die DIN 18024-1 „Barrierefreies Bauen – Teil 1 sind Grundlage dieser TM zur Änderung der RIL 815.0030 Abschn.4 (8) einschließlich der neuen Abmessungen (Bild 4 Maße für das Gestalten von Umlaufsperrn). Die Belange des Blinden- und Sehbehindertenverbandes werden hier ebenfalls berücksichtigt.

Wesentliche Elemente der neuen Umlaufsperrn sind:

- Alle Öffnungsweiten und Abstände zwischen den Holmen betragen zukünftig 1,50m
- Der „Sehpunkt“ wird im Abstand von 3,00m zur äußeren Gleisachse definiert.
- Die Haltlinie bzw. taktile Leitelemente (Aufmerksamkeitsfeld und Richtungsfeld) bis 3,00m vor Gleisachse
- Verzicht auf den „Gegenlauf“ (da „Sehpunkt“ bei 3m zur äußeren Gleisachse definiert ist), dafür
- Aufstelllänge von 3,00m innerhalb der Umlaufsperrn bis zum „Sehpunkt“
- Bei häufig frequentierten BÜ (>50 Verkehrsteilnehmer/Spitzenstunde) ist eine doppelte (gespiegelte) Umlaufsperrn anzuordnen. Bei sehr stark frequentierten BÜ >200 Verkehrsteilnehmer/ Spitzenstunde) ist in Abhängigkeit von der Streckenbelastung der Bau einer technischen Sicherung zu prüfen.
- Aufstellen eines Hinweisschildes je Richtung „ Radfahrer absteigen“
- Höhe der Umlaufsperrn =90cm mit einem Knieholm (wie bisher)

Einsatzkriterien und Berechnungskriterien dieser Umlaufsperr:

- Bei eingleisigen Strecke bis $V_E = 120$ km/h
- Bei zweigleisigen Strecken bis $V_E = 80$ km/h
- Anzunehmende Fußgängergeschwindigkeit $V_F = 1,2$ m/s
- Als Länge des Fußgängers einschließlich Fahrrad werden zugrunde gelegt:
 $l_{F+R} = 3,00$ m.

Die Regeln gelten beim Neubau und bei der Erneuerung von Umlaufsperr.

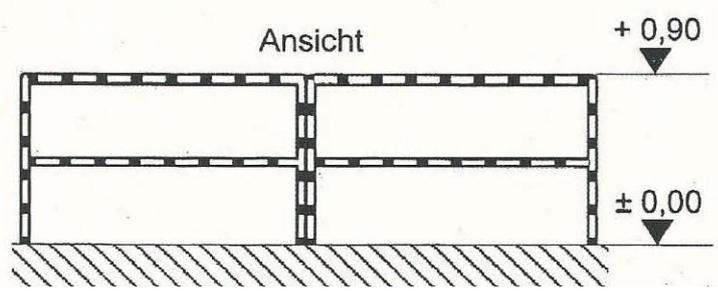
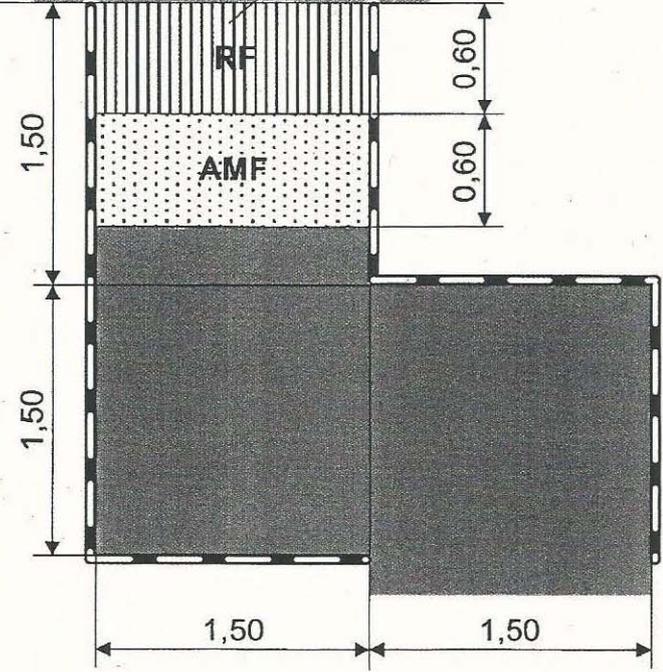
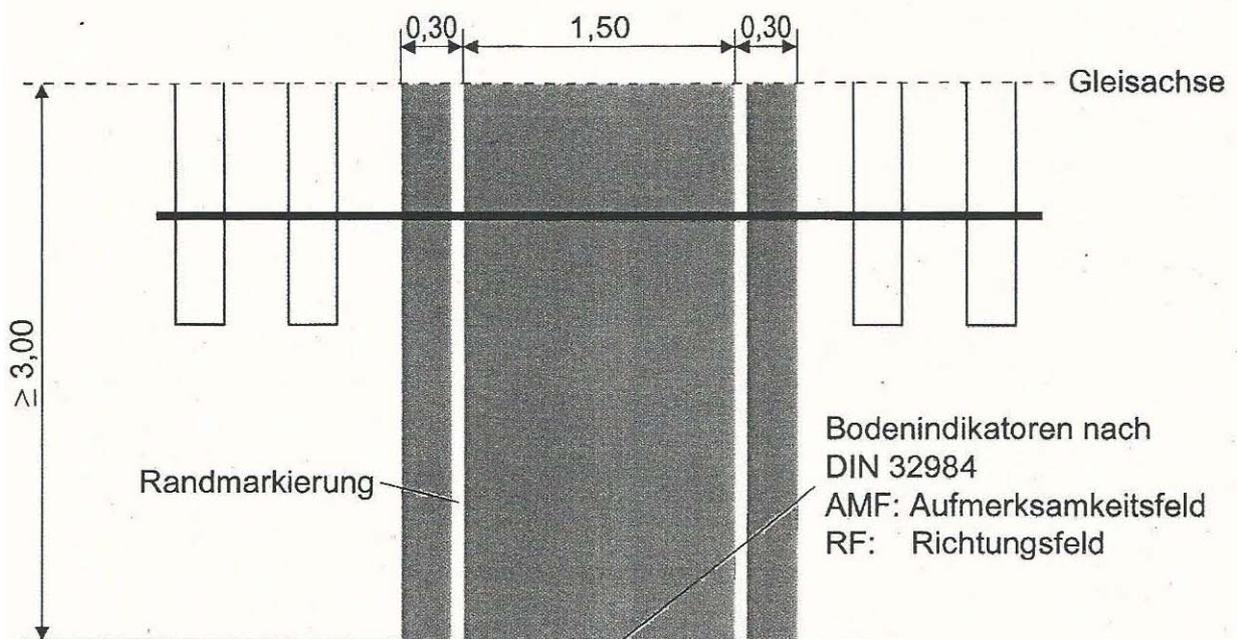
i.A. *Lütgens*
Lütgens

Anlage 1 : Empfohlene Maße für Umlaufsperr

Anlage 2 : Prinzipdarstellung der doppelten Umlaufsperr

Empfohlene Maße für Umlaufsperrn

Maße in m



Prinzipdarstellung der doppelten Umlaufsperr
Maße analog zur einfachen Umlaufsperr

