

Stadt Brandenburg an der Havel, Klosterstr. 14, 14770 Brandenburg an der Havel

An die Mitglieder
der Stadtverordnetenversammlung der Stadt
Brandenburg an der Havel

STADT BRANDENBURG AN DER HAVEL
DER OBERBÜRGERMEISTER

AUSKUNFT ERTEILT
Beigeordnete für Inneren Service,
Ordnung und Sicherheit

Susanne Fischer
Nicolaiplatz 30
14770 Brandenburg an der Havel

Tel.: (03381) 58 74 00
Fax: (03381) 58 74 04
E-Mail: susanne.fischer@stadt-
brandenburg.de

SVV-Beschlussantrag Nr. 160/2024 vom 16.05.2024 Aufstellflächen für Fahrräder am Bahnübergang Planebrücke

DATUM
27.05.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

UNSER ZEICHEN
GB04/36.0-hen/160-2024

mit o. g. Beschlussantrag soll die Verwaltung beauftragt werden, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Änderungen an den Verkehrsregelungen am Bahnübergang Planebrücke in Gestalt der Markierung gesonderter Aufstellflächen für Fahrräder vor den Bahnschranken zu prüfen.

IHR ZEICHEN/SCHREIBEN VOM
16.05.2024

I.)
Grundsätzlich ist die Schaffung gesonderter Aufstellflächen für Fahrräder an Knotenpunkten eine geeignete Maßnahme zur Schaffung von mehr (Rad-) Verkehrssicherheit. Daher findet dieses Instrument zunehmend Eingang in Straßenplanungen von Neubaumaßnahmen.

BANKVERBINDUNGEN
Mittelbrandenburgische Sparkasse
IBAN: DE55 1605 0000 3611 6600 26
BIC: WELADED1PMB

Die Anwendung auf Bestandssituationen ist von den vorgefundenen örtlichen Rahmenbedingungen abhängig, da diese räumlich wie auch verkehrsorganisatorisch bereits einen festen Rahmen setzen. An Bahnübergängen kommt erschwerend hinzu, dass dort neben den örtlichen Verhältnissen auch bahnspezifische Regelwerke, wie z. B. Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG), Eisenbahngesetze der Länder, Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Anschlussbahnen (EBOA bzw. BOA) usw. neben der StVO für den Straßenbereich gelten. Zudem ist der Baulastträger des Schienenweges (hier: DB AG) wie auch das Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde für Bahnübergänge einzubeziehen.

Brandenburger Bank
IBAN: DE81 1606 2073 0000 5055 60
BIC: GENODEF1BRB

Postbank Berlin
IBAN: DE65 1001 0010 0651 8191 09
BIC: PBNKDEFF100

Steuernummer: 048/144/00560
Gläubiger-Identifikationsnummer:
DE 13 ZZZ 00000018553

Vorstehender erheblicher Prüf- und Beteiligungsaufwand wäre jedoch nur dann zielführend, sofern die örtlichen Verhältnisse gesonderte Aufstellflächen räumlich wie auch aufgrund bereits vorhandener Verkehrsregelungen ermöglichen. Dies ist im Bereich des Bahnübergangs Planebrücke aus folgenden Gründen fraglich:

DATENSCHUTZ
Hinweise zur Datenverarbeitung und
zum elektronischen Schriftverkehr:
www.stadt-brandenburg.de/datenschutz

Bahnübergang Planebrücke stadtauswärts



Quelle: Straßenverkehrsamt, Stadt Brandenburg an der Havel

Die Markierung einer Aufstellfläche vor der 1. Haltlinie vor der Einmündung des Planeweges macht vor dem Hintergrund der Führung der Radfahrenden über den vorhandenen Radweg erst nach dieser Linie auf die Fahrbahn keinen Sinn. Gleichwohl gilt für die Radfahrenden auch das erste Lichtzeichen mit Andreaskreuz unmittelbar vor der Brücke, sodass diese bei Lichtsignal „ROT“ davor warten müssten. Aufgrund der Lage der 1. Haltlinie wie auch der Einmündung des Planeweges befindet sich der Radfahrende damit bereits vor dem motorisierten Kfz-Verkehr, sodass es keiner Aufstellfläche bedarf.



Quelle: Straßenverkehrsamt, Stadt Brandenburg an der Havel

Auch eine Aufstellfläche unmittelbar vor der Bahnschranke erscheint nicht gewinnbringend, da die meisten Radfahrenden bereits an der Lichtzeichenanlage vor der Brücke warten müssen. Zudem besteht im Bereich der Einmündung Sandfurthweg eine seitliche Aufstellfläche, welche gut genutzt werden kann. Eine Zurückverlegung der Haltlinie an der Bahnschranke in den Brückenbereich erscheint unabhängig von der grundsätzlichen Zulässigkeit kaum Effekte zu erzielen.

Bahnübergang Planebrücke stadteinwärts



Quelle: Straßenverkehrsamt, Stadt Brandenburg an der Havel



Quelle: Straßenverkehrsamt, Stadt Brandenburg an der Havel


Auch stadteinwärts werden die Radfahrenden über die Radwegführung erst nach der markierten Haltlinie auf die Fahrbahn in einen Wartebereich vor der Bahnschranke geführt, was einer Aufstellfläche gleichkommt. Eine Zurücksetzung der Haltlinie macht aufgrund des installierten und aufgrund des Unfallgeschehens auch notwendigen Rückhaltesystems (Leitplanke) in dieser Kurvenlage keinen Sinn.

II.)

Der Grundansatz einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr, insbesondere im Zusammenhang mit der Radverkehrsanbindung eines stetig gewachsenen Siedlungsbereiches wie der Eigenen Scholle, ist zu begrüßen. Hier sollen und dürfen Gedanken entwickelt und Ideen ausgetauscht werden. Diese müssen sich jedoch auch in die einschlägigen Rechtsnormen und technischen Regelwerke einordnen und in der Örtlichkeit überzeugen.

Der hier gewählte Ansatz ist aus Sicht der Fachverwaltung in der Örtlichkeit Planebrücke aus vorstehend genannten Gründen nicht gewinnbringend umzusetzen. Aufgrund der konkreten Rahmenbedingungen wird daher ein aufwendiges Prüf- und Beteiligungsverfahren nicht empfohlen. Vielmehr sollte der Bahnübergang in seiner derzeitigen Komplexität und ohne auffälliges Unfallgeschehen im Radverkehr bis zu seinem unstrittig notwendigen Neubau so angenommen werden, soweit keine baulich oder verkehrsorganisatorisch durchgreifenden offensichtlichen Verbesserungen möglich sind.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung


Susanne Fischer
Beigeordnete