

Stadt Brandenburg.

Leben an der Havel

Verkehrsentwicklungsplan 2017 (VEP)

Verkehrsstrategie und Maßnahmenkonzept 2030



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Brandenburg an der Havel 2017 (VEP)
Verkehrsstrategie und Maßnahmenkonzept 2030

Auftraggeber: Stadtverwaltung Brandenburg an der Havel
Fachbereich VII, Bauen und Umwelt
Klosterstraße 14, 14770 Brandenburg an der Havel

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Projektleiter IVAS)
Dipl.-Ing. Jan Schubert

Status: Abschlussbericht

Stand: April 2018

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

A blue ink signature of Dirk Ohm, consisting of a stylized 'D' and 'O' followed by a horizontal line.

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

A blue ink signature of Jan Schubert, consisting of a stylized 'J' and 'S' followed by a horizontal line.

i. A. Dipl.-Ing. Jan Schubert
Projektbearbeiter

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | Vorbemerkungen | 1 |
| 2. | Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung | 2 |
| 2.1 | Bevölkerungsentwicklung | 2 |
| 2.2 | Entwicklung von Tourismus und Wirtschaft..... | 4 |
| 2.3 | Entwicklung von Mobilität und Verkehrsmengen | 5 |
| 3. | Verkehrsstrategie Brandenburg an der Havel 2030 | 7 |
| 3.1 | Vorbemerkungen und Handlungsfelder des VEP..... | 7 |
| 3.2 | Strategische Aufgaben der Verwaltung | 8 |
| 3.3 | Strategische Maßnahmenansätze nach Handlungsfeldern..... | 9 |
| 3.3.1 | Straßennetz | 9 |
| 3.3.2 | Ruhender Verkehr | 10 |
| 3.3.3 | Öffentlicher Personennahverkehr..... | 11 |
| 3.3.4 | Radverkehr | 12 |
| 3.3.5 | Fußverkehr und Barrierefreiheit..... | 13 |
| 3.3.6 | Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität..... | 14 |
| 3.4 | Erarbeitung von den VEP untersetzenden Teilkonzepten..... | 15 |
| 3.5 | Monitoring und Evaluation | 17 |
| 4. | Integrierte Handlungskonzepte | 18 |
| 4.1 | Vorbemerkungen | 18 |
| 4.2 | Sowieso-Maßnahmen..... | 19 |
| 4.2.1 | Maßnahmen des Landes Brandenburg | 19 |
| 4.2.2 | Maßnahmen der Stadt Brandenburg an der Havel | 20 |
| 4.3 | Handlungskonzept Straßennetz | 21 |
| 4.3.1 | Netzergänzungen | 21 |
| 4.3.2 | Verkehrsberuhigung | 27 |
| 4.3.3 | Weiterentwicklung des Lkw-Konzepts | 33 |
| 4.3.4 | Netzsanierung und Instandhaltung..... | 35 |
| 4.3.5 | Verringerung der negativen Umweltfolgen des Kfz-Verkehrs | 37 |
| 4.3.6 | Verbesserung der Verkehrssicherheit | 38 |
| 4.3.7 | Verkehrstechnik und Verkehrsmanagement | 40 |
| 4.4 | Ruhender Kfz-Verkehr | 41 |
| 4.5 | Radverkehrskonzept..... | 44 |
| 4.5.1 | Vorbemerkungen | 44 |
| 4.5.2 | Entwicklung eines Radroutennetzes | 46 |
| 4.5.3 | Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz | 56 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 4.5.4 | Radverkehrsnetz in der Innenstadt..... | 58 |
| 4.5.5 | Steigerung der Verkehrssicherheit im Radverkehr..... | 59 |
| 4.5.6 | Radabstellanlagen und Verknüpfungsstellen zum ÖPNV | 62 |
| 4.5.7 | Verbesserung des Fahrradklimas..... | 63 |
| 4.5.8 | Finanzierung und Instandhaltung von Radverkehrsanlagen | 65 |
| 4.6 | Handlungskonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit..... | 66 |
| 4.7 | Handlungskonzept ÖPNV | 68 |
| 4.7.1 | Vorbemerkungen | 68 |
| 4.7.2 | Standards der ÖPNV-Erschließung..... | 69 |
| 4.7.3 | Konzeptionelle Maßnahmen | 71 |
| 4.7.4 | Kurz- und mittelfristige Verbesserung des Verkehrsangebotes | 73 |
| 4.7.5 | Langfristige Entwicklungsoptionen | 76 |
| 4.8 | Handlungskonzept Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität..... | 77 |
| 4.8.1 | Mobilitätsmanagement..... | 77 |
| 4.8.2 | Elektromobilität | 78 |
| 4.9 | Schlüsselprojekte des Verkehrsentwicklungsplans | 79 |
| 4.9.1 | Vorbemerkungen | 79 |
| 4.9.2 | Neubau Verbindung Gerostraße-Willi-Sänger-Straße..... | 80 |
| 4.9.3 | Umbau Straßenzug Jacobstraße-Steinstraße-Neustädtischer Markt | 80 |
| 4.9.4 | Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans | 81 |
| 4.9.5 | Umsetzung Hauptradrouten und Lückenschlüsse im weiteren Radroutennetz | 82 |
| 4.9.6 | Umsetzung Parkraumkonzept | 82 |
| 4.9.7 | Haltestellenausbauprogramm im ÖPNV | 83 |
| 5. | Maßnahmenbewertung, Prioritätenbildung und Umsetzungszeiträume | 84 |
| 5.1 | Methodik der Maßnahmenauswahl | 84 |
| 5.2 | Ergebnisse der Maßnahmenbewertung | 86 |
| 5.3 | Umsetzungshorizonte und Prioritäten | 87 |
| 5.4 | Kostenstrategie..... | 88 |
| 6. | Verkehrliche Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen | 90 |
| 6.1 | Wirkung von Strukturentwicklung und Sowieso-Maßnahmen..... | 90 |
| 6.2 | Wirkung der VEP-Maßnahmen..... | 92 |

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Beteiligungsliste VEP
Anlage 2 Maßnahmenübersicht nach angestrebter Umsetzung und Priorisierung

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Prognose-Nullfall – Kfz- und Schwerverkehrsmengen 2030 im Stabilisierungsszenario, mit Sowieso-Maßnahmen
Abbildung 2: Differenz der Kfz-Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalls zur Analyse
Abbildung 3: Sowieso-Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans
Abbildung 4: Maßnahmen im Kfz-Verkehr
Abbildung 5: Verkehrsberuhigung – Tempo 30 Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche
Abbildung 6: Maßnahmen Lärminderung
Abbildung 7: Haupt-, Neben- und regionales Routennetz des Radverkehrs
Abbildung 8: Maßnahmen im Radverkehr
Abbildung 9: Maßnahmen im Fußverkehr
Abbildung 10: Maßnahmen im ÖPNV
Abbildung 11: Zielfall – Kfz- und Schwerverkehrsmengen 2030 im Stabilisierungsszenario, mit VEP-Maßnahmen
Abbildung 12: Differenz der Kfz-Verkehrsmengen des Zielfalls zum Prognose-Nullfall

1. Vorbemerkungen

Mit der Beauftragung einer Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans im Jahr 2014 hat sich die Stadt Brandenburg an der Havel entschlossen, das zentrale Dokument zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems neuen Rahmenbedingungen und Anforderungen anzupassen. In diesem Zusammenhang sollen auch ein Parkraumkonzept sowie das Radverkehrskonzept im Verkehrsentwicklungsplan integriert werden. Durch die parallele Beauftragung begleitender Konzepte, wie dem Nahverkehrsplan, Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan stellt die Stadt Brandenburg an der Havel ihre komplette Verkehrsplanung auf ein aktualisiertes strategisches Fundament.

Im Jahr 2016 wurden die umfangreichen Analysen zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) abgeschlossen und öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus wurde ein verkehrliches Leitbild erstellt und im Oktober 2015 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Im Anschluss sind Strategien und Maßnahmenvorschläge entwickelt worden, die in Handlungskonzepte überführt wurden.

Das vorliegende Dokument enthält die Verkehrsstrategie, welche generelle Handlungsweisen und Leitsätze der Verkehrsplanung in Brandenburg an der Havel beschreibt. Unter der Maßgabe sich nicht wesentlich verändernder Zielstellungen können diese Ansätze durchaus auch über den Prognosehorizont 2030 der aktuellen Verkehrsentwicklungsplanes heraus Bestand haben. Die Verkehrsstrategie für Brandenburg an der Havel enthält daher vor allem:

- Strategische Entwicklungsprinzipien auch über den Horizont 2030 hinaus
- Strategien zur Bestandssicherung der bestehenden Verkehrsnetze
- Anforderungen an die Fortschreibungen und Vertiefung von den VEP ergänzenden Konzepten
- Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Wichtige Prinzipien des Verwaltungshandelns
- Ansätze für Monitoring und Evaluation des VEP

In den Handlungskonzepten werden konzeptionelle und umsetzungsorientierte Maßnahmen beschrieben. Zur besseren Übersichtlichkeit sind die Handlungskonzepte nach Handlungsfeldern unterteilt. Wechselwirkungen der Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern werden jeweils beschrieben, sodass der integrierte Ansatz des Verkehrsentwicklungsplans deutlich wird.

Der Verkehrsstrategie und dem Integrierten Maßnahmenkonzept liegt eine Strukturdatenprognose zugrunde, die von einem leichten Bevölkerungsverlust in Brandenburg an der Havel bis 2030 ausgeht. In den zentralen Bereichen des Stadtgebietes wird jedoch eher von einem Bevölkerungsgewinn aufgrund von Reurbanisierungsprozessen ausgegangen.

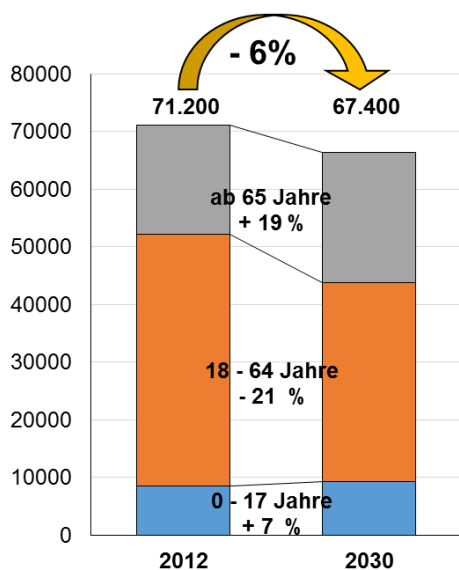
2. Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung

2.1 Bevölkerungsentwicklung

Verkehr resultiert im Wesentlichen aus der Mobilität von Menschen, die im Planungsraum leben und arbeiten. Die Bevölkerungsentwicklung in Brandenburg an der Havel und seinen benachbarten Landkreisen zeichnete sich in den vergangenen Jahren durch zwei gegenläufige Trends aus:

- Die Stadt Brandenburg an der Havel verlor seit 1990 fast 21 % seiner Einwohner, wobei die Einwohnerzahl seit 2010 nahezu konstant geblieben ist und in den letzten Jahren ab 2015 aufgrund von vermehrtem Zuzug von Flüchtlingen sogar wieder leicht angestiegen ist.
- Die Landkreise Potsdam-Mittelmark und Havelland profitierten von dem Suburbanisierungstrend der letzten Jahre des 20. Jahrhunderts und konnten teils deutliche Einwohnerzuwächse vermelden (z. B. Potsdam-Mittelmark 1990-2000: + 22 %). Seither ist die Einwohnerzahl jedoch relativ stabil.
- Das Einwohnerwachstum der beiden Landkreise wurde jedoch vor allem von Gemeinden in direkter Nachbarschaft zu Berlin und Potsdam getragen. Die Einwohnerzahl der direkten Nachbargemeinden von Brandenburg an der Havel stagnierte in diesem Zeitraum eher.
- Die Gemeinden der Landkreise südlich, nördlich und Westlich von Brandenburg an der Havel haben in den vergangenen Jahren relativ kontinuierlich Einwohner verloren, da hier keine Suburbanisierungseffekte der Metropolregion Berlin zu beobachten waren.

Für die Zukunft ist von einer Fortsetzung dieses Trends von Bevölkerungsverlusten auszugehen, wobei diese in verdichteten Räumen, wie dem Stadtgebiet von Brandenburg an der Havel wesentlich geringer ist, als in den umliegenden ländlich geprägten Bereichen. Gemäß der 2017 fortgeschriebenen Bevölkerungsprognose der Stadt wird die Einwohnerzahl Brandenburgs an der Havel bis 2030 gegenüber dem Basisjahr dieses VEP (2012) um etwa 3.800 Einwohner zurückgehen. Dies entspricht einem Rückgang um etwa 6 %. Die Sterberaten werden weiterhin deutlich über den Geburtenzahlen liegen. Stabilisierend wirken hingegen Zuzüge von außerhalb, bislang insbesondere aus dem Land Brandenburg (über 50%) aber auch aus dem Ausland, den alten Bundesländern sowie aus den neuen Bundesländern und Berlin (10%). Zukünftig wird eine steigende Attraktivität der Stadt für Zuzügler aus der Region Potsdam/ Berlin gesehen, die sich aufgrund dort gestiegener Mieten und Immobilienpreise in einem preiswerteren aber städtischen Umfeld neu orientieren wollen. Ein wesentlicher mittel- oder langfristiger Effekt von Flüchtlingszuzügen wird nicht gesehen.



Grafik 1: Entwicklung der Bevölkerung in Brandenburg an der Havel bis 2030 (städtische Bevölkerungsprognose 2017)

Die räumliche Verteilung der Bevölkerungsentwicklung der Stadt (getrennt nach Monitoringstadtteilen) wurde dem städtischen Leitbild-Szenario entnommen, wohingegen die Entwicklung der Altersgruppen der Landesprognose entstammt. In Überlagerung aller Annahmen ergibt sich das Bild einer Stadt, in der sich die Bevölkerung insgesamt zwar zahlenmäßig leicht rückläufig ist, im Detail jedoch auch andere Entwicklungen festzustellen sind:

- Die Gruppe der hochmobilen Erwerbstätigen (18-65 Jahre) wird perspektivisch weiterhin am stärksten zurückgehen (-21 % bis 2030).
- Die Zahl der Senioren und die der Kinder nehmen absolut zu. Besonders stark nimmt hierbei die Zahl der Hochbetagten zu.
- Die Einwohnerzahlen in den Monitoringstadtteilen Innenstadt und Ring wird zunehmen.
- In den übrigen Stadtteilen wird die Einwohnerzahl zurückgehen. Dabei ist der Rückgang in Nord und auf dem Görden am stärksten.

Für das direkte Umland von Brandenburg an der Havel wird davon ausgegangen, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung aufgrund des demografischen Wandels stärker zutage treten wird und auch nicht im selben Maße wie bisher Migrationsgewinne verzeichnet werden können. Insgesamt dürfte die Einwohnerzahl des direkten Umlands daher abnehmen (teilweise über 20 % Rückgang bis 2030). Die Gemeinden mit engem Bezug zu Berlin und Potsdam werden gleichwohl eher Einwohnerzuwächse zu verzeichnen haben, da hier Suburbanisierungstrends weiter eine große Rolle spielen.

2.2 Entwicklung von Tourismus und Wirtschaft

Auch die wirtschaftlichen Verkehre sind maßgeblich mit für den Verkehr in und um Brandenburg an der Havel verantwortlich. Die positive wirtschaftliche Entwicklung der vergangenen Jahre hat insbesondere im innerörtlichen Schwerverkehr zu einem deutlichen Anstieg geführt. Auch umliegende Regionen, wie die Wirtschaftsregion Westbrandenburg (Prenzlau/ Rathenow) haben sich positiv entwickelt und zeigen noch Potentiale für weitere wirtschaftliche Entwicklung. Dies hat für die Stadt Brandenburg an der Havel insbesondere vor dem Hintergrund der nicht mehr weiterverfolgten Ortsumfahrung im Zuge der B 102 Konsequenzen. Es ist demnach auch weiterhin von relativ großen Durchgangsverkehrsmengen im Pkw- und Schwerverkehr auszugehen. Der Wirtschaftsverkehr ist natürlich auch an die Strukturgröße Einwohner gekoppelt. Bei einer Stagnation der Einwohnerzahl (wie angenommen) ist auch von einer Stagnation des städtischen Wirtschafts- und Schwerverkehrs auszugehen. Durch die Einwohnerrückgänge im Umland ist hier eher mit einer leichten Abnahme dieser Verkehre zu rechnen. Umschlagsverkehre zum Hafen sind regional durchaus von Bedeutung, spielen jedoch im Gesamtverkehr der Stadt eine eher untergeordnete Rolle. Nichtsdestotrotz sind die notwendigen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung des Hafens auch weiterhin sicherzustellen.

Aus touristischer Sicht hat die BUGA 2015 Brandenburg an der Havel einen Auftrieb beschert, wodurch die Stadt bundesweit an Bekanntheit gewonnen hat. Für die Verkehrsentwicklungsplanung sind in Brandenburg an der Havel insbesondere die Reisebustouristik und der Fahrradtourismus von Bedeutung. Durch die Lage der Stadt an der Havel und mit dem Havel-Radweg an einem der beliebtesten Fernradwege Deutschlands kommen jährlich zahlreiche Touristen mit dem Fahrrad in die Stadt. Es gilt, die Bedingungen für diese Zielgruppen noch weiter zu verbessern.



Foto: Jahrtausendbrücke und BUGA-Gelände am Packhof 2015

2.3 Entwicklung von Mobilität und Verkehrsmengen

Über die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens in Brandenburg an der Havel im Speziellen kann aufgrund fehlender Erhebungen zum Mobilitätsverhalten nur wenig ausgesagt werden. Gleichwohl legt die Stabilisierung der im ÖPNV beförderten Personen nahe, dass sich der Anteil des ÖPNV in den letzten Jahren bei abnehmender Bevölkerung eher leicht gesteigert haben dürfte. Die zunehmende Motorisierung in Brandenburg an der Havel ist ein Indiz dafür, dass auch die Fahrten mit dem Pkw eher zugenommen haben dürften. Die letzten verlässlich ermittelten Zahlen hierzu stammen aus dem Jahr 1994 und zeigten für den MIV einen Anteil von 45 % und für den ÖPNV einen Anteil von 9 %. Die Anteile der nicht-motorisiert zurückgelegten Wege dürften demnach abgenommen haben. In den meisten vergleichbaren Städten ging dieser Rückgang größtenteils zulasten des Fußverkehrs.

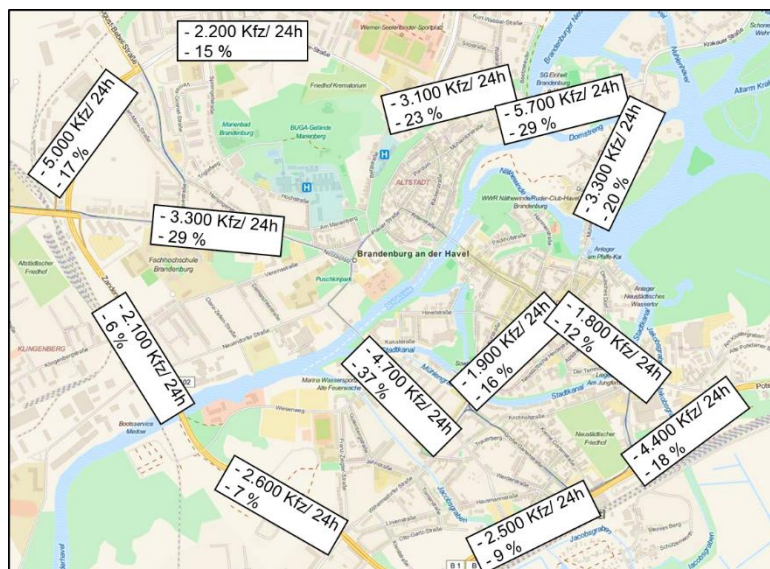
Prognosen zum Mobilitätsverhalten gestalten sich zumeist schwierig. Es zeichnet sich jedoch relativ deutlich ab, dass die Vielfalt der Mobilitätsstile zunimmt und vor allem um inter- und multi-modale Ansätze erweitert wird. In vielen Städten verzichten vor allem junge Haushalte, ob mit oder ohne Kindern, auf einen eigenen Pkw und nutzen stattdessen andere Mobilitätsangebote wie das eigene Fahrrad, Car-Sharing oder Fahrradverleihsysteme in Kombination mit dem ÖPNV. Es hat sich auch gezeigt, dass diese Trends kein Selbstläufer sind, sondern nur dort umgesetzt werden können, wo ein geeignetes Umfeld bestand oder geschaffen wurde.

Nichtsdestotrotz wird auch weiterhin der motorisierte Individualverkehr der wichtigste Mobilitätsträger in Brandenburg an der Havel bleiben. Dabei ist die Pkw-Verfügbarkeit (Kombination aus Führerscheinbesitz und Pkw im Haushalt) eine wichtige Größe, die das Mobilitätsverhalten beeinflusst. Diese Größe wird auch perspektivisch weiter leicht zunehmen, vor allem durch Kohorteneffekte in der größer werdenden Gruppe der Senioren. Da diese Gruppe tendenziell jedoch insgesamt weniger Wege zurücklegt, als jüngere Bürger, bedeutet eine höhere Pkw-Verfügbarkeit nicht automatisch auch mehr Kfz-Verkehr. Neben der Pkw-Verfügbarkeit bestimmen die alternativen Mobilitätsangebote im Haushaltsumfeld ganz entscheidend das Mobilitätsverhalten. Personen, die in integrierten – also innerstädtischen und gut mit dem ÖPNV erschlossenen – Lagen wohnen, nutzen den Pkw deutlich seltener.

Vor allem durch den schrittweisen Aus- und Neubau des Stadtringes ist es in Brandenburg an der Havel gelungen die größten Verkehrsmengen auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen zu bündeln. Dies entspricht im Wesentlichen dem Grundnetz aus Bundes- und Landesstraßen. Als problematisch stellt sich die „östliche Öffnung“ des Stadtringes dar, der sich logisch nur über die Straßenachse St.-Annen-Straße – Domlinden schließen lässt. Im Bereich dieser Strecke kommt es jedoch zu zahlreichen Konfliktpunkten. Alternativlösungen scheiterten trotz hoher Verkehrswirksamkeit regelmäßig an sehr hohen Kosten und vor allem an zahlreichen umweltrechtlichen Bedenken, da Alternativstrecken letztlich alle eine zusätzliche Havelquerung im Bereich des

Staarbruch und Mittelbruch beinhalten, die als Naturschutzgebiete, Sumpf- und Überschwemmungsflächen einen besonderen Schutz genießen.

In der Analyse zum Verkehrsentwicklungsplan konnte festgestellt werden, dass die Verkehrsmengen auf den städtischen Straßen in den vergangenen Jahren teilweise um über 25 % zurückgegangen sind. Innerstädtische Straßen und der Stadtring waren hiervon im gleichen Maß betroffen wie Radialstraßen.



Grafik 2: Verkehrsentwicklung ausgewählter Straßen(abschnitte) 2000-2014

Die Modellberechnungen des Prognose-Nullszenarios zeigen, dass trotz nahezu gleichbleibender Bevölkerungszahl auch zukünftig eher von abnehmenden Verkehrsmengen auszugehen ist. Die Rückgänge sind in der Regel jedoch so gering, dass heute bestehende Probleme im Zusammenhang mit Verkehrsmengen in ähnlicher Form weiter bestehen bleiben. Dementsprechend lösen sich keine Probleme von alleine, vielmehr ist davon auszugehen, dass für erkannte Defizite Lösungen in Form von Maßnahmen entwickelt werden müssen. Die Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalles können **Abbildung 1** entnommen werden, Differenzen zum Analyseverkehr sind **Abbildung 2** zu entnehmen. In diesem Planfall ist bereits die Umsetzung der sogenannten So-wieso-Maßnahmen unterstellt, die in Kapitel 4.2 genauer erläutert werden.

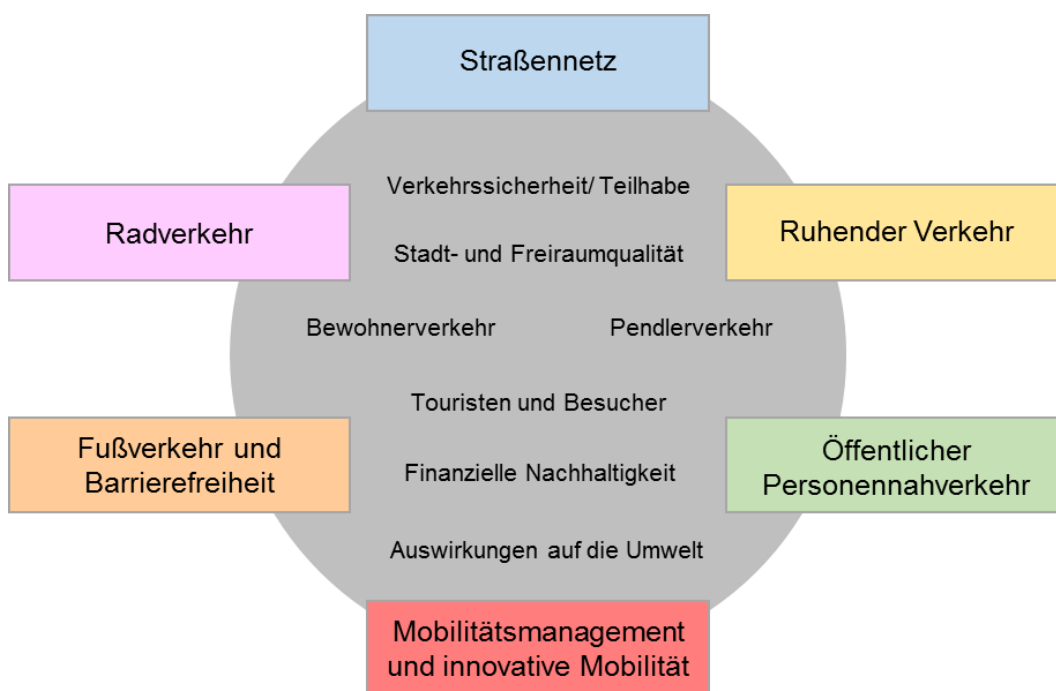
3. Verkehrsstrategie Brandenburg an der Havel 2030

3.1 Vorbemerkungen und Handlungsfelder des VEP

Der im Jahr 2012 fortgeschriebene Masterplan der Stadtentwicklung von Brandenburg an der Havel skizziert bereits wesentliche Strategien der Verkehrsentwicklungsplanung und gibt so einen geeigneten Rahmen für den Verkehrsentwicklungsplan Brandenburgs an der Havel vor. Gemäß dem Masterplan leistet die Verkehrsplanung wesentliche Beiträge zur Stärkung der Position der Stadt als Wohnstandort, touristisches Ziel und wirtschaftsstarkes Zentrum. Es sind integrierte und nachhaltige Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

Die wichtigsten verkehrlichen Entwicklungsprinzipien leiten sich dabei direkt aus dem Grundsatz „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“ ab. In diesem Sinne haben verkehrsvermeidende Stadtstrukturen - wo immer möglich - die höchste Priorität. Der so nicht vermeidbare Verkehr soll dann auf das geeignete und umweltschonendste Verkehrsmittel oder auf weniger sensible Routen verlagert werden. Sind auch örtliche oder modale Verlagerungen nicht möglich, soll der verbliebene Verkehr auf einem möglichst effizienten und stadtverträglichen Weg im bestehenden Stadtraum abgewickelt werden.

Die Handlungsfelder des Verkehrsentwicklungsplanes Brandenburg an der Havel ergeben sich aus den in der Analyse festgestellten Defiziten und dem Leitbild der Verkehrsentwicklung. Sie sind in folgender Grafik zusammengetragen.



Grafik 3: Handlungsfelder des Verkehrsentwicklungsplans

3.2 Strategische Aufgaben der Verwaltung

Die Rolle einer gut funktionierenden Verwaltung bei der Umsetzung langfristiger strategischer Planwerke kann nicht hoch genug eingeschätzt werden. Für die Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans sind durch die Stadtverwaltung neben den oft bereits stark beanspruchenden „Tagesaktivitäten“ vor allem folgende Aufgaben zu leisten:

- Permanente Strukturierung und Begleitung der verkehrsplanerischen Prozesse zur Umsetzung des VEP
- Fachlich-inhaltliche Begleitung der herausgelösten Einzelaufgaben des VEP, die zur weiteren Bearbeitung an Externe vergeben werden
- Eigenständige Bearbeitung von Aufgaben gemäß den verfügbaren Kapazitäten
- Sicherung des permanenten Austausches zwischen allen an der Stadtentwicklung beteiligten Ämtern und Akteuren
- Laufende Vermittlung der Ziele und Inhalte von Einzelmaßnahmen an Kommunalpolitik und Öffentlichkeit
- Prüfung neuer Maßnahmenvorschläge auf die Konformität mit den Zielen und Ansätzen des VEP
- Organisation und Schaffung des Datengrundgerüsts für die Planung von Maßnahmen sowie für das Monitoring und die Evaluierung des VEP

Daher bedarf es auch weiterhin einer mit ausreichenden finanziellen und personellen Ressourcen ausgestatteten Verwaltung, die sich den Themenfeldern Verkehr, Mobilität und Umwelt mit der notwendigen Intensität widmen kann. Dies betrifft insbesondere die Bereiche strategische verkehrs- und stadtplanerische Vorbereitung, Bauplanung, Unterhalt und Erhalt der Infrastrukturen, Verkehrstechnik/ Verkehrssystemmanagement und Mobilitätsmanagement. Für die engagierte Umsetzung des VEP ist es daher essentiell, die bestehenden Strukturen zu erhalten und dort wo erforderlich, weiter zu stärken.

Insbesondere in Zeiten einer dynamischen Stadtentwicklung ist darüber hinaus die eng verzahnte Zusammenarbeit von Verkehrs- und Stadtplanung unerlässlich. Dabei sind vor allem folgende Strategien zur Sicherung einer verkehrssparsamen Stadtentwicklung (Stadt der kurzen Wege) zu verfolgen:

- Nutzungsnachverdichtung bereits bestehender Gebiete
- Ergänzung von Versorgungsinfrastrukturen von Dienstleistung und Einzelhandel an integrierten Standorten
- sorgfältige Auswahl der Standorte von Schulen und Kindereinrichtungen
- Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an bereits bestehenden ÖPNV-Achsen
- frühzeitige verkehrliche Bewertung potentieller Entwicklungsflächen

3.3 Strategische Maßnahmenansätze nach Handlungsfeldern

3.3.1 Straßennetz

Das bestehende Straßennetz ist auch heute schon weitgehend anforderungsgerecht hergestellt. Aufgrund der zu erwartenden demografischen Entwicklung in Stadt und Umland, dürfte der in den vergangenen Jahren feststellbare Trend eines Rückgangs der Verkehrsmengen in der Stadt anhalten, wenngleich in abgeschwächter Form. Ein Fokus zukünftiger Verkehrsplanung liegt daher auf dem **Erhalt des bestehenden Netzes** und der effizienteren Auslastung bestehender Strecken durch verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen. Im Fokus steht hierbei insbesondere der Stadtring als das Rückgrat des Straßennetzes. Durch die Verkehrsbündelung auf dieser leistungsfähigen Achse sollen sensible Bereiche – und hierbei insbesondere die Innenstadt – von Verkehren entlastet werden. Hierfür sollten insbesondere folgende Ansätze durch Maßnahmen untersetzt werden:

- Verbesserung im Verkehrsablauf durch eine bessere Abstimmung der Lichtsignalanlagen
- Prüfung einer höheren Attraktivität des Stadtringes durch eine streckenweise höhere zulässige Geschwindigkeit
- Effizientere Verkehrslenkung, die auf Reisezeitvorteile im Zuge des Stadtringes hinweist

Es existieren jedoch auch stark durch die Folgen eines hohen Kfz-Verkehrs geprägte städtische Bereiche, in denen die durch den VEP angestrebte gesamtstädtische Verkehrsreduktion allein nicht ausreichen wird, wesentliche Verbesserungen herbeizuführen. Im Sinne einer **behutsamen Weiterentwicklung des Straßennetzes** sollte hier auch der Neubau von Entlastungsstrecken zur Verkehrsentlastung geprüft werden. Zu diesen Stadtteilen gehören vor allem die Wilhelmsdorfer Vorstadt, die Neustadt und die Altstadt. Bei Maßnahmen, die zwar sinnvoll erscheinen, aber mittelfristig keine wesentlichen Entlastungswirkungen entfalten, sollten mögliche Optionen der Netzentwicklung durch Flächenfreihaltungen gewährleistet bleiben.

Die Verbesserung der **überregionalen Anbindung** ist eine Aufgabe, welche dazu beitragen soll die Position der Stadt als Wirtschafts-, Verwaltungs- und Wohnstandort zu stärken. Hierfür ist insbesondere der Ausbaustand der B 102 zwischen der Kernstadt und der Autobahn A 2 maßgeblich. Für diese Strecke wird durch den Bund, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen als Baulastträger, derzeit ein grundhafter Ausbau mit dem Neubau zweier Ortsumgehungen vorbereitet. Die Planungen mündeten in Teilbereichen bereits in ein Planfeststellungsverfahren, sodass in den nächsten Jahren mit einem Baubeginn und mittelfristig mit einem Abschluss der Arbeiten gerechnet werden darf.

Bei der Umgestaltung von Straßen ist zukünftig noch stärker auf die Herstellung **attraktiver Stadträume** zu achten. Dabei spielen auch entwurfstechnische Grundlagen der Verkehrsplanung

eine Rolle, die z.B. in den Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete¹ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen festgehalten wurden.



Foto: Salzhofufer an der Havel

3.3.2 Ruhender Verkehr

Im Ruhenden Verkehr haben sich in der Analyse insbesondere dort Defizite gezeigt, wo eine hohe Nachfrage durch Bewohner in den Abend- und Nachtstunden herrscht, oder wo sich Bewohner- und Besucherparken räumlich und zeitlich überlagert. Es hat sich auch gezeigt, dass es in Brandenburg an der Havel derzeit kaum möglich ist, eine leistungsfähige Parkierungseinrichtung im Zentrum zu erreichen bzw. zu finden, ohne die sensibelsten Bereiche der historischen Innenstadt zu durchfahren.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans soll daher das Parkraumkonzept eine Fortschreibung erfahren. Dabei sind insbesondere die folgenden strategischen Grundsätze zu berücksichtigen:

- Etablieren einer verständlichen und fairen **Tarifstruktur**, die in den zentralsten Stadtbereichen keine kostenfreien Stellplätze mehr vorsieht. Dieses wirkungsvolle Element zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl darf jedoch nicht die Attraktivität der aufwändig wiederbelebten Innenstadt schmälern.
- Konzentration der Besucher- und Kundenparkplätze an gut erreichbaren Standorten – teilweise räumliche **Entzerrung des Besucher- und Bewohnerparkens**
- Parksuchverkehre durch geeignete **Wegweisung** und gut erreichbare Parkierungsschwerpunkte reduzieren und verträglich abwickeln
- Sicherung der **Pkw-Abstellmöglichkeiten für Bewohner** in den hochverdichteten Quartieren der Innenstadt

¹ Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2011

In Überschneidung zur ÖPNV-Strategie ist im Rahmen des Parkraumkonzepts auch die Möglichkeit zur **Etablierung eines Park&Ride-Systems** zu prüfen. Hierbei sind vor allem neue Angebote für Verkehre mit dem Ziel Brandenburg an der Havel zu untersuchen.

3.3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Brandenburg an der Havel verfügt über ein lang bewährtes und etabliertes ÖPNV-Angebot, dass sich mit der fortschreitenden Reduzierung städtischer Zuschüsse von einem – für eine Stadt der Größe von Brandenburg an der Havel angemessenen – angebotsorientierten System zunehmend zu einem nachfrageorientierten ÖPNV-System entwickelt hat. Dies geht für ohnehin ÖPNV-affine Kundschaft meist kaum mit erheblichen Leistungseinschnitten einher. Für die Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt braucht es jedoch vor allem im Bereich des ÖPNV ein Umdenken wieder hin zu einem attraktiven Angebot, mit dem sich neue Kundenschichten besser erreichen lassen. Ein solches Angebot ist eine der wichtigsten Grundvoraussetzungen für den angestrebten Mobilitätswandel.



Foto: Straßenbahn am Nicolaipplatz – dieser zentrale Umsteigepunkt wurde bis 2014 neu gestaltet

Unter dem Eindruck der erforderlichen Haushaltskonsolidierung sind die Schwerpunkte bei der Stärkung des ÖPNV besonders in den folgenden Bereichen zu sehen:

- Sicherung der bestehenden Infrastruktur durch Investitionen in den Erhalt – das Straßenbahnnetz stellt hierbei das Rückgrat des ÖPNV dar, welches durch das Busangebot ergänzt wird
- Bedarfsgerechte Erschließung der Ortsteile, in den Kernlagen der Stadt stärker angebotsorientiertes Fahrtenangebot
- Prüfung möglicher Optionen zur Verbesserung der räumlich-zeitlichen Erschließung
- Reduzierung unnötiger Parallelverkehre zwischen Straßenbahn und Bus

- Ausbau wichtiger Übergangsstellen innerhalb des ÖPNV sowie zum Fahrrad (Bike&Ride), Pkw (Park&Ride) und ggf. Car-Sharing
- Konsequenter Ausbau der Barrierefreiheit an den Haltestellen der Straßenbahn und des Busses
- Einforderung erforderlicher Fördermittel für die Modernisierung des Fuhrparks

Die Ansätze des Verkehrsentwicklungsplans sollen hierbei vor allem mittel- und langfristige Optionen beschreiben. Für kurz- bis mittelfristige Verbesserungen durch Optimierungen des ÖPNV im Rahmen der bestehenden Angebotsgrundzüge wird auf die Ausführungen des Nahverkehrsplans verwiesen.

3.3.4 Radverkehr

Fahrradfahren erfreut sich bundesweit einer zunehmenden Beliebtheit. Auch in Brandenburg an der Havel wird ein großer Teil des täglichen Verkehrsaufkommens mit dem Fahrrad bewältigt. Aufgrund fehlender Erhebungen zu Kennziffern des Mobilitätsverhaltens kann der aktuelle Modal Split-Anteil des Radverkehrs nicht abgeschätzt werden. Vor dem Hintergrund der günstigen Topografie der Stadt sowie der weitgehend kompakten Stadtstrukturen besteht aber durchaus das Potential den Radverkehr noch weiter zu stärken und mehr Kfz-Fahrten auf dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern.



Foto: Radfahrer in der Geschwister-Scholl-Straße

Bei der Radverkehrsförderung sind vor allem die folgenden strategischen Grundsätze zu beachten:

- **Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes** durch Herausarbeitung attraktiver Routen und Lückenschlüsse
- Weitere **Etablierung von Radabstellanlagen** an zentralen Orten (öffentliche Einrichtungen, touristische Ziele, Bereiche besonderer Aufenthaltsqualität) und Haltestellen des ÖPNV sowie flächendeckend im Stadtgebiet
- Schaffung eines **positiven Images für den Radverkehr**
- Stärkung des **Fahrradtourismus**

Neben dem ÖPNV ist der Radverkehr der wichtigste Baustein eines ganzheitlichen städtischen Mobilitätsangebotes, dass zur Stärkung des Umweltverbundes in Brandenburg an der Havel beitragen soll. Als individuell verfügbares und preiswertes Verkehrsmittel können im Radverkehr grundsätzlich viele Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden. Dazu fordern die Nutzer jedoch ein konsistentes und sicher befahrbares Radverkehrsnetz ein.

3.3.5 Fußverkehr und Barrierefreiheit

Wichtigste Voraussetzung der Förderung des Fußverkehrs ist eine Stadt der kurzen Wege. Eine solche zu schaffen ist zunächst Aufgabe der Stadtentwicklungsplanung, kann von der Verkehrsplanung aber durch den Abbau von Querungshemmnissen und Barrieren unterstützt werden. Die Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit zeichnen sich besonders durch eine Fülle kleinteiliger Maßnahmen aus, die im Rahmen des VEP nicht als Einzelmaßnahmen erfasst werden können. Einer strategischen Ausrichtung des täglichen Verwaltungshandelns kommt daher in diesem Bereich eine besondere Bedeutung zu.



Foto: Stark frequentierte Fußgängerquerung am Neustädtischen Markt

Die Förderung des Fußverkehrs und der Ausbau der Barrierefreiheit sollen sich daher vor allem an den folgenden Grundsätzen orientieren:

- Weiterhin **gleichberechtigte Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs**
- Weitere **Schließung von Lücken im Gehwegnetz** und Sanierungen entsprechend laufenden Anforderungen
- Sicherung und Stärkung der nähräumlichen Versorgungsmöglichkeiten (Nahmobilität) im Rahmen der Stadtplanung
- Attraktive Wegeverbindungen durch den Ausbau **anforderungsgerechter Querungshilfen und kurzer Durchwegungen**
- Besondere Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit im **Vorfeld von Haltestellen des ÖPNV und Bahnhöfen**
- **Steigern der Aufenthaltsqualität** in zentralen Stadtteilen, wie z.B. der Innenstadt oder den Stadtteilzentren, ein räumlicher Schwerpunkt ist hier die Steinstraße mit dem Neustädtischen Markt und der Jacobstraße
- Schaffung eines **kindgerechten Verkehrsumfeldes**, in dem sicher die Teilnahme am Verkehrsgeschehen erlernt werden kann

3.3.6 Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität

Durch Mobilitätsmanagement soll die individuelle Mobilität der Verkehrsteilnehmer mithilfe nicht-investiver Maßnahmenansätze beeinflusst werden. Teilweise wird aber auch die Schaffung geeigneter (infrastruktureller) Voraussetzungen dem Mobilitätsmanagement zugeordnet. Ergänzend hierzu sind unter innovativer Mobilität vor allem Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität zu verstehen.

Für den Verkehrsentwicklungsplan Brandenburg an der Havel werden in diesem Handlungsfeld die folgenden maßgeblichen Strategieansätze gesehen:

- Gewinnung wichtiger Akteure aus der Wirtschaft für den Aufbau eines betrieblichen oder standortbezogenen Mobilitätsmanagements, wichtigster Baustein eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements wird dabei die Etablierung von Job-Tickets sein
- Stärkung des Car-Sharing-Angebotes durch Gewinnung gewerblicher Betreiber oder Stärkung vorhandener privater Initiativen → Förderung der Multimodalität
- Verbesserung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln → Förderung von Intermodalität
- Zusammenführung von Informationen und Angeboten zum ÖPNV und ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen (Car-Sharing, Fahrradverleih) zu einem verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsangebot (Mobilitätszentrale/ Mobilitätsportal)

- Umsetzung von Öffentlichkeitskampagnen mit dem Ziel einer Steigerung der Verkehrssicherheit und einer Änderung der Verkehrsmittelwahl
- Integrierte Förderung der Elektromobilität bei Kfz und Fahrrädern durch den Ausbau von Ladeinfrastrukturen und sicheren Abstellmöglichkeiten
- Stadtverwaltung und städtische Unternehmen gehen als positive Beispiele bei der Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen voran (städtischer Fuhrpark, umweltfreundliche Antriebstechniken bei den Verkehrsbetrieben)
- Die Stadt wird weiterhin die Umsetzung innovativer Ansätze zur Verbesserung des Verkehrssystems unterstützen (z. B. City-Logistik). Dazu wird sie sich auch um die Teilnahme an Forschungsvorhaben als Modellstadt bemühen.

Das Mobilitätsmanagement bietet im Zusammenhang mit Elektromobilität, Radverkehr und Umweltfragen ein hohes Potenzial zur Generierung von Fördermitteln des Bundes oder der EU, die zusätzlich zu den kommunalen Mitteln zur Erreichung der Ziele des VEP eingebracht werden können. Dies wurde in der Vergangenheit bereits praktiziert und sollte mit einer noch stärkeren Umsetzungsorientierung im Verwaltungshandeln ebenso wie in konkreten Projekten auch zukünftig weitergeführt werden. Die personellen und finanziellen Ressourcen sind an diese Anforderungen und Potenziale anzupassen.

3.4 Erarbeitung von den VEP untersetzenden Teilkonzepten

Der Verkehrsentwicklungsplan stellt den Rahmenplan Verkehr dar, der jedoch nicht alle Teilaspekte in voller Tiefe bearbeiten kann. Es ist daher erforderlich den Verkehrsentwicklungsplan weiter durch Teilkonzepte zu ergänzen und zu vertiefen. Durch die integrierte Bearbeitungsform, die in Brandenburg an der Havel gewählt wurde, kann diese vertiefte Auseinandersetzung ohne Reibungsverluste und in direkter zeitlicher Folge geleistet werden. Die Teilkonzepte sollten sich hinsichtlich ihrer Zielstellungen an den Vorgaben des VEP orientieren. Es sind insbesondere folgende Teilkonzepte zu erwähnen:

Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept ist durch die Stadt Brandenburg an der Havel mit dem Verkehrsentwicklungsplan zusammen beauftragt worden. Absprachegemäß wird das Radverkehrskonzept integraler Bestandteil des Handlungskonzeptes des Verkehrsentwicklungsplans. Das im Folgenden vorgestellte Handlungskonzept Radverkehr ist demnach mit dem Radverkehrskonzept gleichzusetzen.

Parkraumkonzept

Die Fortschreibung des Parkraumkonzeptes erfolgte zuletzt 2010 (als Entwurf ohne Beschluss). Auch die Fortschreibung dieses Teilkonzeptes hat die Stadt Brandenburg an der Havel im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan beauftragt. Wie beim Radverkehrskonzept soll das

Parkraumkonzept als wesentlicher Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans in diesen integriert werden. Das Handlungskonzept Ruhender Verkehr ist als separates Dokument erarbeitet worden.

Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan wurde parallel zum Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet. Dabei fokussierte sich der Verkehrsentwicklungsplan vordergründig auf langfristige Strategien und Ziele der Weiterentwicklung des Nahverkehrssystems. Der Nahverkehrsplan definiert Handlungserfordernisse und angestrebte Netzqualitäten für einen kurz- bis mittelfristigen Zeitraum. Der Nahverkehrsplan von Brandenburg an der Havel ist als separates Dokument erarbeitet worden.

Lärmaktionsplan

Der Lärmaktionsplan wurde als eigenständiges Dokument parallel zum Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben. Die Analysen haben gezeigt, dass an zahlreichen Straßen, insbesondere innerhalb des Stadtrings, die Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung überschritten werden. Für diese Straßen wurden Maßnahmen entwickelt, die auf eine Reduktion der Lärmbelastung für die Anwohner abzielen. Hierbei sind insbesondere verkehrsorganisatorische Maßnahmen sowie Empfehlungen zur Sanierung von Straßenräumen ausgesprochen worden. Durch die integrale Bearbeitung von Verkehrsentwicklungsplan und Lärmaktionsplan konnten die Empfehlungen des Lärmaktionsplans in Abhängigkeit von Maßnahmen des VEP erarbeitet werden. Gleichzeitig zielen einzelne Maßnahmen des VEP auch gezielt auf die Verminderung von Lärmbelastung in Wohngebieten.

Luftreinhalteplan

Der Luftreinhalteplan wurde parallel zum Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben. Im Ergebnis des Planes wurde festgestellt, dass die Weiterentwicklung der Motorentechnik und die zunehmende Durchsetzung der Fahrzeugflotte mit sparsameren und umweltfreundlicheren neuen Motoren einen wesentlichen Beitrag dazu leistet, dass an den Konfliktpunkten der Luftreinhaltung perspektivisch nicht mehr mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen ist. Der Plan fordert die Stadt darüber hinaus jedoch auch auf, mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik weiter für einen flächenhaften Rückgang des Kfz-Verkehrs zu sorgen, um die Luftqualität in den hoch belasteten innerstädtischen Straßen zu verbessern.

Verkehrliche Bewertung des Flächennutzungsplans

Insbesondere in Phasen intensiver Stadtentwicklung sind frühzeitige Erkenntnisse zur Nutzbarkeit der im FNP ausgewiesenen Flächen wichtig, um frühzeitig Entwicklungspotenziale für Einzelflächen und die verkehrlichen Voraussetzungen bzw. Folgen in einen stadtverträglichen Einklang bringen zu können. Deshalb wäre eine frühzeitige verkehrliche Potenzialbewertung der Entwicklungsflächen sinnvoll.

3.5 Monitoring und Evaluation

Monitoring und Evaluierung sind Instrumente, um die eingetretenen Entwicklungen generell oder maßnahmenbezogen zu beschreiben, hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Zielwerten oder vorgegebenen Entwicklungsrichtungen des VEP zu überprüfen, den Umsetzungsstand der beschlossenen Konzepte zu erfassen und schließlich eventuelle Korrekturen an Prioritäten, Maßnahmen oder Zielen zu beschreiben.

Um die Entwicklungen tatsächlich laufend/ periodisch erfassen und darstellen zu können, bedarf es eines Gerüsts an quantitativ zu erfassenden oder qualitativ zu beschreibenden Indikatoren, welches sich soweit wie möglich aus bereits vorhandenen Datenquellen speist. Mit dem Monitoring sind insbesondere folgende Fragestellungen zu beantworten:

1. Entsprechen die aktuellen Rahmenbedingungen noch denen, die bei der Erarbeitung des VEP zugrunde gelegt wurden? Hierbei sind vor allem Abgleiche hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung in der Realität mit den Modellannahmen und der Flächennutzung/ räumlichen Verteilung der verkehrserzeugenden Strukturdaten vorzunehmen. Haben sich maßgebliche Vorhaben der Flächennutzung geändert, sind welche entfallen oder hinzugekommen?
2. Wie ist der Umsetzungsstand des VEP? Welche Maßnahmen in welchen Handlungsfeldern wurden umgesetzt? Wie wird der Umsetzungsstand unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen und beabsichtigter zeitlicher Horizonte eingeschätzt?
3. Welche summarischen Wirkungen sind bislang zu verzeichnen? Können diese bereits ausreichend erfasst werden?
4. Gehen die Wirkungen in eine den Gesamtzielen des VEP entsprechende Wirkungsrichtung? Oder gibt es erhebliche Abweichungen?
5. Welche Umsetzungshemmnisse sind zu erkennen und wie sind diese zu überwinden? Sind Korrekturen hinsichtlich des Gesamtkonzeptes oder von Einzelmaßnahmen oder von Prioritätensetzungen erforderlich?

Aus den Fragestellungen wird deutlich, dass laufende Datenerfassungen nur einen kleinen Teil des Monitorings darstellen, jedoch eine wichtige Grundlage für die Beantwortung der Fragestellungen sind. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass der Aufwand zur Datengewinnung nicht überhandnimmt und die begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen eher für die Umsetzung der Konzepte als für Zustandsbeschreibungen eingesetzt werden.

Brandenburg an der Havel hat mit der Teilnahme am „SrV – Mobilität in Städten“ im Jahr 1994 letztmalig gesamtstädtische Kennziffern der Mobilität erheben lassen. Mit der Teilnahme am SrV 2018 wird dieses regelmäßige Erhebungsinstrumentes nun wieder ein zentraler Bestandteil des noch weiter zu präzisierenden Monitoring- und Evaluationskonzeptes sein.

4. Integrierte Handlungskonzepte

4.1 Vorbemerkungen

Für die Maßnahmenentwicklung im Handlungskonzept müssen bestimmte Grundannahmen getroffen werden, die sich zum einen aus den Leitzielen ergeben und zum anderen unabdingbare technische Notwendigkeiten darstellen, deren Infragestellung unüberschaubare Konsequenzen hätte. Daraus wird ersichtlich, mit welchem Maß an „Selbstverständlichkeit“ bestehende Netze und Angebote genutzt werden. Diese bestandsorientierten Annahmen stellen vor dem Hintergrund der erforderlichen Finanzierung große Herausforderungen dar. Ein Negativszenario mit sinkenden Netz- und Angebotsqualitäten widerspräche den Leitzielen der zukünftigen Verkehrsentwicklung. Die Handlungskonzepte bauen so auf folgenden Grundannahmen auf:

- Die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt erhalten und die Mobilität bleibt für den Großteil der Bevölkerung Brandenburgs an der Havel bezahlbar.
- Die Stadtstraßen sind in der Regel sicher durch Kfz, Rad- und Fußgängerverkehr benutzbar, der ÖPNV-Betrieb wird weiterhin zum überwiegenden Teil durch die Fahrpreiserlöse finanziert.
- Die bestehende Straßeninfrastruktur sowie die LSA-Steuerungssysteme werden adäquat unterhalten und das bestehende Verkehrsmanagementsystem wird weiter betrieben bzw. verbessert.

Die Handlungskonzepte bauen auf den verfolgswerten Maßnahmenansätzen aus der Maßnahmenbewertung auf, die im Zeitraum bis 2030 umgesetzt werden sollten. Eine Erläuterung der Methodik zur Maßnahmenbewertung ist in Kapitel 5.1 enthalten. Eine Übersicht aller Maßnahmenvorschläge und deren Bewertungsergebnis liegen als **Anlage 2** diesem Bericht bei. Den Handlungskonzepten vorangestellt sind Maßnahmen, die seitens externer Planungsträger (Landesstraßenbauverwaltung u. a.) umgesetzt werden, die bereits beschlossen sind oder die sich bereits in Umsetzung befinden. Diese werden verkürzt als „Sowieso Maßnahmen“ bezeichnet.

Ergänzend zu den „Sowieso-Maßnahmen“ sind die spezifischen Maßnahmen des VEP zu sehen, die sich in die bereits beschriebenen strategischen Handlungsfelder untergliedern. Redundanzen bei der Beschreibung sind dabei nicht vermeidbar, da einige Maßnahmen verschiedene Handlungsfelder berühren. Die Maßnahmen der Handlungskonzepte sind auf einen Horizont 2030 angelegt und umfassen zu einem großen Teil auch nicht-investive Maßnahmen. Alle beschriebenen Maßnahmen bedürfen auf Grund des konzeptionellen Charakters des Dokuments stets einer tieferen planerischen Durcharbeitung und Prüfung sowie ggf. auch einer verkehrsrechtlichen Bewertung, die dabei jeweils lokale Ermessensspielräume einbeziehen und die beschlossenen Leitziele der Verkehrsentwicklung berücksichtigen sollte. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich rechtliche, technische und formale Rahmenbedingungen auch in Zukunft verändern werden, so dass sich die Einschätzung und Bewertung bestimmter Maßnahmen verändern können. Diese Prozesse sind im Zuge der Evaluierung des VEP zu berücksichtigen.

4.2 Sowieso-Maßnahmen

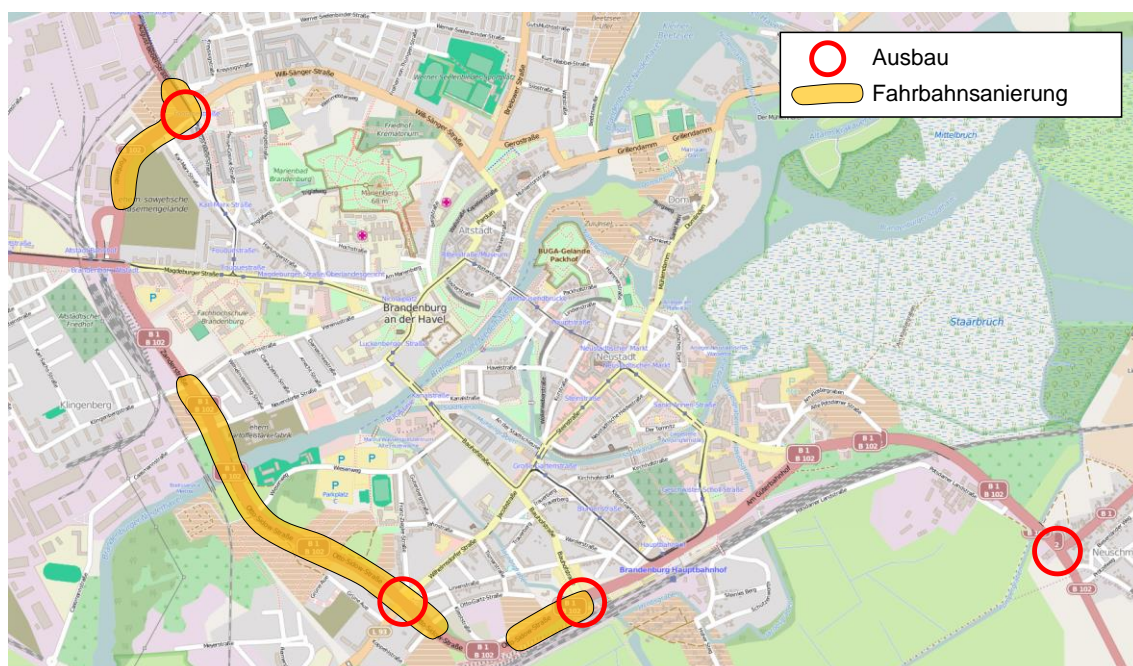
4.2.1 Maßnahmen des Landes Brandenburg

Seitens der Stadt und dem Landesbetrieb Straßenwesen des Landes Brandenburg als Baulastträger der Bundesstraßen im Stadtgebiet sind in den letzten Jahren zahlreiche Maßnahmen im Straßennetz beschlossen worden, bisher jedoch noch nicht umgesetzt worden. Die landesseitig geplanten Maßnahmen betreffen vornehmlich die B 102 auf ihrer gesamten Länge im Stadtgebiet. Die Maßnahmen

- sind für die kommunale Verkehrsplanung im Rahmen des VEP als verbindlich einzuschätzen,
- entfalten deutliche Wirkungen auf das städtische Verkehrssystem
- und sie genügen den Ausgewogenheitsanforderungen des VEP.

Die Maßnahmen zur Ertüchtigung der B 102 im Stadtgebiet entstammen im Wesentlichen der Entscheidung des Landesverkehrsministeriums, die zu Zeiten des VEP 2003 noch geplante Westumgehung des Stadt Brandenburg an der Havel aus wirtschaftlichen und umweltrechtlichen Gründen nicht weiter zu verfolgen. Stattdessen einigte man sich mit den betroffenen Landkreisen und der Stadt Brandenburg an der Havel die bestehende B 102 in weiten Teilen auszubauen und so die erforderliche hochwertige Anbindung der Wirtschaftsregion Westbrandenburg an das Autobahnnetz sicherzustellen. Für die Stadt Brandenburg an der Havel bedeutet dies zwar einerseits, dass Durchgangsverkehre in nicht unerheblicher Größenordnung weiterhin im Stadtgebiet verbleiben, andererseits aber auch, dass Verkehrsanlagen in Baulast des Bundes grundhaft ausgebaut werden, die für die innerstädtischen Verkehre eine zentrale Rolle spielen. Dies betrifft (geplantes Umsetzungsjahr, kursiv sind Maßnahmen Dritter deren Umsetzungsjahr noch variieren kann):

- B 102: Neubau der Ortsumgehung Premnitz/ Rathenow-Süd (2021)
- B 102: dreistreifiger Ausbau zwischen nördlicher Stadtgrenze und Premnitz (2022)
- B 102: Bestandsnahe Sanierung zwischen nördlicher Stadtgrenze und Fontanestraße (inkl. Brückensanierung Gördenbrücke) (2016 - 2018)
- B 102: Bestandsnahe Sanierung des Knotenpunktes August-Bebel-Straße/ Fontanestraße (2018/ 2019)
- B 1/ B 102: diverse Fahrbahnsanierungen im Zuge des Stadtringes (ab 2019)
- B1/ B 102: Ausbau des Knotenpunktes Otto-Sidow-Straße/ Wilhelmsdorfer Straße (2019)
- B 1/ B 102: Ausbau Knotenpunkt Otto-Sidow-Straße/ Bauhofstraße mit LSA (Ende 2017)
- B 1/ B 102: Ausbau Knotenpunkt Potsdamer Straße/ Berliner Straße und OU Schmerzke (2020)
- B 102: Dreistreifiger Ausbau der B 102 zwischen Schmerzke und der Autobahnanschlussstelle Brandenburg an der Havel mit Lösung für Paterdamm (2017)
- B 1: Beseitigung des Bahnüberganges Wust durch ein Brückenbauwerk (2021)
- B 1: Sanierung der Brücke am Quenz (unbekannt)



Grafik 4: Vom Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg geplante Maßnahmen zum Ausbau des Stadtringes

Mit den „Sowieso-Maßnahmen“ werden zahlreiche Problempunkte eliminiert, die im Rahmen der Verkehrsanalyse zum VEP herausgearbeitet wurden. Allen voran ist hier die Entlastung der Ortslage Schmerzke vom Durchgangsverkehr zu nennen. Dadurch können auch die hier bestehenden Defizite bezüglich Lärm- und Luftschadstoffbelastung beseitigt werden. Durch den Ausbau der B 102 südlich der Stadt verbessert sich auch die Anbindung der Stadt an die BAB A 2, was als besonders positiv für die wirtschaftliche Attraktivität der Stadt zu werten ist.

Der Ausbau des Knotenpunktes Otto-Sidow-Straße/ Wilhelmsdorfer Straße ist zu begrüßen, da sich dieser Knotenpunkt in der Analyse als ein stark unfallträchtiger Punkt herausgestellt hat. Am Bahnübergang Wust ist mit dem Neubau einer Brücke mit einer wesentlichen Steigerung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität zu rechnen. Die Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Wust dürfte sich deutlich verbessern, wenn die Schrankenschließzeiten am alten Bahnübergang entfallen.

Die geplanten und beschlossenen „Sowieso-Maßnahmen“ des Landes Brandenburg tragen wesentlich zum Erreichen der mit dem Verkehrsentwicklungsplan gesetzten Ziele bei. Die Umsetzung der Maßnahmen ist daher von Seiten der Stadt zu unterstützen. Die Sowieso-Maßnahmen des Landes sind in **Abbildung 3** zusammengefasst.

4.2.2 Maßnahmen der Stadt Brandenburg an der Havel

Basierend auf dem Maßnahmenkonzept des Verkehrsentwicklungsplanes 2003 und aus dem fortlaufenden Straßensanierungsprogramm der Stadt befinden sich derzeit Maßnahmen bereits in der Planung bzw. Umsetzung, die im Verkehrsentwicklungsplan 2017 als gesetzte „Sowieso-

Maßnahmen“ berücksichtigt werden. Insbesondere werden die folgenden kommunalen Maßnahmen im Straßennetz als „Sowieso-Maßnahmen“ berücksichtigt:

- Sanierung Willi-Sänger-Straße zwischen August-Bebel-Straße und Erich-Knauf-Straße (in Umsetzung)
- Sanierung der Neustädtischen Fischerstraße (2018)
- Sanierung der Kleinen Münzenstraße (nach 2018)
- Oberflächensanierung der Anton-Saefkow-Allee (abgeschlossen)
- Ersatzneubau der Planebrücke auf der L 93 Wilhelmsdorfer Landstraße (2018)
- Sanierung zahlreicher Nebenstraßen in der Innenstadt (z.B. Grabenstraße, Eichamtstraße, Wollenweberstraße, Packhofstraße, Altstädtische Fischerstraße, Schusterstraße), und im Wredowkomplex (Umsetzung laufend entsprechend Haushaltsplan)

Im Radverkehrsnetz sind Verbesserungen am Beetzsee-Rundweg sowie bei Radwegverbindungen nach Lehnin und Reckahn im Investitionsplan vorgesehen. Im ÖPNV ist zudem der behindertengerechte Ausbau folgender Haltestellen geplant:

- Magdeburger Straße/ Fouquestraße (2018)
- Neustädtischer Markt (Hauptstraße und vor der VBBr Fahrgastinfo) (2017)
- Luckenberger Straße (2018)
- Neubau Haltestelle Bauhofstraße (2019)

Die durch die Stadt geplanten Sowieso-Maßnahmen sind in *Abbildung 3* zusammengefasst.

4.3 Handlungskonzept Straßennetz

4.3.1 Netzergänzungen

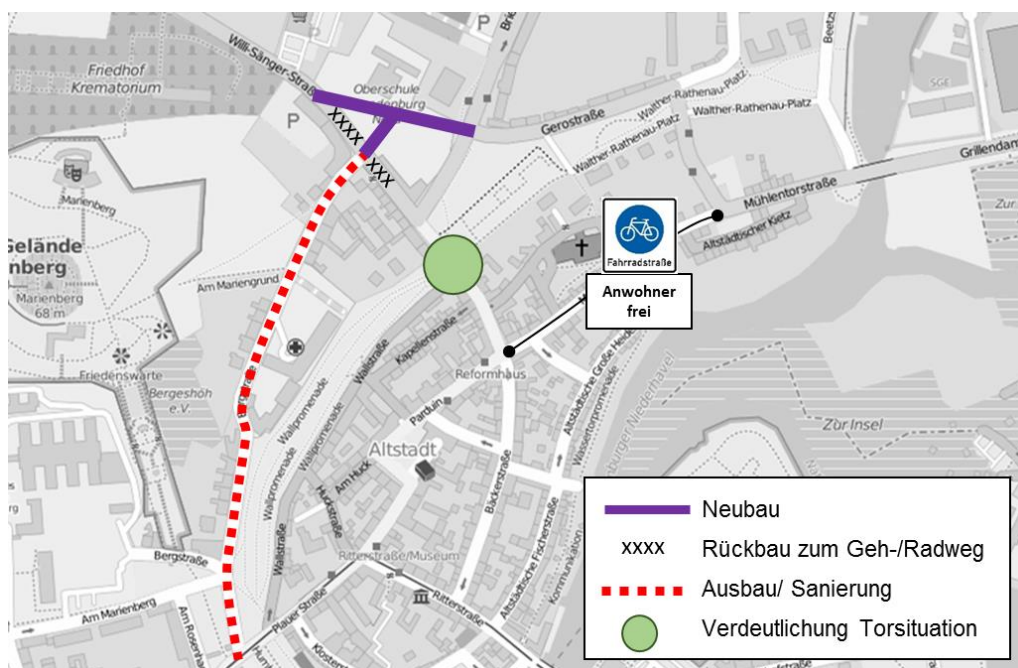
Generell kann das Straßennetz der Stadt Brandenburg an der Havel als anforderungsgerecht bezeichnet werden, sodass für die Zukunft vor allem der Erhalt oder wenn erforderlich die Anpassung des Bestandsnetzes im Vordergrund der Straßennetzentwicklung stehen sollten. Gleichwohl ist auch zukünftig an einzelnen Stellen der Neubau von Straßen zur Entlastung bestehender Wohngebiete sinnvoll. Von den untersuchten Ansätzen haben sich zwei Neubaustrecken als besonders effizient erwiesen. Diese wurden daher als verfolgenswerte Ansätze ins Maßnahmenkonzept übernommen. Die Maßnahmen des VEP zur Weiterentwicklung des Straßennetzes sind in **Abbildung 4** zusammengefasst.

4.3.1.1 Nördlicher Stadtring

Im Bereich des nördlichen Stadtringes besteht mit dem Doppelknotenpunkt Brielower Straße/ Gerostraße bzw. Brielower Straße/ Willi-Sänger-Straße derzeit eine kapazitätsbegrenzende Engstelle, die sich zudem noch in einer relativ schmalen und damit lärm anfälligen Häuserschlucht befindet. Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2003 ist die Option diskutiert worden, die Gerostraße über die Brielower Straße hinweg bis zur Willi-Sänger-Straße zu verlängern. Dies steigert die Attraktivität des nördlichen Stadtrings deutlich, wodurch Optionen zur Entlastung angrenzender Wohnbereiche, wie dem Stadtteil Nord und der Altstadt entstehen. Auch ist ein attraktiver Nordring eine wichtige Voraussetzung weitere Verkehre auf den Stadtring zu lenken, die bisher über die Dominsel fahren.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der verlängerten Gerostraße bestehen im Bereich der Altstadt zahlreiche Möglichkeiten, Verkehre auf weniger sensible Routen zu verlagern. Hauptziel soll es dabei sein, für den Kfz-Verkehr die Relation Grillendamm – Willi-Sänger-Straße zu stärken:

- Die Altstadt kann von einigen Durchfahrten entlastet werden, wenn die Bergstraße saniert und als Sammelstraße ausgebaut werden würde. Da auch die Bergstraße durch ein sensibles Umfeld (z.B. Marienkrankenhaus, Engstelle an der Doppelkurve) führt, soll der Ausbau nicht zu einer Gestaltung als Hauptverkehrsstraße führen. Ein Fortbestehen der derzeitigen Tempobeschränkung dürfte dazu beitragen, dass eventuelle Mehrverkehre verträglich abzuwickeln sind.
- Die Mühlentorstraße zwischen Rathenower Straße und Ziegelstraße wird häufig als direkte Zufahrt vom Grillendamm in die Altstadt genutzt, wenngleich der Straßenquerschnitt hierfür nur wenig geeignet ist. Es wird daher empfohlen, diesen Abschnitt der Mühlentorstraße für durchfahrende Kfz zu sperren. Rechtlich dürfte dies am ehesten mit der Einrichtung einer Fahrradstraße, die für Anwohner geöffnet bleibt, abzubilden sein. Die Fahrradstraße lässt sich über die große Bedeutung der Mühlentorstraße für touristische Radrouten begründen. Darüber hinaus soll die Mühlentorstraße Teil einer Radhauptroute werden (vgl. Kapitel 4.5.2) während sie für den Kfz-Verkehr ausschließlich eine Erschließungsfunktion in der östlichen Altstadt besitzt.
- Eine Anbindung der Altstadt von Norden über die Rathenower Straße soll erhalten bleiben. Hier empfiehlt es sich jedoch die Torsituation bei der Einfahrt in die Altstadt deutlicher herzustellen, z.B. durch eine Aufpflasterung, die als Querungshilfe im Zuge der Wallanlagen dient. Ziel sollte es sein, den Wechsel vom Hauptstraßennetz nördlich der Altstadt auf das Erschließungsstraßennetz innerhalb der Altstadt zu verdeutlichen.



Grafik 5: Maßnahmenkomplex nördlicher Stadtring in der Vorzugsvariante

Umlegungsanalysen im Verkehrsmodell haben gezeigt, dass die Verlängerung der Gerostraße und damit zusammenhängende Maßnahmen in zwei Bereichen zu Verkehrsentlastungen führen.

- Verkehre zwischen Grillendamm und Magdeburger Landstraße nutzen laut dem Verkehrsmodell derzeit noch die Route über den Nicolaipplatz. Durch den Lückenschluss auf dem nördlichen Stadtring wird diese Route attraktiver, was zu Verlagerungen aus der Altstadt heraus führt. Einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Altstadt leistet die Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Mühlentorstraße (z.B. durch Ausweisung als Fahrradstraße mit Anwohner frei).
- Auf der Relation Willi-Sänger-Straße – Brielower Straße scheint die Abkürzung über die Freiherr-von-Thüngen-Straße durch den Stadtteil Nord derzeit noch eine attraktive Alternative zu sein. Mit der Verlängerung der Gerostraße kann für diese Verkehre eine kürzere Route geschaffen werden, was zu Verkehrsentlastungen im Wohngebiet Nord führen dürfte.

Der neue Abschnitt der Gerostraße, würde eine Verkehrsbelastung von ca. 9.300 Kfz/ 24 h aufweisen. Die Verkehrsbelastung des nördlichen Stadtringes würde sich auf der gesamten Länge erhöhen. Im Bereich der westlichen Gerostraße ist mit einer Verkehrszunahme von etwa 2.700 Kfz/ 24 h gegenüber dem Prognose-Nullfall zu rechnen, was eine Steigerung von etwa 27 % bedeutet. Dies ist aus akustischer Sicht nicht als zusätzliche Lärmbelastung wahrzunehmen. Inwiefern Grenzwerte der Luftqualität dann überschritten werden würden, muss im Rahmen der konkreten Planungen geprüft werden. Im Stadtteil Nord und der Altstadt sind Verkehrsrückgänge zu erwarten. Auf der Straße Parduin sinkt die Verkehrsmenge um etwa 2.400 Kfz/ 24 h (- 32 %). Die Verkehrsmenge der Bergstraße würde in der vorgeschlagenen Variante deutlich

anwachsen, verbliebe mit etwa 1.000 Kfz/ 24 h jedoch in einem Umfang, der von der Straße zu bewältigen ist und von dem keine wesentlichen Beeinträchtigungen dem Umfeldes zu erwarten sind. Ein bestandsnaher Ausbau unter Beibehaltung der bestehenden Fahrbahnbreiten ist ausreichend.

4.3.1.2 Umfahrung Wilhelmsdorfer Vorstadt

Die Wilhelmsdorfer Vorstadt im Bereich der Wilhelmsdorfer Straße zwischen Göttiner Straße Otto-Sidow-Straße gehört zu den Stadtgebieten mit der höchsten Lärmbeeinträchtigung und der größten Überformung durch Verkehrsanlagen. In der Analyse befahren diesen Abschnitt bis zu 21.000 Kfz/ 24 h, was sich auch in der Prognose 2030 nicht grundsätzlich ändert (prognostizierte Verkehrsmenge bis zu 19.000 Kfz/ 24 h). Die Wilhelmsdorfer Straße ist hier auf der gesamten Länge mit drei Fahrspuren (zwei stadteinwärts, eine stadtauswärts) ausgebaut. Beidseitig bestehen darüber hinaus Parkbuchten, Rad- und Gehwege wodurch von dem eigentlich großzügigen Straßenraum nur noch geringe Flächen für Vorgärten und Straßengrün verbleiben.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes sind daher Optionen im Straßennetz überprüft worden, die zu einer Reduktion der Verkehrsmengen in diesem Bereich führen können. Die bisher geplante Variante einer zusätzlichen Linksabbiegerspur aus Richtung Wilhelmsdorf in die nördliche Otto-Sidow-Straße führt zu einer weiteren Flächeninanspruchnahme der Verkehrsanlagen in diesem Stadtraum. Durch die verbesserte Abwicklung des Verkehrs am Knotenpunkt Wilhelmsdorfer Straße/ Otto-Sidow-Straße dürften zwar weniger häufig Rückstauereignisse auftreten, dies jedoch verbessert die Lärm- und Schadstoffsituation in dem Stadtraum kaum. Eine Verlagerung der Verkehre auf bestehende Straßen kommt nicht infrage, da es im Umfeld keine Alternativen zur Wilhelmsdorfer Straße gibt. Daher sind verschiedene Varianten einer Umfahrung der Wilhelmsdorfer Vorstadt geprüft worden:

- Vom Knotenpunkt Wilhelmsdorfer Straße/ Göttiner Straße entlang der Trasse des alten Bahndamms nach Nordwesten bis auf Höhe des Knotenpunktes Otto-Sidow-Straße/ Wiesenweg
- Vom Knotenpunkt Wilhelmsdorfer Straße/ Göttiner Straße entlang der Trasse des alten Bahndamms nach Nordwesten bis zum Beginn der Kleingartenanlage und durch diese eine direkte Anbindung zur Otto-Sidow-Straße
- Vom Knotenpunkt Wilhelmsdorfer Straße/ Göttiner Straße in östlicher Richtung (südöstlich der Bebauung) und südlich der Kleingartenanlage über die alten Bahnanlagen zur Otto-Sidow-Straße

Aus Sicht der Verkehrswirksamkeit und der abgeschätzten Umsetzungshindernisse stellt die südöstliche Umfahrung die bevorzugte Variante dar.



Grafik 6: Skizze der Maßnahme Umfahrung der Wilhelmsdorfer Vorstadt

Diese Trasse stellt zunächst nur für die zahlenmäßig geringen Verkehre auf der Relation Wilhelmsdorf/ Göttin – Hauptbahnhof/ Schmerzke eine ernsthafte Alternative dar. Wenn gleichzeitig jedoch umfangreiche Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf der Wilhelmsdorfer Straße (innerhalb des Stadtringes), Jacobstraße und Teilen der Bauhofstraße durchgesetzt werden, können auch die zahlenmäßig deutlich stärkeren Verkehre von Wilhelmsdorf ins Neustädter Zentrum auf den südöstlichen Stadtring, die Bauhofstraße und Geschwister-Scholl-Straße verlagert werden. Dies würde zu einer deutlichen Entlastung der Wohnbereiche an der Wilhelmsdorfer Straße beidseits der Otto-Sidow-Straße führen.

Durch den Bau der Umfahrung und die Geschwindigkeitsreduktionen auf der Wilhelmsdorfer Straße und Bauhofstraße ließen sich die Verkehrsmengen im Bereich der Wilhelmsdorfer Vorstadt deutlich um etwa 44 % reduzieren. Die verbleibenden Verkehre setzen sich zum Großteil aus Fahrzeugen der Relation Wilhelmsdorfer Landstraße – nordwestliche Otto-Sidow-Straße zusammen. Auch im Bereich der Wilhelmsdorfer Straße/ Jacobstraße/ Steinstraße können maßgebliche Verkehrsmengen verlagert werden. Im Zielnetzfall (Netzfall, in dem alle empfohlenen Maßnahmen des VEP umgesetzt sind, siehe **Abbildungen 11 und 12**) kann beispielsweise die Verkehrsmenge auf der Steinstraße um 3.700 Kfz/ 24 h (- 39 %) auf etwa 5.800 Kfz/ 24 h reduziert werden. Zu Mehrbelastungen kommt es auf dem südöstlichen Stadtring, der jedoch durch seinen vierspurigen Querschnitt geeignet ist, diese Verkehrsmengen aufzunehmen. Auch auf der Geschwister-Scholl-Straße und der südöstlichen Bauhofstraße bestehen ausreichende Kapazitätsreserven, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen.

Die Wirkungen der Maßnahme sind als sehr günstig einzuschätzen, was eine hohe Priorisierung begründet. Daher sollten vorbereitende Planungen und Machbarkeitsstudien kurzfristig aufgenommen werden, um eine Umsetzung bis 2030 zu ermöglichen. Bis zur vollständigen Umsetzung ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine teilweise Umsetzung der Maßnahmen zu prüfen.

Konkret wird die Einführung von Tempo 30 auf der Wilhelmsdorfer Straße, Jacobstraße und nördlicher Bauhofstraße empfohlen. Auf der Wilhelmsdorfer Straße und Jacobstraße ist dies während der Erarbeitung des VEP bereits umgesetzt worden. Für die Bauhofstraße ist die Einführung von Tempo 30 im Zusammenhang mit einem Kita-Neubau geplant.

4.3.1.3 Weitere geprüfte Maßnahmen im Straßennetz

Über die im Vorangegangenen vorgestellten und empfohlenen Maßnahmen hinaus wurden weitere Optionen der Straßennetzerweiterung im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans geprüft. Diese sollen im Folgenden vorgestellt und hinsichtlich ihrer Wirkungen bewertet werden.

- Eine Verlängerung der Tiedestraße zur August-Bebel-Straße würde den bisher nur wenig erschlossenen Gewerbebereich am Silokanal besser an das Straßenhauptnetz anschließen. Zudem haben Untersuchungen im Verkehrsmodell gezeigt, dass Teile der Verkehre zwischen Rathenower Landstraße und Magdeburger Landstraße auf diese neue Trasse verlagert werden könnten, was zu Entlastungen an den Knotenpunkten Fontanestraße/ August-Bebel-Straße und Magdeburger Landstraße/ Rampe Fontanestraße führt. Die Umsetzung dieser Maßnahme sollte nur im Zusammenhang mit Absichten einer besseren Erschließung der anliegenden Gewerbeflächen angegangen werden. Die übrigen Entlastungseffekte genügen aus heutiger Sicht nicht als Begründung für diesen Straßenneubau.
- Im Bereich der südlichen Friedrich-Engels-Straße haben sich in den vergangenen Jahren zahlreiche Gewerbebetriebe mit einem signifikanten Schwerverkehrsaufkommen angesiedelt. Durch die Sperrung der Klingenbergstraße für Lkw müssen diese Verkehre derzeit über Friedrich-Engels-Straße, Magdeburger Landstraße und Zanderstraße in Richtung Autobahn abgeführt werden. Dies führt insbesondere an der Friedrich-Engels-Straße zu Belastungen der Anwohner. Perspektivisch wäre eine südliche Verlängerung der Friedrich-Engels-Straße zur Caasmanstraße auf Höhe des Parkplatzes des Getriebewerkes zu untersuchen. Vor dem Hintergrund beschränkter finanzieller Mittel und effizienterer Maßnahmen, ist eine Umsetzung bis 2030 aus heutiger Sicht nicht anzustreben.
- Die Erschließung des Elektrostahlwerkes verläuft derzeit ausschließlich über die von Einfamilienhäusern geprägte Woltersdorfer Straße. Hier ist mit einem vergleichsweise hohen Schwerverkehrsaufkommen zu rechnen. Die Ergänzung einer südlichen Anbindung des Elektrostahlwerkes an den Kreisverkehr am Tierheim könnte das Wohngebiet nördlich des Werkes entlasten. Die Caasmanstraße führt hingegen ausschließlich durch gewerblich genutzte Flächen, wodurch keine Wohnbebauung neu belastet werden würde. Vor dem Hintergrund beschränkter finanzieller Mittel und effizienterer Maßnahmen, ist eine Umsetzung bis 2030 aus heutiger Sicht nicht anzustreben.
- Zur Entlastung der Neuendorfer Straße wurde in den Vergangenheit eine Blockumfahrung über die Vereinsstraße und Damaschkestraße diskutiert, die im vorliegenden VEP erneut über-

prüft wurde. Da in der Neuendorfer Straße jedoch auch perspektivisch nicht mehr mit Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffemissionen zu rechnen ist (siehe Luftreinhalteplan) kann die Maßnahme in der Laufzeit des VEP zurückgestellt werden.

Die oben vorgestellten Netzoptionen weisen durchweg positive verkehrliche Effekte auf, eine Umsetzung bis 2030 ist aus heutiger Sicht jedoch nicht angezeigt. Die für die Umsetzung erforderlichen Flächen sind jedoch für die Straßennetzerweiterung zu sichern.

Darüber hinaus wurde die in der Öffentlichkeit geforderte Verbindungsstraße zwischen Kirchmöser und dem südlichen Abschnitt der ehemals geplanten Ortsumgehung Brandenburgs an der Havel untersucht (Variante Ausbau Viesener Straße). Es hat sich gezeigt, dass mit Realisierung der Maßnahme eine Alternativtrasse für Schwerverkehre zwischen dem aufwändig hergestellten Gewerbe- und Industriegebiet Kirchmöser und der Autobahn geschaffen werden könnte. Die Akzeptanz und damit die Wirksamkeit der Strecke hingen jedoch maßgeblich von der Realisierung des südlichen Bauabschnittes der Ortsumgehung Brandenburg an der Havel ab. Gemäß Festlegung des Landes wurde dessen Realisierung aber zugunsten umfangreicher Ausbaumaßnahmen am Stadtring fallengelassen, sodass die Wirksamkeit der Südanbindung Kirchmöser stark eingeschränkt ist. Eine Umsetzung dieser Maßnahme wird daher im Rahmen des VEP nicht empfohlen. Eine Trassenfreihaltung kann solange erfolgen, bis andere Entwicklungsabsichten auf die gleichen Flächen zugreifen wollen. Die Trassensicherung für die Südanbindung Kirchmöser hätte aus heutiger Sicht in der Abwägung der Entwicklungen keine hohe Priorität.

Im Zusammenhang mit der Diskussion um die Entwicklung des Packhofviertels wurde auch die Öffnung der Jahrtausendbrücke und der Packhofstraße für den Kfz-Verkehr als Lösungsoption diskutiert. Untersuchungen im Verkehrsmodell zeigten jedoch, dass dies zu einem erheblichen Anstieg des Kfz-Verkehrs in dem ansonsten sehr effektiv verkehrsberuhigten Bereich an der Jahrtausendbrücke führen würde. Die Verkehrsströme würden die Anwohner der Erschließungs- und Sammelstraßen am Packhof und in der Altstadt zusätzlich belasten.

4.3.2 Verkehrsberuhigung

Die Entlastung sensibler Wohnbereiche vom Kfz-Verkehr ist eines der zentralen Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt Brandenburg an der Havel. Die Entlastung einiger Bereiche durch den Neubau von Straßen ist im vorangegangenen Abschnitt beschrieben. Hierbei können in der Altstadt, dem Stadtteil Nord, der Wilhelmsdorfer Vorstadt, auf der Wilhelmsdorfer Straße und auf der Steinstraße die Kfz-Verkehrsmengen maßgeblich reduziert werden. Im Folgenden sollen weiterführende verkehrsorganisatorische Ansätze zur Reduktion von Verkehrsmengen in sensiblen Wohnbereichen und zur verträglicheren Verkehrsabwicklung vorgestellt werden.

4.3.2.1 Jacobstraße – Steinstraße – Neustädtischer Markt

Der Streckenzug Jacobstraße – Steinstraße – Neustädtischer Markt erfüllt hinsichtlich seiner Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion eine herausragende Rolle im Straßennetz von Brandenburg an der Havel. Verkehrsmengen von fast 10.000 Kfz/ 24 h (Analyse 2014) treffen in der Steinstraße auf zahlreiche Radfahrer und Fußgänger, drei Straßenbahn- und vier Buslinien sowie eine ausgeprägte Gastronomie mit Außenbereichen. In den Seitenbereichen bestehen darüber hinaus zahlreiche Parkmöglichkeiten, die von Kunden und Anwohnern gleichermaßen nachgefragt werden. Durch die geschlossene Bebauung und den ungünstigen Pflasterbelag ergeben sich auch Probleme hinsichtlich der Lärmsituation. Derzeit ist die Steinstraße zur verträglichen Abwicklung der Verkehre auf eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h beschränkt. Trotzdem leidet die Aufenthaltsqualität der Straße unter den hohen Verkehrsmengen und dem unbefriedigenden Raumangebot neben der Fahrbahn.



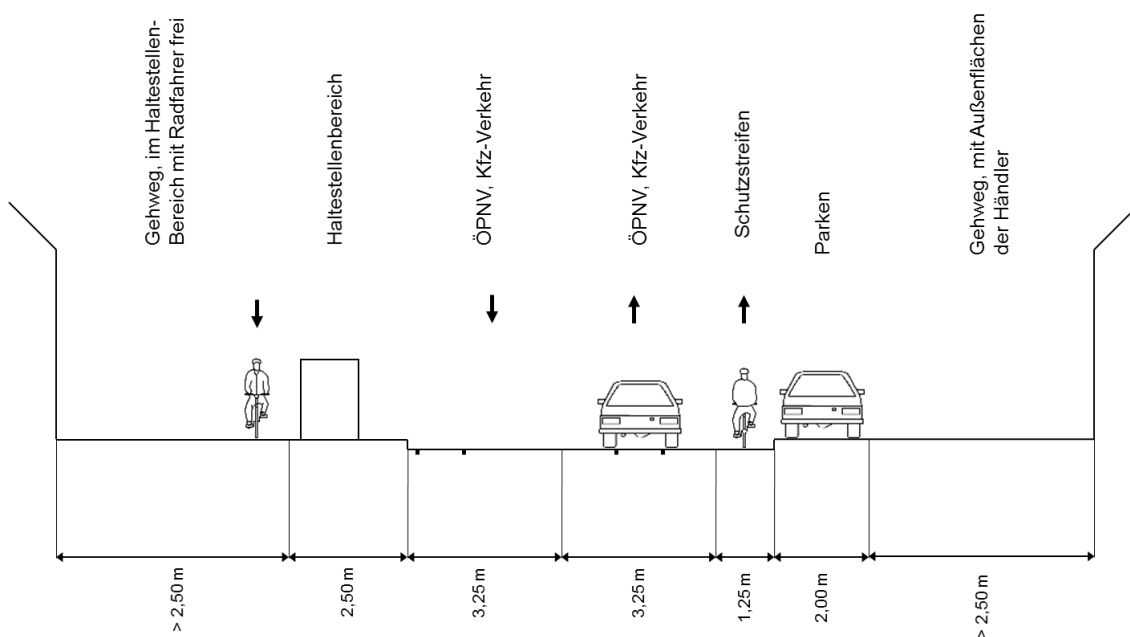
Foto: Steinstraße im Bestand

Da auch in den Prognoserechnungen auf dem Streckenzug Verkehrsstärken ermittelt wurden, die mit denen der Analyse vergleichbar sind, sollen Maßnahmen entwickelt werden, welche die Verkehrsmengen maßgeblich reduzieren. Durch die in Abschnitt 4.3.1.2 vorgestellte Umfahrung der Wilhelmsdorfer Vorstadt und den dazugehörigen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen könnte die Verkehrsmenge der Kfz in der Steinstraße bereits um etwa ein Viertel reduziert werden. Dies hat jedoch nur geringe Auswirkungen auf den Verkehrslärm, steigert jedoch die Aufenthaltsqualität und die Querbarkeit der Straße bereits maßgeblich.

Für den Streckenzug können noch weitergehende Maßnahmen entwickelt werden, welche die Qualität des Straßenraums insgesamt noch weiter steigern können. Die folgenden Grundsätze sollten bei der Entwicklung von Maßnahmen in der Steinstraße als Grundlage dienen:

- Der Straßenzug soll weiterhin für Busse und Straßenbahnen genutzt werden, da die Achse eines der wichtigsten Elemente im Nahverkehrsangebot und ein bedeutendes Ziel ist.
- Die Erreichbarkeit der Gewerbe- und Gastronomiebetriebe mit allen Verkehrsmitteln soll sichergestellt bleiben.
- Für Seitenraumnutzungen soll mehr Fläche geschaffen werden. Dafür ist die Fahrbahn für Kfz und ÖPNV auf das erforderliche Maß zu reduzieren.
- Die Befahrbarkeit bzw. Begehrbarkeit der Straße für Radfahrende bzw. Fußgänger soll gestärkt werden. Aufgrund der Vielzahl der Fußgänger und Geschäftsauslagen im Seitenraum wurde für den Radverkehr vordergründig der Fahrbahnbereich qualifiziert. Ausgenommen sind die bisher unbefriedigenden Lösungen an den Straßenbahnhaltestellen. Seitenraumnutzungen durch Geschäfte und Gastronomie sind so zu regulieren, dass für durchgehende Fußgänger stets ein angemessener Raum verbleibt.
- Stadtgestalterische und denkmalpflegerische Aspekte sind bei der Straßenplanung zu berücksichtigen.

Die Steinstraße und die angrenzenden Straßenräume sind besonders prägend für die Innenstadt Brandenburgs an der Havel. Damit stehen sie und eventuell geplante Umgestaltungsabsichten sehr stark im öffentlichen Fokus. Im Verkehrsentwicklungsplan soll daher ein öffentlicher Diskussionsprozess zu Potentialen und Möglichkeiten der Umgestaltung des Straßenzuges angestoßen werden. Dabei sollen die oben vorgestellten Aspekte als Grundlage der Diskussionen dienen. Im Ergebnis des Prozesses soll ein Maßnahmenpaket entstehen, das eine Verbesserung der Gesamtsituation darstellt.



Grafik 7: mögliche Querschnittsaufteilung Steinstraße

Im Zusammenhang mit öffentlich stark diskutierten Stadträumen hat sich das Werkzeug des Verkehrsversuchs als sehr gut geeignet erwiesen, die eventuell nur schwer vorhersagbaren Konsequenzen einer Maßnahme in einem begrenzten Zeitbereich zu testen. Daher kann es sich anbieten, grundlegende verkehrsorganisatorische Optionen (Sperrung, Einbahnstraße...) in der Steinstraße versuchsweise zu testen und so die Folgen besser abschätzen zu können bevor aufwändige bauliche Umgestaltungen vorgenommen werden.

4.3.2.2 Verkehr am Dom

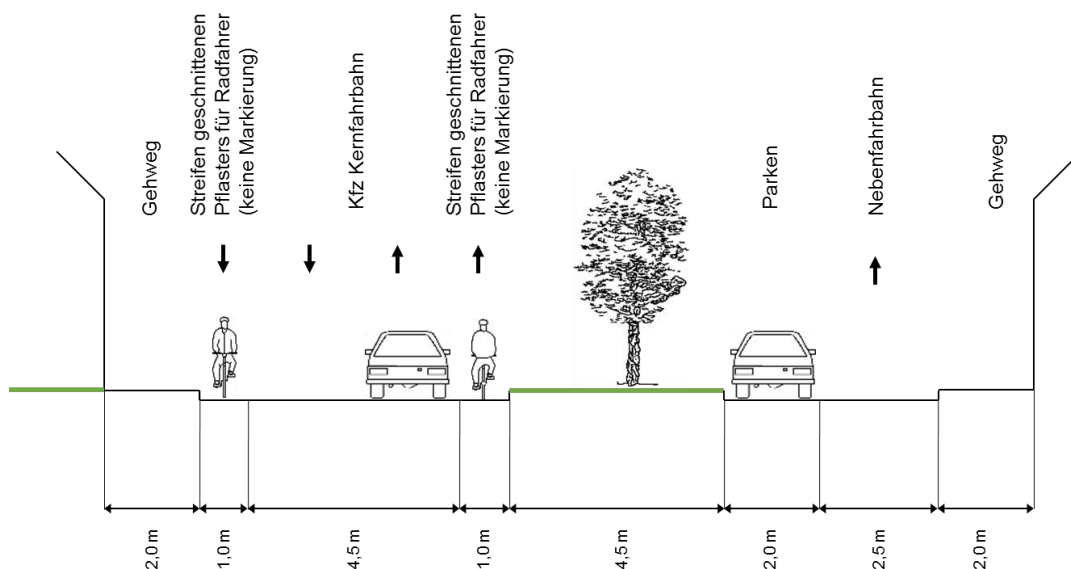
Der Streckenzug Domlinden – Mühlendamm - Neustädtische Fischerstraße wird derzeit von etwa 12.000 bis 13.000 Fahrzeugen täglich befahren. Er ist damit eine der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen der Stadt. Die Trasse dient einerseits als östlicher Ringschluss des Stadtrings und als eine der drei Hauptzufahrten ins Neustädtische Zentrum der Stadt. Aus gutachterlicher Sicht wird sich an dieser herausragenden Bedeutung des Streckenzugs nichts grundlegend ändern lassen. Ein in der Vergangenheit diskutiertes Abbiegeverbot zwischen Grillendamm und Domlinden würde zwar zu einem deutlich niedrigeren Verkehrsniveau führen, gleichzeitig würde sich die Kfz-Erreichbarkeit der Innenstadt aus den nördlichen Stadtteilen deutlich verschlechtern. Zudem ist durch die Verdrängung der Verkehre mit einem deutlichen Anstieg in anderen sensiblen Stadtteilen, wie z.B. der Altstadt zu rechnen. Vor diesem Hintergrund soll diese Maßnahme nicht weiter verfolgt werden. Aus heutiger Sicht gilt es vielmehr anstelle von Restriktionen die Attraktivität der Alternativrouten derart zu stärken, dass Verkehre dorthin verlagert werden. Hierbei ist der Stadtring hervorzuheben, auf den im folgenden Kapitel detaillierter eingegangen werden soll.



Foto: Straße Domlinden im Bestand

Für die Dominsel gilt es zukünftig den hier fahrenden Verkehr noch verträglicher abzuwickeln. Dies soll vor allem durch die folgenden Maßnahmen erreicht werden:

- Bei der nächsten Oberflächensanierung sollte ein lärmindernder Belag verbaut werden. Ob dies ein Asphaltbelag oder geschnittenes Pflaster werden sollte, muss auch vor dem Hintergrund der Anforderungen des Denkmalschutzes entschieden werden.
- Bisher sollen versetzt angeordnete Parkstände dafür sorgen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h von allen Verkehrsteilnehmern eingehalten wird. In der Praxis zeigt sich jedoch, dass diese Regelung oft auch zu stockenden Verkehrszuständen führt, was vor allem aus lufthygienischer Sicht kritisch zu bewerten ist. Zukünftig sollte anstelle der Parkstände ein beidseitiges Angebot für Radfahrer zur Verschmälerung der Fahrbahn vorgesehen werden. Dies ermöglicht das Entgegenkommen zweier Busse ohne Haltevorgang und stärkt gleichzeitig die Route über den Dom für den Radverkehr. Angesichts der Fahrbahnbreite von derzeit 6,5m ist die Markierung regelgerechter Schutzstreifen nicht möglich. Eine Verbreiterung der Fahrbahn dürfte vor dem Hintergrund des historischen Umfeldes ebenfalls schwierig sein. Es wird daher empfohlen an beiden Seiten der Fahrbahn einen Streifen mit geschnittenem Pflaster vorzusehen, der Radfahrern ein komfortables Fahren erlaubt. Dieser Streifen setzt sich optisch gegenüber der Kernfahrbahn ab, ist verkehrsrechtlich aber keine eigenständige Radverkehrsanlage, darf dementsprechend vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden. Dies entspricht dem Grundgedanken von Schutzstreifen, die sich in der Praxis bereits an vielen Orten bewährt haben. Die folgende Grafik zeigt die empfohlene Querschnittsaufteilung auf der Straße Domlinden.



Grafik 8: Empfohlene bestandsnahe Querschnittsaufteilung Domlinden

- Die Dominsel im Bestand für durchfahrende Schwerverkehrsfahrzeuge gesperrt. Künftig soll diese Zone auf die gesamte Neustädtische Innenstadt und die Altstadt ausgeweitet werden. Es wird das Ziel verfolgt Schwerverkehre noch stärker auf dem Stadtring zu bündeln. Die Weiterentwicklung des Lkw-Konzepts wird in Kapitel 4.3.3 detaillierter erläutert

4.3.2.3 Stärkung des Stadtringes

Der Stadtring als das Rückgrat des städtischen Straßennetzes bündelt bereits heute die größten Verkehrsmengen. Zukünftig soll der gesamte Streckenzug noch besser für diese Funktion gerüstet werden bzw. soll durch eine weitere Verkehrsbündelung maßgeblich zu einer weiteren Entlastung der Innenstadt beitragen. Dies soll jedoch nicht vordergründig über Restriktionen innerhalb des Stadtringes erreicht werden, sondern vielmehr über eine Steigerung der Attraktivität des Stadtrings selbst.

Im Rahmen des VEP werden die folgenden Maßnahmen zur Stärkung des Stadtringes zur Umsetzung empfohlen:

- Die am Stadtring geplanten Sanierungs- und Ausbaumaßnahmen des Landes Brandenburg (siehe Kapitel 4.2.1) tragen wesentlich dazu bei, dass der Stadtring auch langfristig ein leistungsfähiges Element des Straßennetzes der Stadt ist. Sie sind daher auch ein wichtiger Bestandteil der Empfehlungen des VEP, dessen Umsetzung von Seiten der Stadt unterstützt werden sollte.
- Auch die Sanierungsmaßnahmen der Stadt (z. B. Willi-Sänger-Straße) tragen zur langfristigen Sicherung der Leistungsfähigkeit des Stadtringes bei.
- Die in Kapitel 4.3.1 erläuterten Neubaumaßnahmen in kommunaler Baulast tragen ebenfalls dazu bei, Verkehre auf dem Stadtring zu bündeln. Durch die Verlängerung der Gerostraße wird der nördliche Stadtring gegenüber der Altstadt-Durchfahrt gestärkt. Durch die Umfahrung der Wilhelmsdorfer Vorstadt und die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen innerhalb des Stadtringes wird der südliche Teil des Stadtringes gestärkt.
- Die Parkraum-Wegweisung der Stadt sollte derart weiterentwickelt werden, dass Durchfahrten durch sensible Stadtbereiche vermieden werden (siehe Kapitel 4.4).
- In einzelnen Abschnitten des Stadtringes sind die Lichtsignalanlagen bereits in Grünen Wellen koordiniert. Zukünftig gilt es, diese Koordinierung weiter auszubauen, um möglichst ohne Stopp den Stadtring befahren zu können. Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des VEP ist bekannt, dass häufiges Warten am Stadtring einer der häufigsten Gründe für Zentrumsdurchfahrten in Brandenburg ist. Für den Ausbau der Koordinierung ist es notwendig, einen neuen Verkehrsrechner zu installieren sowie die vorhandenen Signalanlagen an den einzelnen Knotenpunkten kompatibel aufzurüsten.
- Im Verkehrsmodell konnten deutliche Entlastungseffekte für z. B. die Dominsel nachgewiesen werden, wenn einzelne Abschnitte des Stadtringes mit 70 km/h befahren werden könnten. Angebaute Abschnitte (z. B. am Hauptbahnhof, beidseits der Wilhelmsdorfer Straße) wurden dabei weiterhin nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h berücksichtigt. In einer detaillierten Nachuntersuchung sollten die konkreten Effekte einer solchen Maßnahme aber auch die möglicherweise auftretenden negativen Folgen im Sinne einer erhöhten Lärmbelastung

gung oder erhöhten Unfallgefahr bzw. Auswirkungen auf die Abschaltung von Lichtsignalanlagen überprüft werden. Möglicherweise wird die Nachrüstung passiver Schutzeinrichtungen erforderlich sein. Die Steuerung der Lichtsignalanlagen ist ggf. auf die geänderten Geschwindigkeiten anzupassen. Im Zuge der Diskussionen zum Verkehrsentwicklungsplan war die Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit in Teilabschnitten des Stadtringes stets ein kontrovers diskutiertes Thema. Insbesondere wurden Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit hervorgebracht, sodass im Rahmen des Prüfauftrages insbesondere untersucht werden sollte, welche Voraussetzungen geschaffen werden müssten, um den Stadtring weitgehend – bis auf angebaute Teilabschnitte – konstant mit 60 oder 70 km/h befahren zu können. Eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit könnte zudem für eine bessere Koordinierung der Lichtsignalanlagen entlang des Stadtrings hilfreich sein.

4.3.2.4 Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten der Stadt

Neben einer Stärkung von Hauptverkehrsstraßen sollen sensible Wohnbereiche in Brandenburg an der Havel zudem durch die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche und von Tempo 30 Zonen verkehrlich entlastet werden. Dieser Ansatz wurde in den vergangenen Jahren bereits umfangreich angewandt, sodass heute im Nebennetz kaum ein Straßenzug verbleibt, der nicht Teil einer Tempo 30 Zone oder eines verkehrsberuhigten Bereiches ist. **Abbildung 5** am Ende des Berichts führt die derzeit in Brandenburg an der Havel festgelegten Tempo 30 Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche auf.

Im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan werden die Ansätze der Verkehrsberuhigung bestätigt. Die Aufnahme weiterer Straßen in Tempo 30 Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ist anlassbezogen zu prüfen.

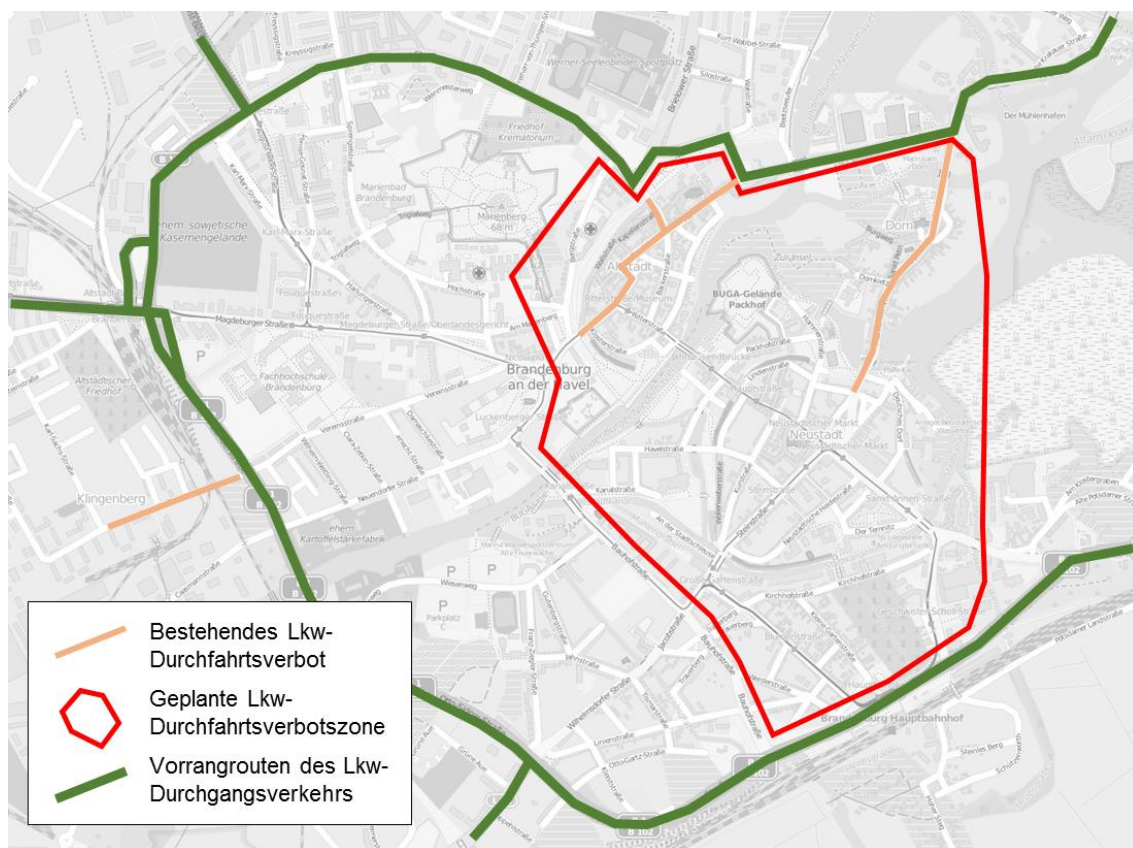
Zur Sicherstellung der Erschließung eines künftig intensiver genutzten Packhofviertels wird die Einrichtung eines Einbahnstraßensystems vorgeschlagen, in dem die Kleine Münzenstraße von den zuführenden Verkehren und die Augustastraße von abfließenden Verkehren des Gebietes genutzt werden kann. Dafür müssen auf der Augustastraße die vorhandenen Poller entfernt werden. Diese Maßnahme ist auch ein Beitrag zur Verlagerung von Verkehren aus dicht bebauten Straßen, denn die Augustastraße, die dann mehr Verkehr aufnehmen würde, ist weniger dicht angebaut.

4.3.3 Weiterentwicklung des Lkw-Konzepts

Derzeit bestehen für Lkws, die durch die Stadt fahren wollen, wenige Einschränkungen bezüglich ihrer Routenwahl. Im Bereich des Doms ist das Einfahren von Lkw mit Ausnahme von Lieferanten der Dominsel verboten. Allerdings scheint das hier angeordnete Verkehrsschild oft nicht richtig

verstanden zu werden oder missachtet zu werden. Auch in der Altstadt (Mühlentorstraße, Parduin, Plauer Straße) und auf der Klingenbergstraße ist die Durchfahrt für Lkw untersagt.

Zur Entlastung der Dominsel und der gesamten Innenstadt wird daher eine Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsbereichs empfohlen. Statt diesen wie bisher nur auf die Straßen Mühlendamm und Domlinden zu beschränken, sollte der gesamte Bereich zwischen Grillendamm, Marienberg, Bauhofstraße und Am Hauptbahnhof für durchfahrende Lkw gesperrt werden. Ausgenommen von dieser Regelung sollen nur die Lkw sein, die im benannten Bereich Anlieferungen zu tätigen haben. Ziel dieser Regelung ist es, Lkw-Verkehre noch stärker auf dem Stadtring zu bündeln. Innerhalb des Stadtrings ist der Straßenzug Magdeburger Straße – Neuendorfer Straße – Bauhofstraße von der Durchfahrtsverbotsregelung ausgenommen, da dieser Straßenzug als wichtige Verteileroute für Lieferfahrten innerhalb des Stadtringes gesehen wird. Durchfahrende Lkw werden auf dieser Route nicht angestrebt.



Grafik 9: Empfohlene Ausweitung der Lkw-Durchfahrtsverbotszone

Die Beschilderung dieser Durchfahrtsverbotszone sollte an den Zufahrtsstraßen des Lkw-Vorrangnetzes eingerichtet werden und die betroffenen Bereich verdeutlichen. Es sollte klar werden, dass Lieferfahrten mit einem Ziel innerhalb der Zone einfahren dürfen, durchfahrende Lkw jedoch das ausgewiesene Vorrangnetz nutzen sollen. Die Anlieferregelungen in der Hauptstraße sollen erhalten bleiben. Zahlreiche Bürgerberichte über eine Missachtung der zeitlichen Zugangsbeschränkung und der Nutzung der Hauptstraße auch durch Nicht-Lieferfahrzeuge deuten darauf

hin, dass solche Zugangsbeschränkungen anschließend auch durch Kontrollen durchgesetzt werden müssen.

Bei einer Betrachtung des gesamten Stadtgebietes über den Stadtring hinaus genießen die Gewerbe- und Industriegebiete eine hohe Priorität hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit im Lkw-Verkehr. Die derzeitige Situation wird weitgehend als zufriedenstellend eingeschätzt, sodass kein dringender Handlungsbedarf abgeleitet werden kann. Auch die Hafenanlagen am Silokanal sind derzeit ausreichend für den Lkw- und Spezialverkehr zu erreichen. Diese Qualitäten sind langfristig sicherzustellen.

4.3.4 Netzsanierung und Instandhaltung

Die Analysen zum VEP haben gezeigt, dass Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz von Brandenburg an der Havel nur noch an ausgewählten Stellen erforderlich sind. Die Sanierung und Instandsetzung des Bestandsnetzes ist daher ein wichtiger Maßnahmenschwerpunkt des vorliegenden Konzepts. Die beschränkten finanziellen Ressourcen sind schwerpunktmäßig für die Aufrechterhaltung des bestehenden Straßennetzes aufzubringen. Für einen zielgerichteten Einsatz der Finanzmittel ist der bauliche Zustand der Straßen regelmäßig zu überprüfen. Bei den Sanierungen stehen folgende Anforderungen im Vordergrund:

- Langfristiger Erhalt der Erreichbarkeit städtischer Quartiere
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Schließen von Lücken des Rad- und Fußwegenetzes
- Verbesserung der Lärmsituation von Anwohnern durch den Einbau möglichst ebener Fahrbahnbeläge (diese Anforderung ist im Wechselspiel mit den Anforderungen der Stadtgestaltung und des Denkmalschutzes zu betrachten)

Mit der Sanierung großer Abschnitte des Stadtringes und der Bundesstraßen unterstützt das Land Brandenburg die Stadt darin, ein Grundnetz des Kfz-Verkehrs in einem guten baulichen Zustand zu erhalten. Die Stadt sollte diese Maßnahmen unterstützen und sich ergebende Synergien mit Maßnahmen in eigener Baulast nutzen.

Für Landes- und Gemeindestraßen obliegt die Baulast der Stadt Brandenburg an der Havel. In diesem Teil des Straßennetzes stehen zahlreiche Instandsetzungsarbeiten an. Einige hiervon sollen im Folgenden hinsichtlich ihrer Bedeutung oder eventueller Anforderungen beschrieben werden:

- Die **Planebrücke** im Zuge der L 93 ist aufgrund bereits bestehender Tonnagebeschränkungen kurzfristig zu sanieren. Dabei sind anforderungsgerechte Geh- und Radwege anzulegen, um die bestehende Lücke in den Netzen der Fußgänger und Radfahrer zu schließen. Da diese

Maßnahme planungsseitig bereits weit fortgeschritten ist, wurde sie in den Sowieso-Maßnahmen berücksichtigt. Nichtsdestotrotz hält die Stadt langfristig an dem Vorhaben fest, an dieser Stelle den bestehenden Bahnübergang durch eine Brücke zu ersetzen. Man verspricht sich davon insbesondere einen reibungsloseren Verkehrsablauf im Störfall auf der Autobahn und eine Steigerung der Zuverlässigkeit im ÖPNV, da Busse bisher oftmals lange Wartezeiten bei Schrankenschließung in Kauf nehmen mussten.

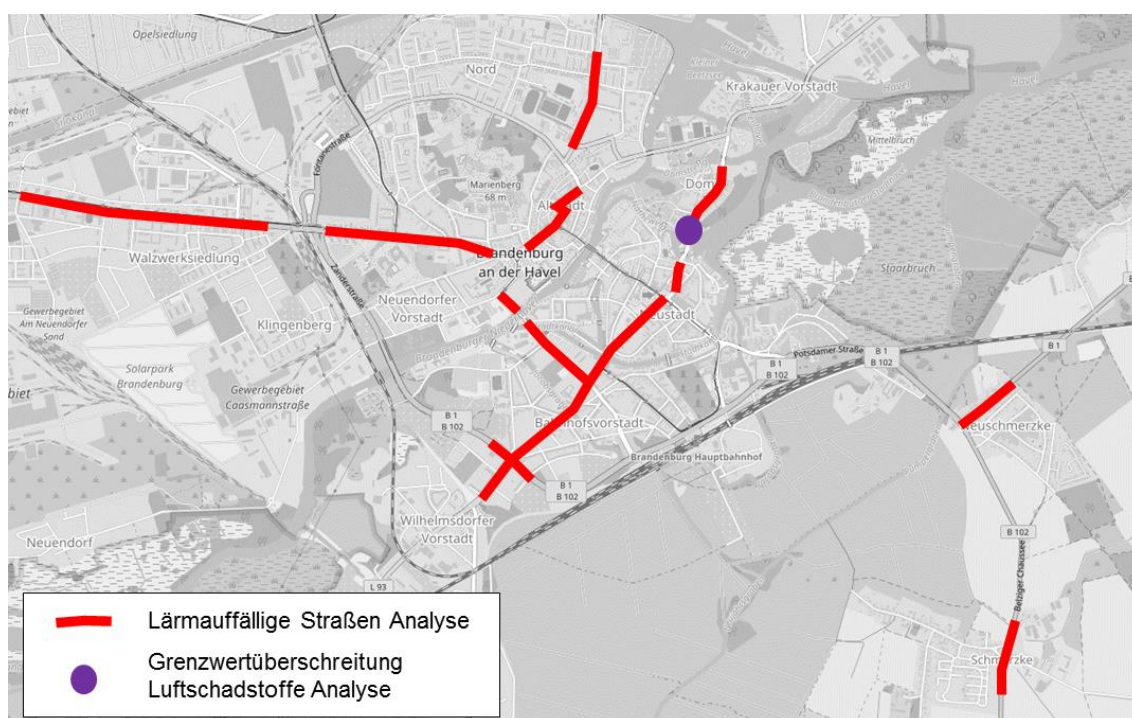
- Die **Kurstraße** ist eine Sammelstraße in der Innenstadt und erfüllt hierbei gleichzeitig den Zweck eines Parkierungsschwerpunktes. Bei der Sanierung ist aus heutiger Sicht wieder ein Stellplatzangebot zu schaffen, dass den Anforderungen von Kunden und Bewohnern genügt. Sollte perspektivisch westlich der Steinstraße ein neuer Parkierungsschwerpunkt geschaffen werden, sind die Auswirkungen an den Stellplatzbedarf der Kurstraße neu zu bewerten. Bei der Sanierung der Kurstraße sollte die Befahrbarkeit für den Radverkehr und die Lärmsituation für die Anwohner durch einen ebeneren Belag verbessert werden.
- Auch die Sanierung der **Kanalstraße und Havelstraße** soll einen wichtigen Beitrag zur besseren Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad liefern. Zudem ist der Straßenzug ein Element der Wegweisung im Ruhenden Verkehr und muss entsprechende Verkehrsmengen bewältigen können.
- Der Straßenzug **Johann-Sebastian-Bach-Straße – Haydnstraße – Brahmsstraße** soll perspektivisch für eine Bus-Direktverbindung zwischen Görden und Hohenstücken dienen. Dafür sind die betroffenen Straßenabschnitte jedoch zunächst grundhaft zu sanieren. Bei der Sanierung sind Schleppkurven für Gelenkbusse zu berücksichtigen. Ggf. sind in der Gördenallee Abbiegespuren einzuordnen.
- In der **Bauhofstraße, Luckenberger Straße** und Teilen der **Magdeburger Straße** sind in absehbarer Zeit die Fahrbahnen zu sanieren. Dabei steht die Reduktion des Verkehrslärms im Vordergrund. Darüber hinaus sind auch die vorhandenen bzw. geplanten Straßenbahnhaltestellen derart herzustellen, dass sie auch von mobilitätseingeschränkten Personen einfach genutzt werden können.
- Im Zusammenhang mit der Entwicklung des **Packhofviertels** wird die Sanierung zahlreicher Straßenräume als erforderlich angesehen (Kleine Münzenstraße, Packhofstraße, Eichamtstraße). Aufgrund der großen politischen Bedeutung dieser Maßnahmen und dem erklärten Willen der Stadt diese im Zusammenhang mit der Erschließung des Packhofquartiers umzusetzen wurden diese Straßen auch in den Sowieso-Maßnahmen berücksichtigt.
- In Kirchmöser ist mit einer Instandsetzung der **Wusterwitzer Straße** und der **Schulstraße** die langfristige Sicherung dieser Straßen für den Busbetrieb zu gewähren.

Vor dem Hintergrund einer perspektivisch relativ konstanten Einwohnerzahl bis 2030 sind flächenhafte Rückbaumaßnahmen im Zeitraum des vorliegenden VEP kein Handlungsschwerpunkt. Bei sich grundsätzlich anders entwickelnden Rahmenbedingungen sind diese jedoch erneut zu prüfen und im Sinne einer Reduzierung des Erhaltungs- und Betriebsaufwandes des Straßennetzes auch umzusetzen. Generell ist bei Sanierungs-, Umgestaltungs- und Ausbaumaßnahmen zu

prüfen, welche Verkehrsflächen für die gegebenen Randbedingungen erforderlich erscheinen. Eine Reduktion der Verkehrsflächen trägt maßgeblich zu einem effizienteren Betrieb des Straßennetzes bei.

4.3.5 Verringerung der negativen Umweltfolgen des Kfz-Verkehrs

Parallel zum Verkehrsentwicklungsplan hat die Stadt Brandenburg an der Havel auch die Aufstellung einer Fortschreibung des Luftreinhalteplanes (LRP) und des Lärmaktionsplanes (LAP) beauftragt. Im Rahmen dieser Pläne wurden örtlich und flächenhaft wirkende Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen von Verkehrslärm und Luftschadstoffen entwickelt. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans angestrebt.



Grafik 10: Lärmauffällige Straßen und Grenzwertüberschreitung Luftschadstoffe Analyse

Es ergeben sich insbesondere die folgenden Forderungen:

- Zur Verbesserung der Luftqualität am Mühlenfließ (einziger Punkt mit Grenzwertüberschreitungen im Analysefall 2014 des Luftreinhalteplans) ist mit geeigneten Maßnahmen dafür zu sorgen, dass die Verkehrsmengen auf dem Straßenzug nicht maßgeblich zunehmen. Im LRP wurde festgestellt, dass bereits durch die Weiterentwicklung der Motorentechnik ab 2015 die Grenzwerte der Luftreinhaltung stadtweit eingehalten werden.
- Anstelle der im Luftreinhalteplan 2007 erwogenen Ergänzung einer zusätzlichen Linksabbiegespur von der Wilhelmsdorfer Straße in den westlichen Stadtring (Wilhelmsdorfer Straße/

- Otto-Sidow-Straße) wird empfohlen, das Linksabbiegen auch aus der rechten Fahrspur zu erlauben. Die Signalisierung des Knotenpunkts müsste entsprechend angepasst werden.
- In den lärm Auffälligen Straßenzügen sind bei anstehenden Sanierungen Fahrbahnbeläge zu verwenden, die aus akustischer Sicht zu einer Reduktion des Verkehrslärms führen. In nicht denkmalschutzrelevanten Straßen sollte der Austausch von Großpflaster durch Asphalt erwogen werden.
 - Darüber werden verkehrsorganisatorische Maßnahmen empfohlen, um die Schallemissionen zu senken (z. B. Tempo 30 auf der Bauhofstraße, Wilhelmsdorfer Straße). Die Umsetzung dieser Maßnahmen hängt jedoch maßgeblich von den örtlichen Randbedingungen ab und muss letztlich separat politisch beschlossen werden und eine abschließende straßenverkehrsrechtliche Prüfung durchlaufen. Im Bereich Schmerzke soll kurzfristig geprüft werden, ob die Ortsdurchfahrt der B 102 mit Tempo 30 beschränkt werden kann, bis die Ortsumgehung fertiggestellt ist. Danach sollte die alte Ortsdurchfahrt in die bestehende Tempo 30-Zone übernommen werden.
 - Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes sowie die Stadtentwicklungsplanung sollen darauf hinwirken, dass die Kfz-Mobilität flächenhaft reduziert wird. Dies kann z.B. durch eine Stadtentwicklung, die integrierte Lagen (gut mit dem ÖPNV erreichbar) bevorzugt, erreicht werden. Darüber hinaus sollten die Alternativen zum Kfz-Verkehr (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) gestärkt werden, damit sich die Verkehrsmittelwahl hin zu umweltfreundlichen Verkehrsarten wandelt.
 - Die Förderung der Elektromobilität kann dazu beitragen, lokale Schall- und Luftschadstoffemissionen zu reduzieren.

Zur Sicherstellung der Einhaltung von Grenzwerten der Luftschadstoffbelastung und des Verkehrslärms sind diese regelmäßig zu überprüfen. Dafür ist die Lärmkartierung zu qualifizieren und der Lärmaktionsplan regelmäßig fortzuschreiben. Eine Fortschreibung des Luftreinhalteplanes ist in Abhängigkeit der Entwicklung der Luftschadstoffe an der Messstelle Neuendorfer Straße bzw. bei Umsetzung der Messstelle am neuen Messort angezeigt.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sind in **Abbildung 6** zusammengefasst.

4.3.6 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Im Rahmen der Analysen zum Verkehrsentwicklungsplan konnte für Brandenburg an der Havel insgesamt ein positiver Trend der Entwicklung der Unfallzahlen abgeleitet werden. Lediglich der Anstieg bei Unfällen verletzter Radfahrer bei insgesamt rückläufigen Unfallzahlen deutet auf vorhandene Missstände im Radverkehrsnetz hin. Darauf soll im Radverkehrskonzept (Kapitel 4.5) eingegangen werden.

Die Unfallkommission begutachtet derzeit 13 Unfallhäufungsstellen. Aus den vorliegenden Informationen lassen sich für einige dieser Stellen Maßnahmen ableiten, die im Rahmen des VEP umgesetzt werden sollten:

- **Unfallhäufungslinie B1 zwischen Wuster Straße und Ortsende Brandenburg an der Havel:** Hier kommt es im Rückstau der Schrankenanlage regelmäßig zu Auffahrunfällen. Mit dem Bau des Überführungsbauwerkes der B1 über die Bahntrasse werden Schrankenschließungen obsolet und die Unfallsituation dürfte sich positiver darstellen. Eine Beobachtung der Unfallentwicklung in der Unfallkommission wird empfohlen, um ggf. kurzfristige Maßnahmen umsetzen zu können, falls sich der Bau der Bahnbrücke auf nicht absehbare Zeit verzögert.
- **KP Otto-Sidow-Straße/ Wilhelmsdorfer Straße:** Im unsignalisierten Rechtsabbieger vom Stadtzentrum in Richtung Norden kommt es sehr häufig zu Unfällen. Für 2017 sind Änderungen an dem Knotenpunkt geplant, bei denen u.a. der freie Rechtsabbieger entfallen soll.
- **KP Otto-Sidow-Straße/ Bauhofstraße:** An diesem Knotenpunkt wird noch 2017 eine Lichtsignalanlage installiert werden, womit der Unfallschwerpunkt entschärft werden wird und insbesondere den Fahrzeugen aus der Bauhofstraße eine sichere Einbiegemöglichkeit geschaffen wird.
- **KP Werderstraße/ Am Hauptbahnhof/ Kurzzeitparkplatz Hauptbahnhof:** Mit einer ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachung wurde 2016 versucht die Unfallsituation zu verbessern. Nach Errichtung der Lichtsignalanlage an der Bauhofstraße wird eine Auswertung nach etwa 2-3 Jahren Beobachtung zeigen, ob diese zwei Maßnahmen bereits Erfolg hatten. Ansonsten wird die Umgestaltung der Parkplatzzufahrten am Hauptbahnhof zu prüfen sein.

Zur Steigerung der Verkehrssicherheit sind darüber hinaus noch Maßnahmen an weiteren Knotenpunkten umzusetzen, in denen besonders Radfahrende gefährdet sind. Darauf wird in Kapitel 4.5.5 genauer eingegangen. Es gilt zukünftig noch stärker, die in Brandenburg an der Havel auch in zentralen Lagen verbreiteten Zwei-Richtungs-Radwege unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu überprüfen. Eine Öffentlichkeitskampagne für mehr Verkehrssicherheit und größere Rücksicht der Verkehrsteilnehmer untereinander könnte zudem ein wichtiger Baustein zum Abbau von Unfallzahlen sein.

Neben der Stadtverwaltung und der Polizei (kooperieren in der Verkehrsunfallkommission) sind auch ehrenamtliche Organisationen wichtige Partner in der Verkehrssicherheitsarbeit. In vielen Orten sind die Ehrenamtlichen in einem Verein der Verkehrswacht organisiert. Einen solchen Verein, der die anderen Akteure klassischerweise vor allem bei der Verkehrserziehung von Kindern unterstützt, existiert in Brandenburg an der Havel derzeit nicht. Wenngleich die Stadt außer bei organisatorischen Rahmenbedingungen nicht unterstützend auf die Gründung eines solchen Vereins einwirken kann, wäre das Zusammenfinden von Ehrenamtlichen ein erheblicher Gewinn für eine präventive Verkehrssicherheitsarbeit in der Stadt und entsprechend zu begrüßen.

Neben der Herstellung sicherer Verkehrsanlagen und der präventiven bzw. aufklärenden Verkehrssicherheitsarbeit ist die Überwachung der Regelbefolgung ein wichtiger Baustein einer ganzheitlichen Verkehrssicherheitsarbeit. Es wird empfohlen, die personellen und technischen Kapazitäten der im Bereich der Überwachung handelnden Akteure zumindest auf dem derzeitigen Stand zu bewahren und langfristig zu erhalten. Vor dem Hintergrund der umfangreichen Aufgabenverantwortung der Polizei bei der Verfolgung und Verhinderung von Straftaten wird die Hauptlast hierbei aus Gutachtersicht vor allem beim städtischen Ordnungsamt gesehen. Die Geschwindigkeitskontrollen der Polizei sollten nichtsdestotrotz fortgesetzt werden, da eine sofortige Bestrafung der Ordnungswidrigkeit erfahrungsgemäß nachhaltigeren Eindruck auf Verkehrsteilnehmer hat, als zeitversetzte Anschreiben. Dem Ordnungsamt ist jedoch nur dieser Weg offen. Die folgenden Schwerpunkte sollten gesetzt werden:

- Geschwindigkeitsüberwachung vor Schulen und Kindertageseinrichtungen (Zuständigkeit beim Ordnungsamt und der Polizei)
- Geschwindigkeitsüberwachung in Straßen mit erhöhter Lärmbelastung (Zuständigkeit beim Ordnungsamt)
- Überwachung des Halte- bzw. Parkverbotes auf Radverkehrsanlagen (Zuständigkeit beim Ordnungsamt)
- Überwachung von Lkw-Durchfahrtsverboten (Durchfahrtsverbote werden üblicherweise aufgrund einer Häufung von Beschwerden in einer organisierten Aktion der Polizei kontrolliert, dieser Weg scheint auch für Brandenburg an der Havel angezeigt)

4.3.7 Verkehrstechnik und Verkehrsmanagement

Die Stärkung des Stadtringes zur Entlastung der Innenstadt ist eines der zentralen Ziele des VEP Brandenburg an der Havel. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine bauliche Erweiterung der Verkehrsanlagen auf ganzer Länge oder in Teilabschnitten auch vor dem Hintergrund eines attraktiveren Stadtringes nicht angezeigt ist. Daher gilt es die vorhandenen Kapazitäten möglichst effizient zu nutzen und den Verkehrsteilnehmern entlang des Stadtringes ein möglichst störungsfreies Vorankommen zu ermöglichen. Hierfür werden im Verkehrsentwicklungsplan die folgenden Maßnahmenansätze zur Umsetzung empfohlen:

- Es sollten Möglichkeiten geprüft werden, die Grüne Welle, die in Abschnitten bereits auf dem Stadtring eingerichtet wurde, auf den ganzen Streckenzug zwischen Potsdamer Straße und August-Bebel-Straße auszuweiten. Der Neubau von Lichtsignalanlagen (z.B. an der Bauhofstraße) unterstützt die Einrichtung einer Grünen Welle, da so erst die in ihrer Länge überschaubaren Streckenabschnitte gebildet werden. Ferner müssten verkehrstechnische Voraussetzungen, wie kompatible LSA-Steuerungen und ein ausreichend leistungsfähiger Verkehrsrechner, geschaffen werden. Bei erfolgreicher Umsetzung ist die Grüne Welle umfang-

reich bekannt zu machen, damit Verkehrsteilnehmer die baulich wenig erkennbaren Veränderungen besser wahrnehmen und die Route eher annehmen. Als Beispiel für eine gut wahrnehmbare Grüne Welle ist die Stadt Heidelberg zu nennen. Hier wird Fahrzeugführern zusätzlich angezeigt, mit welcher Geschwindigkeit sie am folgenden Knotenpunkt mit Grün rechnen können.



Foto: Beschilderung der Grünen Welle Speyerer Straße Heidelberg (<http://lenaeatsworld.blogspot.de>)

- Bei Umsetzung der in Kapitel 4.3.2.3 erläuterten Geschwindigkeitsanpassung kann die Wirkung von Maßnahmen des Verkehrsmanagements am Stadtring noch erhöht werden. Die Koordinierung der Lichtsignalanlagen wäre entsprechend anzupassen.
- Zur Verdeutlichung des schnellen Vorankommens auf dem Stadtring könnte auch eine dynamische Fahrtdaueranzeige beitragen, die an der Potsdamer Straße, der Brielower Straße und der August-Bebel-Straße jeweils die schnellste Route nach Brandenburg Nord bzw. in die Gegenrichtung zum Autobahnzubringer ausweist. Eine detaillierte Prüfung sollte untersuchen, ob diese Maßnahme, deren Effizienz nicht unumstritten ist, tatsächlich einen maßgeblichen Zielerreichungsbeitrag leisten kann.

4.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Für den Ruhenden Verkehr weist der Verkehrsentwicklungsplan vor allem strategische Maßnahmen aus, die im fortzuschreibenden Parkraumkonzept zu vertiefen sind. Das Handlungsfeld Ruhender Verkehr umfasst den Umgang mit Berufspendlern, Besuchern der Innenstadt (Einkauf, Erledigung und private Besuche), touristischen Busverkehr und modalen Verknüpfungen.

Für die Weiterentwicklung des Ruhenden Verkehrs ist die Umsetzung des derzeit in der Aufstellung befindlichen Parkraumkonzepts von zentraler Bedeutung. Der Verkehrsentwicklungsplan gibt an dieser Stelle nur die strategischen Grundsätze dieses Fachkonzepts wieder:

- Es ist eine **Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung** mit dem Ziel einer weitgehenden Entzerrung des Kunden- und Bewohnerparkens anzustreben. Ziel dieses Ansatzes ist es, freie Stellplätze einfacher auffindbar zu machen und dadurch Nutzungskonflikte und Parksuchverkehre zu reduzieren. In der Neustädtischen und der Altstädtischen Innenstadt soll es keine kostenfreien Stellplätze mehr geben, da Fahrzeugführer erfahrungsgemäß diese zuerst aufsuchen um dann aufgrund der Auslastung meist doch einen kostenpflichtigen Stellplatz anzunehmen. Es soll sichergestellt werden, dass für den in der Analyse ermittelten Stellplatzbedarf der Kunden und Besucher der Innenstadt ausreichend Stellplätze vorgehalten werden. Die Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung soll einen Mittelweg aus räumlicher Konzentration der Kundenstellplätze und guter Erreichbarkeit der einzelnen Teilbereiche der Innenstadt darstellen.
- Die Innenstadt soll Stellplätze für die verschiedenen **Nutzergruppen** vorhalten. Aufgrund der beschränkten Kapazitäten sind zielortnahe Stellplätze vordergründig Kunden und Bewohnern vorzuhalten. Besuchern, Individualtouristen und Beschäftigten der Innenstadt sind auch längere Fußwege vom Parkplatz zu den zentralen Bereichen zuzumuten. Hierzu sind im Parkraumkonzept geeignete Stellplätze im Umfeld der Innenstadt zu benennen. Inwiefern einzelne Stellplätze besonders für einzelne Nutzergruppen vorgehalten werden, wird sich an der Parkraumbewirtschaftung und der Tarifgestaltung ablesen lassen.
- Das Parkraumkonzept sollte Vorgaben für die **Weiterentwicklung der Parkgebührenordnung** beinhalten. Grundsätzlich wird die Abkehr von einem einheitlichen Tarifsysteem für die gesamte Stadt hin zu einem gestaffelten Tarifsysteem empfohlen. Hierdurch können verschiedene Nutzungsansprüche besser abgebildet werden.
- In den weiteren **Wohngebieten innerhalb des Stadtringes** gilt es, das Bewohnerparken auch weiterhin gegenüber dem Fremdparken zu stärken. In besonders hoch ausgelasteten Wohngebieten, wie z.B. der Bahnhofsvorstadt sollten Möglichkeiten zur Erhöhung der Stellplatzkapazitäten insbesondere in den Abend- und Nachstunden gesucht werden.
- Das **Parkleitsystem** der Stadt basiert derzeit auf einer statischen Wegweisung zu den wichtigsten Stellplätzen. Informationen zur Belegung der Stellplätze können nicht vermittelt werden, wodurch ein unnötiges Ansteuern belegter Parkplätze auch nicht verhindert werden kann. Die Folge sind erhöhte Parksuchverkehre auf Routen, die oftmals durch sehr sensible und bereits vielfältig genutzte Stadtbereiche führen (z.B. Steinstraße). Mit der Weiterentwicklung des Parkleitsystems werden die Implementierung einer Auslastungsüberwachung der wichtigsten Parkplätze und eine Übermittlung der gewonnenen Informationen auf digitalen Wegweisern verbunden. Zudem sollen die Routen derart optimiert werden, dass sensible Stadtbereiche von Parksuchverkehren entlastet werden können. Auf Vorwegweisern wird auf generelle Optionen des Parkens in Brandenburg an der Havel hingewiesen, hierbei soll der kostenlose Zentralparkplatz am Wiesenweg eine besondere Bedeutung innehaben.
- Zur Entlastung der innerstädtischen Parkplätze sollte ein Modell entwickelt werden, dass den Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV am Rand der Innenstadt möglichst attraktiv macht. Dazu

wird vorgeschlagen, dass bereits vor einigen Jahren praktizierte **P&R-System** weiterzuentwickeln und auszuweiten. So soll es zunächst im Bereich Nicolaiplatz und Trauerberg und perspektivisch rund um den Hauptbahnhof Stellplätze geben, auf denen für eine angemessene Tagesgebühr geparkt werden kann. Das Ticket dient dann gleichzeitig als Fahrschein für den ÖPNV innerhalb der Straßenbahn-Acht zwischen Nicolaiplatz und Hauptbahnhof. Die Einnahmen der Tickets werden zwischen Stadt und Verkehrsbetrieben aufgeteilt. Das P&R-System ist auch als ein attraktives Angebot für Beschäftigte der Innenstadt zu konzipieren.

- Reisebusgruppen sind eine wesentliche Zielgruppe des Städtetourismus in Brandenburg an der Havel. Die Erreichbarkeit der Stadt für diese Gruppe begründet sich vor allem durch ein ausreichendes Angebot an **Reisebusstellplätzen** sowie Ein- und Ausstiegspunkte mit Toilettenanlagen. Das Parkraumkonzept soll Aussagen darüber enthalten, wo solche Punkte bestehen, wo Anpassungs- und wo Weiterentwicklungsbedarf besteht. Ziel sollte es sein, sowohl attraktive Zugangspunkte zur Stadt zu schaffen, gleichzeitig jedoch das längerfristige Abstellen der Reisebusse so verträglich wie möglich zu gestalten, insbesondere in Bezug auf die Zu- und Abgangswege zu den Stellplätzen.
- **Langfristoptionen:** Mit dem Molkenmarkt und der St.-Annen-Galerie verfügt Brandenburg an der Havel an zwei seiner drei Hauptzufahrten der Innenstadt über einen leistungsfähigen Parkierungsschwerpunkt. Für Verkehre von Westen fehlt ein entsprechendes Pendant westlich der Steinstraße, an dem Zielverkehre bereits vor der Einfahrt ins Zentrum abgefangen werden könnten. Es wird daher empfohlen einen geeigneten Standort für ein Parkhaus westlich der Steinstraße zu finden. Das Parkraumkonzept soll Bewertungskriterien und erste Favoriten benennen.

Ebenso langfristig ist eine städtebauliche Aufwertung des Molkenmarktes und Neustädtischen Marktes zu sehen. In diesem Zusammenhang bieten sich die Einrichtung einer Tiefgarage unter dem Molkenmarkt und eine Konzentration des Kundenparkens in dieser Anlage an.



Grafik 11: Beispielhafte Skizze einer Umgestaltung des Molkenmarktes (hier in Überlagerung mit einer möglichen Einbahnstraßenregelung in der Steinstraße, siehe Kapitel 4.3.2.1)

4.5 Radverkehrskonzept

4.5.1 Vorbemerkungen

Radfahren liegt im Trend. Bundesweit aktivieren Kommunen die Potentiale des Radverkehrs, um die Pkw-Affinität ihrer Bürger zu reduzieren ohne gleichzeitig die Erreichbarkeit von Stadtquartieren und Einrichtungen zu verschlechtern. Die verstärkte Nutzung des Radverkehrs bietet neben Aspekten der Qualität des städtischen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Stadtverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen.

Im Rahmen der Entwicklung eines verkehrlichen Leitbildes hat sich die Stadt eine umfassende Förderung des Radverkehrs zur Aufgabe gemacht. Ziel aller Maßnahmen soll es sein, das Fahrrad noch stärker als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu etablieren. Als verkehrliche Vorteile des Radverkehrs werden insbesondere die folgenden Punkte gesehen:

- Möglichkeit einer eigenständigen Mobilität für fast alle Bevölkerungsgruppen, da Fahrradbesitz sehr viel günstiger und weiter verbreitet ist als Pkw-Besitz und ein erheblicher Anteil der Bevölkerung keinen Zugang zu einem Pkw hat.

- Radfahren ist eine kosteneffiziente Mobilität, da Maßnahmen des Radverkehrs meist vergleichsweise günstig zu realisieren sind und mit einem guten Radverkehrsnetz Mobilitätsbedürfnisse im Kurzstreckenbereich bis 5 km effizient befriedigt werden können.
- Eine Förderung des Radverkehrs trägt zur Sicherung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs bei, da verlagerte Pkw-Fahrten freie Kapazitäten für Fahrten des Wirtschaftsverkehrs schaffen.
- Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel, denn es nimmt beim Fahren und Parken deutlich weniger Fläche als ein Pkw in Anspruch. Außerdem erledigen Radfahrer mehr Wege im direkten Wohnumfeld, was zur Stärkung und Vitalität der Stadtteilzentren beiträgt.
- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, denn der Fahrradtourismus ist einer der wichtigsten Komponenten des Tourismus in Brandenburg an der Havel.
- Radfahren hält gesund, da es insbesondere Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems und Übergewicht vorbeugt. Kinder, die regelmäßig Rad fahren, können ihre Motorik, Konzentrationsvermögen sowie Gleichgewichts- und Orientierungssinn besser trainieren.
- Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zur Erreichung von Zielen des Umweltschutzes, da es ohne Lärm- und Abgasemissionen auskommt. Damit erhöht eine Förderung des Radverkehrs die Lebensqualität in Brandenburg an der Havel für alle Bewohner.

Die Analysen des Verkehrsentwicklungsplans zum Radverkehr in Brandenburg an der Havel ergaben das Bild einer Stadt, in der in weiten Teilen bereits anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen etabliert wurden. Gleichzeitig scheinen noch Potentiale bei der Nutzung des Fahrrades auf alltäglichen Wegen zu bestehen, denn der Anteil des Pkw-Verkehrs ist als eher überdurchschnittlich eingeschätzt worden. Neben einzelner Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz wurde insbesondere die fehlende Erkennbarkeit des Angebotes an Radverkehrsanlagen als konsistentes Netz bemängelt. Hierfür sollen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes als Teil des Verkehrsentwicklungsplans Lösungsansätze entwickelt werden. Darüber hinaus sollen Ansätze zur Steigerung der Akzeptanz des Fahrrades als alltägliches Verkehrsmittel und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgezeigt werden.

Weitergehende Potentiale eröffnen neue Formen von Fahrrädern, wie Elektrofahrräder, mit denen weitere Personengruppen Zugang zum Radverkehr erhalten und bisherige Barrieren wie weite Entfernungen, bewegtes Gelände oder häufiger Gegenwind an Bedeutung verlieren. Auch Lastenfahrräder erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit, da sie durch ihre spezielle Bauart in der Lage sind, auch größere Mengen oder weitere Personen zu transportieren und damit eine Lücke zwischen Fahrrad und Pkw schließen.

Das vorliegende Gesamtkonzept soll der Politik und Verwaltung von nun an als Entscheidungsgrundlage dienen, um die Belange des Radverkehrs im planerischen Abwägungsprozess angemessen und systematisch zu berücksichtigen und die entsprechenden Maßnahmen im Rahmen der finanziellen und personellen Möglichkeiten sukzessive umzusetzen.

Generell gilt, dass eine weitere Zunahme des Radverkehrs kein Selbstläufer ist. Radverkehrsförderung muss vielmehr als Dauerauftrag von Politik und Verwaltung verstanden werden. Insofern bedarf die Umsetzung des Konzeptes einer regelmäßigen Überprüfung durch Wirkungskontrollen und Elemente der Qualitätssicherung. Entsprechend bedarf auch dieses Handlungskonzept mittelfristig einer Fortschreibung unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen und Umsetzungserfolge.

Die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes werden im Folgenden detaillierter beschrieben. Sie sind zudem überblicksartig in **Abbildungen 7 und 8** zusammengefasst.

4.5.2 Entwicklung eines Radroutennetzes

4.5.2.1 Vorbemerkungen und Routenstandards

Aufbauend auf dem weitgehend anforderungsgerechten Angebot an Radverkehrsanlagen soll ein Netz von Radhaupt- und Nebenrouten entwickelt werden. Die Routen sollen dazu beitragen, das Radverkehrsnetz in seiner Gesamtheit besser wahrnehmen zu können, indem in Abhängigkeit der Bedeutung einer Route bestimmte Standards gewährleistet werden sollen. Das Routennetz orientiert sich vordergründig an den Anforderungen des Alltagsradverkehrs. Es kann daher vorkommen, dass touristisch wichtige Routen nur als Nebenroute klassifiziert werden. In diesem Fall kann es erforderlich und sinnvoll sein den angestrebten Standard der betroffenen Nebenroute höher anzusetzen.

Hauptradrouten sind in den vorliegenden Planungen diejenigen Routen, welche die Hauptachsen des Radverkehrs beschreiben. Sie verbinden Stadtteile am Stadtrand mit wichtigen Zielen im Zentrum. Als wichtigste Ziele des Radverkehrs in Brandenburg an der Havel wurden die Technische Hochschule, der Hauptbahnhof, die Altstadt und der Neustädtische Markt identifiziert. Als Startpunkte der Hauptrouten wurden die Stadtteile Hohenstücken, Görden, Plaue, Kirchmöser, Schmerzke, Klein Kreutz und Brielower Ausbau ausgewählt. Auf Hauptradrouten sollen die folgenden Standards gewährleistet sein:

- Möglichst direkte Routenführung
- In Abhängigkeit der konkreten örtlichen Randbedingungen ermöglicht weitgehend störungsfreies Fahren ein zügiges Vorankommen.
- Anforderungsgerechte Radverkehrsführung mit einem Schwerpunkt auf eigenständigen Radverkehrsanlagen (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen)
- Bei Hauptradrouten wird auf eine gute Befahrbarkeit mit allen Fahrradtypen und eine ebene Oberfläche besonderer Wert gelegt.
- Im Regelfall soll für jede Fahrtrichtung eine eigenständige Radverkehrsanlage vorhanden sein. Zwei-Richtungs-Wege sind die Ausnahme.

- Gemeinsame Geh- und Radwege sowie Zwei-Richtungs-Wege sollen nur auf Außerortsstrecken zum Einsatz kommen.
- Hauptradrouten verfügen über anforderungsgerechte Querungshilfen bei Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen. Im Regelfall werden Mittelinseln oder Lichtsignalanlagen vorgesehen.
- Hauptradrouten verfügen über eine Wegweisung mit Ober- und Unterzielen. Auch regionale Ziele können ausgeschildert werden.
- Zur besseren Erkennbarkeit und Kommunizierbarkeit werden die Hauptrouten nummeriert. Die Nummerierung wird in der Wegweisung durch Piktogramme aufgegriffen.

Nebenradrouten verknüpfen die Hauptradrouten und die Stadtteile untereinander und binden wichtige Verkehrserzeuger und regionale Routen an das Radroutennetz der Stadt an. Sie beschreiben dabei oftmals Tangentialverbindungen oder weniger bedeutsame Radialverbindungen. Auf Nebenradrouten sollen die im Folgenden formulierten Standards angestrebt werden:

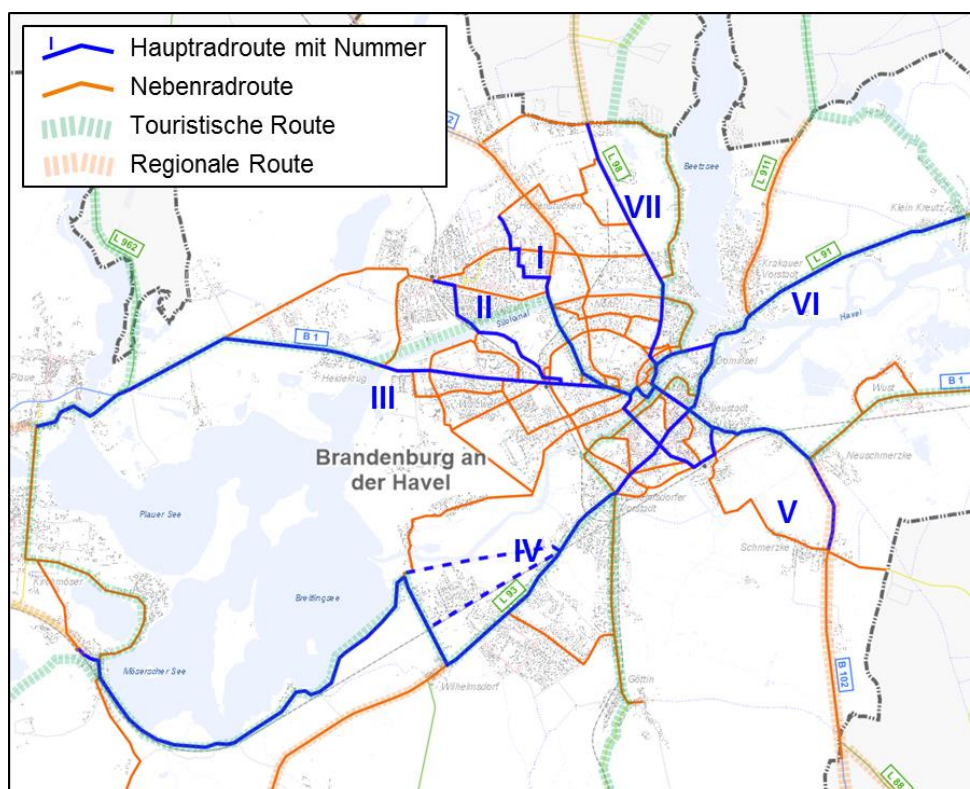
- Anforderungsgerechte Elemente der Radverkehrsführung
- Gute Befahrbarkeit mit allen Fahrradtypen und hohe Verkehrssicherheit
- Erschließungsqualität ist wichtiger als zügiges Vorankommen

Ergänzend zu den Haupt- und Nebenrouten des Alltagsradverkehrs erfüllen ausgewählte Strecken vordergründig Funktionen des Freizeitverkehrs. Bei diesen **Freizeitrouten** sind bezüglich des Ausbaustandards mindestens die Anforderungen an Nebenrouten zu empfehlen. Zudem ist auf eine landschaftlich ansprechende Einpassung der Routen abseits hoch befahrener Straßen zu achten. Auf Freizeitrouten ist das Erleben der Umwelt- und Familienfreundlichkeit wichtiger als zügiges Vorankommen.

Es wurde bewusst auf die Festlegung bestimmter Führungsformen des Radverkehrs in Abhängigkeit der Bedeutung der Routen verzichtet. Neben- als auch Hauptradrouten finden sich an Verkehrsstraßen unterschiedlichster Bedeutung und mit unterschiedlichsten Verkehrsbelastungen. Die konkrete Führungsform der Route soll den Vorgaben der für den Entwurf von Radverkehrsanlagen gültigen Regelwerke und Empfehlungen ERA und RAST der Forschungsgesellschaft für Straße- und Verkehrswesen² genügen. Dabei kommen sowohl für Hauptradrouten im Nebennetz des Kfz-Verkehrs auch Mischverkehrsformen infrage als auch eigenständige Radwege für Nebenradrouten an Hauptstrecken des Kfz-Verkehrs.

Die folgende Grafik und **Abbildung 7** fassen die vorgeschlagenen Haupt-, Neben- und Freizeitrouten zusammen.

² ERA – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010
RASt – Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen



Grafik 12: Geplantes Radroutennetz Brandenburgs an der Havel

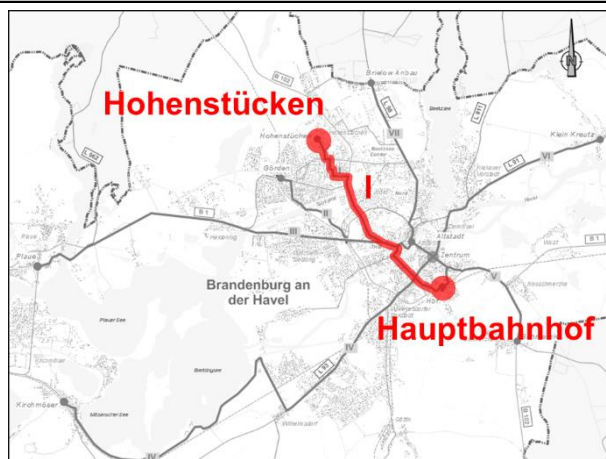
Die Ausweisung regionaler Routen greift den Gedanken von Radschnellverbindungen auf, die das Radfahren auf größeren Entfernungen attraktiver machen sollen. Aus heutiger Sicht ist es nicht erforderlich regionale Routen im Umland von Brandenburg an der Havel nach den Standards von Radschnellverbindungen auszubauen. Hierfür sind die verkehrlichen Potentiale zwischen Brandenburg an der Havel und seinem Umland nicht ausreichend. Nichtsdestotrotz soll die Einbindung der Stadt in ein regionales Netz einen Beitrag dazu leisten, den Radverkehr auch im Quell- und Zielverkehr zu stärken.

4.5.2.2 Haupttradrouten Brandenburgs an der Havel

Die Haupttradrouten bilden das Grundgerüst des Radroutennetzes der Stadt Brandenburg an der Havel. Sie bilden insbesondere wichtige Radialrouten vom Stadtrand ins Zentrum ab. Zudem umfassen sie die Hauptverbindungen innerhalb der Innenstadt, die im Wesentlichen deckungsgleich mit der „Straßenbahn-Acht“ verlaufen.

Im Folgenden sollen die sieben Haupttradrouten einzeln mit dem geplanten Verlauf beschrieben werden. Dabei wird auch auf bestehende Defizitbereiche und damit zusammenhängende Möglichkeiten einer Aufwertung mit vergleichsweise kleinem Budget eingegangen. Nicht beschrieben sind weitergehende Maßnahmen zur Aufwertung der Routen über das entwurfstechnisch erforderliche Maß hinaus. Solche Maßnahmen sollen kontinuierlich im Zusammenhang mit dem Ausbau oder Umbau der betroffenen Straßenräume mit geprüft werden.

Route I: Hohenstücken - Hauptbahnhof



Routenverlauf:

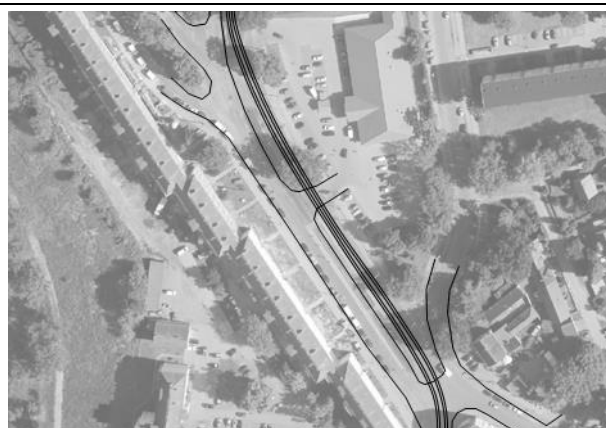
Haltestelle Hohenstücken Nord – Tschirchdamm – Rosa-Luxemburg-Allee – Brüsseler Straße – Pariser Straße – Warschauer Straße – Rathenower Landstraße – August-Bebel-Straße – Karl-Marx-Straße – Harlungerstraße – Magdeburger Straße – Neuendorfer Straße – Luckenberger Straße – Bauhofstraße – Werderstraße – Am Hauptbahnhof

Detailbereiche mit Anpassungsbedarf



Querung Rosa-Luxemburg-Allee:

- Radfahrstreifen Rosa-Luxemburg-Allee beidseits
- Schleuse für stadteinwärtig abbiegende Radfahrer vom Tschirchdamm
- Erneuerung Markierung Abzweig Brüsseler Straße



Haltestelle Karl-Marx-Straße:

- Komplexumbau mit Verlegung der Haltestelle nach Nord-Osten
- Konzentration beider Fahrtrichtungen Kfz und Rad südwestlich der Gleise
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aufgrund geringer Verkehrsstärken vertretbar



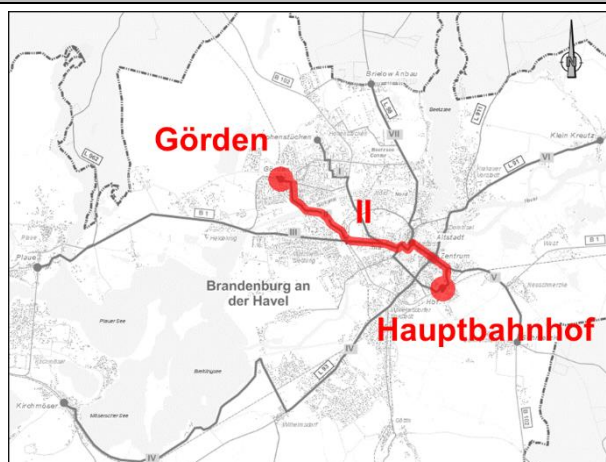
Querung Magdeburger Straße:

- Prüfung einer Fußgänger-LSA, die gleichzeitig stadteinwärtige Radfahrer mitbenutzen können

Weitere Maßnahmen zur Qualifizierung der Route:

- Umbau des KP Gördenallee/Rathenower Landstraße im Zuge des Ausbaus der B 102 → Unfallschwerpunkt entschärfen (In Umsetzung)
- Oberflächenverbesserung Radwege Magdeburger Straße
- Schutzstreifen Luckenberger Straße und Bauhofstraße mit grundhaften Ausbau

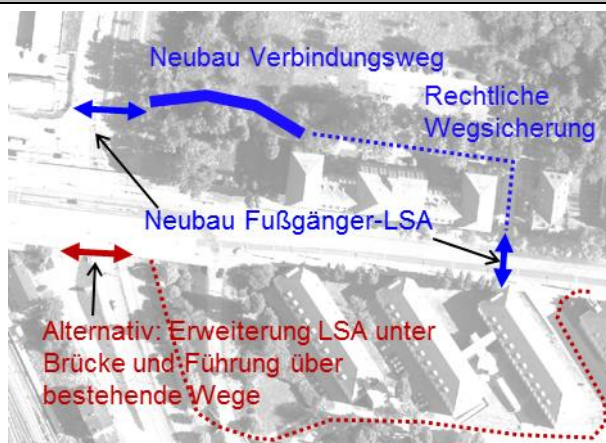
Route II: Görden - Hauptbahnhof



Routenverlauf:

Bahnhof Görden – Gördenallee – Geranienweg – Jasminweg – Brücke Silokanal – Spittastraße – Magdeburger Straße – Plauer Straße – Humboldtthain – Salzhofufer – Jahrtausendbrücke Hauptstraße – St.-Annen-Straße – Geschwister-Scholl-Straße – Am Hauptbahnhof

Detailbereiche mit Anpassungsbedarf



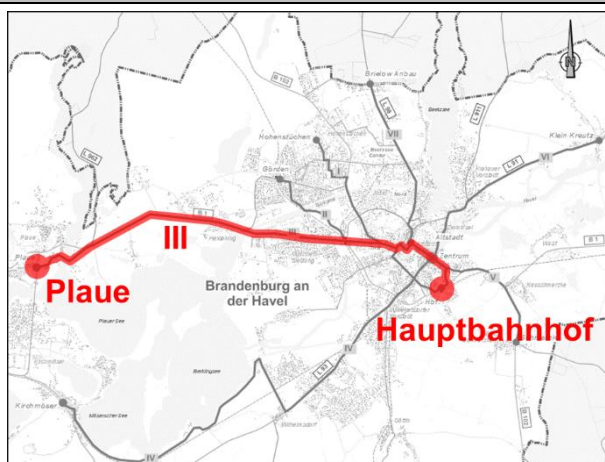
Verbindung Spittastraße – Magdeburger Straße:

- Erweiterung der Knotenpunkt-LSA Zanderstraße/ Spittastraße um eine Fußgängerfurt im nördlichen Knotenarm
- Ertüchtigung des Trampelpfades als Verbindung zwischen Zanderstraße und dem Hof hinter den Wohngebäuden
- Rechtliche Wegsicherung durch den Hof
- Neubau einer Fußgänger-LSA über die Magdeburger Straße
- Alternative für stadteinwärtige Richtung: Ausweitung der LSA unter der Brücke (auch für Fußgänger zwischen Bahnhof Altstadt und Behördenzentrum/ Hochschule) und Führung über Bestandswege

Weitere Maßnahmen zur Qualifizierung der Route:

- Schutzstreifen stadteinwärtige Fahrbahn Gördenallee
- Abordnung Zwei-Richtungs-Radweg Gördenallee
- Erneuerung Knotenpunktmarkierung Gördenallee/ Geranienweg
- Oberflächenverbesserung Radwege Magdeburger Straße
- Oberflächenverbesserung Hauptstraße bei nächster anstehender Straßensanierung

Route III: Plaue - Hauptbahnhof



Routenverlauf:

Genthiner Straße – Alte Plauer Brücke – Plauer Landstraße – Quenzbrücke – Magdeburger Landstraße – Magdeburger Straße – Plauer Straße – Humboldthain – Salzhofufer – Jahrtausendbrücke Hauptstraße – St.-Annen-Straße – Geschwister-Scholl-Straße – Am Hauptbahnhof

Detailbereiche mit Anpassungsbedarf



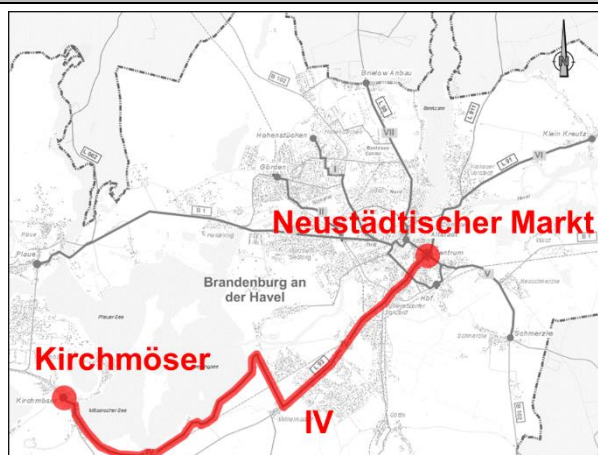
Knotenpunkt Magdeburger Landstraße/Woltersdorfer Straße:

- Unfallhäufungsstelle beseitigen → Unfälle mit Radfahrenden, die entgegen der Kfz-Fahrtrichtung fahren (hier derzeit legal)
- Vertiefende Untersuchung erforderlich

Weitere Maßnahmen zur Qualifizierung der Route:

- Instandsetzung Alte Plauer Brücke zur dauerhaften Sicherung der Havelquerung
- Qualifizierung des nördlich der Straßenbahngleise verlaufenden Weges und Verdichtung des Angebotes an Querungsmöglichkeiten der Magdeburger Landstraße
- Oberflächenverbesserung Radwege Magdeburger Straße
- Oberflächenverbesserung Hauptstraße bei nächster anstehender Straßensanierung

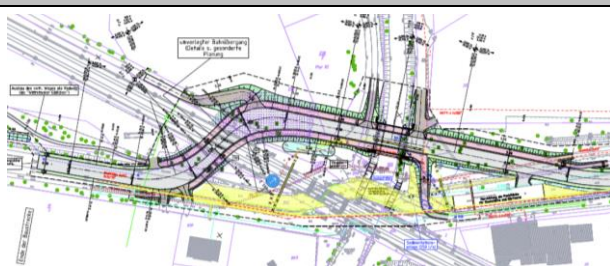
Route IV: Kirchmöser – Neustädtischer Markt



Routenverlauf:

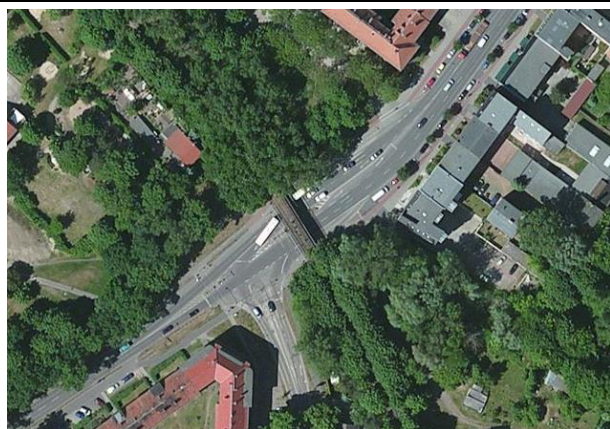
Bahnhof Kirchmöser – Bahnhofstraße – Gränertstraße – Rundweg Mörscher See/Breitlingsee – Schmöllner Weg – Ziesauer Landstraße – Wilhelmsdorfer Landstraße – Wilhelmsdorfer Straße – Jacobstraße – Steinstraße – Neustädtischer Markt

Detailbereiche mit Anpassungsbedarf



Bahnübergang Ziesauer Landstraße/Planebrücke

- Umsetzung der vorhandenen Planung mit beidseitigem Geh-/Radweg



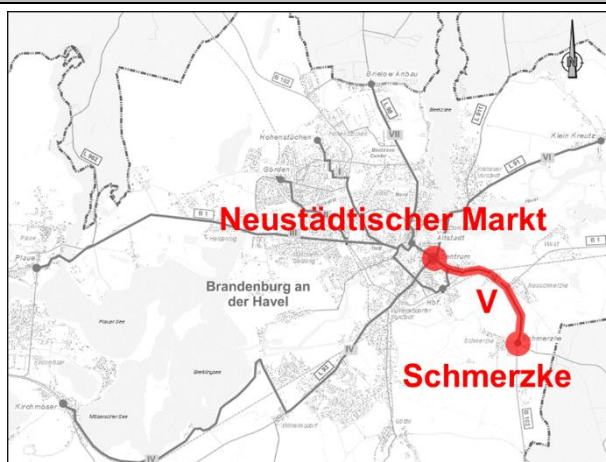
Knotenpunkt Wilhelmsdorfer Straße/Göttiner Straße:

- Perspektivisch: grundhafter Umbau mit Abriss der Eisenbahnbrücke im Zuge des Neubaus der Umfahrung Wilhelmsdorfer Vorstadt, Neubau Radwegverbindung Bahndamm nach Norden, ggf. Ersatz des KP durch einen Kreisverkehr
- Kurzfristig: Prüfung von Möglichkeiten zur Schaffung von mehr Platz auf dem stadteinwärtigen Weg (z.B. Versetzung Wartehäuschen, Abriss Brücke mit Widerlager)

Weitere Maßnahmen zur Qualifizierung der Route:

- Oberflächenverbesserung Gränertstraße
- Prüfung Ausweitung Tempo 30 Zone auf gesamten Schmöllner Weg
- Instandsetzung Radweg Ziesauer Landstraße und Wilhelmsdorfer Landstraße (Beseitigung Wurzeldurchbrüche)
- Neubau stadtauswärtiger Geh-/ Radweg an der Ziesauer Landstraße (Bahnübergang – Wittstocker Gäßchen)
- Wilhelmsdorfer Landstraße zwischen Bahnübergang (Rathenower Bahn) und Göttinger Straße: Verbreiterung der Seitenräume → Gehweg und Radweg baulich trennen
- Prüfung Radwegneubau zwischen Bühnenhaus und Planebrücke
- Bei Ausbau des Knotenpunkts Wilhelmsdorfer Straße/ Otto-Sidow-Straße sollten direkte Radverkehrsführungen vorgesehen werden
- Wilhelmsdorfer Straße: Fahrbahnbreite im Bestand zu schmal für den Einsatz von Schutzstreifen → Ertüchtigung des bestehenden nicht benutzungspflichtigen Radweges als „Sonstige Radverkehrsanlage“ durch Verdeutlichung der Furten mit farbiger Markierung
- Jacobstraße: Oberflächenverbesserung, Markierung Schutzstreifen

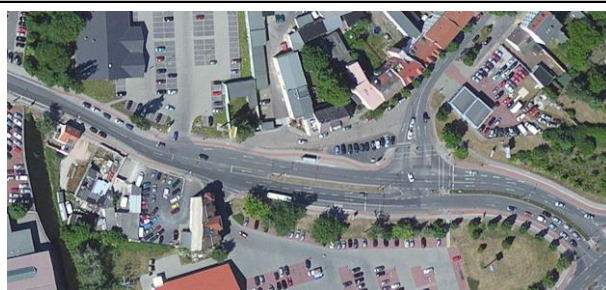
Route V: Schmerzke – Neustädtischer Markt



Routenverlauf:

Haltestelle Schmerzke – Belziger Chaussee – Potsdamer Straße – St.-Annen-Straße – Neustädtischer Markt

Detailbereiche mit Anpassungsbedarf



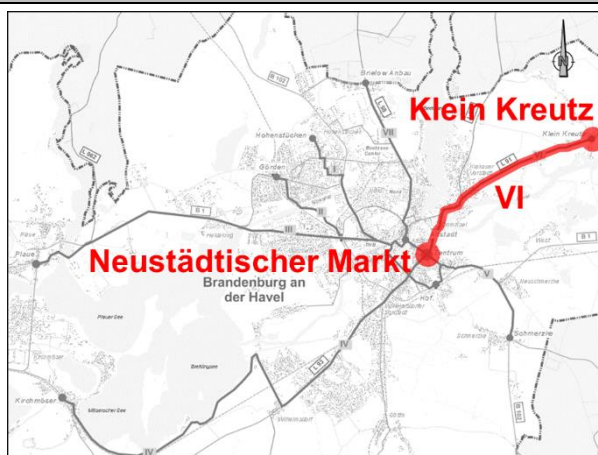
Potsdamer Straße zwischen Zufahrt Supermarkt und Am Güterbahnhof stadteinwärts:

- Schaffung eines Übergangs Radweg – neuer Radfahrstreifen zwischen Am Güterbahnhof und Alte Potsdamer Straße
- Ersatz einer stadteinwärtigen Kfz-Spur durch einen Radfahrstreifen bis zu Supermarktzufahrt, dort Übergang zu bestehendem Radweg oder Ersatz der Kfz-Stellplätze mit Fortführung Radfahrstreifen bis zum bestehenden Radfahrstreifen
- Option: Ersatz der Kfz-Spur durch Bus-Spur mit Fahrrad frei

Weitere Maßnahmen zur Qualifizierung der Route:

- Neubau des Radweges zwischen Schmerzke und Neuschmerzke im Zusammenhang mit Neubau der Ortsumfahrung Schmerzke
- Ausbau des stadteinwärtigen Radweges entlang der Potsdamer Straße, farbige Markierung der Querungen der Zufahrten zu den Tankstellen beidseits der Straße

Route VI: Klein Kreuz – Neustädtischer Markt



Routenverlauf:

Haltestelle Klein Kreuz – Krakauer Landstraße – Krakauer Straße – Domlinden – Mühlendamm – Neustädtische Fischerstraße – Neustädtischer Markt

Detailbereiche mit Anpassungsbedarf



Knotenpunkt Krakauer Landstraße/ Mötzower Landstraße:

- Direkte Führung stadteinwärts durch Bordabsenkungen und Furtmarkierung verbessern



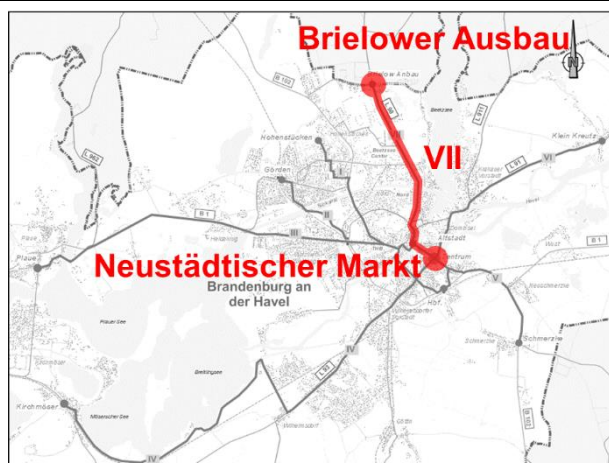
Knotenpunkt Krakauer Straße/ Grilendamm:

- Ausbau mit anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen → erfordert grundhaften Ausbau, da auf bestehender Fahrbahnbreite keine Radverkehrsanlagen eingeordnet werden können
- Vertiefende Untersuchung erforderlich

Weitere Maßnahmen zur Qualifizierung der Route:

- Ortsdurchfahrt Klein Kreuz: Markierung eines Schutzstreifens für stadtauswärtige Radfahrer prüfen
- Krakauer Landstraße: Herstellung einer Querungshilfe für stadtauswärtige Radfahrer auf Höhe des Abzweigs der Radroute auf dem alten Bahndamm, Prüfung Einrichtung eines stadtauswärtigen Schutzstreifens zwischen Mötzower Landstraße und dem Abzweig des Radweges
- Oberflächenverbesserung Domlinden, Streifen geschnittenen Pflasters am Fahrbandrand als Angebot für Radfahrer
- Ausbau Neustädtische Fischerstraße und Neustädtischer Markt → Einsatz von Schutzstreifen prüfen, auf Höhe Metzgerei wegen engem Querschnitt Radverkehr im Mischverkehr oder Alternativführung über Molkenmarkt prüfen

Route VI: Brielower Ausbau – Neustädtischer Markt



Routenverlauf:

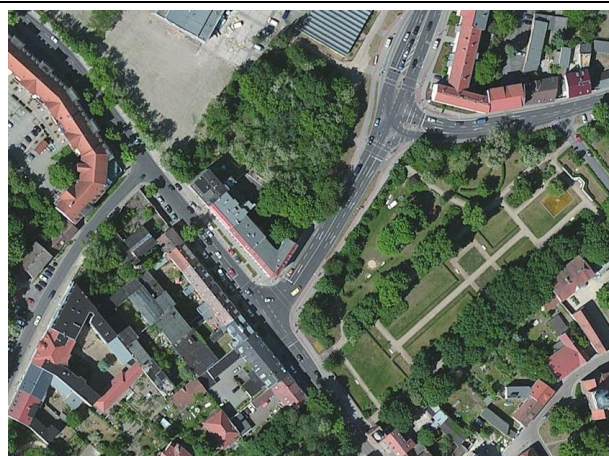
Brielower Aue – Brielower Grenze – Brielower Landstraße – Brielower Straße – Rathenower Straße – Bäckerstraße – Ritterstraße – Jahrtausendbrücke – Hauptstraße – Neustädtischer Markt

Detailbereiche mit Anpassungsbedarf



Knotenpunkt Brielower Landstraße/ Friedrichshafener Straße:

- Verdeutlichung der Vorfahrtsituation an der Radfahrerfurt über den freien Rechtsabbieger



Bereich Gerostraße/ Brielower Straße/ Rathenower Straße:

- Nach Fertigstellung der Verbindungsstraße Gerostraße – Willisänger-Straße grundlegende Umgestaltung möglich
- Dann Rückbau der LSA Rathenower Straße/ Brielower Straße und Einordnung von Radverkehrsanlagen anstelle von Kfz-Spuren auf südlichem Abschnitt der Brielower Straße.
- Bis dahin: Oberflächenverbesserung der Radwege.

Weitere Maßnahmen zur Qualifizierung der Route:

- Neubau eines Geh-/ Radweges östlich der Brielower Landstraße zwischen Schienenweg und Massowburg → Beitrag zur Entschärfung der Unfallsituation am Kreisverkehr Brielower Landstraße/ Massowburg
- Prüfung der Möglichkeiten zum Einbau eines geschnittenen Pflasters in der Rathenower Straße und Bäckerstraße

4.5.2.3 Umsetzung des Radroutennetzes

Das Radroutennetz weist eine Gesamtstreckenlänge von fast 50 km auf. Ohne Berücksichtigung möglicher Fördermittel belaufen sich die Kosten für eine Umsetzung aller Maßnahmen auf etwa 3,3 Mio. Euro (brutto, mit Planungskosten). Hierbei sind jedoch zahlreiche Maßnahmen mit einbezogen, die auch aus anderen Gründen erstrebenswert sind (z.B. Querungshilfen für Fußgänger Magdeburger Landstraße) und demnach nicht vollständig dem Radverkehrsbudget zugerechnet werden dürften. Das Netz kann aufgrund der Maßnahmenvielfalt und des finanziellen Aufwandes nur Schritt für Schritt umgesetzt werden. Neben den oben vorgestellten baulichen Maßnahmen zur Ertüchtigung der einzelnen Routen sind weitere Aufwendungen zur Installation der Wegweisung vorzusehen. Eine Vermarktung der Routen trägt darüber hinaus zur Erkennbarkeit des Radroutennetzes bei.

Es bietet sich an, zunächst die Maßnahmen an einer Pilotstrecke umzusetzen und dann sukzessive weitere Routen anzugehen. In Kapitel 4.9 wird auf potentielle Pilotstrecken eingegangen. Komplette Routen sollen erst dann als solche öffentlichkeitswirksam kenntlich gemacht und vermarktet werden, wenn sie ohne maßgebliche Netzlücke befahren werden können. Als maßgebliche Netzlücken sollen hier vor allem fehlende Querungsstellen an Hauptverkehrsstraße, abschnittsweise fehlende anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen und sehr schlechte befahrbare Abschnitte gelten.

Die Festlegung der Hauptradrouten dient auch dem Zweck Investitionsmittel für den Radverkehr zunächst dort einzusetzen, wo eine hohe verkehrliche Wirkung erwartet wird. Dies ist auf den Hauptradrouten als Kernnetz des Radverkehrs gegeben. Für die Ausstattung der Hauptradrouten mit einer Wegweisung ist ein Wegweisungskonzept erforderlich, welches im Nachgang des VEP erarbeitet werden sollte.

4.5.3 Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz

Wenngleich das Radverkehrsangebot an einem Großteil der Straßen Brandenburgs an der Havel bereits anforderungsgerecht ausgebaut ist, bestehen auf einigen Strecken noch Lücken, die es zu schließen gilt. Es sind dabei die gültigen Regelwerke und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (RASt und ERA) zu berücksichtigen. In den Analysen des VEP sind insbesondere die folgenden Straßen mit Defiziten in der Radverkehrsführung aufgefallen:

- B 102 südlich des Gewerbegebietes Am Piperfenn (Radweg wird mit Ausbau der B 102 hergestellt bis 2020)
- L 911 Mötzower Landstraße (Radweg wurde in der Bearbeitungszeit des VEP fertiggestellt und ist inzwischen verkehrswirksam)
- Am Güterbahnhof: Radweg an der südlichen Richtungsfahrbahn fehlt

- Kreuzungsbereich Willi-Sänger-Straße/ Brielower Straße/ Gerostraße
- Willi-Sänger-Straße Fahrtrichtung Westen
- Grillendamm, Mühlentorstraße, Ziegelstraße beide Fahrtrichtungen
- Gerostraße Fahrtrichtung Osten, Markierung kaum noch vorhanden
- Luckenberger Straße, Westseite
- Kreuzungsbereich Krakauer Straße/ Grillendamm
- Rosa-Luxemburg-Allee: Es sind zwar beidseitig Radverkehrsanlagen vorhanden (Radweg und Parallelfahrbahn) aber anstelle verkehrstechnisch nicht erforderlicher Kfz-Fahrspuren könnten höherwertige Radfahrstreifen eingebracht werden.

Zur Herstellung attraktiver und direkter Verbindungen innerhalb der Stadt und zwischen Stadt und Umland sollen die folgenden straßenunabhängigen Wegverbindungen hergestellt werden.

- Direktverbindung zwischen Bühnenhaus und Wilhelmsdorfer Landstraße: Diese soll in Abhängigkeit einer umweltfachlichen Prüfung entweder entlang des Planeweges oder durch Ertüchtigung des Sandfurthweges hergestellt werden.
- Entlang des alten Bahndamms soll eine Direktverbindung für Fahrräder und Fußgänger zwischen Wilhelmsdorfer Landstraße und Wiesenweg entstehen. Dieser Weg ist insbesondere für eine havelnahe Führung des Havelradweges interessant
- In Verlängerung der Anton-Saefkow-Allee soll entlang der ehemaligen Straßenbahngleise ein Rad- und Gehweg zum Radweg der B1 am Plauerhof entstehen.
- Herstellung eines Rad- und Gehweges am Südufer des Silokanals zwischen Brielower Brücke und Gördenbrücke wird zur Aufwertung des Uferbereichs angestrebt.
- Zur besseren Verknüpfung der touristisch interessantesten Punkte der Stadt sollen Realisierungsmöglichkeiten einer Havelbrücke für Fußgänger und Radfahrer zwischen der westlichen Dominsel (etwa im Bereich Gaststätte Zur Insel) und der Altstädtischen Wassertorstraße geprüft werden.

Infolge der Überprüfung der Benutzungspflicht der Radverkehrsanlagen in Brandenburg an der Havel ist bei einigen Anlagen eine Benutzungspflicht entfallen. Gleichwohl werden einige dieser Anlagen weiterhin als andere Radwege betrieben und sollten zur Schaffung einer Alternative zum Fahren auf der Fahrbahn für unsichere Verkehrsteilnehmer auch als solche beibehalten werden (bspw. Wilhelmsdorfer Straße). An anderer Stelle besteht jedoch kaum Bedarf diese Radwege zu erhalten, da ein Fahren auf der Fahrbahn für alle Verkehrsteilnehmer ausreichend sicher ist. Hier sollte im Zuge von Sanierungsmaßnahmen die alte Radverkehrsanlage zurückgebaut werden um die Führung im Mischverkehr stärker zu verdeutlichen. Dies trifft zum Beispiel auf die Karl-Marx-Straße zu.

Die Freigabe von Einbahnstraße für Radfahrende in Gegenrichtung ist ein vergleichsweise günstiger Ansatz, direktere Wegeverbindungen im Radverkehr zu ermöglichen. An ausgewählten Stellen wurden derartige Einbahnstraßenfreigaben bereits umgesetzt (z.B. Werderstraße). Wichtig wird eine Freigabe dieser Strecken jedoch insbesondere auch im Zuge der geplanten Hauptradrouten (z.B. Bäckerstraße) und auf Neben- und Erschließungsstrecken (z.B. Am Marienberg, Kirchhofstraße, Neustädtische Heidestraße) sein.

4.5.4 Radverkehrsnetz in der Innenstadt

Verkehrsorganisatorisch sind in der Innenstadt Brandenburgs an der Havel bereits weitgehend gute Bedingungen für den Radverkehr geschaffen worden. Die Straßen sind zu einem wesentlichen Anteil verkehrsberuhigt und weisen daher verträgliche Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen auf. Ungünstig stellt sich jedoch – stadtgestalterisch bedingt – die Befahrbarkeit der Pflasterbeläge dar. In der Hauptstraße als zentraler Achse des nichtmotorisierten Verkehrs ergibt sich daraus bereits eine gestiegene Unfalldichte bei Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgängern. Aufgrund des unbequemen Pflasterbelages im Gleisbereich weichen viele Radfahrer auf die Seitenbereiche der Fußgänger aus, der durch ein Kleinpflaster deutlich angenehmer zu befahren ist. Rechtlich ist hieran aufgrund der Fußgängerzonenregelung nichts auszusetzen, eine erhöhte Unfallgefahr scheint dennoch zu bestehen. Hier und an weiteren Orten der Innenstadt gilt es daher Fahrbahnoberflächen zu schaffen, die für Fahrradfahrende bequem zu befahren sind, damit Konflikte vermieden werden können. Es sind im Einzelnen zu nennen:

- Hauptstraße
- Kurstraße
- Packhofstraße
- Neustädtische Fischerstraße
- Steinstraße (hier ist bereits ein Streifen geschnittenen Pflaster eingebracht worden, der jedoch an den Straßenbahnhaltestellen alternativlos schmaler wird)
- Plauer Straße/ Altstädtischer Markt/ Parduin/ Rathenower Straße
- Bäckerstraße
- Havelstraße/ Schillerstraße/ Goethestraße/ Kanalstraße

Bei der Aufwertung der Straßenräume sind neben den Anforderungen des Radverkehrs auch Ansprüche der Stadtgestaltung zu berücksichtigen. Anstelle des aus Sicht des Fahrkomforts zu bevorzugende Asphaltbelages kann es in einigen der oben genannten Straßenräume daher sinnvoll sein geschnittenes Pflaster als Kompromiss zwischen Gestaltung, Befahrbarkeit und Lärmemissionen vorzusehen. Die Sanierung der oben benannten Straßen kann aus Wirtschaftlichkeitsgründen erst im Zusammenhang mit ohnehin anstehenden Erneuerungserfordernissen geschehen. Dabei sind auch die Bindefristen verwendeter Fördermittel zu beachten.

Darüber hinaus sollten für den Radverkehr folgende wichtige Querungsstellen aufgewertet werden:

- Im Zuge des Havelradweges muss die Hauptstraße an der Jahrtausendbrücke gequert werden. Dies ist derzeit aufgrund fehlender Bordabsenkungen nur eingeschränkt möglich.
- Auch im Zuge der Wallanlagen am Rathenower Torturm ist die Querverbindung bislang nur wenig attraktiv für Radfahrende zu befahren. Hier ergibt sich infolge geänderter Verkehrsführungen nach Freigabe der Verbindungsstraße Gerostraße – Willi-Sänger-Straße sogar die Möglichkeit die Querungsstelle gegenüber der Fahrbahn leicht anzuheben und gestalterisch hervorzuheben, um auf Gehwegniveau die Straße zu queren. Aufgrund des regelmäßigen Busbetriebes auf dieser Strecke sind die Anforderungen des Nahverkehrsunternehmens zu berücksichtigen. Nordwestlich der Querungsstelle schließt sich eine Treppenanlage an, auf der die derzeit temporäre Rampe mittelfristig zu qualifizieren wäre.
- Ähnlich stellt sich die Situation im Theaterpark dar, wo die Havelstraße zu queren ist. Auch hier könnte durch ein leichtes Anheben der Fahrbahn eine attraktive Querungsstelle geschaffen werden und eine Direktverbindung in der Innenstadt gestärkt werden (siehe folgendes Foto)

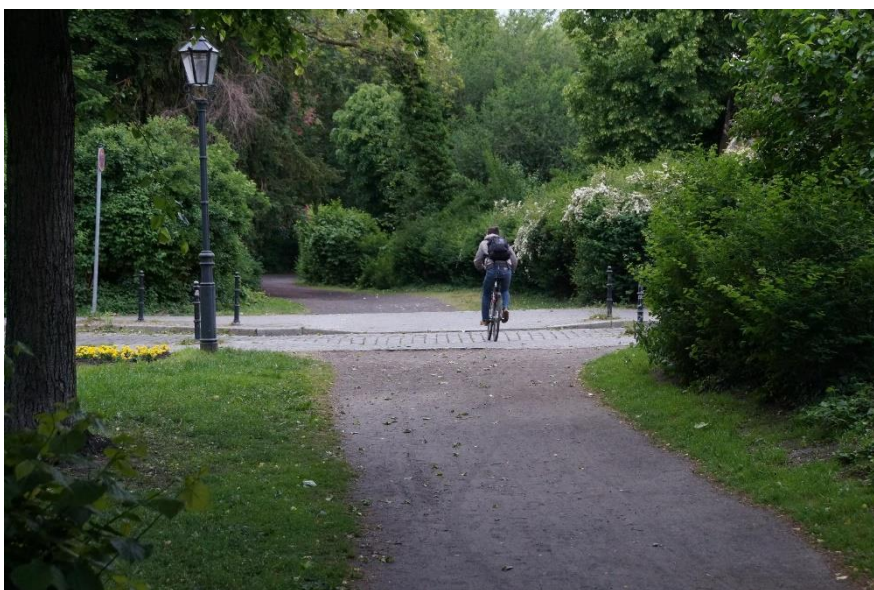


Foto: Querung der Havelstraße im Zuge des Theaterparks

4.5.5 Steigerung der Verkehrssicherheit im Radverkehr

Die Entwicklung der Unfallstatistiken der vergangenen Jahre zeigt, dass Radfahrer zunehmend in Unfälle verwickelt wurden. Während die Zahl der bei Unfällen beteiligten Pkw-Insassen zwischen 2010 und 2014 um etwa 8 % zurückgegangen ist (von 2.194 auf 2.009), stieg die Zahl beteiligter Radfahrer im selben Zeitraum kontinuierlich um insgesamt 27 % an (von 127 auf 161). Von den 13 Unfallhäufungsstellen der Stadt überwiegen an fünf Knotenpunkten Unfälle

mit Radfahrenden. Die Konstellation abbiegender Pkw mit geradeausfahrendem Radfahrer, aber auch das Einbiegen von Pkw aus Nebenstraßen führt hier häufig zu Unfällen. Teilweise sind ungenügend erkennbare Markierungen und Fahren entgegen der üblichen Richtung (oft legal) unfallbegünstigend gewesen.

Es gilt daher weiterhin konsequent Unfallhäufungsstellen abzubauen. Die Unfallkommission hat zu vielen Unfallhäufungsstellen mit Radfahrerbeteiligung bereits Verbesserungsempfehlungen erarbeitet, die es nun umzusetzen gilt.

| Unfallhäufungsstelle | Vorgeschlagene Maßnahme Unfallkommission und Radverkehrskonzept |
|--|--|
| Brielower Landstraße/ Massowburg/ Am Industriegelände | Verdeutlichung Radfahrerfurt durch Erneuerung der Markierung Prüfung des Grünwuchses auf Sichtbehinderung Langfristig: Neubau eines Radweges östlich der Brielower Landstraße bis zum Schienenweg |
| Magdeburger Straße/ kleine Rampe Zanderstraße | Verdeutlichung Radfahrerfurt durch Erneuerung der Markierung Aufstellung eines Stopp-Schildes an der Rampe ist erfolgt |
| Wilhelmsdorfer Landstraße/ Meyer- straße | Verdeutlichung Radfahrerfurt durch Erneuerung der Markierung, ggf. Aufstellung Warnschild vor querenden Radfahrern |
| Gördenallee/ Johann-Sebastian-Bach- Straße | Verdeutlichung Radfahrerfurt durch Anhebung der Geh- und Radwegquerung sowie Erneuerung der Markierung Abordnung des Zwei-Richtungsradweges nach Aufbringen eines Radschutzstreifens auf stadteinwärtiger Fahrspur (Vorschlag Radverkehrskonzept) |
| Magdeburger Landstraße/ Woltersdor- fer Straße | Verdeutlichung Radfahrerfurt durch Erneuerung der Markierung, ggf. Aufstellung Warnschild vor querenden Radfahrern |

Tabelle 1: Unfallhäufungsstellen des Radverkehrs und mögliche Maßnahmen

In den Analysen zum Verkehrsentwicklungsplan wurde festgestellt, dass vergleichsweise viele Radwege in der Stadt für den Zwei-Richtungsverkehr zugelassen sind, unabhängig davon, ob in der konkreten Örtlichkeit die Notwendigkeit besteht oder ob die Radwege die aktuell gültigen Anforderungen v.a. an die Breite erfüllen (bei der verkehrsrechtlichen Anordnung der Wege bestanden noch andere Anforderungen, die damals alle eingehalten worden sind). Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind Zwei-Richtungs-Radwege häufig kritisch zu bewerten, was sich an einigen Unfallhäufungsstellen in Brandenburg an der Havel auch bestätigt. Es wird daher empfohlen einen Verzicht von Zwei-Richtungs-Radwegen im bebauten Stadtgebiet anzustreben. Am Stadtrand und auf Außerortsstrecken sind einseitig geführte gemeinsame Geh-/ Radwege mit Zwei-Richtungsverkehr weiterhin ein probates Mittel. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes

wird folgendes Vorgehen bei den einzelnen Zwei-Richtungsradwegen im bebauten Stadtgebiet empfohlen:

- Stadtring zwischen Neuendorfer Straße und August-Bebel-Straße: Die Freigabe als Zwei-Richtungs-Radweg soll abgeordnet werden. Es liegen die baulichen und tatsächlichen Voraussetzungen für normale Einrichtungs-Radwege vor. Maßgebliche Gründe für die Beibehaltung der derzeitigen Regelung sind nicht ersichtlich.
- Am Güterbahnhof: An der südlichen Richtungsfahrbahn soll ein Geh- und Radweg ergänzt werden. Der bestehende Zwei-Richtungs-Radweg an der nördlichen Richtungsfahrbahn wäre dann obsolet.
- Gördenallee: Der bestehende Zwei-Richtungs-Radweg soll abgeordnet werden, wenn auf der stadteinwärtigen Kfz-Spur ein Radschutzstreifen markiert ist. Der Radweg ist dann nur noch für stadtauswärtig fahrende Radfahrer freizugeben. Die verbleibende Kernfahrbahn für Kfz kann aufgrund ihrer Breite von unter 5,5 m keine Mittelmarkierung mehr erhalten.
- Brielower Landstraße zwischen Massowburg und Schienenweg: Östlich der Straße soll ein neuer Geh- und Radweg gebaut werden, wodurch der bestehende Zwei-Richtungs-Radweg nicht mehr erforderlich wäre.
- Rosa-Luxemburg-Allee: Es sind Möglichkeiten zu prüfen auf der Rosa-Luxemburg-Allee beidseitig Radfahrstreifen anstelle der zweiten Kfz-Spur anzuordnen. Die Verkehrsmengen scheinen grundsätzlich geeignet auch auf einer Kfz-Spur je Richtung abgewickelt zu werden.

Der Zwei-Richtungsradweg auf der Magdeburger Landstraße ist aus Sicht der Verkehrssicherheit zwar stellweise auffällig, soll aber mittelfristig nicht abgeordnet werden. Vor-Ort-Beobachtungen haben gezeigt, dass auf diesem Weg auch mit Abordnung des Zwei-Richtungsverkehrs in die stadtauswärtige Richtung stets eine relativ hohe Nachfrage im Radverkehr herrschen wird, da hier nahezu alle wichtigen Quellen und Ziele im Radverkehr liegen. Es soll jedoch versucht werden durch farbliche Hervorhebung der Querungsstellen an den einmündenden Straßen auf die besondere Situation hinzuweisen. Außerdem sollte der nördlich der Straße verlaufende Radweg ausgebaut werden und durch zusätzliche Querungsstellen besser an die südliche Straßenseite angebunden werden.

In der Aufzählung nicht erwähnte Zwei-Richtungs-Radwege können zunächst auch perspektivisch als solche betrieben werden. Durch den Entfall von Zwei-Richtungs-Radwegen entstehen teilweise Wegverbindungen, die aufgrund zahlreicher Lichtsignalanlagen unattraktiv sind (z.B. zwischen Neuendorfer Straße und Klingenbergstraße). Hier ist zu prüfen, inwiefern die Signalprogramme derart optimiert werden können, dass Wartezeiten im Radverkehr reduziert werden und die neuen Routen ausreichend attraktiv sind.

Bei Radverkehrsanlagen im Seitenraum ist künftig noch stärker darauf zu achten, dass der Vorrang des Radverkehrs ausreichend deutlich gemacht wird. Dies kann z.B. durch eine durchgängige Markierung des Radweges mit roter Farbe oder ein Anheben des Seitenbereiches gegenüber der untergeordneten Zufahrt erfolgen.

4.5.6 Radabstellanlagen und Verknüpfungsstellen zum ÖPNV

Ein zentraler Ansatz zur Förderung des Umweltverbundes in Brandenburg an der Havel ist eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander. Hierfür sollen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes bzw. des Radverkehrskonzeptes Standorte für zentrale Fahrradabstellanlagen mit direktem Bezug zum ÖPNV aufgezeigt werden. An folgenden Stellen scheint die Einordnung von (zusätzlichen) Fahrradabstellanlagen besonders zielführend:

- Johanniskirchplatz/ Salzhofufer
- An der Jahrtausendbrücke/ Werft
- Haltestelle Hauptstraße
- Neustädtischer Markt und St.-Annen-Galerie Südeingang
- Kreuzung Steinstraße/ Kurstraße
- Kreuzung Steinstraße/ Brüderstraße
- Nicolaiplatz
- Technische Hochschule

Im Rahmen einer konkreten Umsetzungsplanung sind im Folgenden die erforderliche oder unter den örtlichen Bedingungen mögliche Anzahl der Abstellbügel zu ermitteln. Um tatsächlich als zentrale Abstellanlage wahrgenommen zu werden, sollte eine Mindestanzahl von zehn Fahrradbügeln gewährleistet werden. Darüber hinaus sollte vereinzelte Fahrradabstellmöglichkeiten im weiteren Stadtgebiet vorgesehen werden, wie z.B. auf dem Katharinenkirchplatz und entlang der Kurstraße. Bei öffentlichen Einrichtungen im Zugriff der Stadt sollte sichergestellt werden, dass sowohl die Anzahl von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder als auch deren Qualität attraktiv für Radfahrende ist. Bei wichtigen privaten Einrichtungen (z.B. Supermärkte, Bürogebäude) sollten die Eigentümer ermuntert werden, in Abstellinfrastruktur zu investieren, sofern dies erforderlich erscheint.

Bei der Auswahl geeigneter Bauformen der Fahrradbügel sind die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:

- Das sichere Anschließen eines Laufrades und des Rahmens soll möglich sein
- Die Bügel sollen nicht zu Beschädigungen am Fahrrad führen
- Geringe Verletzungsgefahr durch den Radständer, ebenso weitgehende Vandalismussicherheit

- Anschließen des Rades ist ohne Hocken oder Bücken möglich
- Radabstellanlage ist verwendbar für alle gängigen Fahrradtypen (geeignet für verschiedene Abmessungen und Lenkerformen, Reifengrößen, Breiten)

In der Vergangenheit haben sich die sogenannten Leipziger Bügel besonders bewährt. Sie können in Abhängigkeit der örtlichen Anforderungen (z.B. stadtgestalterische Anforderungen) in verschiedenen Ausführungen bezogen werden.



Fotos: links: Fahrradbügel Neustädtischer Markt Brandenburg an der Havel, rechts: Standard-Fahrradbügel Dresden (Bauform Leipziger Bügel)

Von besonderer Bedeutung dürfte eine Radabstellanlage im Bereich Jahrtausendbrücke/ Werft sein. Hier kreuzen sich der nachfragestärkste touristische Radweg (Havelradweg) und die Fußgängerzone der Stadt. Es soll daher angestrebt werden, hier höherwertige Abstellmöglichkeiten zu schaffen (z.B. Fahrradboxen für Fahrräder von Radtouristen mit Taschen). Während der Bundesgartenschau 2015 sind hier bereits zahlreiche temporäre Abstellanlagen auf einem Grundstück unweit des Radweges und der Fußgängerzone eingerichtet worden. Diese Fläche scheint auch weiterhin prädestiniert für eine Nutzung als zentrale Fahrradabstellanlage. Darüber hinaus bietet sich dieser Ort auch an, eine Ladestation für Elektrofahräder vorzusehen.

4.5.7 Verbesserung des Fahrradklimas

Es ist eine wichtige Aufgabe im Rahmen der Radverkehrsförderung, den Spaß am Radfahren und die positiven Effekte des Radfahrens zu vermitteln sowie allgemein für ein fahrradfreundliches Klima zu sorgen. Denn das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden. Der Ansatz geht dabei über die reine Öffentlichkeitsarbeit hinaus. Zielgruppe sind nicht nur die Menschen vor Ort und die Medien (Kommunikation „nach außen“). Kommunikationsmaßnahmen müssen sich

auch an Politik, Verwaltungen und die so genannten Multiplikatoren richten (Kommunikation „nach innen“).

Brandenburg an der Havel hat mit seinem Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Brandenburg (AGFK) gute Voraussetzungen geschaffen, zukünftig noch effizienter Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr zu betreiben. Die AGFK versteht sich dabei als zentraler Ansprechpartner für Kommunen, Landkreise und das Land Brandenburg zu Fragen der Radverkehrsförderung. Die Arbeitsgemeinschaft möchte dabei als Vermittler wirken und Kooperationen anstoßen. Im Rahmen der Zusammenarbeit der Mitglieder sollen beispielsweise gemeinsame Kampagnen entwickelt werden, die dann von den einzelnen Kommunen umgesetzt werden können. Es wird empfohlen, dass die Stadt Brandenburg an der Havel sich auch langfristig an der Arbeit der AGFK beteiligt, um weiterhin von den Ergebnissen zu profitieren.

Erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit zeichnet sich vor allem durch eine strategische Planung, Professionalität und Kontinuität aus. Es ist zu berücksichtigen, dass diese Ansätze oftmals langfristig wirken, aber sich dann sehr kosteneffizient Effekte zeigen. Zur Verbesserung des Fahrradklimas in Brandenburg an der Havel werden folgende Maßnahmenansätze empfohlen:

- Es soll eine Aufmerksamkeitskampagne mit lokalem Bezug umgesetzt werden, die allgemein zum Radfahren motiviert. Wesentlicher Kommunikationsinhalt sollte es dabei sein, den Spaß am Radfahren in der Stadt zu verdeutlichen. Aspekte wie die positive Auswirkung des Radfahrens auf die Gesundheit oder der vergleichsweise günstige Betrieb eines Fahrrades spielen eher eine untergeordnete Rolle. Als günstig für den Erfolg einer solchen Kampagne hat sich die Einbindung lokaler Persönlichkeiten herausgestellt. Auch die Vorbildfunktion der Stadtverwaltung und ihrer Angestellten ist nicht zu unterschätzen. Es kann daher sinnvoll sein zunächst intern Unterstützer für die Anliegen der Radverkehrsförderung zu gewinnen.
- Eine Kampagne zur Verkehrssicherheit und zur gegenseitigen Rücksichtnahme soll das Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander verbessern. Es ist dabei nicht erforderlich, dass die Stadt eine eigene Kampagne aufbaut. Vielmehr kann man auf zentral entwickelte Kampagnen zurückgreifen und diese dann im eigenen Corporate Design umsetzen. Für das Themenfeld Verkehrssicherheit wurde die Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ entwickelt, die jetzt durch den Deutschen Verkehrssicherheitsrat betreut und lokal umgesetzt wird.



Fotos: Beispiellakat der Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ in Berlin

4.5.8 Finanzierung und Instandhaltung von Radverkehrsanlagen

Zur Umsetzung und Aufrechterhaltung eines anforderungsgerechten Radverkehrsnetzes und ergänzender Infrastrukturen sind eine kontinuierliche Finanzierung des Radverkehrs und eine systematische Instandhaltung der bestehenden Anlagen erforderlich. Darüber hinaus bedarf es auch einer Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und eines allgemeinen Budgets für verkehrsbezogene Öffentlichkeitsarbeit (siehe auch Kapitel 4.8). Es wird zudem empfohlen, ein separates jährliches Radverkehrsbudget zu etablieren, aus dem bauliche Radverkehrsmaßnahmen finanziert werden können, die unabhängig von Straßenausbauvorhaben erforderlich sind. Der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung gibt Anhaltspunkte für den Finanzbedarf der Gemeinden für Radverkehrsförderung³.

Die Stadt sollte sich verpflichten, die Sanierung bestehender Radverkehrsanlagen zu intensivieren. Dabei soll auch jeweils geprüft werden, ob mit vertretbarem Aufwand eine Aufwertung der Anlage nach den heute gültigen Standards möglich ist. Die Sanierung sollte dabei einer klaren Prioritätenreihung folgen, für die die Orientierung am oben beschriebenen Hauptradroutennetz maßgeblich sein sollte.

Radverkehrsanlagen werden häufig durch abgestellte Fahrzeuge, Gegenstände und Pflanzenwuchs blockiert. Solche Hindernisse sind durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden bzw. zu beseitigen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Ordnungsämter sollten angehalten werden, im Rahmen ihrer Tätigkeit, das Halten und Parken auf Radverkehrsanlagen konsequent in ihre Kontrollen einzubeziehen und zu ahnden. Darüber hinaus ist ein Beschwerdesystems – wie das Märker Portal, an dem sich Brandenburg an der Havel bereits beteiligt, hilfreich, um zielgerichtet Blockaden zu beseitigen.

³ Nationaler Radverkehrsplan 2012-2020, Seite 63

4.6 Handlungskonzept Fußverkehr und Barrierefreiheit

Wichtigste Voraussetzung der Förderung des Fußverkehrs ist eine Stadt der kurzen Wege. Der Verkehrssektor kann hierzu insbesondere durch den Abbau von Querungshemmnissen und städtebaulichen Barrieren beitragen. Nicht minder wichtig ist jedoch das Zusammenspiel von Stadt- und Verkehrsplanung. Denn nur durch eine Stadtplanung, die Innen- vor Außenentwicklung stellt und so vor allem integrierte Lagen entwickelt, werden Stadtstrukturen geschaffen, die für eine Stadt der kurzen Wege erforderlich sind.

Die Förderung des Fußverkehrs setzt sich im VEP Brandenburg an der Havel aus einer Vielzahl kleinteiliger Maßnahmen zusammen, die im Folgenden nicht vollumfänglich aufgeführt werden können. In diesem Handlungsfeld ist es demnach von besonderer Bedeutung, dass die Anforderungen von Fußgängern in einem systematischen Verwaltungshandeln kontinuierlich mit berücksichtigt werden. Im Rahmen eines Fußverkehrskonzeptes können die hier vorgestellten Ansätze weiter konkretisiert werden.

Die räumlich verortbaren Maßnahmen des Handlungskonzeptes Fußverkehr und Barrierefreiheit sind in **Abbildung 9** zusammengefasst.

Als konzeptionelle Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Brandenburg sollen vor allem die folgenden Aspekte zukünftig intensiviert bzw. fortgeführt werden:

- Gleichberechtigte, flächenhafte und integrative Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum unter Berücksichtigung aktueller Vorgaben und einer Erhöhung von Qualität und Sicherheit (z. B. Beidseitigkeit der Anlagen bei entsprechender Baustruktur, ausreichende Breiten, Oberflächen und Sichtbeziehungen).
- Sicherung der Nahmobilität durch die Erarbeitung eines „Netzkonzeptes Fußverkehr“ und Umsetzung bzw. Aktualisierung teilräumlicher Verkehrskonzepte mit besonderer Berücksichtigung von:
 - anforderungsgerechten Querungsstellen der Hauptverkehrsstraßen und Gleistrassen unter Berücksichtigung von Netzdichte und Ortsteilzentren,
 - der rechtlichen Sicherung von Durchwegungen in Stadtquartieren bzw. dem zeitnahen Ausbau bereits geplanter Durchwegungen (Durchgängigkeit von Gebieten für Fußgänger und Radfahrer als Standard weiterverfolgen).
- Berücksichtigung der Fußgängerbelange im Vorfeld wichtiger Ziele wie Haltestellen, Bahnhöfe, Gesundheitseinrichtungen, Seniorenbegegnungsstätten, Verwaltungen, Schulen, Kitas, Bildungseinrichtungen, Kultureinrichtungen usw. durch ausreichende Dimensionierung und Gestaltung der Anlagen, Gehwegvorstreckungen sowie Schutz gegen ruhenden Kfz- und Verkehr.
- Kontinuierliche Instandhaltung der Gehwege

- Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie von Personen mit Kinderwagen u. ä. bei Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege und Querungen durch z. B. Herstellung anforderungsgerechter Bordabsenkungen.
- Verdichtung sicherer Quermöglichkeiten für den Fußgängerverkehr z. B. durch ausreichend breite Mittelinseln auf stark belasteten innerstädtischen Straßen (Abstand der Querungen in angebauten Bereichen ca. 200 m).
- Vermeidung langer Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger an LSA, u. a. durch wartezeitoptimierte Signalisierung bei reduzierten Umlaufzeiten sowie die weitgehende Vermeidung von Anforderungstastern.
- Etablieren familien- und seniorenfreundlicher Ansätze zur Quergeschwindigkeit unter Ausnutzung des vollen Ermessensspielraums der jeweils aktuellen Richtlinien.
- Vermeidung von Radfahren auf Gehwegen als Planungsprinzip entsprechend aktueller Richtlinien mit Anpassungen in den betroffenen Straßenräumen.
- Berücksichtigung der Belange von Fußgängerverkehr und behinderten Menschen bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen.

Die konzeptionellen Ansätze bei Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr können durch verschiedene bauliche Einzelmaßnahmen weiter unterstützt werden, wobei im Rahmen eines VEP nur größere Maßnahmen aufgeführt werden können:

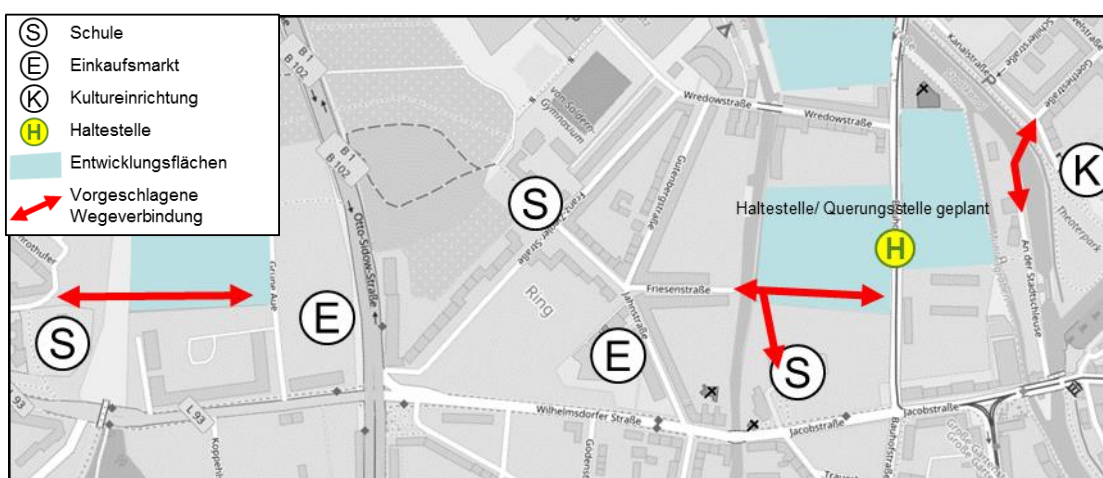
- Errichtung von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen (Grafik 15 und *Abbildung 9*): Magdeburger Straße, Bauhofstraße, Jacobstraße, Stadtring, Rathenower Straße, Gördenallee



Grafik 13: Potentielle Standorte neuer Fußgängerquerungsstellen in der Innenstadt

- Verdichtung des Angebotes an Querungsstellen im Zuge der Magdeburger Landstraße
- Abbau von Barrieren im Fußgängernetz durch Neubau von Wegverbindungen:

- Zwischen Maerckerstraße und Grüne Aue (im Zusammenhang mit der Radwegverbindung entlang des alten Bahndamms)
 - Zwischen Friesenstraße und Bauhofstraße mit direktem Zugang zur Theodor-Fontane-Grundschule
 - Brücke über den Stadtkanal zwischen An der Stadtschleuse und Kanalstraße
 - Durchwegung der Kummerléstraße bis zur Carl-Reichstein-Straße (Verbindung Straßenbahnhaltestelle mit TGZ und UAZ)
- Prüfung von Optionen zur Fortsetzung eines Fußgängertunnels südwestlich des Hauptbahnhofes zur Anbindung eines potentiellen P&R Standortes an der Potsdamer Landstraße



Grafik 14: vorgeschlagene Wegeverbindungen Grüne Aue, Friesenstraße und Stadtkanal

- Die Wiederherstellung des Straßenzuges Patendamm für Fußgänger und Radfahrer würde Plaue und die Gartenstadt Plaue wieder deutlich besser miteinander verknüpfen. Inzwischen sind jedoch wesentliche Verkehrserzeuger (Einkaufsmarkt) aus dem alten Ortskern von Plaue abgewandert, wodurch sich Verkehrsströme auch im Fuß- und Radverkehr verlagert haben. Die Maßnahme würde zudem mit einem erheblichen Eingriff an der Ortsumgehung Plaue (B 1) einhergehen. Hier sind jedoch bis zum Horizont des Verkehrsentwicklungsplans keine wesentlichen baulichen Eingriffe abzusehen. Aus diesem Grund wird empfohlen, bei einer grundhaften Sanierung der Ortsumgehung erneut den Bedarf einer Fuß- und Radverbindung im Zuge des Patendamms zu prüfen und dann bei Bedarf nachzurüsten. Die Maßnahme ist demnach nicht Teil des Handlungskonzepts des vorliegenden VEP.

4.7 Handlungskonzept ÖPNV

4.7.1 Vorbemerkungen

Im Rahmen der Festlegung von Zielen und Leitbildern des Verkehrsentwicklungsplans hat sich die Stadt Brandenburg an der Havel deutlich zu einer Förderung des öffentlichen Nahverkehrs als das Rückgrat des Umweltverbundes ausgesprochen. Aus heutiger Sicht besteht in diesem

Zusammenhang kein Erfordernis eines grundsätzlichen Systemwechsels oder umfassender Ergänzungen. Die Aufgabenteilung von Regionalbahn und Regionalbussen, der Straßenbahn und innerstädtischen Busangeboten bilden ein grundsätzlich hierarchisch gegliedertes und gut funktionierendes System. Der VEP wird daher schwerpunktmäßig auf den Bestandserhalt und die Optimierung und behutsame Ergänzung und Weiterentwicklung der bestehenden Systeme ausgerichtet.

Der ÖPNV in Brandenburg an der Havel ist größtenteils nutzerfinanziert. Da die Nutzerfinanzierung den Aufwand nur zu einem großen Teil, jedoch nicht vollständig abdeckt, ist der ÖPNV der Stadt auf Zuschüsse angewiesen, die wiederum Gegenstand politischer Diskussionen sind. In Abhängigkeit der politischen Schwerpunktsetzung können dem ÖPNV demnach größere oder kleinere Spielräume zur Weiterentwicklung und Optimierung des Nahverkehrsangebotes zur Verfügung gestellt werden. Es ist jedoch deutlich, dass allein der Erhalt der heutigen ÖPNV-Qualität bereits eine große Herausforderung darstellt und konzentrierter Maßnahmen zur Sanierung und Modernisierung von Betriebsmitteln, Infrastruktur und Zugangsstellen bedarf.

Aufgabe des VEP ist es daher, aufzuzeigen, dass durch eine ausreichende finanzielle Absicherung der Leistungsangebote des ÖPNV ein hoher Nutzen für das gesamte Verkehrssystem und für die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger entsteht. Besondere Nutznießer sind Auszubildende, Berufstätige, Touristinnen und Touristen, Familien, alte Menschen und Bevölkerungsgruppen, die nicht bzw. nicht regelmäßig auf Fahrrad oder Pkw zurückgreifen können.

In den letzten Jahren hat auch der Aspekt der Barrierefreiheit an Bedeutung gewonnen. Besonders durch die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in deutsches Recht und die damit in Zusammenhang stehende Regelung in §8 (3) des novellierten PBefG, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen, hat sich der Handlungsbedarf erheblich verstärkt. Besonders wichtig für die Barrierefreiheit ist die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Infrastruktur. Angesichts verschiedener Anbieter im ÖPNV sind hier verbindliche Standards erforderlich, die durch Form und Größe auch Auswirkungen auf die Gestaltung des Straßenraumes haben können.

Die Maßnahmenansätze des ÖPNV sind in **Abbildung 10** am Ende des Berichts zusammengetragen und im Nahverkehrsplan gesondert und ausführlicher beschrieben worden.

4.7.2 Standards der ÖPNV-Erschließung

Die Attraktivität des ÖPNV ist in erster Linie durch eine gute Erschließungsqualität bestimmt. Je kürzer der Weg zur Haltestelle ist und je häufiger diese bedient wird, umso leichter ist der Zugang

zum ÖPNV. Damit kann gleichzeitig ein Beitrag zu einem günstigen Reisezeitverhältnis im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsmitteln wie etwa dem Pkw geleistet werden. Der Nahverkehrsplan sieht die folgenden Mindeststandards der Erschließung im ÖPNV vor:

Einzugsbereich der Haltestellen

Es besteht der grundsätzliche Anspruch das gesamte bebaute Stadtgebiet Brandenburgs an der Havel mit den in der folgenden Tabelle genannten Einzugsbereichen der Haltestellen vollständig zu erschließen. Ausnahmen soll es nur geben, wo erforderliche Mehrleistungen des ÖPNV-systems nicht durch ein adäquates Nachfragepotential begründbar sind. Zugangsstrecken von mehr als einem Kilometer sind jedoch grundsätzlich zu vermeiden.

| Gebietskategorie | Eisenbahn | Straßenbahn | Bus |
|--|------------------|---------------|---------------|
| Kernstadt und verdichtete Stadtgebiete | 1.000 m (15 min) | 500 m (8 min) | 300 m (5 min) |
| Stadttrandgebiete und Ortsteile | | | 500 m (8 min) |

Tabelle 2: Einzugsbereiche der Haltestellen gemäß Nahverkehrsplan

Bedienungshäufigkeit

Die Bedienungshäufigkeit, beschrieben als Fahrzeugfolgezeiten, soll in Abhängigkeit der Gebietskategorie an Werktagen zwischen 6:00 und 20:00 Uhr grundsätzlich wie folgt gewährleistet werden.

| Gebietskategorie | Angestrebter Takt |
|--|-------------------|
| Innenstadt | 7,5 min |
| Verdichtete Wohngebiete mit überwiegendem Geschoss- wohnbau | 15 min |
| Wohngebiete mit Verdichtungsbereichen und wichtige Einrichtungen außerhalb der Innenstadt | 30 min |
| Ländlich strukturierte Stadtgebiete | 60 min |

Tabelle 3: Einzugsbereiche der Haltestellen gemäß Nahverkehrsplan

Außerhalb der oben genannten Verkehrszeit sollen die Stadtgebiete bedarfsgerecht bedient werden, wobei in der Kernstadt und Kirchmöser/ Plaue ein 30-Minuten-Takt anzustreben ist.

Die vorgenannten Zielwerte bzw. Mindeststandards sollen auch für den VEP gelten.

4.7.3 Konzeptionelle Maßnahmen

Angesichts des weitgehend zufriedenstellenden ÖPNV-Angebotes in der Stadt soll die oberste Priorität der ÖPNV-Entwicklung auf einen Erhalt bzw. eine langfristige Sicherung der heutigen Angebotsqualität als Mindeststandard gelegt werden. In Abhängigkeit von grundlegenden städtebaulichen Entwicklungen sind diese mit entsprechenden Anpassungen im Nahverkehrssystem zu begleiten.

Dabei bleibt der Takt der Regionalzugverbindung nach Berlin weiterhin der Ankerpunkt des städtischen Nahverkehrs. Am Hauptbahnhof ist ein flüssiger Übergang zwischen dem städtischen und dem regionalen ÖPNV auch zukünftig mindestens in der bestehenden Qualität zu gewährleisten. Innerhalb des Stadtgebietes wird das Kernnetz im Wesentlichen durch die Straßenbahnen 1 (Anton-Saefkow-Allee – Hauptbahnhof), 2 (Quenzbrücke – Hauptbahnhof) und 6 (Hohenstücken – Hauptbahnhof) abgebildet. Darüber hinaus bedienen auch die Linien B (Fontanestraße – Wilhelmsdorf) und E (Kirchmöser – Hohenstücken) nachfragestarke Relationen und sind demnach zum Kernnetz des städtischen ÖPNV zu zählen.



Grafik 15: Liniennetz Brandenburgs an der Havel im Bestand (Ausschnitt)

Den Erhalt dieses bestehenden ÖPNV-Basisangebotes kann nicht durch die Stadt und die Verkehrsbetriebe allein bewerkstelligt werden. In der Vergangenheit war hieran auch das Land Bran-

denburg durch entsprechende Fördermittel maßgeblich beteiligt. Mit den erforderlichen städtischen Zuschüssen ist die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt jedoch weitgehend erschöpft. Deshalb sind externe Zuschüsse des Landes besonders für die weitere Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen (Straßenbahn, Bus) notwendig.

Eine besondere Herausforderung für die Stadt stellt die Novellierung des PBefG dar, nachdem bis zum 1. Januar 2022 im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen ist. Von den etwa 400 Haltestellenbereichen werden derzeit etwa 160 durch die Verkehrsbetriebe als nicht barrierefrei eingeschätzt, davon sind fast 140 Bushaltepunkte und etwa 20 Straßenbahnsteige. Inwiefern die bereits als barrierefrei eingestuften Haltestellen alle Anforderungen dieses Prädikats gemäß der gültigen Regelwerke und technischen Normen erfüllen kann derzeit nicht eingeschätzt werden. Hierfür wären im Nachgang des VEP bzw. Nahverkehrsplans vertiefende Untersuchungen erforderlich. An barrierefreien Haltestellen sind demnach insbesondere folgende Ansprüche zu erfüllen:

- Stufenfreier und befestigter Zugang zu den Haltestellen
- Niveaugleicher Einstieg zwischen Bord und Fahrzeug, hierfür sind insbesondere entsprechende Bordhöhen an den Haltestellen und Niederflurbereiche in den Fahrzeugen vorzusehen
- Kontrastreiche Gestaltung der Haltestellen und Fahrzeuginnenräume
- Ausreichend dimensionierte Tür- und Durchgangsbreiten an den Haltestellen und den Fahrzeugen
- Informationssysteme für sensorisch eingeschränkte Personen (z.B. Bodenindikatoren, visuelle und akustische Informationsübermittlung innerhalb und außerhalb der Fahrzeuge)
- Barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge (z.B. lückenlose Festhaltungsmöglichkeiten, Berücksichtigung von Rangierbereichen, ausgewiesene Vorrangsitze, Rampe als Ein- und Ausstiegshilfe)

Im Rahmen des Nahverkehrsplans sind Festlegungen zu treffen, mit welcher Priorität die Haltestellen auszubauen sind. Unabhängig davon erwartet die Stadt hier in den kommenden Jahren ein erhebliches Investitionsprogramm.

Neben dem barrierefreien Ausbau der Infrastrukturen werden zukünftig auch verstärkt Assistenzen zur Überwindung von Barrieren bei körperlich oder kognitiv eingeschränkten ÖPNV-Nutzern gefragt sein. Dies erstreckt sich von Begleitpersonen bis hin zu elektronischen Assistenzsystemen. Entsprechende Ansätze werden bundesweit bereits in Pilotprojekten umgesetzt. Hier gilt es für Brandenburg an der Havel zukünftig noch stärker zu partizipieren, um von neuen Erkenntnissen zu profitieren.

Weiterhin sind die besonderen Anforderungen von Frauen und Kindern an die Gestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen, um einem Unsicherheits- oder Bedrohungspotenzial an Haltestellen und in den Fahrzeugen entgegenzuwirken. Auch muss den Bedürfnissen aller Nutzerinnen und Nutzer im Hinblick auf zuverlässige, sichere und leicht zugängliche Verkehrsmittel entsprochen werden. Auch dem unterschiedlichen Nutzungsverhalten von Frauen und Männern im Hinblick auf Mobilitätsintensität und Verkehrsmittelwahl sowie verfügbares Einkommen, Betreuungsaufgaben oder Arbeitszeiten ist verstärkt Rechnung zu tragen.

Neben einer Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten und damit des Komforts des ÖPNV gilt es, durch eine konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen die Zuverlässigkeit und Beförderungsqualität des Nahverkehrssystems weiter zu erhöhen. Dies ist sowohl aus betriebswirtschaftlichen Gründen und aus Nutzersicht anzustreben. Verzögerungen im Betriebsablauf sind im Wesentlichen durch externe Störungsquellen (Wartezeiten an LSA und an Bahnübergängen, Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer) begründet. Es sollen auch zukünftig effiziente Maßnahmen zur Reduktion derartiger Konflikte umgesetzt werden. Hierunter zählt insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen. Vor diesem Hintergrund ist aber beispielsweise auch der geplante Ersatz des Bahnübergangs bei Wust durch ein Brückenbauwerk zu begrüßen und von der Stadt in geeigneter Form zu unterstützen.

In den vergangenen Jahren gab es bereits an vielen Stellen Abstimmungen zur Übernahme von Verkehrsleistungen zwischen den städtischen Verkehrsbetrieben und den regional agierenden Unternehmen. So werden einige Ortsteile Brandenburgs an der Havel ausschließlich durch Regionalbusse bedient (z.B. Mahlenzien, Gollwitz), während andererseits Orte außerhalb von Brandenburg an der Havel durch die VBBR bedient werden (z.B. Krahne). Vor dem Hintergrund zunehmend höherer Anforderungen an die Effizienz des Nahverkehrssystems insgesamt, sind die Kooperationsansätze zwischen städtischem und regionalem Nahverkehrsunternehmen mit dem Ziel weiter auszubauen, unnötige Parallelangebote künftig noch stärker zu vermeiden.

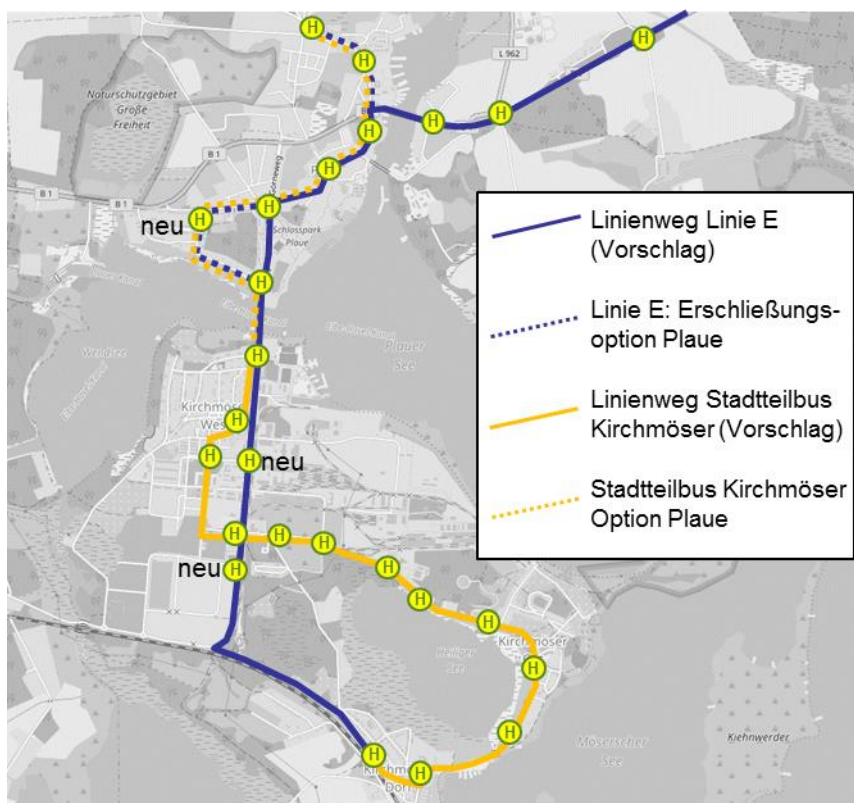
Der ÖPNV repräsentiert auf absehbare Zeit den mit deutlichem Abstand größten Anteil der Elektromobilität in Brandenburg an der Havel. Deshalb ist dort die Umstellung auf regenerative Energien besonders sinnfällig, um so die Abhängigkeit von den Energiepreisen zu verringern und die Klimafreundlichkeit weiter zu erhöhen. Es sollten Möglichkeiten geprüft werden, elektrische Antriebssysteme zukünftig auch stärker in der Busflotte der Stadt zu etablieren.

4.7.4 Kurz- und mittelfristige Verbesserung des Verkehrsangebotes

Die Kurz- bis mittelfristigen Anpassungen des Nahverkehrsangebotes dienen der Optimierung des bestehenden Angebotes, ohne tiefgreifende strategische Richtungswechsel zu beinhalten. Die im Folgenden nur kurz beschriebenen Maßnahmen werden im Nahverkehrsplan der Stadt

detaillierter erläutert, da sie dem Grunde nach im Wesentlichen in dessen Planungshorizont fallen:

- Der schrittweise **Ersatz der Tatra-Straßenbahnwagen** durch moderne Niederflurwagen wurde mit der Bestellung erster neuer Straßenbahnen (im Verbund mit anderen Brandenburger Straßenbahnstädten) im Februar 2018 gestartet. Bis 2030 sollen alle Tatrawagen ersetzt werden, sofern die finanziellen Mittel vorhanden sind.
- Stärkung der **Tangentialverbindung Görden – Hohenstücken** durch direkte Führung der Buslinie E über die Johann-Sebastian-Bach-Straße, Haydnstraße und Brahmsstraße (Abbau Parallelverkehre Straßenbahn – Bus, Verkürzung der Reisezeit). Der betroffene Straßenzug ist vorher für den Busverkehr zu ertüchtigen. In der Fahrplangestaltung sind die Anforderungen des Schulbetriebs zu berücksichtigen, einzelne Fahrten sollten möglicherweise im Tagesverlauf auf der bisherigen Route verbleiben.
- Prüfung von Möglichkeiten und Potentialen einer **Direktverbindung Hohenstücken – Beetzsee-Center** über die Upstallstraße als Ergänzung zur bisherigen Route über Brielower Aue
- Prüfung von Möglichkeiten und Potentialen der Einrichtung eines **Stadtteilbusses Kirchmöser** (potentielle Verlängerung bis Plaue Gartenstadt). Ziel ist hier die Entkopplung der Erschließungs- und Durchgangsfunktion der Linie E, die dadurch in ihrer Fahrplanlage in einem sehr engen Korsett zwischen Umstiegen am Bahnhof Kirchmöser und der Quenzbrücke liegt. Außerdem können durch eine Anpassung der Linienführung Teilbereiche von Kirchmöser und Plaue besser erschlossen werden.



Grafik 16: Beispielhaftes Angebotskonzept in Kirchmöser/ Plaue mit einem Stadtteilbus

- Verbesserung der **Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV** durch Ausbau von Fahrradabstellanlagen. Ziel dieser Maßnahme ist ein einfacher Übergang zwischen beiden Verkehrssystemen und damit auch die Erweiterung von Haltestelleneinzugsbereichen. Besonders effizient scheint diese Art der Verknüpfung an Umstiegshaltestellen am Rand der Innenstadt sowie in den ländlich geprägten Ortsteilen. Beispielsweise sei hier die Haltestelle Quenz zu erwähnen, bei der durch eine bessere Verknüpfung von Rad und ÖPNV versucht werden sollte Fahrgastpotentiale südlich der Magdeburger Straße besser zu erreichen. Eine Erschließung dieses Bereichs mit einer Busschleife oder einer Verlängerung der Straßenbahn scheint auch langfristig nicht mit einem vertretbaren Aufwand herstellbar. Weitere relevante Haltestellen werden im Nahverkehrsplan benannt.
- Zur besseren Erschließung des Wredowkomplexes ist der **Neubau einer Straßenbahnhaltestelle** auf der Bauhofstraße auf Höhe des ehemaligen Busdepots geplant. Darüber hinaus wird empfohlen, mit einer **zusätzlichen Bushaltestelle in der südlichen Bauhofstraße** die Anbindung der Parkplätze an das Stadtzentrum zu verbessern.
- Die Stadt will sich dafür einsetzen, dass am Kreuzungspunkt der Regionalbahnstrecke Brandenburg – Rathenow mit der Wilhelmsdorfer Landstraße ein **zusätzlicher Regionalbahnhalt** geschaffen wird, um die Wilhelmsdorfer Vorstadt besser an den Hauptbahnhof anzubinden. In diesem Bereich wäre dann auch eine Bushaltestelle im Sinne eines Verknüpfungspunktes zu errichten.
- Bessere **Informationen an Verknüpfungshaltestellen**. Die folgenden Haltestellen sollen zu intermodalen Schnittstellen weiter qualifiziert werden:
 - Hauptbahnhof
 - Neustädtischer Markt
 - Nicolaiplatz
 - Fontanestraße

Es sollen insbesondere bessere Fahrgastinformationen bereitgestellt und Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden. Darüber hinaus sollten auch die Potentiale einer Verknüpfung mit Car-Sharing-Fahrzeugen bewertet werden.

- Wenngleich in den vergangenen Jahren viel Aufwand in die **Abstimmung der Fahrpläne insbesondere an den Übergangsstellen** zwischen einzelnen Linien gelegt wurde, ist auch künftig kontinuierlich zu überprüfen, ob Übergänge optimiert werden können. Defizite wurden beispielsweise von der Haltestelle Bahnhof Görden zwischen den Linien 1 und E berichtet.
- Im Rahmen eines **Haltestellen-Aufwertungs-Programm** sollten Haltestellen sukzessive in Abhängigkeit ihrer Bedeutung aufgewertet werden. Konkret sind bereits geplant:
 - Umgestaltung der Haltestelle Karl-Marx-Straße im Komplex mit einem Umbau der Knotenpunkte Karl-Marx-Straße/ August-Bebel-Straße und Karl-Marx-Straße/ Triglaweg
 - Barrierefreier Neubau der Haltestelle Technische Hochschule/ Fouquéstraße

- Barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltstellen auf der Gördenallee
- Barrierefreier Ausbau der Straßenbahnhaltstelle auf der Luckenberger Straße
- Das Nachtliniennetz soll durch die Ergänzung einzelner Fahrten attraktiver gestaltet werden (bereits 2017 umgesetzt). Darüber hinaus sollen in den Vor-Abend-Stunden zusätzliche Fahrten auf Bus-Linien angeboten werden, die bereits ab 18 Uhr deutlich seltener befahren werden (ebenfalls 2017 umgesetzt). Des Weiteren soll geprüft werden, wie eher periphere Ortsteile künftig in den Nachtstunden besser erschlossen werden können. Ggf. kommen hier auch alternative Bedienkonzepte (z.B. Anruflinientaxi) infrage.

4.7.5 Langfristige Entwicklungsoptionen

Die oben vorgestellten Maßnahmenansätze sind geeignet das bestehende Angebot des ÖPNV zu erhalten und im Detail zu verbessern. Ziel der städtischen Verkehrsplanung ist es jedoch, durch eine gezielte Förderung des ÖPNV diesen derart zu stärken, dass ein maßgeblicher Wandel des Mobilitätsverhaltens erreicht werden kann. Es scheint aus heutiger Sicht jedoch nicht erforderlich, Stadtgebiete grundsätzlich neu zu erschließen. Das Liniennetz ist mit seiner räumlichen Erschließungswirkung demnach geeignet, die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger auch zukünftig abzudecken. Als langfristige Entwicklungsoptionen zur Gewinnung neuer Fahrgäste bieten sich daher insbesondere die folgenden Ansätze an:

- Rückkehr zu einem **ganztägig regelmäßigen Takt** auf den Bus- und Straßenbahnlinien: Wenngleich das derzeitige Konzept eines nachfrageabhängigen Taktes ohne wesentliche Regelmäßigkeit im Tagesverlauf die Nachfrage gut abbildet, ist es doch für weniger ÖPNV-versierte Fahrgäste eine erhebliche Zugangsbarriere. Mit einem regelmäßigen Takt lassen sich einfachere und eingänglichere Fahrpläne gestalten. Sie sollten natürlich weiterhin auf die Abfahrten der Regionalzüge abgestimmt sein und sichere Umstiege an den Umstiegshaltstellen gewährleisten.
- Das **Nachtlinienangebot** der Stadt erfüllt derzeit nur minimale Anforderungen. Vor dem Hintergrund, dass vor allem Zeitkarteninhaber ein attraktives ÖPNV-Angebot auch im Spätverkehr inzwischen als Teil der zugesicherten Dienstleistung verstehen, sollten Möglichkeiten geprüft werden, das Nachtverkehrsangebot grundlegend auszubauen. Dabei sollten auch Varianten mit einer Straßenbahnlinie als Kernstrecke und die flächenhafte Ausdehnung des Nachtliniennetzes mit Anruflinientaxis in Betracht gezogen werden.
- Die Wahrnehmung der Straßenbahn als zeitgemäßes Verkehrsmittel trägt wesentlich zu deren Akzeptanz und damit langfristig auch zu deren Fortbestehen bei. Die sukzessive Erneuerung des Fuhrparks mit Unterstützung des Landes ist ein wichtiger Baustein das Image der Straßenbahn als modernes Verkehrsmittel zu pflegen und zu verbessern. Darüber hinaus spielen jedoch auch Ansätze, wie ein modernes Marketing, eine moderne Fahrzeuggestaltung und moderne Informationssysteme an den Haltestellen eine Rolle bei der positiven **Wahrnehmung des ÖPNV**.

- In einigen Städten verlassen die Verkehrsbetriebe zunehmend ihr angestammtes Arbeitsfeld und positionieren sich als gesamtheitlicher **Mobilitätsdienstleister**. Dazu beteiligen sie sich beispielsweise bei Kooperationen, die Fahrradverleihsysteme aufbauen oder die ein gemeinsames Bezahlssystem (Mobilitätskarte) etablieren wollen. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Handlungsschwerpunkte Bestandserhalt und Ausbau der Barrierefreiheit dürften diese Ansätze für Brandenburg an der Havel derzeit kaum relevant sein. Gleichzeitig sollten sich in diesem Themenfeld bietende Optionen nicht versäumt werden.

Die oben vorgestellten Ansätze dürften zu einer wesentlichen Qualitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes beitragen. Gleichzeitig sind die Maßnahmen weder kostenneutral noch kurz- oder mittelfristig umzusetzen. Gerade vor dem Hintergrund des erwartbar langwierigen Diskussionsprozesses sollte dieser mit Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans angestoßen werden.

4.8 Handlungskonzept Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität

4.8.1 Mobilitätsmanagement

Mit sogenannten „weichen“ Maßnahmen kann das Verkehrsverhalten im Sinne einer ressourcenschonenden und emissionsarmen Mobilität beeinflusst werden. Dabei sind es vor allem Angebote und weniger Restriktionen, die hier greifen. Im Vergleich zu Kosten für zusätzlichen Infrastrukturausbau sind alle für das Mobilitätsmanagement erforderlichen finanziellen Anreize oder Aufwendungen sehr gering und damit äußerst kosteneffizient.

Um Entscheidungen zum eigenen Mobilitätsverhalten oder die im Einzelfall sinnvolle Verkehrsmittelwahl treffen zu können, werden stets qualifizierte Informationen über bestehende bzw. zu erwartende Verkehrslagen/-situationen benötigt. Besonders im ÖPNV ist die Kenntnis von Linien, Abfahrtszeiten und Fahrzeiten von hoher Bedeutung. Dies wird heute durch Hotlines, Internet, Multimedia-Terminals, mobile Applikationen sowie durch Flyer oder Infohefte geleistet. Diese Ansätze sind kontinuierlich weiterzuentwickeln und dem technischen Fortschritt anzupassen.

Darüber hinaus sind im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagement insbesondere die folgenden Maßnahmenansätze wichtig:

- Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Förderung des Umweltverbundes als Alternative zum Kfz-Verkehr. Damit zusammen hängt insbesondere die Förderung von Jobtickets und Informationen zu Mobilitätsangeboten und tatsächlichen Kosten in den Betrieben. Die Stadtverwaltung hat hier eine Vorreiterrolle inne, die sie zukünftig noch stärker nutzen sollte, um nachhaltige Verkehrsmittel zu fördern.

- Prüfung auf Potentiale eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements in Stadtbereichen mit einer hohen Arbeitsplatzzahl (z.B. Gewerbe- und Industriegebiete (z.B. Kirchmöser, Silokanal, Hohenstücken...), Behördenzentrum). Unter der Federführung z.B. der Wirtschaftsförderung könnten so auch kleinere Unternehmen Zugang zu Angeboten des Mobilitätsmanagements erhalten.
- Unterstützung von Pendlernetzwerken
- Unterstützung privater Initiativen oder gewerblicher Betreiber beim Aufbau von Carsharing-Angeboten oder Fahrradverleihsystemen
- Information und Schaffen von neuen Angeboten bzw. von Anreizen zur multimodalen Verkehrsmittelnutzung (z. B. Carsharing, Fahrradverleihsysteme, Bike&Ride, Park&Ride).

4.8.2 Elektromobilität

Innovation auf dem Gebiet Mobilität wird heute meistens im Zusammenhang mit Elektromobilität verwendet. Bisher sind in der Stadt bereits an verschiedenen Orten Ladesäulen für Elektro-Pkw aufgestellt (z.B. Hauptbahnhof, Stadtverwaltung Nicolaipplatz, Altstädtisches Rathaus). Die Schaffung ausreichender Ladeinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für das Fortschreiten der Marktdurchdringung von elektrisch betriebenen Pkw. Im Rahmen der Umsetzung des VEP strebt die Stadt Brandenburg an der Havel daher an, weitere Ladesäulen für Elektro-Pkw im öffentlichen Straßenraum vorzusehen. Dabei wird die Stadt Fördermöglichkeiten beispielsweise im Rahmen des „Programms zur Förderung der Elektromobilität“ des Bundes nutzen.

Die Erwartungen an diese Innovation des Verkehrssektors sollten jedoch auch zukünftig realistisch eingeschätzt werden: Elektrofahrzeuge verbrauchen genauso viel Platz beim Parken, wie klassische Pkw. Wenngleich lokal keine Stickoxid-Emissionen entstehen, werden auch von Pkw mit einem elektrischen Antrieb Feinstaubpartikel aufgewirbelt, sodass diese Emission keinesfalls null ist. Hinsichtlich der Lärmemissionen ergeben sich durch Elektro-Pkw durchaus spürbare Verbesserungen, allerdings werden diese mit zunehmender Geschwindigkeit vom überwiegenden Lärm der Rollgeräusche teilweise eliminiert. Aus verkehrsplanerischer Sicht stellt die Förderung von Elektrofahrzeugen daher ein Baustein hin zu einem umweltverträglichen Verkehrssystem dar, deutlich wirkungsvoller sind hierbei jedoch Ansätze der modalen Verlagerung auf Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV.

Elektrofahrräder verknüpfen hierbei anschaulich die Potentiale der Elektromobilität und des Radverkehrs. Mit Elektrofahrrädern können problemlos auch größere Entfernungen zurückgelegt werden, auch Einflüsse wie bewegtes Gelände oder Gegenwind verlieren hierdurch an Barrierewirkung für Radfahrer. Für Elektrofahrräder gilt jedoch im gleichen Maße, wie für Elektro-Pkw, dass eine ausreichende Versorgung mit Ladestation Voraussetzung für eine fortschreitende Verbreitung sein dürfte. Bisher existiert eine öffentliche Ladesäule für Pedelecs nur auf dem Parkplatz der Stadtwerke in der Packhofstraße. Wenngleich Elektrofahrräder vornehmlich zu Hause und

bei Bedarf an der Arbeitsstätte aufgeladen werden, ist es für die öffentliche Wahrnehmung wichtig, weitere Ladestationen im öffentlichen Raum einzuordnen. Dabei sollten Synergien mit der Förderung des Fahrradtourismus genutzt werden. Für die Einrichtung von öffentlichen Ladestationen für Elektrofahräder bieten sich daher insbesondere die folgenden Punkte an:

- Jahrtausendbrücke an der Werft und/ oder am Salzhofufer
- Neustädtischer Markt
- Hauptbahnhof
- Nicolaipplatz/ Stadtverwaltung
- Stadtbad Marienberg



Foto: Elektrofahrradladestation am Hauptsitz der Stadtwerke Brandenburg an der Havel

4.9 Schlüsselprojekte des Verkehrsentwicklungsplans

4.9.1 Vorbemerkungen

Nicht alle sinnvollen und prioritären Maßnahmen können von Beginn an mit gleicher Intensität (weiter-) verfolgt werden. In diesem Kapitel sollen daher Schlüsselprojekte des Verkehrsentwicklungsplans identifiziert und hinsichtlich ihrer besonderen Bedeutung für die Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes der Stadt Brandenburg an der Havel beschrieben werden. Schlüsselprojekte beinhalten sowohl Ansätze mit besonders hoher positiver Wirkung im Sinne der 13 Zielfelder (Kapitel 5.1) des VEP als auch solche mit einer großen öffentlichen Wahrnehmung. Es wird auf Alternativen zur den Ansätzen eingegangen, sofern aus gutachterlicher Sicht solche erkennbar sind.

4.9.2 Neubau Verbindung Gerostraße-Willi-Sänger-Straße

Durch den Neubau einer Verbindungsstraße zwischen Gerostraße und Willi-Sänger-Straße werden insbesondere Ziele der Verkehrsberuhigung durch Verkehrsbündelung verfolgt. Die Maßnahme trägt zur Entlastung von Straßen in der Altstadt, am Nicolaipplatz und in Nord bei. Darüber hinaus ist die Maßnahme ein wichtiger Baustein zur Stärkung des Stadtringes als leistungsfähiges und attraktives Rückgrat des Straßennetzes von Brandenburg an der Havel. Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahme ist in Kapitel 4.3.1.1 zu finden.

Die Maßnahme ist gemäß Maßnahmenbewertung wie folgt zu charakterisieren:

- Sinnvolle Maßnahme mit positiven Beiträgen zu 10 von 13 Zielfeldern
- Geschätzte Kosten in Höhe von 1,3 Mio. €
- Umsetzung mittelfristig (aufgrund umfangreicher Vorbereitungsarbeiten)
- Hohe Priorität, zügige Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens

Alternativmaßnahmen zum vorgestellten Neubauvorhaben bestehen nicht, einzelne Bestandteile, wie die Umwidmung der Mühlentorstraße zwischen Ziegelstraße und Rathenower Straße als Fahrradstraße (Anwohner frei) und der Ausbau der Querungsstelle im Zuge der Wallanlagen können bereits vorher umgesetzt werden.

4.9.3 Umbau Straßenzug Jacobstraße-Steinstraße-Neustädtischer Markt

Der Straßenzug Jacobstraße-Steinstraße-Neustädtischer Markt ist neben der Hauptstraße die zentrale Achse der Stadt. Derzeit ist der Stadtraum noch sehr stark von verkehrlichen Nutzungen überformt, er bietet aber Potentiale perspektivisch als Visitenkarte der Stadt zu dienen. Durch die vielfältigen Anforderungen an den Straßenzug, die zentrale Lage und die damit zusammenhängende große öffentliche Aufmerksamkeit konnte im Rahmen des VEP kein abschließender Gestaltungsvorschlag erarbeitet werden. Vielmehr wurde das Eröffnen eines öffentlichen Diskussionsprozesses angeregt an dessen Ende ein von der Mehrheit der Brandenburger getragene Idee oder Planung steht. Eine ausführlichere Beschreibung der Maßnahme ist in Kapitel 4.3.2.1 einzusehen.

Im Sinne der Maßnahmenbewertung wurde die Maßnahme wie folgt eingeschätzt:

- effiziente Maßnahme mit positiven Beiträgen zu **11 von 13 Zielfeldern**
- Geschätzte Kosten in Höhe von 100.000 € für die prozessbegleitenden Planungen und Gutachter, Kosten für die Umgestaltung nicht abschätzbar (jedoch vermutlich sehr hoch)
- Umsetzung kurzfristig, Umgestaltung anschließend unter Berücksichtigung möglicher Rückzahlungsforderungen
- Hohe Priorität

Zur Verkehrsentlastung im Bereich der Steinstraße tragen andere Maßnahmen des VEP bei, eine bauliche Aufwertung des Straßenraums wird mit diesen Maßnahmen jedoch nicht erreicht, sie stellen daher keine wirklichen Alternativen dar.

4.9.4 Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans

Im Rahmen des LAP sind Maßnahmen zusammengetragen worden, die nicht nur zu einer Entlastung der an den Lärmschwerpunkten lebenden Einwohner Brandenburgs beitragen. Sie haben einen wesentlichen Anteil zu einer insgesamt verträglicheren Abwicklung der Verkehre in der Stadt und leisten einen Beitrag zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel. Sie sind zudem ein wesentlicher Bestandteil der Ansätze der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt.

Im Rahmen des LAP sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z.B. Temporeduktion auf 30 km/h in ausgewählten Hauptverkehrs- und Sammelstraßen) und bauliche Maßnahmen (Austausch lärmintensiver Fahrbahnbeläge) zusammengestellt worden. Räumlich konzentrieren sich die Maßnahmen auf den Bereich innerhalb des Stadtringes oder direkt angrenzende Hauptverkehrsstraßen. Die Aufwertung der Fahrbahnoberflächen ist eine eher mittel- bzw. langfristig wirkende Maßnahme, da sie aus Wirtschaftlichkeitsgründen erst mit einer jeweils anstehenden Fahrbahnsanierung durchzuführen sind. Von den verkehrsorganisatorischen Maßnahmen verspricht man sich schnellere Wirksamkeit, ein politischer Beschluss und eine straßenverkehrsrechtliche Prüfung der Anordnung ist hier jedoch Voraussetzung. Eine detailliertere Erläuterung ist in Kapitel 4.3.5 Teil dieses Berichts. Die Maßnahme wurde bei der Maßnahmenbewertung wie folgt eingeschätzt:

- Sinnvolle bis effiziente Maßnahme mit positiven Beiträgen zu **9 von 13 Zielfeldern**
- Geschätzte Kosten in Höhe von 50.000 € für die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen, Kosten für Fahrbahnsanierungen sind schwierig zu schätzen, da diese meist nicht aus dem Antrieb einer Lärmsanierung sondern bei baulichen Mängeln, die der Befahrbarkeit der Straße im Weg stehen erledigt werden. Es wurden grob Kosten von 1,5 Mio. € geschätzt.
- Umsetzung kurz- mittelfristig
- Hohe Priorität

Alternativen zur Erreichung der Ziele der Lärmaktionsplanung existieren nicht. Auch die Ansätze zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt tragen nicht in dem Maße zu einer Reduktion von Verkehrsmengen bei, dass diese akustisch wahrnehmbar wären.

4.9.5 Umsetzung Hauptradrouten und Lückenschlüsse im weiteren Radroutennetz

Die Umsetzung des unter Punkt 4.5.2 beschriebenen Hauptradroutennetzes stellt eine wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs in Brandenburg an der Havel dar. Mit der Ertüchtigung dieses Netzes wird ein attraktives Kernnetz für den Radverkehr geschaffen.

Im Sinne eines Schlüsselprojektes sollte jedoch zunächst eine der vorgestellten Routen als Pilotroute in Gänze durchgearbeitet werden. Aus heutiger Sicht bietet sich hierfür insbesondere die Route I an. Sie verbindet Hohenstücken mit dem Hauptbahnhof und bedient damit zahlreiche wichtige Relationen (z.B. Hauptbahnhof – Hochschule). Die Maßnahmen zur Herstellung der Route sind zudem mit vergleichsweise moderatem finanziellem Aufwand zu bewerkstelligen. Aus Sicht der Maßnahmenbewertung stellt sich die Maßnahme wie folgt dar:

- sinnvolle Maßnahme mit positiven Beiträgen zu **9 von 13 Zielfeldern**
- Geschätzte Kosten in Höhe von etwa 350.000€ (brutto, mit Planungskosten, ohne Fördermittel) für die Route I
- Umsetzung schrittweise mit kurzfristigem Beginn
- Hohe Priorität

Nach erfolgreichem Abschluss der Pilotroute ist eine Fortsetzung des Hauptradroutenprogramms anzustreben, an dessen Ende die Umsetzung aller Hauptradrouten steht.

Auch ohne Zusammenstellung eines Hauptradroutennetzes ist die sukzessive Verbesserung von Radverkehrsanlagen anzustreben. Die Alternative wäre demnach eine weniger systematische Aufwertung des Radverkehrsnetzes, wenn die Konzentration zunächst auf das Radhauptnetz ausbliebe.

4.9.6 Umsetzung Parkraumkonzept

Die Umsetzung des Parkraumkonzeptes ist ein wesentlicher Baustein zur Reduktion der Verkehre in der Innenstadt. Im Sinne eines Schlüsselprojektes ist aus dem Parkraumkonzept jedoch vor allem die Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung mit einer Anpassung der Parktarife hervorzuheben. Ziel dieses Maßnahmenbausteins ist eine effizientere Ausnutzung des bestehenden Parkraums bei gleichzeitiger Reduktion der Parksuchverkehre. In der Maßnahmenbewertung wurde die Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung wie folgt eingeschätzt:

- Effiziente Maßnahmen mit positiven Beiträgen zu **8 von 13 Zielfeldern**
- Geschätzte Kosten in Höhe von etwa 200.000 € (brutto, mit Planungskosten, ohne Fördermittel und Investoren)
- Umsetzung kurzfristig
- Hohe Priorität

Die Anforderungen an das Parkraumkonzept aus Sicht der Verkehrsentwicklungsplanung werden in Kapitel 4.4 detaillierter erläutert. Alternativen zur Umsetzung des Parkraumkonzepts bestehen aus gutachterlicher Sicht nicht.

4.9.7 Haltestellenausbauprogramm im ÖPNV

Nachdem festgestellt wurde, dass die Linienwege die bestehenden Bedarfe weitgehend zufriedenstellend abdecken, sollte sich künftig noch stärker auf einen Ausbau bzw. eine Qualifizierung des derzeitigen Netzes und seiner Anlagen konzentriert werden. Haltestellen als Zugangspunkte zum ÖPNV sind dabei von besonderer Bedeutung. Im Haltestellenausbauprogramm sind die folgenden Einzelmaßnahmen zusammengefasst:

- Neubau Haltestelle Bauhofstraße
- Kontinuierlicher barrierefreier Ausbau von Straßenbahn- und Bushaltestellen
- Qualifizierung zentraler Umstiegshaltestellen
- Ausbau von Fahrradabstellanlagen an Verknüpfungshaltestellen und in den Ortsteilen

Im Sinne der Maßnahmenbewertung sind die oben zusammengefassten Maßnahmen wie folgt zu charakterisieren:

- Sinnvolle bis effiziente Maßnahmen mit positiven Beiträgen zu **6-9 von 13 Zielfeldern** (je nach Einzelmaßnahme)
- Geschätzte Kosten in Höhe von etwa 4,2 Mio. € (brutto, mit Planungskosten, ohne Fördermittel)
- Umsetzung schrittweise mit kurzfristigem Beginn, barrierefreier Ausbau ist Daueraufgabe
- Mittlere bis hohe Priorität

Schon aus den Anforderungen des PBefG, dass eine barrierefreie Haltestelleninfrastruktur bis 2022 fordert, heraus besteht zum Haltestellenausbauprogramm des VEP keine Alternative.

5. Maßnahmenbewertung, Prioritätenbildung und Umsetzungszeiträume

5.1 Methodik der Maßnahmenauswahl

Die Handlungskonzepte bauen auf den verfolgungswerten Maßnahmenansätzen aus der Maßnahmenbewertung auf, die im Zeitraum bis 2030 umgesetzt werden sollten. Die Auswahl der Maßnahmen basierte dabei auf einer Maßnahmenbewertung, die eine qualitative Einschätzung eines Zielerreichungsbeitrages durch den Gutachter beinhaltet. Die bewerteten Maßnahmen setzten sich dabei aus übernommenen Vorschlägen anderer Konzepte, gutachterlicher Vorschläge und Anregungen aus der Bürgerbeteiligung vom Frühjahr 2016 zusammen. Die Bürgervorschläge sind in **Anlage 1** am Ende dieses Berichtes zusammengefasst, ergänzt um einen Vermerk bezüglich ihrer Berücksichtigung im VEP.

Die Bewertungskriterien orientierten sich dabei an den durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Zielen des Verkehrsentwicklungsplans. Die Bewertung erfolgte demnach für 13 Kriterien (=Zielfelder) auf einer Skala von +3 (sehr hoher Zielerreichungsbeitrag) bis -3 (steht der Zielstellung sehr deutlich entgegen). Die Zielfelder des VEP sind im Einzelnen:

1. Überregionale Anbindung
2. Erschließung der Stadtteile
3. Nachhaltiger Betrieb der Verkehrsanlagen
4. Stärkung des ÖPNV
5. Förderung des Radverkehrs
6. Fußverkehr und Aufenthaltsqualität
7. Umweltverträglichkeit
8. Barrierefreiheit und kindgerechte Stadt
9. Verkehrssicherheit
10. Qualität öffentlicher Räume
11. Mobilitätsbeeinflussende Instrumentarien
12. Prozesshafter VEP
13. Institutionelle Verankerung nachhaltiger Mobilität

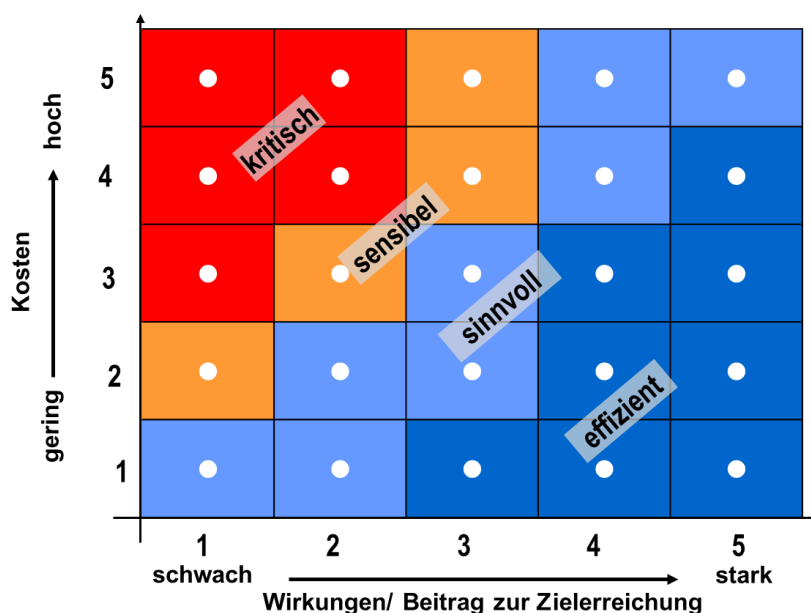
Zur Berücksichtigung der räumlichen Wirkung einer Maßnahme wurde ein Betroffenheitsfaktor eingeführt:

- Gering: kleinräumliche Wirkung (Faktor 1,25)
- Mittel: Wirkung auf ein Stadtquartier oder auf flächenhaft auf bestimmte Personengruppe (Faktor 2)
- Groß: Ganzstädtische Wirkung oder Wirkung auf viele Personengruppen (Faktor 3)

Die Wirkungsklasse wird abgeleitet aus der Summe der Wirkungspunkte multipliziert mit dem Betroffenheitsfaktor. Die Maßnahmenwirkung wird schlussendlich als Klasse dargestellt. Die Zuordnung von Maßnahmen zu Wirkungsklassen erfolgte hierbei auf Basis der folgenden Abstufung:

- Wirkungsklasse 1: bis 10 Wirkungspunkte
- Wirkungsklasse 2: 11-23 Wirkungspunkte
- Wirkungsklasse 3: 24-36 Wirkungspunkte
- Wirkungsklasse 4: 37-49 Wirkungspunkte
- Wirkungsklasse 5: ab 50 Wirkungspunkte

In Überlagerung mit der Kostenklasse wird diese Wirkungsklasse zu einer Effizienzeinschätzung der Maßnahme kombiniert (siehe folgende Grafik).



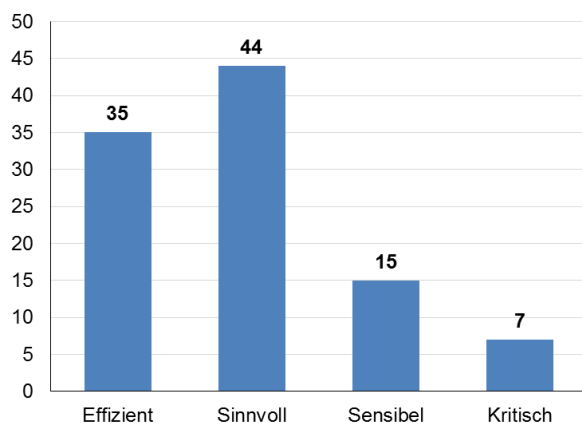
Grafik 17: Prinzip der Maßnahmenbewertung

Insgesamt wurden etwa 100 Maßnahmenvorschläge aus unterschiedlichen Kategorien geprüft. Etwa ein Drittel der untersuchten Maßnahmenvorschläge konzentrierten sich auf Verwaltungshandeln und organisatorische Maßnahmen, etwa zwei Drittel hatten vor allem eine bauliche Komponente (Neubau, Ausbau, Sanierung).

Im Ergebnis des Bewertungsprozesses wurden einige als kritisch bzw. ineffizient eingeschätzte Maßnahmen nicht in die Handlungskonzepte übernommen. Diese Maßnahmen werden an passender Stelle in den Handlungskonzepten als weitere untersuchte Planfälle beschrieben.

5.2 Ergebnisse der Maßnahmenbewertung

Etwa vier Fünftel der Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Effizienz zumindest mit sinnvoll bewertet. Hier überwiegen demnach die erwarteten positiven Effekte mögliche negative Konsequenzen deutlich. 15 Maßnahmen sind als sensibel eingestuft worden.



Grafik 18: Zuordnung der Maßnahmen zu Bewertungsklassen

Die Effizienz sowie die Zuordnung zu Kosten- und Wirkungsklasse der Maßnahmen sind in der Maßnahmentabelle in **Anlage 2** enthalten.

Maßnahmen mit einer besonders hohen Effizienz der Zielerreichung oder einer großen Reichweite in der öffentlichen Diskussion sind in Kapitel 4.9 als Schlüsselprojekte des VEP zusammengefasst worden. Im Sinne einer gesamtheitlichen Weiterentwicklung des Verkehrssystems wurde darauf Wert gelegt, Schlüsselprojekte aus allen Handlungsfeldern des Verkehrsentwicklungsplans zu identifizieren.

Einige Maßnahmen wurden in der Maßnahmenbewertung als kritisch eingeschätzt. Es wird empfohlen, diese Maßnahmen in der Laufzeit des vorliegenden Verkehrsentwicklungsplans zunächst nicht weiter zu verfolgen, außer maßgebliche Randbedingungen ändern sich wesentlich und lassen die Maßnahme infolge dessen wesentlich effizienter erscheinen. Insgesamt neun Maßnahmen sind nicht ins Maßnahmenkonzept des VEP übernommen worden: (eine genauere Erläuterung der jeweiligen Ansätze ist in dem zugehörigen Unterkapitel im Hauptkapitel 4 zu finden):

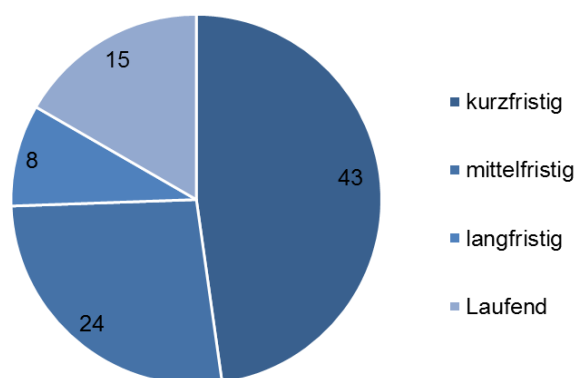
- Neubau einer südlichen Anbindung an das Gewerbegebiet Kirchmöser über die Viesener Straße
- Neubau einer Verbindungsstraße zwischen Tiedestraße und August-Bebel-Straße
- Neubau einer südlichen Anbindung des Elektrostahlwerkes an die Caasmannstraße
- Öffnung der Jahrtausendbrücke und der Packhofstraße für den Kfz-Verkehr
- Verlängerung der Straßenbahn von der Quenzbrücke zum Elektrostahlwerk

- Schleifenfahrt des Busses über Woltersdorfer Straße, Thüringer Straße und Am Neuendorfer Sand
- Neubau einer Gehwegverbindung im Zuge Patendamm Plaue
- Blockumfahrung Neuendorfer Straße
- Neubau einer südlichen Verlängerung der Friedrich-Engels-Straße zur Caasmannstraße

5.3 Umsetzungshorizonte und Prioritäten

Die Maßnahmen, welche ins Maßnahmenkonzept wurden hinsichtlich der folgenden potentiellen/ empfohlenen Umsetzungshorizonte klassifiziert:

- Kurzfristig: verkehrlich wirksam in bis zu 5 Jahren
- Mittelfristig: verkehrlich wirksam in 5 – 10 Jahren
- Langfristig: verkehrlich wirksam in 10 – 15 Jahren
- Laufend: Daueraufgaben der Verwaltung bzw. Maßnahmen und Aufgaben, die ein permanentes Handeln erfordern

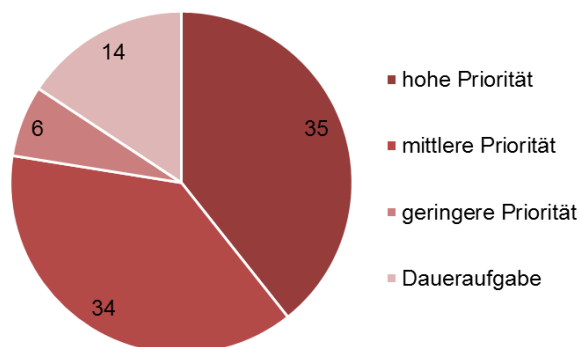


Grafik 19: Zuordnung der Maßnahmen zu Umsetzungshorizonten

Entscheidend für die Entwicklung des Verkehrssystems sind aber letztendlich die Prioritätensetzungen, die nur mittelbar mit den Umsetzungsfristen zusammenhängen. Maßnahmen können auch dann eine hohe Priorität haben, wenn sie einen umfangreichen Vorbereitungsbedarf aufweisen und daher hinsichtlich ihrer Realisierung in den Mittel- oder sogar Langfristhorizont fallen. Im Umkehrschluss können theoretisch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen auch eine geringere Priorität haben und sind dann entweder hinter anderen kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen einzuordnen oder werden ggf. auch in einen mittelfristigen Umsetzungshorizont verschoben. In Anlage 2 wird folgende Zuordnung vorgenommen:

- Daueraufgabe: diese Ansätze sind kontinuierlich zu bearbeiten und erstrecken sich daher über den gesamten Umsetzungszeitraum

- Hohe Priorität: aufgrund der Wirkungen oder Erfordernisse ist eine schnellstmögliche Umsetzung anzustreben. Planerische Vorbereitungen sind demnach umgehend zu veranlassen oder ohne Unterbrechung weiterzuführen
- Mittlere Priorität: es handelt sich um wichtige Maßnahmen, deren Umsetzung jedoch aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen hinter anderen Maßnahmen einzuordnen sind
- Geringe Priorität: Maßnahmen mit geringeren Wirkungen, die aber dennoch sinnfällige sind



Grafik 20: Zuordnung der Maßnahmen nach Prioritäten

Jeweils etwas mehr als ein Drittel der Maßnahmen weist eine hohe bzw. mittlere Priorität auf. Daueraufgaben und Maßnahmen mit geringerer Priorität machen etwa 25 % des Gesamtumfanges aus.

5.4 Kostenstrategie

Infrastrukturen für den Verkehr und Angebote des öffentlichen Nahverkehrs sind ein erheblicher Kostenfaktor, der bei der Ausformung der Strategien und Handlungskonzepte zu beachten ist. Jede Erweiterung von Infrastrukturen verursacht nicht nur erhebliche Investitionen, sondern gleichermaßen auch zukünftige Abschreibungen und Instandhaltungsbedarfe und somit über die Investition hinausgehende laufende Kosten. Dabei sind die Kosten für Erhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur und –angebote bereits heute enorm. So können für das ca. 450 km umfassende Straßennetz Brandenburgs an der Havel bei einem Kostensatz von ca. 1,5 € pro Quadratmeter Kosten für die Instandhaltung von etwa 4 Mio. € p.a. veranschlagt werden, für das derzeit etwa 120 km umfassende Radwegenetz bei einem verminderten Kostenansatz (0,5 €/ m²) etwa 60.000 € p.a. Hinzu kommen zahlreiche weitere Kosten wie beispielsweise Betriebs- und Instandhaltungskosten für Lichtsignalanlagen und Verkehrsleit- und Informationseinrichtungen (einschließlich der diesbezüglichen Personalkosten), Kosten für den Unterhalt der P+R-Plätze, Kosten für die Kontrolle der Parkraumbewirtschaftung, Grünschnitt etc. Dem stehen nur vergleichsweise wenige direkte Einnahmen (z.B. aus der Parkraumbewirtschaftung) gegenüber. Darüber

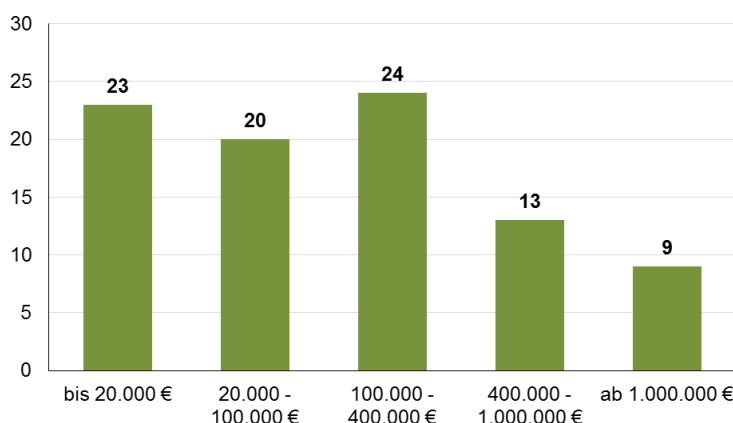
hinaus werden Zuschüsse an die VBBr für die Gewährleistung des städtischen ÖPNV in Brandenburg an der Havel geleistet, die derzeit etwa 4,5 Mio. € p.a. betragen.

Nicht zuletzt wegen der immensen Kosten für das Verkehrssystem ist der VEP dadurch gekennzeichnet, dass er sich auf eine intensivere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen konzentriert. **Bestandserhalt vor Neubau** ist im Straßennetz deshalb die zentrale Maxime der Kostenstrategie. Im Wegenetz für Radfahrer und Fußgänger sind Lückenschlüsse durch Neubaumaßnahmen zu realisieren.

Dies soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch der VEP eine Reihe kostenintensiver Maßnahmen enthält. Für die investiven Maßnahmen seien beispielsweise folgende Grobkosten benannt (inkl. MwSt. und Planungskosten, ohne Fördermittel):

- Neubau einer Verbindungsstraße Gerostraße – Willi-Sänger-Straße (ca. 1,3 Mio. €)
- Neubau einer Umfahrung der Wilhelmsdorfer Vorstadt (ca. 2,8 Mio. €)
- Neubau der Planebrücke und des Bahnübergangs mit anforderungsgerechten Rad- und Gehwegen (bereits in Planung, 2,0 Mio. €)
- Ertüchtigung des Hauptradroutennetzes (ca. 3,3 Mio. €)

Durch die kommunale Beteiligung an diversen Ausbaumaßnahmen des Landes im Zuge der Bundesstraßen fallen darüber hinaus weitere etwa 2,2 Mio. € an Investitionen in den kommenden Jahren an.



Grafik 21: Zuordnung der Maßnahmen zu Kostenklassen (für Handlungskonzepte ausgewählte Maßnahmen)

Etwa 70 % der untersuchten Maßnahmen lassen sich mit Investitionen von jeweils unter 400.000 € umsetzen, einige Maßnahmen gelten sogar als allgemeine Verwaltungsaufgaben für die keine weiteren Kosten anfallen. In Summe wird die Höhe der empfohlenen Investitionen auf Kosten von etwa 34,8 Millionen € (brutto, inkl. Planungskosten, ohne Anrechnung potenzieller Fördermittel, zzgl. laufender Kosten und weiterer Bestandserhalt) bis zum Jahr 2030 geschätzt. Der Neubau einer Brücke im Zuge der L93 über die Bahnanlagen im Bereich der Plane wird

angesichts des kurzfristig eingeplanten Neubaus des Bahnübergangs wirtschaftlich nicht vor 2030 einzuordnen sein. Diese Maßnahme wurde daher kostenseitig hier noch nicht berücksichtigt, jedoch im Maßnahmenpaket mitgeführt und als langfristig eingestuft. Der Investitionsbedarf teilt sich hier wie folgt auf die angestrebten Umsetzungshorizonte. Es werden wiederum Bruttokosten ohne mögliche Fördermittel angegeben.

- Kurzfristige Umsetzung bis etwa 2022: etwa 15,0 Millionen €
- Mittelfristiger Bedarf bis etwa 2026: etwa 9,2 Millionen €
- Langfristiger Bedarf bis etwa 2030: etwa 7,6 Millionen €

Es wird deutlich dass der VEP trotz des benannten Schwerpunktes des Bestandserhalts ein sehr engagiertes Investitionsprogramm darstellt, welches sukzessive, in ausgewogenen Teilschritten und unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen und finanziellen Möglichkeiten umzusetzen ist.

Für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist grundsätzlich anzustreben, entsprechende Fördermittel einzuwerben.

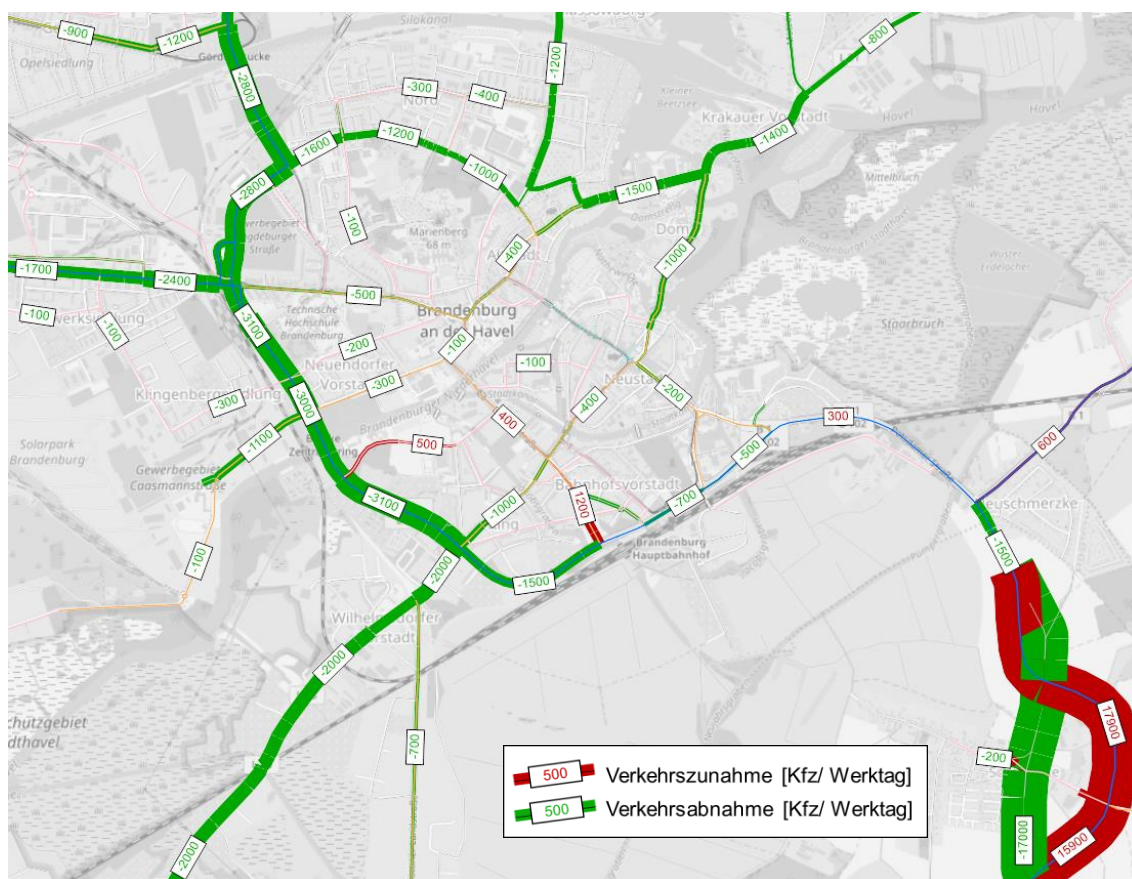
6. Verkehrliche Wirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen

6.1 Wirkung von Strukturentwicklung und Sowieso-Maßnahmen

Der Verkehrsentwicklungsplan betrachtet den Zeithorizont bis 2030. Bis dahin werden sich Strukturen in der Stadt und ihrem Umfeld entwickeln. Beispielsweise wird sich die Bevölkerung hinsichtlich ihrer Zahl und Zusammensetzung ändern. Auch die Arbeitsplatzverteilung und die Verteilung von Versorgungsstrukturen werden sich ändern (siehe Kapitel 2).

Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass die im vorangegangenen als Sowieso-Maßnahmen beschriebenen Ansätze in jedem Fall bis 2030 umgesetzt wurden. Hierbei handelt es sich vornehmlich um Straßenbaumaßnahmen des Landes Brandenburg und Sanierungsmaßnahmen im Bestandsnetz der Stadt Brandenburg an der Havel (siehe Kapitel 4.2).

Im Prognose-Nullfall sind diese Änderungen in der Modellrechnungen berücksichtigt worden. Das Ergebnis kann **Abbildung 1** entnommen werden, die Differenzen zum Analysefall (Verkehr im Jahr 2014, ohne Maßnahmen) sind in **Abbildung 2** zusammengefasst.



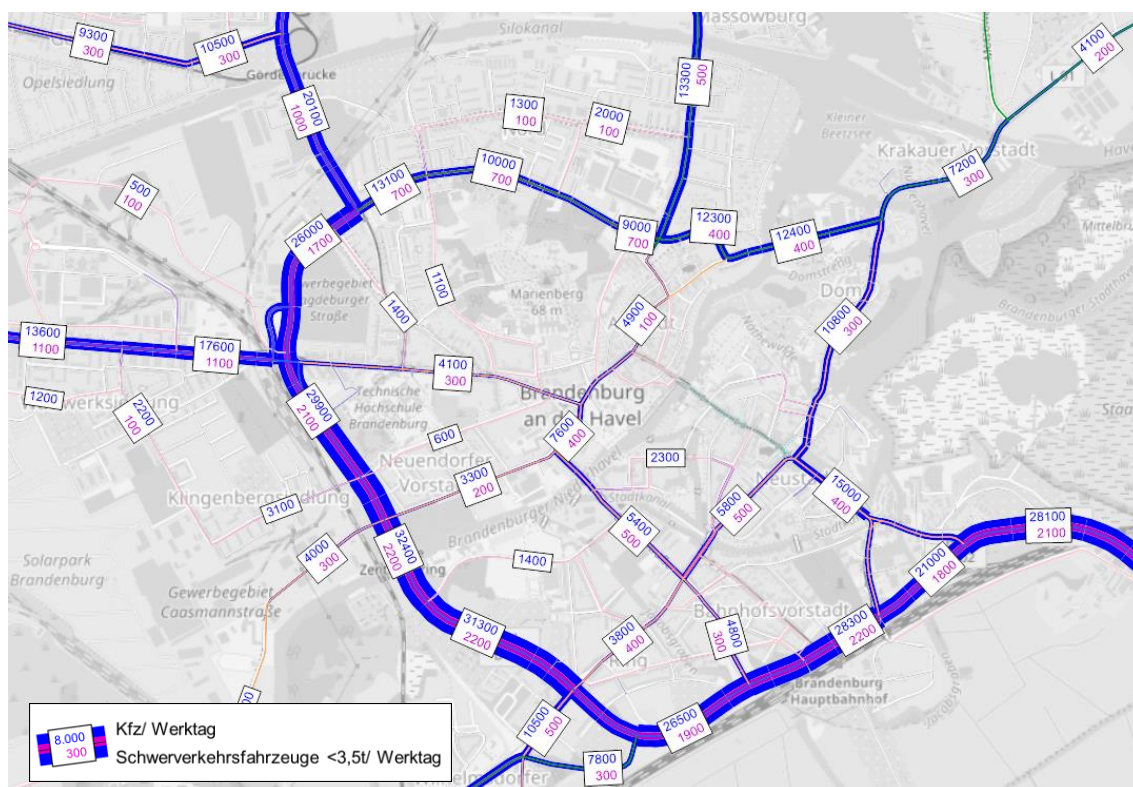
Grafik 22: Verkehrsmengendifferenzen zwischen Prognose-Nullfall und Analysefall (Ausschnitt)

Im Abgleich zwischen Prognose-Nullfall und Analysefall zeigen sich die Folgen des Bevölkerungsrückgangs deutlich in nahezu flächenhaften Verkehrsabnahmen. Es wird jedoch auch klar, dass diese vor allem aus einem Rückgang des Quell- und Zielverkehrs der Stadt mit ihrem Umland resultieren. Dies ist im Vergleich des Verkehrsrückgangs auf den Durchgangsstrecken der Stadt (v.a. Bundes- und Landesstraße mit den Straßen innerhalb des Stadtringes zu erkennen. Hier sind kaum Verkehrsrückgänge zu verzeichnen, was sich vor allem durch die Bevölkerungsgewinne in der Innenstadt und am Ring begründen lässt. Auch sind die Radialen in Richtung Berlin weniger stark vom Verkehrsrückgang betroffen, da diese Relation für Pendelverkehre weiterhin eine hohe Bedeutung hat.

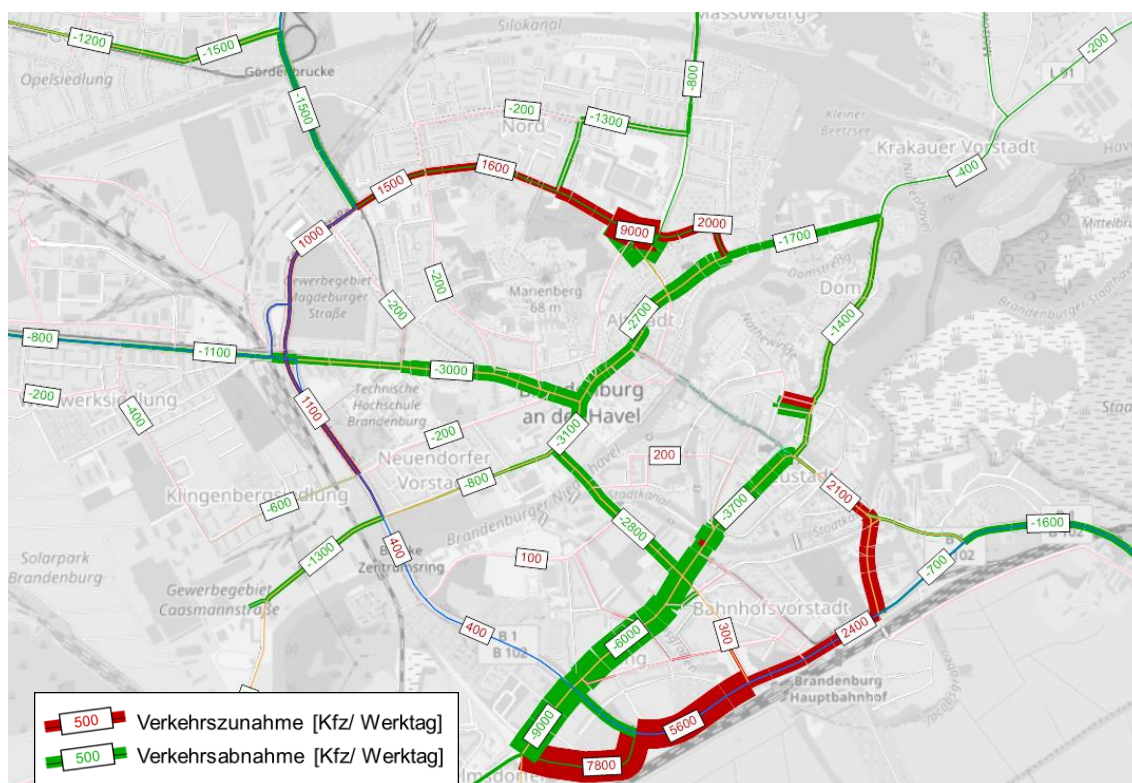
Die im Rahmen des Prognose-Nullfalls festgestellten Verkehrszahlen bedeuten zwar bereits eine Verbesserung der Verkehrssituation in Teilbereichen (z.B. Schmerzke aufgrund der Ortsumgehung) aber sie genügen nicht, um die im verkehrlichen Leitbild der Stadt formulierten Ziele für erfüllt zu erklären. Bestehende Probleme im Verkehrsnetz bleiben demnach größtenteils in nahezu unveränderter Form bestehen. Der Prognose-Nullfall dient den folgenden Ausführungen als Vergleichsgrundlage.

6.2 Wirkung der VEP-Maßnahmen

Um die Wirkungen der VEP-Maßnahmen in Summe abbilden zu können, wurden diese soweit möglich im Verkehrsmodell der Stadt implementiert. Alle nicht abbildbaren Maßnahmen wurden in ihrer Wirkung derart zusammengefasst, dass eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund in einem Rückgang der Binnen-Pkw-Fahrten von 5% und der Quell- und Ziel-Fahrten der Stadt um 2% mündete. Übrige Verkehre, insbesondere Durchgangs- und Wirtschaftsverkehre werden nachfrageseitig durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht tangiert. Hier treten Unterschiede zum Prognose-Nullfall ausschließlich in der Umlegung der Verkehrsströme zutage.



Grafik 23: Verkehrsbelastungen im Zielfall des Verkehrsentwicklungsplans (Ausschnitt)



Grafik 24: Verkehrsmengendifferenzen zwischen Zielfall und Prognose-Nullfall (Ausschnitt)

Im Vergleich von Zielfall und Prognose-Nullfall wird deutlich, dass es durch die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans gelingen kann, Verkehre auf dem Stadtring zu konzentrieren und innerstädtische Quartiere maßgeblich von Verkehr zu entlasten. Die folgende Tabelle zeigt beispielhaft Querschnittsbelastungen ausgewählter Straßenräume in Analyse, Prognose-Nullfall und Zielfall.

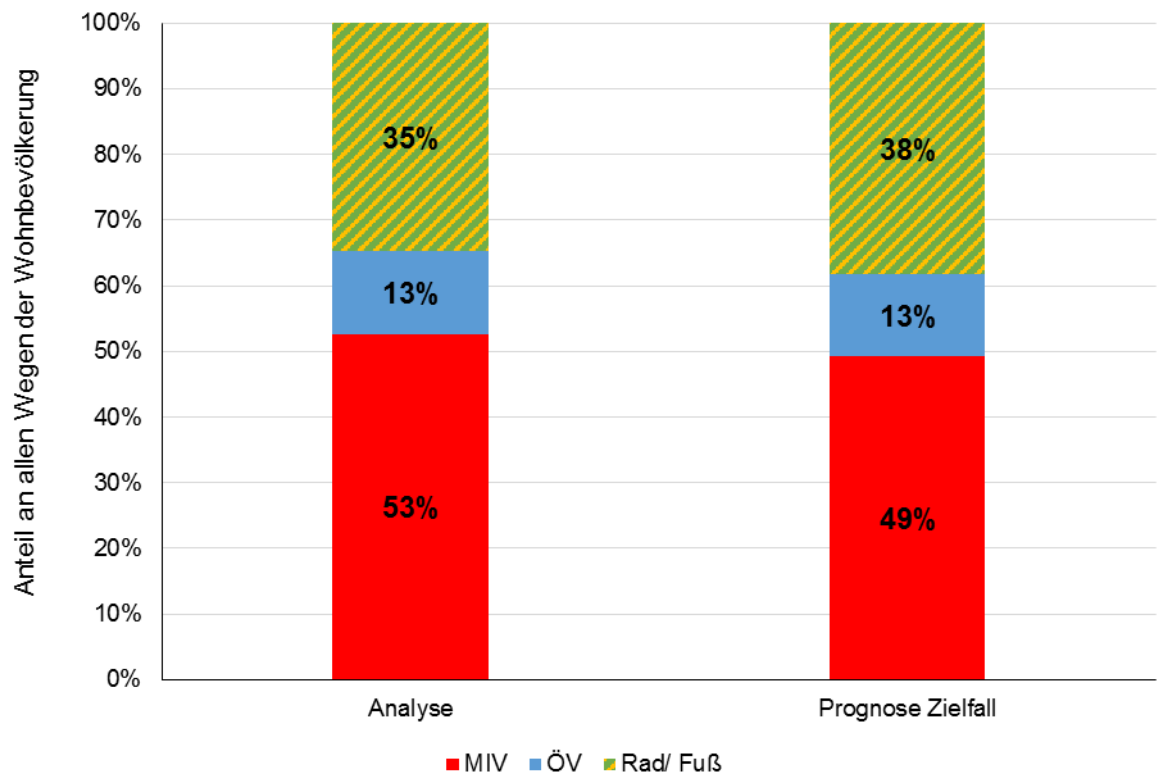
| Straße | Analysebelas- tung [Kfz/ 24h] | Belastung Prog- nose-Nullfall [Kfz/ 24h] | Belastung Zielfall [Kfz/ 24h] | Veränderung Zielfall – Prognose- Nullfall |
|--|-------------------------------------|--|-------------------------------------|--|
| Steinstraße | 9.600 | 9.200 | 5.800 | - 37 % |
| Wilhelmsdorfer Straße (westlich Stadtring) | 20.400 | 18.400 | 10.500 | - 43 % |
| Am Hauptbahnhof | 25.100 | 24.400 | 28.300 | + 16 % |
| Havelbrücke Stadtring | 32.400 | 29.800 | 32.400 | + 9 % |
| Willi-Sänger- Straße | 8.600 | 7.400 | 10.000 | + 35 % |
| Neuendorfer Straße | 10.500 | 10.400 | 7.600 | - 27 % |
| Luckenberger Brü- cke | 10.300 | 10.300 | 8.400 | - 18 % |
| Parduin | 7.900 | 7.400 | 4.900 | - 34 % |
| Magdeburger Straße | 7.200 | 6.700 | 4.100 | - 39 % |
| Domlinden | 12.400 | 11.300 | 10.800 | - 4 % |
| St.-Annen-Straße | 12.200 | 12.000 | 15.000 | + 25 % |

Tabelle 4: Veränderung der Verkehrsmengen ausgewählter Straßen in Analyse, Prognose-Nullfall und Zielfall

Es wird klar, dass vor allem innerhalb des Stadtringes Verkehrsmengen reduziert werden, wohin-gegen der Stadtring selbst in seiner Bündelfunktion gestärkt wird und an Verkehrsbedeutung gewinnt. Beim Rückgang des Verkehrs in der Steinstraße sind hier noch keine weiterführenden Maßnahmen unterstellt, da nicht klar ist, was das Ergebnis des Diskussionsprozesses sein könnte. Durch Umgestaltungs- oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen sind hier demnach noch deutlichere Entlastungen erreichbar. Im übrigen Straßennetz sind gegenüber dem Prog-nose-Nullfall flächendeckende Verkehrsrückgänge zu verzeichnen, was vor allem auf die Förde-rung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zurückzuführen ist.

Das Umlegungsergebnis des Zielfalls kann **Abbildung 11** entnommen werden, die Differenzen zum Analysefall sind in **Abbildung 12** zusammengefasst.

Mit den Maßnahmen des VEP wird auch eine Verschiebung des Verkehrsmittelwahlverhaltens erreicht. Während der Anteil des Pkw-Verkehrs rückläufig ist, gewinnt vor allem der nicht-motori-sierte Verkehr an Bedeutung hinzu. Hinter dem konstanten Verkehrsanteil des ÖPNV verbirgt sich auch eine Stabilisierung der Fahrgastzahlen.



Grafik 25: Modal Split in Analyse und Zielszenario

Abschließend ist festzuhalten, dass mit den Maßnahmen des VEP die im verkehrlichen Leitbild der Stadt formulierten Ziele erreicht werden.

Anlagentrennblatt

Anlage 1: Beteiligungsliste VEP

| Num- mer | Hinweis/ Vorschlag/ Anregung | Über- nahme VEP | Begründung |
|--|--|-----------------------|--|
| Anregungen im Zuge der Leitbilddiskussion | | | |
| 1 | Befreiung sensibler Wohnbereiche vom Durchgangsverkehr und verkehrsbedingter Störungen, konkret hat die Sperrung der Plauer Straße zur BUGA gezeigt, dass die Lebensqualität für Bewohner und für Besucher beträchtlich erhöht wurde ohne im übrigen Verkehrsnetz zusätzliche unverträgliche Belastungen hervorzurufen | Ja | Hinweis wurde umgesetzt |
| 2 | Weitere Reduzierung der motorisierten Binnenfahrten und die Verlagerung von Verkehrsströmen auf wenig kostenintensive Verkehrsträger, z. B. Radwege und ÖPNV. | Ja | Hinweis wurde umgesetzt |
| 3 | In verdichteten innerstädtischen Stadtteilen sollte eine defizitäre Parkraumausstattung angestrebt werden, um den Fahrzeugbesatz niedrig zu halten und nachteilige Folgen des Autoverkehrs in Wohngebieten nicht weiter zu verstärken. | Nein | Parkraumausstattung gemäß Erfordernis ist notwendig, Kapazitäten können aber nur im städtebaulich vertretbaren Maß geschaffen werden |
| 4 | Es gibt keine einzige längere Qualitätsradroute in der Stadt. Einzelne Etappen von Radwegen unter 1 km gibt es in gutem und sehr gutem Zustand. Überwiegend ist jedoch die Qualität mangelhaft und die Bestandspflege bleibt weit hinter dem Bedarf zurück. Die häufig angeordnete Benutzungspflicht ist nicht mehr rechtskonform. An den Bundesstraßen im Stadtgebiet ist die Benutzungspflicht richtig und Konsens. An vielen anderen Straßen ist sie aber nicht begründbar. Verkehrsschauen werden gefordert. | Ja | Hauptadtrouten wurden entwickelt Einschätzung der Benutzungspflicht erfolgt durch Verkehrsbehörde nach festgelegten Kriterien Verkehrsschauen werden bereits durchgeführt und werden fortgesetzt |
| 5 | Zweirichtungsradwege: die Möglichkeit nach §2 Abs.4 Satz 4 StVO (links Radverkehr frei) wurde in BRB noch nicht genutzt. Damit entfielen die linke Benutzungspflicht. Bitte dieses Thema in Zusammenarbeit mit dem ADFC bewerten, untersuchen, Varianten prüfen, und in der Entscheidung der Verkehrsbehörde berücksichtigen. | Prüfung | Zweirichtungsradwege sollen generell auf Zulässigkeit und Erfordernis geprüft werden, da erhöhte Unfallauffälligkeit |
| 6 | Der Knoten Neustädtischer Markt – Domlinden wurde richtig als „Flaschenhals“ beschrieben und mit den Worten zahlreiche Konflikte und für Durchgangsverkehr ungeeignet bewertet. Wie kann dann am gleichen Tag 28. Mai ein anderer Teil der Stadtverwaltung ein Hotelprojekt am Packhof ankündigen? Der VEP wird schon während der Erarbeitung nicht ernst genommen. Diesen „Flaschenhals“ zusätzlich mit Wirtschaftsverkehr und Kundenverkehr zu verstopfen ist nicht zu akzeptieren. | Prüfung | Bewertung des KP Neustädtischer Markt erfolgte im Gutachten zum Packhof, Zusatzverkehr können abgewickelt werden |
| 7 | Auf der Westseite der Luckenberger Straße fehlt eine Radverkehrsanlage | Ja | |

| | | | |
|----|---|-------------|--|
| 8 | <p>Zu Radwegen allgemein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualitätssicherung beim Bau nach Standard ERA 2010 • Bestandspflege der Radfahrbahnen auf gutem Qualitätsniveau • Rückbau der falsch gebauten Radwegeauffahrten (etwa 250 Stück) auf Auftrittshöhe Null • regelmäßiger Rückschnitt der angrenzenden Vegetation sowohl des Banketts als auch der angrenzenden Seitenvegetation in Lenker- und Kopfhöhe, Sichtachsen freihalten • Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung | Ja | |
| 9 | <p>Anbindung der Ortsteile mit angemessenen Radverkehrsanlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saaringen ist nicht angebunden, die Mötzower Landstraße bis zur Stadtgrenze ist nicht angebunden. Beides sind fehlende Lückenschlüsse im kleinen und großen Beetzseerundweg. • Weiterhin ist in Plaue die Chausseestraße nach Westen bis zur Stadtgrenze entlang der B1 nicht angebunden. • Nach Wilhelmsdorf fehlt der nördliche Einrichtungsradweg entlang der Ziesarer Landstraße. | Ja/ Nein | <p>Mötzower Landstraße inzwischen in der Umsetzung</p> <p>Weitere in Planung (z.B. Klein Kreutz-Saaringen)</p> <p>Nördlicher Radweg Ziesarer Landstraße aufgrund beschränkter finanzieller Mittel derzeit nicht auf ganzer Länge darstellbar</p> |
| 10 | <p>B 102 n: Die gegenwärtige Anbindung der Stadt Brandenburg und der Region an die Autobahn A 2 wird weiterhin als kritisch eingeschätzt. Die Aufgabe der Planungen für die Westumfahrung/Bundesstraße B 102 sind für die IHK Potsdam weiterhin nicht nachvollziehbar und für die Unternehmer der betroffenen Region nicht akzeptabel. Das verkehrliche Nadelöhr durch die Stadt Brandenburg a. d. H. wird durch die aktuellen Planungen weiter existieren und auf Dauer verfestigt werden. Die IHK Potsdam erwartet sehr ungünstige verkehrliche Auswirkungen auf den Wirtschafts- und Privatverkehr der Region. Ein Teilstück der Planungen für die B 102 zwischen Vehlen und Rogäsen mit zwei Brückenbauwerken wurde bereits für 23 Millionen realisiert. Durch die Neuplanungen wird diese Investition nahezu entwertet und damit werden umfangreiche Steuergelder vergeudet. Die fehlende Autobahn-Anbindung benachteiligt besonders die Wirtschaftsstandorte Rathenow und Premnitz. Eine zügige Fertigstellung der Westumfahrung der Stadt Brandenburg a.d.H. zur Bundesautobahn ist für die positive Entwicklung der Wirtschaft in dieser Region weiterhin erforderlich.</p> | Nein | <p>Westumfahrung zugunsten eines Ausbaus des Stadtringes und aus umweltrechtlichen Gründen verworfen</p> <p>Baulast hat hier der Bund</p> |
| 11 | <p>Um Stau zu vermeiden sollte für den Kreuzungsbereich Otto-Sidow-Straße/Wilhelmsdorfer Straße eine mögliche Verlängerung der Rechts- und Linksabbiegerspuren geprüft werden.</p> | Ja | Anpassungen am KP werden geprüft |
| 12 | <p>Für die Lichtsignalanlagen des Stadtrings sollte eine „grüne Wellen etabliert werden.</p> | Ja | |

| | | | |
|----|---|---------|--|
| 13 | Wünschenswert ist die langfristige Sicherung von Stellflächen im direkten Bahnhofsumfeld. Die eigentumsrechtliche Flächensicherung, auch für eine zukünftige Parkhausentwicklung, würde das Stellplatzangebot für die zahlreichen Pendler auf Dauer erhalten. | Prüfung | Weiterentwicklung der Parkplätze im Bereich Hbf. im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 14 | Die Parkraumbewirtschaftung und die damit in Verbindung stehende Gebührenerhebung sollte im Innenstadtbereich maßvoll erfolgen, um die Revitalisierungserfolge der letzten Jahre nicht zu gefährden. | Prüfung | Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 15 | Für eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ist für die Zeit nach 20.00 Uhr zu überlegen, ob die Taktfrequenz verdichtet werden könnte. | Ja | |
| 16 | Bei der Planung der Errichtung von neuen Radwegen sollten auch die langfristigen Unterhaltungskosten berücksichtigt werden. Grundsätzlich sollten die Beseitigung von Engstellen und der Erhalt bzw. die Weiterentwicklung des Bestandes Vorrang haben. | Ja | |
| 17 | Eine gute Erreichbarkeit des Hafens im Schiffsverkehr für alle erforderlichen Schiffsgrößen und im Landverkehr für Schwerverkehrsfahrzeuge und Spezialtransporte muss für eine positive Entwicklung der Industriestandorte, wie Kirchmöser, langfristig gesichert sein. | Ja | |
| 18 | Bei der Betrachtung des ÖPNV ist die zum Teil steigende Erschließungsqualität des Stadtgebietes durch den vertakteten regionalen Verkehr zu berücksichtigen. Damit werden auch Fragen und Potentiale möglicher besserer abgestimmter Netzerschließung und Abdeckung betrachtet. | Ja | |
| 19 | Verbesserung des Durchgangsverkehrs zu allen Stadtteilen durch Optimierung und Durchlässigkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer. | Ja | |
| 20 | Der Ausbau des Straßennetzes vom Knotenpunkt Wilhelmsdorfer Str. zu den Stadtteilen Eigene Scholle und Wilhelmsdorf bis zur Autobahn A2 in Wollin. | Ja | Bahnübergang Wilhelmsdorfer Straße wird erneuert und Vorschlag einer Umfahrung der Wilhelmsdorfer Vorstadt erarbeitet |
| 21 | Sechsspuriger Ausbau des Zentrumsringes zwischen Kreuzung Willi-Sänger-Str. / August-Bebel- Str. und Wilhelmsdorfer Str. um den Zentrumsring durchgängig und flüssig zu gestalten und somit die Nutzungsakzeptanz zu erhöhen. | Nein | Ausbaugrad des Zentrumsringes ist ausreichend, Potentiale werden bei verkehrsorganisatorischen und verkehrstechnischen Ansätzen gesehen |
| 22 | Entschärfung des Durchgangsverkehrs in der Altstadt durch Anbindung des Verkehrs der Stadtteile Nord und Dom durch Ausbau des Knotenpunktes Gerostr./ Brielower Str. zur Anbindung an den Zentrumsring. | Ja | |
| 23 | OT Plaue und Kirchmöser: <ul style="list-style-type: none"> B1- Problem: Bundesstraße von Margaretenstraße – neue Brücke – Görneweg – bis Chausseestraße/ Vorort Plaue auf Tempo 50 reduzieren, eventuell zur innerstädtischen Straße umwidmen. | Nein | Umwidmung in Ortsdurchfahrt nicht möglich, da in Verantwortung des Bundes Fußgängerquerung nicht prioritär, da sich Einzelhandelsstruktur in Plaue derzeit derart |

| | | | |
|----|--|---------|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Vordringlich die Wiederherstellung der Ortsverbindung Gartenstraße – Patendamm durch niveaugleiche Kreuzung. Durch diese zwei Maßnahmen wäre die Erhaltung und Weiterentwicklung des Ortszentrums einerseits und die Nutzung straßennaher Grundstücke für Wohn- und Mischfunktion andererseits wieder realistisch. | | wandelt, dass andere Wegebeziehungen entstehen |
| 24 | Industrie- und Gewerbegebiet Kirchmöser: Die Verkehrsanbindung wird mit zunehmendem Wachstum vordringlich. Dies wäre Zukunftsaufgabe bis 2030 (?) in den VEP aufzunehmen. | Nein | Wurde im VEP geprüft, verkehrliche Effekte – vor allem ohne Fertigstellung der OU Brandenburg – jedoch nur sehr begrenzt und in ungünstigem Verhältnis zu den Kosten |
| 25 | Alte Plauer Brücke: Für die Erhaltung und nachhaltige Sanierung schnellstens aktiv werden und konkrete Maßnahmen einleiten, ehrliche Abwägung aller sinnvollen Möglichkeiten. Für eine realistische Aufgabenstellung ist die Bildung einer fach- und verwaltungsübergreifenden Arbeitsgruppe unter Einbeziehung der Plauer Bürgerschaft vorzunehmen. | Ja | Förderung ist bereits beantragt und zugesagt |
| 26 | Schloss Plaue und Parkareal: Erarbeitung eines städtebaulich-funktionellen Entwurfs mit Varianten auf der Grundlage einer schlüssigen Aufgabenstellung, daraus sind baurechtliche Regelungen festzulegen. Von Anfang an ist eine mit Kompetenzen ausgestattete Bürgervertretung miteinzubeziehen. | Nein | Nicht VEP-relevant, an zuständige Abteilung weitergegeben |
| 27 | Weiterentwicklung eines qualitätsgerechten Fahrtenangebotes durch eine weitere Anpassung der Fahr- und Taktzeiten an die Öffnungszeiten der Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen sowohl der privatwirtschaftlichen als auch öffentlichen Einrichtungen. Teilhabe aller Bürger am ÖPNV lässt sich nach Auffassung des HBB nur erreichen, wenn alle Stadtareale nicht nur verkehrslogistisch durch ÖPNV angebunden sind, sondern durch nutzerfreundliche Fahrzeiten dauerhaft abgesichert werden. | Ja | |
| 28 | Die derzeitige Anbindung an die BAB 2 stellt zweifellos einen Standortnachteil dar, der die gesamte Region im immer stärker werdenden Standortwettbewerb benachteiligt. | Ja | Ausbau B 102 durch den Bund bis etwa 2020 geplant |
| 29 | Um Durchgangsverkehre aus der Innenstadt auf den Stadtring zu lenken, muss zunächst eine Ertüchtigung des Stadtringes erfolgen, um den fließenden Verkehr - vor allem den gewerblichen Wirtschaftsverkehr zu den Industrie- und Gewerbegebieten sowie in die Region - in der derzeitigen Durchlässigkeit auch zukünftig gewährleisten zu können. Mit der Neugestaltung hat z. B. der Nicolaiplatz an Durchlässigkeit verloren. | Ja | Sanierungen des Stadtringes durch den Landesbetreiber Straßenwesen 2017 bis 2020 geplant |
| 30 | Die bessere Einbindung der Stadt Brandenburg an der Havel in das überregionale Netz der DB AG wird ausdrücklich unterstützt und ist in der Vergangenheit immer wieder gefordert worden. | Prüfung | Nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt |

| | | | |
|---|---|---------|--|
| 31 | Einrichtungen der Nahversorgung in unmittelbarer Nähe der Schwerpunkte Wohnen werden als erforderlich angesehen. Allerdings stellen die Ortsteile eine besondere Herausforderung dar, hier entscheiden sich die Betreiber von Discounter oder Vollsortimentern aufgrund der Standortsituation (geringe Einwohneranzahl im Einzugsgebiet) regelmäßig gegen eine Ansiedlung. Dahingehend ist zum einen die verkehrlich ausreichende Erschließung der Ortsteile per ÖPNV mit Blick auf die Erreichbarkeit von LM-SB-Betrieben zu prüfen. Zum anderen wären Initiativen von ortsansässigen Bürgern oder Vereinen zur Einrichtung sogenannter Nachbarschaftsläden wünschenswert. | Ja | |
| 32 | E-Bikes müssen stärker in Focus rücken. Dabei ist nicht Ladeinfrastruktur das Problem, sondern dass normale Radwege für das höhere Geschwindigkeitsniveau nicht immer geeignet sind. Die Reichweite eines Fahrrades mit elektrischem Rückenwind ist im praktischen Alltag deutlich höher, als die eines Fahrrades ohne. Der SenStadtUm in Berlin rechnen mit einer um den Faktor 4 erhöhten Reichweite, nämlich 12 statt 3 km. Das ist zu nutzen, um Transportleistung auf kostengünstigere Verkehrsinfrastruktur umzulenken. | Ja | |
| Öffentlichkeitsveranstaltung am 12.04.2016 im Rolandsaal | | | |
| 33 | Zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit der Stadt und auch als Havariestrecke der Autobahn A 2 soll neben der B 102 zwischen Neuschmerzke und der Autobahn unbedingt auch der Bahnübergang bei Wust durch eine Brücke ersetzt werden. | Ja | Neubau der Brücke geplant |
| 34 | Mehrere Bürger setzten sich für eine Verkehrsentslastung in der Innenstadt ein und hier besonders für die Dominsel und die Steinstraße. Für beide Straßenzüge sollen im VEP Maßnahmen aufgezeigt werden, wie dies erreicht werden kann. Gleichzeitig wurde seitens der Stadt und der Gutachter darauf hingewiesen, dass die Straße über den Dom ihre derzeitige Funktion grundsätzlich behalten wird, weswegen es eher darauf ankommen wird, die Alternativen zu stärken. | Ja | Maßnahmen für Dominsel enthalten In der Steinstraße wird ein Diskussionsprozess vorgeschlagen |
| 35 | Für zukünftige innerstädtische Entwicklungsf lächen wurde die Stadt ermuntert auch innovative Wohnkonzepte, wie z.B. autoarme Quartiere, in Betracht zu ziehen. | Prüfung | Nur begrenzt im Fokus des VEP, wird an Stadtplanung weitergeleitet |
| 36 | Auch für die Altstadt wurde über hohe Durchgangsverkehrsmengen berichtet. Zur Lösung wurde eine Wiederbelebung der Planung zu einer Querspange zwischen Willi-Sänger-Straße und Gerostraße angeregt. Diese soll im VEP hinsichtlich ihrer Wirkung bewertet werden. | Ja | Maßnahme wurde als effizient eingeschätzt und zur Umsetzung empfohlen |
| 37 | Generell wurde darauf hingewiesen, dass dem nichtmotorisierten Verkehr und der Barrierefreiheit auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ein hoher Stellenwert im VEP eingeräumt werden sollte. | Ja | |

| | | | |
|--|--|---------|---|
| 38 | Anwohner der Wilhelmsdorfer Straße zwischen Stadtring und Bauhofstraße beklagten sich über eine hohe Lärmbelastung und Probleme im Ruhenden Verkehr (insbesondere im Umfeld der Firmen Avis und Hertz). Die Anregungen hierzu wurden aufgenommen und werden im Rahmen der Teilkonzepte zum Ruhenden Verkehr bzw. dem Lärmaktionsplan bearbeitet (bspw. Tempo 30 und Einführung Rechts-vor-Links, wobei letzteres seitens der Stadt und der Gutachter als eher unwahrscheinlich angesehen wurde). | Ja | Tempo 30 bereits umgesetzt |
| 39 | Für den Knotenpunkt Otto-Sidow-Straße/ Wilhelmsdorfer Straße wurde von häufigen Rotlichtverstößen der Linksabbieger aus Richtung Wilhelmsdorf berichtet. | Ja | Seitens der Stadt gibt es für diesen Knotenpunkt Planungen kurzfristig Änderungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit einzuführen. Mittelfristig ist durch das Land ein Ausbau des Knotens geplant. |
| 40 | Die im Zusammenhang mit der Westumfahrung geplante Spange zum Gewerbegebiet Kirchmöser wurde ebenfalls thematisiert. | Ja | Wurde im VEP geprüft, verkehrliche Effekte – vor allem ohne Fertigstellung der OU Brandenburg – jedoch nur sehr begrenzt und in ungünstigem Verhältnis zu den Kosten |
| 41 | Zur Parkraumproblematik wurde angeregt, sich stärker auf P&R-Angebote in Randlage des Zentrums zu konzentrieren. Aus gutachterlicher Sicht sind derartige Angebote jedoch kaum erfolgversprechend solange Parkraum in der Innenstadt so vergleichsweise einfach zu finden ist. | Ja | |
| 42 | Problematik der Reisebusstellplätze | Ja | Grundzüge im VEP, Details im Parkraumkonzept |
| 43 | Bürger, Stadt und Gutachter waren sich einig, dass ein Erhalt der Straßenbahn ein Ziel der Förderung des Nahverkehrs in Brandenburg an der Havel sein sollte. | Ja | |
| 44 | Hinsichtlich des ungewöhnlichen Taktes der Brandenburger Bus- und Straßenbahnlinien wurde berichtet, dass man sich darauf gut einstellen kann und der hochwertige Übergang zum Regionalexpress am Hauptbahnhof – auf den die Taktung auch abgestimmt ist – deutlich wichtiger sei. Die Vertaktung der Fahrten auf einzelnen Strecken war jedoch als verbesserungswürdig eingeschätzt worden. | Ja | |
| Steinstraße (Gewerbetreibende und Anwohner) | | | |
| 45 | Alle Teilnehmer sprechen sich vehement gegen die Sperrung der Steinstraße sowohl halbseitig als Einbahnstraße oder ganz als Fußgängerzone aus. | Prüfung | Es wird ein stadtweiter Diskussionsprozess zum Umgang mit der Steinstraße angeregt |
| 46 | Generell ist festzustellen, dass tagsüber immer einige freie Stellplätze in der Steinstraße zur Verfügung stehen. Lediglich ab 17:00 Uhr bis 22:00 Uhr ist eine sehr hohe Auslastung zu verzeichnen, dies ist wahrscheinlich auf Kinobesucher zurückzuführen. | Ja | |
| 47 | Ein leiserer Fahrbahnbelag wäre wünschenswert. | Ja | |

| | | | |
|----|--|---------|--|
| 48 | Es sollten mehr Geschwindigkeitskontrollen, auch tagsüber durchgeführt werden, ein stationärer Blitzer wird für sinnvoll erachtet um das Tempo 20 durchzusetzen. | Ja | |
| 49 | Der LKW-Durchgangsverkehr ist besser zu überwachen, das Durchfahrtsverbot wird oft ignoriert, insbesondere nachts. | Ja | Weiterentwicklung Lkw-Durchfahrtsverbotszone im VEP |
| 50 | Zusätzliche Parkplätze könnten geschaffen werden; vor dem Ordnungsamt sollte geprüft werden, ob der Dienstwagen dort stehen muss und vor dem „Phillip Müller“ neben dem Gehweg im Bereich der durch ein Gitter abgesperrten Fläche. | Prüfung | Vorschlag für den VEP zu kleinteilig, wird an zuständige Abteilung weitergeleitet |
| 51 | Die Mietpreise für die Stellplätze auf privaten Flächen z. B. der Wobra sind zu teuer. Dadurch weichen auch die Anwohner, für die diese Plätze gedacht waren, auf öffentliche Parkplätze aus. | Prüfung | Preisgestaltung der Parkplätze durch Unternehmen außerhalb des Einflussbereichs des VEP, wird weitergeleitet |
| 52 | Die Taxistellplätze könnten in der Steinstraße umorganisiert werden. Vorgeschlagen wird, die Ladezone in Höhe des Konzerthauskinos bis 13:00/14:00 Uhr zu beschränken und danach für Taxis freizugeben. Im Gegenzug können die Taxistellplätze vor dem Melcherhaus minimiert und für Besucher freigegeben werden. Weiterhin erscheint die Beschilderung der Ladezone (auch davor) sehr konfus bzw. ist nicht auf einen Blick zu verstehen. Dies könnte möglicherweise mit der Beschränkung für Taxis behoben werden. | Prüfung | Vorschlag für den VEP zu kleinteilig, wird an zuständige Abteilung weitergeleitet |
| 53 | Es müssen mehr Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Ladenbetreiber müssen derzeit Gebühren bezahlen, wenn sie eigene Fahrradständer vor die Geschäfte stellen, die Gebühren sollten entfallen. Ebenso würden weitere Fahrradständer im einheitlichen Design, wie schon an anderen Geschäften aufgestellt, begrüßt. | Ja | |
| 54 | Optimierung der Lichtsignalschaltung am Neustädtischen Markt | Nein | Eine grundsätzliche Erhöhung der Kapazität des Knotenpunktes ist unter den baulichen Randbedingungen nicht möglich, es können nur Freigabezeiten zwischen den Nutzern verschoben werden. So würde bei jeder Anpassung eine andere Nutzergruppe benachteiligt werden. Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zum KP ergaben, dass dieser auch in Spitzenverkehrszeiten ausreichend leistungsfähig ist, mit Wartezeiten ist zu rechnen, aber in der Regel kann man den Knotenpunkt im ersten Umlauf überfahren. |
| 55 | Zur Belebung der Innenstadt wird eine Erhöhung der der Stellplatzzahlen für Kunden und Besucher gefordert. | Prüfung | Im Rahmen des VEP und des Parkraumkonzepts sind zahlreiche Potentialflächen hinsichtlich einer Erweiterung des Stellplatzangebotes überprüft worden (z.B. altes Kaufhaus Jacobstraße, Flächen am Packhof, Wobra-Parkplatz Wollenweberstraße). Auf keiner der geprüften Flächen lassen sich kurz- oder mittelfristig Kundenparkplätze generieren, sodass zunächst Ansätze zu entwickeln waren, wie der vorhandene Straßenraum effizienter genutzt werden kann. Dar- |

| | | | |
|--|---|-------------|---|
| | | | über hinaus hat die Parkraumauslastungserhebung kein generelles Stellplatzdefizit ergeben, vielmehr scheint die Auffindbarkeit der freien Stellplätze schwierig. |
| 56 | Bessere Anbindung des Parkplatzes Wiesenweg mit dem ÖPNV damit dieser als Ausweichparkplatz fürs Stadtzentrum dienen kann | Prüfung | Prüfung im Zuges des Nahverkehrsplans |
| 57 | Schaffung von Kundenparkplätzen am Nicolaiplatz durch Entfall der Parkberechtigungen für Mitarbeiter Stadtverwaltung und Überprüfung der Notwendigkeit der Busparkplätze | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 58 | Erhalt Kundenparkplätze Lindenstraße | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 59 | Verlängerung der kostenpflichtigen Parkzeit am Samstag bis 18 Uhr ist denkbar | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 60 | Testweise Einführung eines kostenfreien Kurzzeitparkens (15 min) auf der Steinstraße | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 61 | Höchstparkdauer 2 Stunden im Innenstadtbereich | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 62 | zeitliche Einschränkung von Dauerparkkarten für Gewerbetreibende in der Steinstraße | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 63 | zeitliche Befristung von Anwohnerparken in der Steinstraße von 18:00 – 10:00 Uhr und damit Vorrang für kostenpflichtiges Kundenparken in der Zeit von 10:00 – 18:00 Uhr | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 64 | Alternativangebot für Gewerbetreibende in der Steinstraße/ Kurstraße, Bsp. Kooperationen mit Parkflächenbetreiber | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 65 | Hinweise zum Ausbau der Abstellinfrastruktur im Radverkehr (neue Stellplätze Steinstraße und Hauptstraße, bessere Erkennbarkeit der Stellplätze am Nicolaiplatz, keine Gebührenerhebung fürs Aufstellen von Fahrradständern durch Gewerbetreibende, Fahrradboxen an touristisch relevanten Orten) | Ja/ Prüfung | Vorschläge wurden übernommen, die Erhebung von Gebühren für die Aufstellung von Fahrradständern durch Gewerbetreibende liegt außerhalb des Einflussbereichs des VEP → Hinweis wurde an zuständige Abteilung weitergegeben |
| Hinweise per Post, E-Mail, Facebook, Flyer (teilweise inhaltlich zusammengefasst) | | | |
| 66 | Bei der Bearbeitung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes für die Innenstadt dürfen Änderungen, von denen Geschäfte profitieren nicht zu Lasten der Anwohner gehen. Alternative Abstellmöglichkeiten für Anwohner müssen geschaffen werden. | Ja | |
| 67 | Die Verbesserung der Steinstraße für Radfahrer wird positiv gesehen, jedoch nutzen weiterhin viele Radfahrer den Gehweg, auch aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens durch PKW. Hier wird ein Umdenken der Brandenburger gefordert, mehr das Fahrrad zu nutzen. Dazu braucht es mehr und bessere Radwege sowie geeignete Abstellmöglichkeiten. | Ja | |
| 68 | Generell sollte offensiver für den Radverkehr geworben werden. Hierzu ist aber die nötige Infrastruktur nötig. | Ja | |
| 69 | Die Befahrbarkeit der Hauptstraße, der Radweg entlang der Potsdamer Straße (stadteinwärts von Abzweig Wust in Richtung Innenstadt) auf der rechten Fahrbahnseite sollte verbessert und ggf. sogar verbreitert werden, | Ja | |

| | | | |
|----|---|---------|---|
| | da es hier bei Gegenverkehr durch Fußgänger oder Radfahrer sehr gefährlich werden kann. | | |
| 70 | Die Lichtsignalanlagen auf dem Zentrumsring sollten besser bzw. auf eine gewisse Geschwindigkeit getaktet werden. Dies würde die Innenstadt entlasten | Ja | |
| 71 | Auch die Ampelschaltung am Neustädtischen Markt/Sankt-Annen-Str. ist suboptimal und gerade Linksabbieger aus Richtung Grillendamm stehen oft im Stau. | Nein | Signalsteuerung am Knotenpunkt ist bereits optimiert und ist gemäß einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung ausreichend |
| 72 | Allgemein ist die Situation für Radfahrende stark verbesserungswürdig. Fahrradwege sind in schlechtem Zustand, werden hinter einer Kreuzung nicht weiter geführt, sind für kurze Abschnitte unbefestigt etc. Es sollten Prioritäten gesetzt werden: 1. Ausbau der Rad- und Fußwege im Korridor Bauhofstraße/Luckenberger Str., inkl. Kreuzungsbereiche, sowie 2. Lückenschlüsse am Zentrumsring (z.T. keine Radwege vorhanden, z.T. DDR-Anlagen) 3. Zuwegung zu den Schulen | Ja | |
| 73 | Kompakter Stadtkörper: für einen Großteil der Brandenburger liegen viele Alltagswege z.B. zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, zum Arzt, zum Bahnhof etc. innerhalb eines Radius von 1,5-2 km. Das ist eine ideale Grundlage zur Erhöhung des Anteils Radverkehr an der Gesamtmobilität in BRB. | Ja | |
| 74 | Für Fußgänger gibt es im Bereich Bahnhof Probleme bei den Überwegen. z.T. sind sie ohne Lichtsignale. Hier kommt es im Berufsverkehr zu gefährlichen Situationen. Menschen gehen zwischen sich stauenden Autos hindurch. Aus dem Parkplatz einbiegende Kfz nehmen Querenden Fußgängern und Radfahrern die Vorfahrt. Abhilfe könnte ggf. eine 100(?) m breite Fußgängerüberwegszone schaffen, die Ampel gesteuert ist, innerhalb derer sich aber keine Autos stauen können | Nein | Umbau vorm Hauptbahnhof hat zu einer Verbesserung der Querungssituation geführt, Rotlichtblitzer trägt zur Sicherheit bei, eine weitere Änderung wird hier nicht als erforderlich gesehen |
| 75 | Im Korridor Bauhofstraße besteht sowohl aus Stadtbildperspektive als auch von der Funktionalität her dringender Handlungsbedarf. | Ja | |
| 76 | Der Bahnübergang Wilhelmsdorfer Straße ist dringend zu ersetzen. | Ja | Wird durch einen Ersatzneubau ersetzt |
| 77 | Anwohnerstraßen sind zum Teil im Vorwendenzustand (Bsp. Zuwegung zum Salderngymnasium aus Richtung Wilhelmsdorfer Str. für Radfahrer und Autos nicht akzeptabel) | Ja | Sanierung des Nebenstraßennetzes gemäß Bedarf ist vorgesehen |
| 78 | Ladenbetreiber, Anwohner und Hauseigentümer der Steinstraße erkennen eine Vielzahl von Problemen, vor allem rund um das Parken in ihrer Straße. | Prüfung | Vorschläge zur Weiterentwicklung des Parkens in der Steinstraße im Parkraumkonzept |
| 79 | Der Ausbau der Planebrücke und des Bahnübergangs in der Wilhelmsdorfer Landstraße werden zum Abbau der langen Warteschlangen insbesondere bei der Nutzung als Ausweichstrecke bei Behinderungen auf der Autobahn gefordert. | Ja | Bahnübergang wird durch einen Ersatzneubau ersetzt, Brückenlösung baulich und finanziell derzeit nicht darstellbar |

| | | | |
|----|--|-------------|---|
| 80 | Förderung der Fahrradfreundlichkeit in der Innenstadt – Austausch bzw. Beseitigung des nicht fachgerecht verlegten Pflasters in den Straßenbahnschienen in der Hauptstraße. | Ja | |
| 81 | Ein Fahrradweg entlang der alten Straßenbahnlinie nach Plaue zwischen Anton-Saefkow-Allee und B1/Plauerhof. | Ja | |
| 82 | Der schlechte Zustand einiger Straßen und Gehwege in Kirchmöser wird bemängelt und die Reparatur bzw. Sanierung z. B. der Schulstraße, Wusterwitzer Straße, Rathausstraße, Paul-Röstel-Straße, Mahlenziener Straße, des Radweges in der Bahnhofstraße und des Gehweges in der Bahnhofstraße gefordert. | Ja | Sanierung des Sammel- und Nebenstraßennetzes und von bestehenden Radverkehrsanlagen gemäß Bedarf ist vorgesehen |
| 83 | Die ÖPNV-Anbindung des Ortsteiles Götin sollte insbesondere in den Abendstunden verbessert werden. | Prüfung | Prüfung im Zuge des Nahverkehrsplans |
| 84 | Am Mühlendamm wird besonders in verkehrsarmen Zeiten abends und früh morgens die zulässige Geschwindigkeit dramatisch überschritten. Hier werden Geschwindigkeitskontrollen und erweiterte Beschilderungen gefordert. Schwerverkehr passiert verkehrswidrig die Domlinden, auch hier sind zusätzliche Kontrollen notwendig. Die Bootschleppe sorgt für Erschütterungen, die Notwendigkeit soll überprüft werden. | Ja | |
| 85 | Mehr Fahrradwege und Stellplätze, mehr Kreisverkehre. | Ja/ Nein | Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist geplant Kapazitätserhöhung der Stellplätze wird derzeit nicht als prioritär gesehen, Auffindbarkeit freier Stellplätze ist aber zu verbessern Kreisverkehre werden dort vorgeschlagen, wo sie sinnvoll sind |
| 86 | Beseitigung des Bahnüberganges Bundesstraße B 1 Wust, Ortumgehung Schmerzke, Sanierung des Zentrumsrings. | Ja | Ausbauplanungen diesbezüglich bestehen seitens des Baulastträgers |
| 87 | Taktverdichtung des Nachtbusverkehrs, ein zusätzlicher Haltepunkt an der Malge. | Ja | |
| 89 | Parkplätze am Bahnhof am besten direkt am Gleis. | Prüfung | Weiterentwicklung der Parkplätze im Bereich Hbf. im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 90 | Herausnahme der Tram aus Haupt- und Ritterstraße. (Zu enger Straßenraum mit zu engen Gehwegen, Straßenbelag insbesondere zwischen den Gleisen gefährlich für Radfahrer). Über die gesamte Haupt- und Ritterstraße eine mit Fahrrad gut befahrbare 2-spurige Fahrradstrecke. Statt der Tram pendelt ein E-Bus zwischen Nikolaiplatz, Neustädtischem Markt und Jacobstraße. Die Straßenbahnen aus Hohenstücken und vom Quenz laufen alle über Bauhofstraße. Wer in die Stadt möchte, wechselt in den E-Bus oder läuft und nimmt dann die Fahrt weiter Richtung Bahnhof am Neustädtischen Markt oder der Jacobstraße wieder auf. | Nein | Straßenbahnstrecke Hauptstraße ist zentraler Bestandteil des ÖPNV-Netzes, Umstellung auf Buslinie würde zusätzliche Barriere bei der Nutzung des ÖPNV darstellen, Platzverbrauch eines Busses auch nicht geringer als einer Straßenbahn Ansatz: Qualifizierung der Fahrbahn, dass sie besser von Radfahrern akzeptiert wird und Konflikte in den Seitenbereichen zurückgehen |
| 91 | Die wunderbaren, alten Straßenbahnen sollten umgebaut werden, so dass sie im Zuge der Barrierefreiheit weiter fahren können. | Prüfung | Solange es finanziell sinnvoll ist die alten Straßenbahnen instand zu setzen kann dies weiter betrieben werden, perspektivisch ist |

| | | | |
|----|---|-------------|--|
| | | | ein Ersatz der Fahrzeuge aber wohl um- umgehbar |
| 92 | Durchgängig mit dem Fahrrad gut befahrbare Wege vom Nikolaiplatz und vom Neustädtischen Markt zum Dom. | Ja | |
| 93 | Mühlentorstraße, Parduin und Plauer Straße sollten, ähnlich wie zu BUGA-Zeiten, nur noch für Anlieger befahrbar sein. Es besteht ab 5:30 Uhr in der Früh bis abends 19:00 Uhr eine Verkehrsbelastung gefühlt wie an der Bundesstraße B102. | Ja/ Nein | Mühlentorstraße soll dauerhaft nur Anwohnern und Radfahrern offen stehen, übrige Straßen werden zur Erschließung der Altstadt benötigt |
| 94 | Die Netze des ÖPNV- und des Rad-Verkehrs sind noch von einem "weitgehend anforderungsgerechten" Zustand entfernt. Viele mittelgroße Städte mit einem erfolgreich nach oben entwickelten Radfahrer-Anteil haben ihr Radwege-Netz dergestalt optimiert, dass die besonders stark angefahrenen Ziele in der Stadt durch schnelle und ausreichend leistungsfähige Radwegnetze verbunden haben. Diese und weitere Maßnahmen könnten den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehr wesentlich verbessern. | Ja | |
| 95 | Besonders das Netz der Straßenbahnen ist durch die Führung durch die vorhandene verwinkelte Stadtstruktur und resultierende lange Fahrzeiten leider nicht attraktiv genug - und kann leider auch nicht mit vertretbarem Aufwand verändert werden. Auch wenn man hier nicht viel ändern kann, weicht auch dieser Bereich von einem "weitgehend anforderungsgerechten" Zustand sehr ab. | Nein | Angesichts der Stadtstrukturen führen die Straßenbahnen auf vergleichbar direkten Wegen durch die Stadt, Attraktivität des ÖPNV kann aber durch dichtere Taktung, komfortablere Fahrzeuge und Beschleunigung an Lichtsignalanlagen erhöht werden |
| 96 | In den Zielen heißt es: "Erreichbarkeit des Zentrums wird im Wesentlichen durch Abstellmöglichkeiten für das Fahrzeug bestimmt". Das könnte sich durch gesellschaftliche Veränderungen der Zukunft ändern. Sollten hier nicht besser auch Abschätzungen zu sich in anderen Städten aktuell abzeichnenden- innovativen Veränderungen der Zukunft mit einfließen, wie: sich ändernde Lieferverkehre (verstärkte Bedeutung des online-Handels und - bereits aktuell- schrumpfende Bedeutung des Einzelhandels vor Ort) oder Carsharing-Angebote (werden derzeit in BRB nicht angeboten, bis auf privates Carsharing - könnte aber zukünftig z.B. durch die Stadtwerke oder die Verkehrsbetriebe angeboten werden). | Ja | |
| 97 | Einführung von Bürger-Bus-Angeboten in Kooperation mit und zur Verbesserung der ÖPNV-Versorgung in stadtnahen Randbereichen von BRB, Kostenreduzierung der Verkehrsbetriebe, Stärkung des ehrenamtlichen Engagements" | Prüfung | Behandlung im Nahverkehrsplan |
| 98 | Bei Straßensanierungen bitte auch den fahrradfreundlichen Ausbau des Straßenpflasters vorsehen. | Ja | |
| 99 | Querungsmöglichkeiten am Stadtring von Radwegen verbessern. (Ampel-Vorrang und Sicherheit). Jeder Verkehrsteilnehmer (auch | Ja | |

| | | | |
|-----|---|---------|---|
| | die Fußgänger und Radfahrer) sollten innerhalb einer Grünphase eine Vorfahrtstraße passieren können - die Extrapuren für Rechtsabbieger an Wilhelmsdorfer Str./Franz-Ziegler-Straße verhindert das derzeit. | | |
| 100 | Carsharing-Angebote als gezielte Maßnahme im VEP einplanen. | Ja | |
| 101 | Es fehlen mehrere Zuführungen für Radfahrer aus der Stadt zum Hauptbahnhof, z.B. die beiden Relationen: 1.) St-Annen-Str - Geschwister-Scholl-Str. - Am Hauptbahnhof und 2.) Bauhofstr. - Werderstr | Ja | Beiden Routen sind Bestandteil von Radhaupttrouten |
| 102 | Die Otto-Sidow-Str. ist durch hohe Verkehrsbelastung unattraktiv für Radfahrer | Ja | Otto-Sidow-Straße ist teilweise aber auch wegen ungenügender baulicher Anlagen unattraktiv, Radhaupttrouten wurden weitgehend abseits des Stadtringes gesehen |
| 103 | An der L911 Richtung Mötzow existiert bisher kein Radweg ab Ortsausgang - kommt erfreulicherweise dieses Jahr. | Ja | In Umsetzung |
| 104 | Der Fahrkomfort für Radfahrer wird durch die Buckelformen auf jedem einzelnen Pflasterstein bestimmt. Beispiele von gut gelungenen Sanierungen von Pflasterstraßen sind in Brandenburg in der Mühlentorstraße sowie in den sanierten Seitenbereichen der Steinstraße zu finden. | Ja | Pflasteraustausch im Radverkehrskonzept und aus Gründen der Lärmsanierung in vielen Straßen empfohlen |
| 105 | Ein beidseitig markierter Angebotsstreifen auf Seitenbereichen der Straße würde den Grillendamm z.B. zwischen Hohenmeyenbrücke und Kreuzung Krakauer Str. optisch entschleunigen und damit für den unerwünschten Kfz-Durchgangsverkehr unattraktiver machen. | Ja | Umsetzung kurzfristig geplant |
| 106 | Allgemeine Anregung: durch positive Berichte von zugezogenen jungen Familien in Berliner oder Potsdamer Zeitungen könnte Werbung für das Leben in und Zuzug nach BRB gemacht werden. | Prüfung | Nicht im Einflussbereich des VEP, wird an zuständige Abteilung weitergeleitet |
| 107 | Tempo 30 am Trauerberg (in der Bauhofstraße) sowie Geschwindigkeitskontrollen zum Schutz der Kinder. | Ja | |
| 108 | Mehr Bemühungen, den Pkw-Verkehr zugunsten des umweltfreundlichen und gesunden Fußgänger- und Radverkehrs zu reduzieren. | Ja | |
| 109 | Gefährliche Stellen für Radfahrer sollten endlich konsequent entschärft werden (z. B. Hauptstraße, Steinstraße und Planebrücke). | Ja | |
| 110 | Bauliche Maßnahmen an den Einmündungen Packhofstraße und Grabenstraße zur Hauptstraße zur Unterbindung der Befahrung durch Privat-Pkw und Lieferfahrzeuge. Polizeikontrollen sind unwirksam. | Nein | Bauliche Änderungen aufgrund der erforderlichen Befahrung für Lieferfahrzeuge nicht möglich |
| 111 | Eine vernünftige und zukunftsweisende Verkehrspolitik in der Innenstadt mit mehr Verkehrsberuhigung. Am Packhofgelände bietet sich die Möglichkeit einer autofrei konzipierten Wohnbebauung. | Prüfung | Verkehrsberuhigung ist im Rahmen des VEP angestrebt, städtebauliche Vorgaben zur Entwicklung bestimmter Quartiere können im VEP nicht gegeben werden |

| | | | |
|-----|--|---------|---|
| 112 | Bewirtschaftung des Parkplatzes am Hauptbahnhof um ein Wechsel auf den ÖPNV zu erreichen. Das Parkticket sollte dabei mindestens dem Preis einer Tageskarte des ÖPNV entsprechen. | Prüfung | Weiterentwicklung der Parkplätze im Bereich Hbf. im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 113 | Die Fußgängerzone in der Hauptstraße so pflastern, dass ein ebener, durch Fahrradfahrer und Mobilitätsbeeinträchtigte, über die ganze Breite nutzbarer Belag entsteht. Der z.Z. noch vorhandene Fußweg stellt eine Gefährdung dar, wird aber auf Grund seiner Beschaffenheit gerne genutzt. | Ja | |
| 114 | Die Busspur in der St. Annen-Straße muss baulich so verändert werden, dass sie vom Individualverkehr nicht mehr zum Ausweichen (Unfallschwerpunkt) genutzt werden kann. | Prüfung | Vorschlag für den VEP zu kleinteilig, wird an zuständige Abteilung weitergeleitet |
| 115 | An der Kreuzung B102 - Upstallstraße/Rosa-Luxemburg-Allee muss in der Rosa-Luxemburg-Allee die Linksabbiegespur wieder hergestellt werden, da durch die jetzige Regelung die Linksabbieger die Sicht auf den nachfolgenden Verkehr behindern. Dies würde zur Verringerung des Rückstaus in der Upstallstraße führen. | Prüfung | Prüfung durch zuständige Abteilung |
| 116 | Stärkung des ÖPNV - Die Straßenbahnen sollten wenigstens bis 22:30 Uhr fahren und das Angebot des Nachtliniennetzes sollte ausgebaut werden. Z.Z. ist man ewig unterwegs. | Ja | |
| 117 | In der Kirchhofstraße sollten aus Richtung Geschwister-Scholl-Str. auf dem linken Gehweg vor dem Friedhofseingang des Neustädtischen Friedhofs 2 Kurzzeitparkplätze (30 Min.) für die Friedhofsbesucher eingerichtet werden. Der Gehweg kurz vor der Friedhofszufahrt ist breit genug Kurzzeitparken und Fußweg gleichzeitig zuzulassen. | Prüfung | Vorschlag für den VEP zu kleinteilig, wird an zuständige Abteilung weitergeleitet |
| 118 | Prüfung des P&R-Parkplatzes auf dem Trauerberg auf Sinnhaftigkeit und Notwendigkeit, Freigabe für die Anwohner. | Prüfung | Weiterentwicklung des Parkraumangebotes im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 119 | in den Gleisbereichen der Straßenbahn ist das Radfahren (v.a. mit Kinderanhänger) erschwert. Zusammen mit den Rädern des ziehenden Fahrrads gerät man als 3-spuriges Fahrzeug fast immer mit einem Rad in eine Schiene, egal wie man die Spur im Gleisbereich wählt. Das ist bedingt durch die 1000mm-Spurweite der Straßenbahn. Eine angemessene Abhilfe wäre es, Radfahrern in den Parallelstraßen der Steinstraße attraktive Ausweichstrecken (z.B. im Zuge der Erneuerung der Kurstrasse) vorzusehen. Entweder durch eine Pflasterung "ohne Buckel" von Seitenbereichen zwischen Fahrbahn und Parkraum wie in der Steinstraße oder durch eine "buckelfreie" Pflasterung auf der gesamten Straßenbreite -wie bereits in der Mühlen-torstraße umgesetzt. | Ja | |
| 120 | Ein Schwerpunkt der zukünftigen Verkehrsentwicklung sollte in der wahrnehmbaren Verbesserung der Lebensbedingungen in der Stadt | Ja | Vorschläge für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmgründen erfolgen im Lärmaktionsplan |

| | | | |
|-----|---|---------|--|
| | <p>Brandenburg an der Havel bestehen. Insbesondere negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit sollten reduziert werden. Durch den motorisierten Verkehr bedingte Faktoren sind unter anderem die Unfallgefahr im Straßenverkehr sowie Lärm- und Schadstoffemissionen.</p> <p>Ich schlage die Umsetzung folgender Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Innenstadt und in Wohngebieten (z.B. Grillendamm) • die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h auf gepflasterten Straßen (z.B. Dominsel) • mindestens ein autofreier Sonn-/Feiertag möglicherweise zusammen mit PM bzw. dem Umland. • verstärkter Ausbau der Fuß- und Radwegeinfrastruktur (z.B. Grillendamm: dort besteht die Pflicht einen Radweg zu benutzen obwohl kein benutzbarer vorhanden ist) | | Ausbau der Geh- und Radwegeinfrastruktur wichtiger Bestandteil des VEP |
| 121 | Ich bitte im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanung insbesondere eine Entlastung der Domstrecke und über die Schaffung von Radwegen vom Grillendamm bis zum Neustädtischen Markt einzubeziehen. | Ja | Maßnahmenvorschläge hierzu sind im VEP enthalten |
| 122 | Generell spreche ich mich hiermit für einen Ausbau des Radwegenetzes in der gesamten Innenstadt aus. (Als Beispiel: Die Hauptstraße ist aufgrund des Kopfsteinpflasters kaum befahrbar, die Höhe der Ritterstraße ein regelrechtes Wagnis.) | Ja | |
| 123 | Am Nicolaiplatz wird die verkehrsberuhigte Zone zunehmend als Abkürzung genutzt und mit hoher Geschwindigkeit durchfahren. Ebenso wird falsch geparkt. Es werden mehr Kontrollen gefordert. | Prüfung | Vorschlag für den VEP zu kleinteilig, wird an zuständige Abteilung weitergeleitet |
| 124 | Mehr Ampeln, die auch für Fahrradfahrer freigegeben sind (die Fahrradfahrer steigen ohnehin nicht ab, aber allen ist geholfen, wenn das auch "legal" ist) | Prüfung | Fahrräder sollten grundsätzlich auf der Fahrbahn fahren und sich dort an den Signalen der Pkw orientieren. Gehwegnutzung durch Radfahrer führt zu erheblichen Konflikten mit Fußgängern und sollte daher nur in Ausnahmefällen zugelassen werden. Zur Akzeptanzsteigerung der Fahrbahn ist hier jedoch die Infrastruktur auszubauen. |
| 125 | Wenn Fahrradfahrer von Straße zu Fahrradweg oder zu Gehsteig wechseln sollen, dann bitte mit richtig flacher Bordsteinkante (am liebsten keine Kante spürbar), nicht nur eine leicht abgeflachte Kante. Gerade bei einem schrägen Winkel riskiert man sonst mit dem Rad einen Unfall! Und für Menschen im Rollstuhl wäre das sicher auch einfacher. | Ja | |
| 126 | Generell wären öfter flache Bordsteinkanten schön, um besser zwischen Fußgängerweg und Straße hin- und herwechseln zu können (um Fußgängern auszuweichen oder Autos vorbeizulassen, nicht nur an Kreuzungen oder Überwegen), denn sonst entscheidet man sich | Nein | Siehe Kommentar zu 111 |

| | | | |
|-----|---|---------|--|
| | einfach nur für Fußweg (der für Räder freigegeben ist oder auch nicht) und schlängelt sich um Fußgänger rum. | | |
| 127 | Bitte keine Fahrradwege so bauen, dass sie auf Kopfsteinpflaster landen, da fährt ohnehin keiner lang (z.B. Bauhofstraße von der Altstadt kommend, kurz vor der Kreuzung mit der Jacobstraße => dort führt der Radweg vom Fußgängerweg zur Straße, die dort aber noch 2-3 Meter Kopfsteinpflaster hat). | Ja | |
| 128 | Wilhelmsdorfer Straße zwischen Göttiner Straße und Otto-Sidow-Straße: Prüfung der Notwendigkeit einer geplanten dritten Fahrspur unter den Gesichtspunkten der Lärmreduzierung und Luftreinhaltung. Der Nutzen wird bezweifelt. | Ja | |
| 129 | Anpassung des Nahverkehrs an veränderte Nutzungserfordernisse: eine umfangreiche Vorschlagsliste liegt dem Bearbeiterteam vor, kann aber aus Platzgründen hier nicht wiedergegeben werden: <ul style="list-style-type: none"> • Integraler Taktfahrplan mit besserer Vertaktung an den Bahnhäfen der DB und ODEG • Verlängerung der Netze und Netzstrukturen. • Nutzungskonflikte mit der Straßenbahn in der Innenstadt • Durchbindung der Buslinie E | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans |
| 130 | Die Nutzung der Busse ist derzeit für Personen mit Kinderwagen unattraktiv, da nur ein Stellplatz zur Verfügung steht - welcher sich in Konkurrenz zu Rollatoren und Rollstühlen befindet- und gleichzeitig der Zugang zum Automat versperrt wird. Durch das Vorhandensein des Busfahrers könnte man (wie z.B. in Berlin) auch auf den recht wartungs- und kostenintensiven Automaten verzichten und damit automatisch mehr Platz schaffen. | Prüfung | Stellplätze in den Bussen sollten sich stärker an den demografischen Erfordernissen orientieren. Der Entfall von Ticketautomaten wird jedoch nicht angestrebt. |
| 131 | Angesichts der alternden Bevölkerung, aber auch dem starken Bevölkerungszuwachs in der Stadt halten wir den Umstieg auf barrierefreie Fahrzeuge für unerlässlich (bestenfalls gem. TSI-Norm). | Ja | |
| 132 | Die Große Gartenstr. an der Kreuzung Kirchhofstr./Große Gartenstr. ist nur auf einer Seite für Fußgänger sicher zu überqueren (auf Seite der Straßenbahnhaltestelle). Kommend vom Bistro ("Kastanie") ist eine Querung Richtung Kirchhofstr. durch nicht abgesenkte Bordsteine und durch die schlechte Einsicht auf die Große Gartenstraße (durch parkende Autos) nur schwer möglich. | Ja | |
| 133 | Gemäß der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (2015) bietet die Bahnhofsvorstadt bereits jetzt nicht genug Parkplätze. Durch die Eröffnung der "Grundschule Kleine Gartenstr." wird das Problem der Kurzzeitparker weiter verschärft. Bekanntermaßen bringen Eltern gerne ihre Kinder mit Auto zur Schule. Direkt vor der Schule gibt es aber weder einen "Standstreifen", noch genug freie | Nein | Gesamte Bahnhofsvorstadt ist bereits Kurzzeitparkzone |

| | | | |
|-----|---|------------------|--|
| | Parkplätze. Ggf. kann hier ein Kurzzeitparker-Streifen eingerichtet werden. | | |
| 134 | Viele Radtouristen kommen mit der Bahn. Leider ist die Radverkehrsführung in die Innenstadt nur mangelhaft. Viele Radtouristen, aber auch Einheimische Radler nutzen den Weg via Kleine Gartenstr. -> Kirchhofstr. -> Brücke über den Stadtkanal und "landen" dann am Paulikloster. Von hier führt kein adäquater Radweg weiter in Richtung Haupt- bzw. Steinstraße. Noch schwieriger wird es von dort in die Altstadt zu gelangen. | Ja | Wegweisung ist weiter zu entwickeln |
| 135 | Die Parkplätze sollten für Touristen weiter zentralisiert und ausgebaut werden und eindeutig zu P+R Plätzen entwickelt werden (ähnlich wie ehemals Trauerberg bzw. Nicolaiplatz). Ein Parkticket sollte hier gleichzeitig auch ein komplettes ÖPNV-Tages-Ticket enthalten. Gute Standorte sind hier aus unserer Sicht der Hauptbahnhof und Nicolaiplatz. | Prüfung | Weiterentwicklung des P&R-Angebotes wird im Zuge des Parkraumkonzepts konkretisiert |
| 136 | Am Hauptbahnhof kann sogar via der "Fahrradstation" inkl. Fahrradverleih eine weitere Umsteigemöglichkeit angeboten werden, die die Innenstadt vom Autoverkehr entlastet. Eine große und gute Wegeleitung einerseits vor Ankunft auf dem Parkplatz, andererseits aber auch nach Verlassen des Autos zu Fuß ist hier aber unerlässlich. Die Parkplätze in der Innenstadt müssten dann deutlich unattraktiver gestaltet bzw. gesperrt werden. | Ja/ Nein | Ausbau der Fahrradabstellplätze am Hauptbahnhof im Sinne einer Fahrradstation begrüßenswert, eine Wechselwirkung zu Stellplätzen in der Innenstadt ist jedoch vergleichsweise gering. Weiterentwicklung des innerstädtischen Parkens im Rahmen des Parkraumkonzepts. |
| 137 | Die Wegeleitung vom Bahnhof zur Innenstadt (auch für Fußgänger) könnte allgemein verbessert werden. So könnte auf dem großen Bahnhofsvorplatz eine große Karte aufgestellt werden und die VBB Linien & Fahrpläne dargestellt werden. | Ja | |
| 138 | Eine Sperrung des Grillendamms und der Steinstr. für den MIV würden das Stadtbild positiv prägen und den ÖPNV weiter stärken. Natürlich müsste der ÖPNV an die neuen Bedingungen angepasst werden. Ggf. kann man eine Sperrung ja auch erstmal nur am Wochenende (mit hochfahrbaren Pollern) vornehmen. | Nein/ Prüfung | Eine Sperrung des Grillendamms für den MIV würde u. U. zu mehr Verkehr auf der Dominsel führen. Aus Gründen der innerstädtischen Erreichbarkeit der einzelnen Stadtteile wird dies nicht angestrebt. Zur Steinstraße wird eine Bürgerdiskussion angeregt bei der eine Sperrung für den MIV eine Option sein kann. |
| 139 | Es könnte überlegt werden, ob nicht eine der drei Straßenbahnlinien (die mit den meisten Fahrgästen Richtung Hbf) ab Nicolaiplatz via Bauhofstr. und Große Gartenstr. direkt zum Bahnhof verkehrt (ohne den Umweg über Steinstr.). Der Umstieg von den anderen Linien müsste dann minutengenau am Nicolaiplatz erfolgen. Die Reisezeit zum Hbf würde sich somit um ca. 5 Minuten verkürzen. | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans |
| 140 | Die Höhe der Parkplatzgebühren für Dauerparker/Einwohner innerhalb der Stadt könnten abhängig von der Auslastung bemessen werden. Somit könnten aktiv Parkplätze gefördert (günstiger Preis) bzw. andere vermieden werden (teurer Preis). | Prüfung | Gestaffelte Parkgebührenerhebung wird im Rahmen des Parkraumkonzepts geprüft, räumliche Staffelung aufgrund der bisher weitgehend fehlenden Auslastungsinformation wird derzeit bevorzugt. |
| 141 | Wenn Straßenbahnen erhalten bleiben sollen, sollte dringend ein Redesign durchgeführt | Ja | |

| | | | |
|-----|--|---------|--|
| | werden. Die "neuen" rot-weißen Bahnen z.B. sind ein guter Anfang. Allein ein guter Anstrich innen und außen, sowie neue Sitzbezüge würden sicher helfen und ggf. auch mehr Personen motivieren damit zu fahren. | | |
| 142 | Umleitung des Lieferverkehrs des RIVA-Stahlwerkes von derzeit über die Magdeburger Str./Woltersdorfer Straße über eine neue Werkszufahrt in der Caasmannstraße. | Nein | Prüfung im Rahmen des VEP ergab eine geringe Priorisierung der Maßnahme, keine Umsetzung bis 2030 angestrebt außer es ergeben sich geänderte Rahmenbedingungen |
| 143 | Ein barrierefreier, 2,0 breiter Weg einschließlich Straßenbeleuchtung von der Bushaltestelle Potsdamer Straße zu den Einrichtungen der Behindertenhilfe Fliedners. | Prüfung | Vorschlag für den VEP zu kleinteilig, wird an zuständige Abteilung weitergeleitet |
| 144 | Weiterführung der Straßenbahn über die Upstallstraße bis zum Beetzseecenter oder Nord. | Nein | Umfangreiche Netzerweiterungen der Straßenbahn mittelfristig finanziell nicht darstellbar, Nachfrage wird durch den Bus in ausreichender Form bedient |
| 145 | Vorschläge für den Bereich Domlinden: <ul style="list-style-type: none"> • Überholverbot im gesamten Bereich Domlinden einrichten. • Dringende Reparatur des Straßenbelages Domlinden und mittelfristig Austausch gegen Bitumenoberfläche. • Integration und Lösungsansätze des Themas Radfahren von Burgmühle (Krakauer Straße) bis Mühlentorturm aufnehmen. Dies könnte wie in der Steinstraße ein in das aktuell vorhandene Kopfsteinpflaster ein integrierter Fahrradstreifen sein. • Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit äquivalent zur Steinstraße mit Tempo 20km/h. Da der Zeitverlust sich im ÖPNV-Linienverkehr nur im zweistelligen Sekundenbereich auswirkt, dürfte die Reduzierung aus Fahrplangestaltungssicht kein echtes Argument sein. • Nachhaltige und wirksame Maßnahmen zur Vermeidung des überregionalen und lokalen Schwerverkehrs. Mit Blick auf die Entwicklung des Packhofes dürfen die Domlinden nicht Zufahrtsstraße für die Baufahrzeuge sein. • Erhalt der aktuellen Parksituation entlang der Straße Domlinden, die aus unserer Sicht nachhaltig und effektiv zur Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten beiträgt. • Die Hevellerstraße als Spielstraße einrichten, um Gefährdungen durch PKW im nicht einsehbaren Einfahrtsbereich zukünftig zu reduzieren. | Prüfung | VEP enthält Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsberuhigung im Bereich Domlinden |
| 146 | Für die Neuendorfer Vorstadt wird Folgendes angeregt: <ul style="list-style-type: none"> • gelegentliche Geschwindigkeitskontrollen • Kontrollen der Parksituation • Prüfung ob auf einer Seite ggfs. das Parken schräg zur Fahrbahn die Anzahl der Stellplätze erhöhen würde - soweit dies keine negativen Auswirkungen auf die Durchfahrtmöglichkeit von Rettungsfahrzeugen hat. | Prüfung | Weiterleitung an zuständige Abteilung zur Prüfung |

| | | | |
|-----|--|---------|---|
| 147 | Verbesserungen für Radfahrer z. B. Öffnung Radweg Packhofgelände, bessere Radwegführungen am Neustadt Markt/St.-Annen-Straße, Bahnübergang Planebrücke. | Ja | |
| 148 | Ein neuer Radweg am Sandfurtweg. | Ja | Prüfung mit Planeweg als Alternativroute |
| 149 | Die Radwegführung in der Hauptstraße ist gefährlich (Pflaster, Straßenbahnschienen). | Ja | Verbesserung des Pflasters wird angestrebt |
| 150 | Einen Fußgängerüberweg Plauer Straße/Humboldthain. | Nein | Querungsstelle ist bereits ausgebaut |
| 151 | Die Radwegführung am Nicolaiplatz soll verbessert werden. | Nein | Platz wurde unter Berücksichtigung des Radverkehrs erst vor wenigen Jahren umgebaut. Verkehrsstärken lassen eine Führung im Mischverkehr zu. |
| 152 | Fahrscheinloser Nahverkehr unter Berücksichtigung des Datenschutzes (keine Bewegungsprofile!) mit Bussen und Straßenbahnen ab 4 Uhr morgens bis ca. 22 Uhr abends sowie ein ordentliches Nachtbusnetz. | Prüfung | Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans |
| 153 | Innenstadt unattraktiv machen mit Gebühren für den motorisierten Individualverkehr bei Erhalt der Parkplätze für Lieferverkehr und Pflege. | Prüfung | Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung im Parkraumkonzept, Zielstellung ist eine Reduktion des Zielverkehrs mit Pkw ohne die Erreichbarkeit generell zu verschlechtern |
| 154 | Ausbau von breiten Radwegen, Reduzierung des Katzenkopfpflasters. | Ja | |
| 155 | Anstoß zur Gründung eines echten Carsharingvereins. | Ja | VEP enthält Ansätze zur Förderung von Carsharing, in Mittelstädten setzt diese Entwicklung derzeit verzögert ein |
| 156 | Die Steinstraße ist als bloße Durchgangsstraße verkommen, deshalb Sperrung der Straße etwa in Höhe des Kinos in zwei Sackgassen. Gleichzeitig Herausnahme des Linienverkehrs der Verkehrsbetriebe aus der Steinstraße. Die Rückkehr zur ehemaligen Linienführung würde auch zur Entlastung der Hauptstraße führen. | Nein | VEP empfiehlt eine offene Bürgerdiskussion zur Steinstraße, eine Herausnahme des ÖPNV sollte auf dieser zentralen Achse aber nicht angestrebt werden |
| 157 | Regelmäßige Verteilung der Fahrzeiten der Straßenbahnen und Busse über den Tag. | Ja | VEP fordert mittel- bis langfristig die Rückkehr zu einem regelmäßigen Takt ohne die Fahrtendichte zu reduzieren |
| 158 | Drastische Erhöhung der Parkgebühren in der Innenstadt, um den MIV herauszuhalten. | Prüfung | Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung im Parkraumkonzept, Zielstellung ist eine Reduktion des Zielverkehrs mit Pkw ohne die Erreichbarkeit generell zu verschlechtern |
| 159 | Ein Rotlichtblitzer an der Fußgängerampel am Hauptbahnhof. | Ja | umgesetzt |
| 160 | Brandenburg muss dringend vernünftige Radwege bauen. Fast in allen Stadtteilen besteht Nachholbedarf. | Ja | |
| 161 | Der Straßenzustand auf dem Gölden (Müsiker- und Blumenviertel) ist insgesamt sehr unbefriedigend. | Ja | Sanierung des Nebenstraßennetzes gemäß Bedarf ist vorgesehen |
| 162 | Behindertengerechter Umbau der Haltestellen der Straßenbahn. | Ja | |

| | | | |
|-----|--|------------------|--|
| 163 | Einführung einer Tempo 30-Zone in der Wilhelmsdorfer Straße von Kreuzung Tismarstraße/Jahnstraße bis zur Otto-Sidow-Straße. | Ja | Umgesetzt |
| 164 | Kontrollmaßnahmen gegen Rotlichtverstöße am Knoten Otto-Sidow-Straße/Wilhelmsdorfer Landstraße. | Prüfung | Mittelfristig ist der grundhafte Ausbau dieses Knotenpunkts vorgesehen. Gefährliche Rotlichtverstöße werden weiterhin im Zuge der Verkehrsunfallkommission berücksichtigt |
| 165 | Einführung einer Anwohnerparkzone mit 2h Parkzeit in der Wilhelmsdorfer Straße. | Prüfung | Weiterentwicklung des Bewohnerparkens im Rahmen des Parkraumkonzepts |
| 166 | Vorschläge zur Steinstraße: <ul style="list-style-type: none"> • Straßenbahn und Fahrzeuge aus der Straße heraus, max. Einbahnstraße. • Einrichtung der Linie „8“ als Ringbahn (Bahnhof — Nicolaipplatz) • Abbiegeverbot von St.-Annen in Steinstraße, Verkehrsleitung über Bermuda-Dreieck — zur Kirchhofstraße —> dann Wilhelmsdorfer Str. usw. • Anliegerverkehr mit stark beruhigter Verkehrszone (s. Dänemark) Herausbildung als wirkliche Fußgängerzone | Nein/ Prüfung | VEP empfiehlt eine offene Bürgerdiskussion zur Steinstraße, eine Herausnahme des ÖPNV sollte auf dieser zentralen Achse aber nicht angestrebt werden |
| 167 | Parkhaus am Stadteingang (Werder und Potsdam haben eines) | Prüfung | Weiterentwicklung des Parkens in der Innenstadt wird im Rahmen des Parkraumkonzepts konkretisiert. Ein gut zu erreichender Zentralparkplatz ist angedacht. |
| 168 | Am Neustädtischen Markt: Unterirdisches 2geschossiges Parkhaus (Referenz Luisenplatz Potsdam) als Betreibermodell, Ein- und Ausfahrt über St.-Annen-Straße. | Ja | Als Langfristoption im Parkraumkonzept berücksichtigt |
| 169 | Hauptstraße/Ritterstraße: Pflasterung zwischen den Gleisen durch befahrbare Streifen, zur Nutzung durch Radfahrer ersetzen. Anliegerverkehr Grabenstraße / Packhofstraße zulassen. | Ja/ Nein | Pflaster soll perspektivisch getauscht werden Öffnung der Grabenstraße und Packhofstraße für Pkw würde deutlich mehr Verkehr auf dem Packhof implizieren, das widerspricht den städtischen Zielen |
| 170 | In der Bauhofstraße Pflanzinseln errichten und Tröge entfernen (sehr hinderlich und unübersichtlich). | Ja | |
| 171 | Zur Entlastung der Luckenberger Straße Durchsetzung der vormals geplanten Blockumfahrung. | Nein | Prüfung im Zuge des VEP ergab deutlich negative Wirkungen in den dicht bebauten Bereichen der Neuendorfer Vorstadt, Auslöser Luftgrenzwertüberschreitungen gemäß Luftreinhalteplan nicht mehr gegeben. |
| 172 | Grillendamm / Ziegelstraße / Gerostraße / Willi-Sänger-Straße: Öffnung des Durchlasses neben der Oberschule Nord bzw. Fertigstellung des Kreuzungsausbaus Brielower / Gerostraße (geplant seit 1997) | Ja | Maßnahmen in Prüfung des VEP als effizient eingeschätzt und zur Umsetzung empfohlen |
| 173 | Zentrumsring: Stärkung der Umfahrung durch intelligente Ampelschaltungen. Individualverkehr durch konsequente Einbahnstraßenregelungen erschweren. | Ja | Priorität wird in der Stärkung des Zentrumsringes gesehen |
| 174 | Herausbildung des Bahnhofsumfelds als Umsteigepunkt Anbindung der (wilden) Parkplätze an ein Verkehrsleitsystem für Besucher. | Ja | |
| 175 | Die Steinstraße ist, als eine der wichtigsten Einkaufsstraße der Stadt, für jegliche Verkehrsmittel, insbesondere für PKWs, zugänglich zu halten. | Prüfung | VEP empfiehlt offene Bürgerdiskussion, in der es auch um die stadtweite Einschätzung geht, inwiefern die Steinstraße für Pkw befahrbar bleiben sollte |

| | | | |
|-----|--|---------|--|
| 176 | Parkflächen müssen vor den Geschäften erhalten bzw. ausgebaut werden (z.B. im Bereich des ehemaligen C&A) | Prüfung | Weiterentwicklung des innerstädtischen Parkens im Parkraumkonzept konkretisiert, Erhöhung der Parkplatzkapazitäten scheint auf Basis der Analyseergebnisse nicht angezeigt |
| 177 | Dauerparker in relevanten Einzelhandelszeiten bspw. von 10 - 18 Uhr reduzieren | Prüfung | Weiterentwicklung des innerstädtischen Parkens im Parkraumkonzept konkretisiert |
| 178 | attraktives Bezahlsystem der Parkscheine in Kombination mit einem Einkauf in der Innenstadt | Prüfung | Weiterentwicklung des innerstädtischen Parkens im Parkraumkonzept konkretisiert |
| 179 | Geschwindigkeitskontrollen zur Sicherstellung der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkung in der Steinstraße | Ja | Weiterleitung an zuständige Abteilung |
| 180 | Umfänglicheres Parkleitsystem für die Innenstadtparkflächen an den Zuwegungen der Innenstadt | Ja | Weiterentwicklung der Parkwegweisung im Parkraumkonzept |
| 181 | Attraktivierung des Befahrens von Stein- und Hauptstraße durch glattere Fahrbahnbeläge | Ja | |
| 182 | Schaffung von Fahrradabstellanlagen u.a. geeignete E-Bike-Sicherungsbügel | Ja | |
| 183 | Es wird ein umfassenderes Parkleitsystem als das aktuell vorhandenes System befürwortet, um Besucher zielgerichtet zu freien Parkflächen zu leiten, um Suchverkehre für Einwohner aber auch Gäste zu vermeiden. Zentrale, zentrumsnahe und in fußläufiger Entfernung von Zentrum gelegene Sammelabstellflächen sind aus touristischer Sicht zu bevorzugen. | Ja | Weiterentwicklung der Parkwegweisung im Parkraumkonzept |
| 184 | Die anzahlmäßig kleineren Parkflächen, insbesondere direkt in und in unmittelbarer Nähe der Einkaufsstraßen der Innenstadt sollten in der Hauptsache einzelhandelsrelevant genutzt werden. | Prüfung | Weiterentwicklung des innerstädtischen Parkens im Parkraumkonzept konkretisiert |
| 185 | Eine zukunftsichere und langfristige Lösung der Busparkplätze. Aus touristischer Sicht sind Bus-Parkplätze rund um den oder Nahe am Neustädtischen Markt notwendig. Mindestens 2 Busparkplätze sollten vorhanden sein. Vorschlag: bei einem Umbau/einer Anpassung des Neustädtischen Marktes die Integration zweier Busparkplätze ans Ende der vorhandenen ÖPNV-Busspur. Dies ist vor Ort allerdings nur durch Versatz der Baumreihe gegenüber der Touristinformation in Richtung Parkplatzfläche möglich. Durch Anpassung der PKW Parkplatzanordnung (mittig doppelreihiges Parken) könnte die Anzahl der PKW Stellplätze bei dieser Maßnahme sogar erhalten bleiben. | Ja | Weiterentwicklung des Busparkens im Zuge des Parkraumkonzepts |
| 186 | Während die St. Annenstraße für in die Stadt kommenden Radfahrer gut ausgebaut ist, bietet die Hauptstraße als direkte Verbindung zur historischen Altstadt den Fahrradfahrern ein nicht nur unattraktives Bild, sondern ist für diese Zielgruppe leidlich zu befahren. Als wichtige Verbindungsstraße der beiden touristisch sehr wichtigen Stadtteile sollte der Fahrbahnbelag mittel- bis langfristig in hervorragender Art und Weise hergestellt werden. Parallel in Längsfuge verlegtes Kopfsteinpflaster | Ja | |

| | | | |
|---|--|------|--|
| | erhöht aus unserer Sicht deutlich die Unfallgefahr und senkt erheblich die Attraktivität für die wachsende Zielgruppe, zumal Alternative Wege in die Altstadt einen deutlichen Umweg bedeuten. | | |
| 187 | Für den ruhenden Fahrradverkehr sind bei weiter erwartetem Anstieg dieser Zielgruppe als Gäste Abstellmöglichkeiten zu schaffen, die neben der Quantität auch die Bedürfnisse der neuen Zielgruppe der E-Bike Fahrer mit ihrem deutlich höherem Fahrradwert in Form geeigneter Ständer — u.U. mit Elektroladebuchse - zu berücksichtigen. Fahrradboxen an geeigneter Stelle wären wünschenswert. | Ja | |
| 188 | Weiteres Stichwort: Optimierung des Leitsystems für Radtouristen, insbesondere die innerstädtische Ausschilderung. | Ja | |
| Stellungnahmen zum Berichtsentwurf aus dem Ämterumlauf Juni 2017 | | | |
| FG 31 – Umwelt und Naturschutz | | | |
| 189 | Ortsteile Saaringen und Gollwitz in den Abbildungen nicht dargestellt | Nein | Eine Integration dieser Ortsteile in die Abbildungen würde die Erkennbarkeit der Abbildungen wesentlich beeinträchtigen. |
| 190 | Bei Ausbau der Bergstraße ist auf das Naturdenkmal „Platanen an der Bergstraße“ zu achten | Ja | Hinweis wurde weitergeleitet. Es ist ein bestandsnaher Ausbau ohne Verbreiterung der Fahrbahn geplant. |
| 191 | Hinweis zum Vorkommen geschützter Arten bei folgenden Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Umfahrung Wilhelmsdorfer Vorstadt • Verbindung Caasmannstraße/ Elektro-stahlwerk | Ja | Hinweise wurden weitergeleitet. Ist im Rahmen des Planungsverfahrens zu beachten. |
| 192 | Erhalt und Entwicklung von Baumreihen bei grundhaften Ausbaumaßnahmen, insbesondere: Wusterwitzer Straße, Bahnhofstraße, Thüringer Straße, Domlinden, Johann-Sebastian-Bach-Straße, Haydnstraße | Ja | Hinweise wurden weitergeleitet. Ist im Rahmen des Planungsverfahrens zu beachten. |
| 193 | Hinweise zu den Trassenalternativen auf Hauptradroute IV zwischen Bahnübergang Ziesäer Landstraße und Bühnenhaus | Ja | Hinweise werden im Abwägungsprozess zu berücksichtigen sein. Die Bestandsroute entlang der Ziesäer Landstraße und Schmöllner Weg ist aufgrund des Umweges wenig attraktiv für den Alltagsradverkehr, wenngleich sie touristisch interessant sein mag. Die Hauptradroutenkonzeption zielt jedoch auf ein Wegenetz für den Alltagsverkehr. |
| 194 | Hinweise zu geschützten Arten, bestehenden Alleen und Naturdenkmälern im Zuge geplanter Neu- und Ausbaumaßnahmen im Radverkehrsnetz: <ul style="list-style-type: none"> • Bahndamm zwischen Wiesenweg und Wilhelmsdorfer Straße • Brielower Landstraße • Grillendamm • Domlinden • Verbindung Anton-Saefkow-Allee - Plauerhof | Ja | Hinweise wurden weitergeleitet. Ist im Rahmen des Planungsverfahrens zu beachten. Grundsätzlich sind bei den genannten Ausbaumaßnahmen bestandsnahe Lösungen ohne wesentliche Eingriffe in den Seitenraum geplant. |
| 195 | Beachtung der Anforderungen des Denkmalschutzes, angestrebter Aufenthaltsqualitäten in der Folgekosten für Instandhaltung bei Hauptradwegen durch Parkanlagen | Ja | Die benannten Parkwege werden bereits heute durch Radfahrende genutzt. Es wird jedoch bei der Umsetzung der Hauptradrouten darauf zu achten sein, dass zusätzlicher Radverkehr verträglich abgewickelt wird. |

| | | | |
|------------------------------|---|---------|--|
| 196 | Erhöhung der Folgekosten für Reinigung und Winterdienst bei Ausbau der Verkehrsnetze | Ja | Folgekosten wurden berücksichtigt. |
| FG 80 - Wirtschaftsförderung | | | |
| 197 | Hinweis auf nachteilige Effekte durch den Verzicht auf eine Ortsumgehung im Zuge der B 102 – Forderung zur Wiederaufnahme des Planungsgedankens | Nein | Die Planungen zum Neubau einer Ortsumgehung fallen nicht in die Zuständigkeit der Stadt Brandenburg an der Havel sondern sind Aufgabe des Landes. Die Stadt profitiert in den kommenden Jahren von einem umfangreichen Ausbauprogramm für die Ortsdurchfahrt, von der nicht nur der Durchgangsverkehr sondern insbesondere der innerstädtische Verkehr profitieren wird. Daher wird sich die Stadt in der Laufzeit des vorliegenden VEP nicht weiter für Planungen zu einer Ortsumfahrung einsetzen. Eine bessere Anbindung des Gewerbestandortes Kirchmöser wurde im vergangenen Abwägungsprozess als nicht ausreichend eingeschätzt, um die umfangreichen Eingriffe in Fauna und Flora zu rechtfertigen. |
| 198 | Keine Stagnation der Bevölkerung sondern zuletzt Zuwächse | Nein | In den vergangenen Jahren konnte die Stadt Brandenburg an der Havel tatsächlich leichte Bevölkerungszuwächse verzeichnen. Die letzten kommunalen Bevölkerungsprognosen gehen bis 2030 noch von einem deutlichen Rückgang der Bevölkerung aus, wobei hier diese neuesten Trends (Migration, Suburbanisierung aus der Metropolregion Berlin) noch nicht vollständig berücksichtigt werden konnten. Die Annahme einer Stagnation der Einwohnerzahl bis 2030 ist daher ein für das Verkehrskonzept gewählter Mittelweg. |
| 199 | Ausbleiben der unter 4.3.1.3 beschriebenen Maßnahmen führt zu einem Ausbleiben weiterer Investitionen, weitere Prüfung wird gefordert | Nein | Die Prüfungen im Zuge des VEP haben ergeben, dass die in diesem Kapitel beschriebenen Maßnahmen keine vordringliche Priorität besitzen, wenngleich sie verkehrlich grundsätzlich sinnvoll sind. Sollten sich Rahmenbedingungen ändern (bspw. Auftreten eines potentiellen Investors für betroffene Flächen), kommt eine Umsetzung auch vor 2030 infrage. |
| FG 84 - Tourismus | | | |
| 200 | Umbau „anderer Radwege“ zur besseren Akzeptanz von Mischverkehrsführungen | Ja | Im Text ergänzt |
| 201 | Rad-Verbindung am Silokanal zwischen Gördenbrücke und Brielower Brücke darstellen | Ja | Ist bereits dargestellt |
| 202 | Querung der Havelstraße am Theaterpark: baulich aufwerten (z.B. durch Asphalt) und ggf. Sperrung für Kfz | Prüfung | Ist in Detailumsetzung zu prüfen, bauliche Aufwertung wird aus heutiger Sicht befürwortet, Sperrung für den Kfz eher schwierig, da Havelstraße wichtige Erschließungsstraße in der Innenstadt |
| 203 | Frage nach Daten zu Fahrradfahrern, die die Magdeburger Landstraße über die Woltersdorfer Straße hinaus benutzen | Nein | Daten liegen nicht vor |
| 204 | Hinweis auf Thüringer Straße als Alternativstrecke zur Magdeburger Landstraße im Radverkehr | Prüfung | Bei einem besseren Fahrbahnzustand ist die Thüringer Straße möglicherweise eine Alternativroute zur Magdeburger Landstraße. Es fehlt ihr jedoch eine geradlinige Anbindung in Richtung Bahnhof Altstadt und Innenstadt, |

| | | | |
|-----------------------------|--|---------|--|
| | | | was Radfahrende teilweise von einer Nutzung abbringen könnte. |
| FG 66 - Straßen und Brücken | | | |
| 205 | Wie ist der Rückgang um 300 Kfz/ 24h zwischen Brandenburg an der Havel und der BAB A2 zu erklären. | | Der Rückgang resultiert nicht aus einem Rückgang der Pendlerverflechtungen zwischen Brandenburg an der Havel und Berlin/Potsdam. Vielmehr sind der Bevölkerungsrückgang im Umland und der Rückgang der Pendlerbewegungen insgesamt ausschlaggebend. Im Vergleich zu den anderen Radialstraßen ist der Rückgang auf der südlichen B102 sehr gering. |
| FG 60 - Stadtplanung | | | |
| 206 | Entwicklungsszenarien der Einwohnerzahl legen weiteren Bevölkerungsverlust nahe → Anpassung empfohlen | Nein | Die zitierten Bevölkerungsvorausberechnungen sind den Gutachtern bekannt gewesen. In den vergangenen Jahren übertraf die tatsächliche Einwohnerzahl jedoch stets die prognostizierten Zahlen, weshalb eine Stagnation der Bevölkerungszahl auch bis 2030 vereinfachend angenommen wurde. So wird aus verkehrlicher Sicht ein Maximalszenario abgebildet. Eine Reduktion der Einwohnerzahlen würde an den grundsätzlichen Befunden des VEP nichts ändern. |
| 207 | Mögliche Fördermittelrückzahlung bei Herabstufung der Mühlentorstraße | Prüfung | Dieser Aspekt ist bei der Umsetzungsplanung zu prüfen. Darüber hinaus trägt die Verwendung von geschnittenem Pflaster auch zur Befahrbarkeit durch Radfahrer bei. |
| 208 | Empfehlung vordergründig verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Bereich Steinstraße anzugehen anstatt nach kurzer Zeit wieder eine Umgestaltung anzustreben | Prüfung | Aus gutachterlicher Sicht ist die Situation in der Steinstraße derzeit nicht optimal (hoher Nutzungsdruck in den Seitenbereichen und gleichzeitig breite Fahrbahn). Die öffentliche Diskussion soll klären, ob diese Probleme in der Bevölkerung auch wahrgenommen werden. Ist dies nicht der Fall, sind auch keine Umgestaltungen angezeigt, anderenfalls sind sie jedoch zu diskutieren. Aspekte wie Zweckbindungsfrist der Fördermittel sind in der Umsetzungsplanung zu berücksichtigen und abzuwägen. |
| 209 | Maßnahmen in der Straße Domlinden unzureichend. | Nein | Die Straße Domlinden ist eine wichtige Anbindung der Innenstadt Brandenburgs an der Havel aus nördlicher Richtung. Ein Entfall dieser Zugangsstraße durch restriktive Maßnahmen führt zu erheblichen Verkehrszuwächsen in anderen sensiblen Stadtbereichen (z.B. Altstadt). Es wurden daher im VEP vor allem Maßnahmen aufgenommen, die helfen sollen, den Verkehr verträglicher abzuwickeln. Die Modellrechnungen zeigen, dass die Verkehrsmengen auf den Domlinden trotzdem nicht zunehmen (vgl. Abb. 11). Auf eine Darstellung der Folgen umfangreicher verkehrsorganisatorischer Maßnahmen wurde im VEP aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet. Die Auswertungen können beim Gutachter bezogen werden. Aspekte wie Zweckbindungsfrist der Fördermittel sind in der Umsetzungsplanung zu berücksichtigen und abzuwägen. |

| | | | |
|--------------------------------|---|---------|--|
| 210 | Konkretisierung des Parkierungsschwerpunktes westlich der Steinstraße | Nein | Soll im Text nicht weiter ausgebaut werden. Im Zuge der Erstellung des Parkraumkonzepts und des VEP sind für diesen Bereich verschiedene Optionen diskutiert worden, wobei festgestellt wurde, dass eine kurzfristige Umsetzung ohnehin nicht möglich ist, eine Standortdiskussion zu einem späteren Zeitpunkt unter dann aktuellen Randbedingungen geführt werden sollte. Der verkehrlich beste Standort ist derzeit städtebaulich belegt (ehemaliges Kaufhaus Jacobstraße). |
| 211 | Ausweitung der Maßnahmenpalette aus restriktive Maßnahmen im MIV gefordert. | Nein | Die Auswertung der verkehrlichen Wirkungen der im VEP vorgeschlagenen Maßnahmen hat gezeigt, dass eine Verkehrsberuhigung in weiten Teilen der Innenstadt auch ohne starke restriktive Maßnahmen im MIV erfolgen kann. Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger enthält der VEP. |
| 212 | Die Skizze zur Umgestaltung des Molkenmarktes soll entfallen, da sie gewachsene städtebauliche Strukturen nicht beachtet. | Nein | Die Skizze ist eine Umgestaltungsidee, bei der der Verkehr im Vordergrund stand. Bei der Konkretisierung einer möglichen Umgestaltung sind städtebauliche Aspekte stärker zu berücksichtigen. |
| FG 36 - Straßenverkehrsbehörde | | | |
| 213 | Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf dem Stadtring auf Tempo 70 (in Abschnitten) wird nicht befürwortet. | Prüfung | Die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf dem Stadtring auf Tempo 70 hat erhebliche Entlastungseffekte auf die Innenstadt. Es ist im Text thematisiert, dass stellenweise zunächst die Voraussetzungen hierfür zu schaffen sind (z.B. Absturzsicherung Brücke, Steuerung Lichtsignalanlagen) es ist aus verkehrsplanerischer Sicht jedoch anzustreben, diese Maßnahme umzusetzen. Inwiefern dies tatsächlich realistisch umsetzbar ist, muss im Rahmen einer dem VEP nachgeordneten Prüfung eruiert werden. Daher ist die Maßnahme zunächst auch nur als Prüfauftrag formuliert. |
| 214 | Ausbau der Bergstraße aufgrund der Rahmenbedingungen nicht umsetzbar | Nein | Unter Ausbau ist hier eine grundhafte bestandsnahe Sanierung der Straße zu verstehen. Eine Verbreiterung der Querschnittes oder ein Betrieb mit einer höheren Geschwindigkeit als 30 km/h wird nicht angestrebt. |
| 215 | Empfehlung einer Prüfung: Einfahrt in die Straße Domlinden nur aus der Krakauer Straße | Nein | Eine derartige Maßnahme wurde aus dem Luftreinhalteplan 2007 übernommen und im Rahmen des VEP erneut geprüft. Aus Sicht der Gutachter trägt die Verlagerung der Durchgangsverkehre zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Anwohner der Alternativrouten bei. Hiervon ist insbesondere die Altstadt betroffen. |
| 216 | Haupttradrouten auch nach Wust/Gollwitz und Götting | Nein | Es wurde versucht, die Zahl der Haupttradrouten möglichst übersichtlich zu halten und die Routen sollen sich erst innerhalb des Stadtringes überlagern. Jeder Hauptzugangsstrecke der Innenstadt wurde daher eine Haupttradroute zugeordnet. Dabei wurde am Stadtrand das mutmaßlich aufkommensstärkste Ziel ausgewählt. Die Verbindungen nach Gollwitz und Götting sind daher nur als Nebenstrecken klassifiziert. Die |

| | | | |
|-----|---|---------|--|
| | | | Radverkehrsanlagen in diese Stadtgebiete sind jedoch trotzdem und unabhängig von der Klassifizierung der Route anforderungsgerecht auszubauen. Dies gilt für alle Nebenrouten. |
| 217 | Haupttradrouten I: keine Fußgänger-LSA auf der Magdeburger Straße | Nein | Aus gutachterlicher Sicht besteht im Zuge der Magdeburger Straße zwischen Stadtring und Nicolaipark ein Defizit an Querungshilfen für Fußgänger. An dieser Stelle kann eine Fußgänger-LSA gleichzeitig auch die Befahrbarkeit einer Haupttradroute verbessern. |
| 218 | Streichung der Maßnahme „Abordnung des Zwei-Richtungs-Radweges auf der Gördenallee nach Einrichtung eines stadteinwärtigen Schutzstreifens“ aus Tabelle 1 | Nein | Die Spalte fasst auch neue Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzepts zusammen. Diese Maßnahme gehört hierzu. |
| 219 | Keine Abordnung des Zwei-Richtungs-Radweges in der Magdeburger Landstraße | Prüfung | Die Maßnahme wurde in einem Prüfauftrag umgewandelt. |

Anlage 2: Maßnahmenübersicht nach angestrebter Umsetzung und Priorisierung

Abbildungstrennblatt