

5.3 Verkehr und Technische Infrastruktur

Anlagen

- Verkehr – Ausgangssituation, Probleme, Maßnahmen [2006]

Grundlagen

- Verkehrsentwicklungsplan [2003]
- Nahverkehrsplan [2003]
- Lärminderungsplan [2003]
- Luftreinhalteplan [2006]

Grundlage einer erfolgreichen Wirtschafts- und Stadtentwicklung ist eine optimale und intakte Infrastrukturversorgung. Von besonderem Belang ist dabei die *Qualität der Anbindung der Stadt an das übergeordnete Netz*.

Regionale Verkehrsanbindung

Verkehrsinfrastrukturell ist Brandenburg an der Havel mit den Verkehrsträgern *Straße, Schiene und Wasser gut aufgestellt* (siehe Abbildung 8). Die überregionale Verkehrsanbindung erfolgt über die beiden Bundesstraßen B 1 und B 102 sowie fünf Landesstraßen. Mit der *Autobahnbindung an die BAB 2* (zwei Anschlussstellen rd. 8 bzw. rd. 15 km vom Stadtzentrum) und der direkten Anbindung an die Hauptstrecke der Deutschen Bahn AG

Berlin-Magdeburg-Hannover bestehen weitreichende Erreichbarkeits-Isochronen in der Ost-West-Achse. An das ICE-Hauptliniennetz ist Brandenburg an der Havel nicht mehr angeschlossen. Optimierungspotenziale bestehen insbesondere in der Anbindung an die Autobahn. Hohe *Verkehrsbelastungen verbunden mit Verkehrslärmbelastungen* sowie lange Wartezeiten und Rückstau an den Bahnübergängen bei Gollwitz und Wust zählen hierbei zu den dringendsten Problemen, die es zu beseitigen gilt. Auf der nord-südlichen Erreichbarkeitsachse bestehen weiterhin *Erreichbarkeitsdefizite*. Mit der kürzlich fertiggestellten Rekonstruktion der Bahnnebenstrecke hat sich die Verbindung in nördlicher Richtung (Rathenow) verbessert.

Die meisten Industrie- und Gewerbegebiete sind auf kurzen Wegen an das Netz der Bundes- und Landesstraßen angebunden. Aufgrund der örtlichen Lage hat das Industrie- und *Gewerbegebiet Kirchmöser keine geeignete Autobahnbindung*. Die Anbindung an die BAB-Anschlussstelle Wollin ist aufgrund des baulichen Zustands nur für Kfz bis max. 7,5 t nutzbar. Alternativ besteht nur die Möglichkeit der Anbindung über die Durchfahrt des gesamten Stadtgebiets.

Brandenburg an der Havel ist unmittelbar an den *Hauptschiffahrtsweg Untere-Havel-Wasserstraße* und somit direkt an Rhein, Elbe und Oder angeschlossen. Im Jahr 2000 ist im Rahmen des Verkehrsprojekts „Deutsche Einheit Nr. 17“ auf dem Gelände des ehemaligen Stahl- und Walzwerkes am Silokanal ein öffentlicher Hafen ausgebaut worden und somit ein leistungsfähiger Umschlagplatz mit eigenem Gleisanschluss entstanden. Der Hafen Kirchmöser kann dabei aufgrund der unzureichenden *Fahrinnentiefe nicht von allen Fahrzeugen an gefahren werden*.

Ein *Sonderlandeplatz für Flugzeuge bis 14 t Startmasse* auf dem ehemaligen Militärflugplatz in Briesel komplettiert das regionale Verkehrsinfrastrukturangebot. Ausbaufähig ist die regionale Anbindung und Vernetzung des Fahrradwegesystems der Stadt Brandenburg an der Havel. Im Stadtgebiet existiert noch keine durchgehende Trasse des *überregionalen Havel-Radweges*.

Abbildung 8: Regionale Verkehrsanbindung Brandenburg an der Havel



Örtliches Verkehrsnetz

Für den Individual- und Güterverkehr haben sich die Bedingungen durch den vierspurigen Ausbau des innerstädtischen Zentrumsrings verbessert. Trotz sinkender Einwohnerzahlen hat der Kfz-Verkehr innerhalb des Stadtgebiets zugenommen. Die Verkehrsstärke des Innenstadtverkehrs über Neustadt, Altstadt und die Dominsel ist weiterhin relativ hoch, was insb. in Straßen mit Kopfsteinpflaster deutliche Lärm- und Luftbelastungen zur Folge hat.

Ein Kernproblem besteht in der Zunahme der einwohnerbezogenen – relativen – *Unterhaltungskosten* des bestehenden Straßennetzes, dessen baulicher Zustand insgesamt weiterhin schlecht ist. Die bisherigen Aus- und Umbaumaßnahmen reichen noch nicht aus – eine weitere Zunahme des Instandhaltungsrückstaus ist angesichts der Haushaltssituation zu erwarten.

Der ÖPNV hat in Brandenburg an der Havel eine hohe Bedeutung, u. a. aufgrund der geografischen Herausforderungen, die sich in einer unterdurchschnittlichen Besiedlungsdichte, weitläufige Landschaftsräume und dementsprechend lange Entfernungn begründen. Entgegen den rückläufigen Bevölkerungszahlen konnten die Verkehrsbetriebe der Stadt Brandenburg an der Havel in den letzten Jahren einen *Anstieg der Beförderungen* verzeichnen, was auch auf das gute ÖPNV-Netz zurückgeführt werden kann. Derzeit betreiben die Verkehrsbetriebe der Stadt Brandenburg an der Havel (VBBr) mit drei Straßenbahnenlinien, acht Omnibuslinien und fünf Nacht-Linien den öffentlichen Personennahverkehr innerhalb der Stadtkreisgrenzen von Brandenburg an der Havel und erbringen eine jährliche Beförderungsleistung von ca. 7,7 Mio. beförderten Personen.

Inwieweit das attraktive Angebot des *Straßenbahnverkehrs* (*rd. 2/3 aller Fahrgäste nutzen Straßenbahn*) auch langfristig aufrechterhalten werden kann, muss im Rahmen einer langfristigen ÖPNV-Strategie entschieden werden. Neben Mobilitätsvorteilen durch schnellere Fahrzeiten sind es auch kulturhistorische, stadtbildprägende und identifikationsstiftende Aspekte, welche die Straßenbahn zu einem wichtigen Verkehrsmittel in der Stadt machen. Auch aus ökologischen Gesichtspunkten kommt der Straßenbahn eine besondere Bedeutung zu. Für den ÖPNV-Betrieb wichtige, aber zugleich auch die Stadtgestalt und -funktion betreffende *Verkehrsknotenmaßnahmen* (*Bahnhofsvorplatz, Nicolaiplatz*) wurden bisher noch nicht umgesetzt. Diese müssen aufgrund ihrer Dringlichkeit von der langfristig orientierten Systemfrage Straßenbahn abgekoppelt werden. Für den Planungszeitraum bis zum Jahr 2020 wird von einem Erhalt der Straßenbahn ausgegangen.

Radfahren wird in der Stadt auf allen Bundesstraßen über gesonderte Radverkehrsanlagen ermöglicht. Entlang der Landesstraßen bestehen derzeit noch kleinere Lücken im Radwegenetz. Auch auf einer Vielzahl innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen ist das Radfahren auf gesonderten Radverkehrsanlagen möglich. Die Fortbewegung mit dem Fahrrad in der historischen Innenstadt Brandenburgs wird insb. auf Straßen mit Kopfsteinpflaster durch fehlende geeignete Verkehrsflächen erschwert. Dem Anlegen gesonderter Radwege stehen hier die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung bzw. die Belange des Denkmalschutzes z. T. entgegen.

Technische Infrastruktur

Die technische Infrastruktur in der Stadt Brandenburg an der Havel bietet derzeit und in ihrer Weiterentwicklung Vorteile für die Zukunft des Standortes. Modern ausgebauter Stromnetze sowie schnelle und sichere Telekommunikations- und Datennetze sind für die Vernetzung der Stadt bereits vorhanden. Eine zuverlässige Versorgung mit Strom, Erdgas und Fernwärme kann sichergestellt werden. Durch die Erzeugung der Wärme im umweltfreundlichen Kraft-Wärme-Kopplungsprozess wird die CO₂-Vermeidung befördert. Für alle leitungsgebundenen Infrastrukturen sind vor dem Hintergrund rückläufiger *Nachfragen entsprechende Anpassungs- und Rückbaumaßnahmen* erforderlich. Künftige Potenziale in der Energieversorgung werden in der Weiterentwicklung umweltfreundlicher dezentraler Stromerzeugung (z. B. Brennstoffzellen) mit dem Ziel von CO₂-Verminderung oder -Vermeidung unter Berücksichtigung vorhandener Infrastrukturen gesehen.

Zusammenfassend lassen sich folgende Stärken und Schwächen im Bereich »Verkehr und Technische Infrastruktur« in Brandenburg an der Havel feststellen:

+ Stärken +	- Schwächen -
<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Erreichbarkeit Ost-West-Achse (B 1, BAB 2 und Schiene) • Sehr gute RE-Anbindung Bundes- und Landeshauptstädte (Berlin, Potsdam, Magdeburg) • Nähe zur Autobahn (BAB 2) • wirtschaftliche Binnenschifffahrtsanbindung Havel • Vielseitiges ÖPNV-System in der Stadt • Mobilitätsvorteile durch Straßenbahnsystem (Stichwort kürzere Fahrzeiten) • Entwicklungspotenziale Bahnhofsumfeld als regionaler Verkehrsknotenpunkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit Nord-Süd-Achse (Autobahn) • Hohe Verkehrs- und Verkehrslärmbelastung B102 • Lange Wartezeiten an Bahnübergängen bei Gollwitz und Wust (B 1) • BAB-Anbindung des Standortes Kirchmöser • Unzureichende Fahrrinnentiefe Hafenanbindung Kirchmöser / Havel • Funktions-/Gestaltungsdefizite des Bahnhofsumfeldes als regionaler Verkehrsknotenpunkt (fehlendes „Eingangstor“) • Zunehmender Instandhaltungsrückstau städtischer Straßen • Bau Restabschnitte Havel-Radweg • Unzureichende Vernetzung Wasserstraßen mit Stadtkörper – touristische Vermarktung • Kostenbedarf zur Aufrechterhaltung des bestehenden Systems der (leitungsgebundenen) technischen Infrastrukturversorgung bei sinkenden Nutzerzahlen