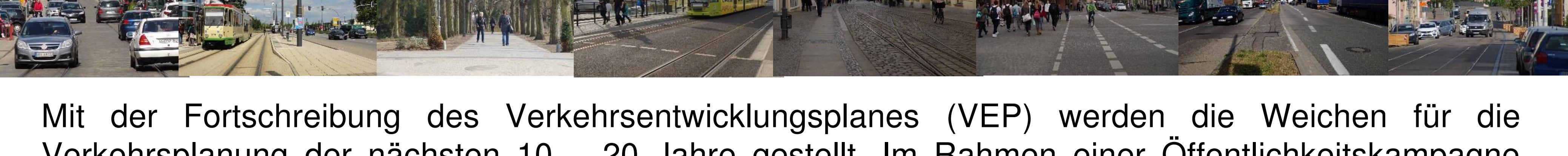
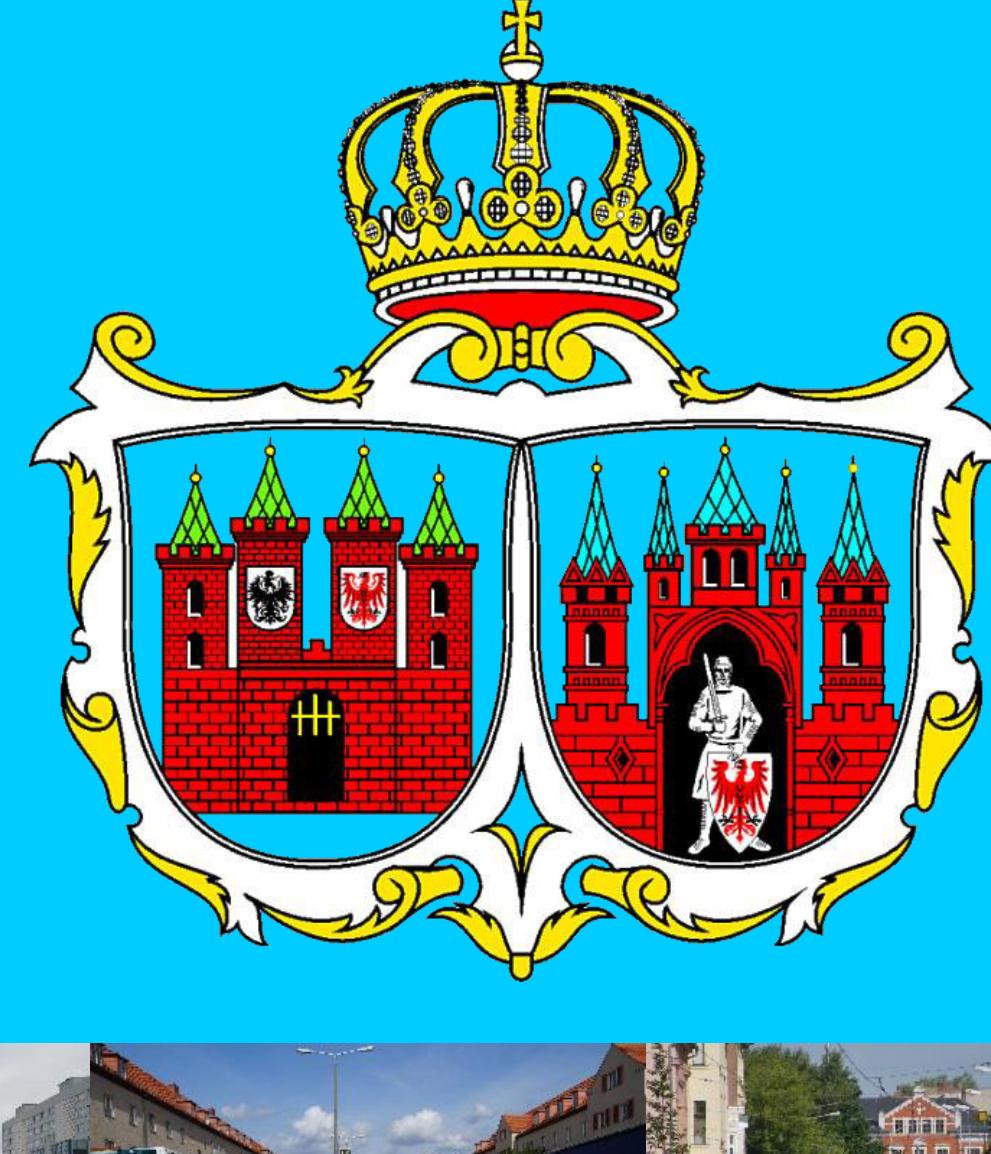


VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Beteiligung der Öffentlichkeit

Analysen – Strategien – Diskussionen

Ihre Chance sich einzubringen !



Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) werden die Weichen für die Verkehrsplanung der nächsten 10 – 20 Jahre gestellt. Im Rahmen einer Öffentlichkeitskampagne sollen Verkehrsanalysen und Strategien für die städtische Mobilität von Morgen diskutiert werden.

Vom **13. April bis zum 20. Mai 2016** wird im **Foyer der Stadtverwaltung, Klosterstraße 14** ein Infostand zum VEP eingerichtet.

Das Bearbeitungsteam des Verkehrsentwicklungsplanes ist an Ihrer Mitarbeit interessiert.

- Teilen Sie uns mit, wo Sie verkehrliche Defizite in der Stadt sehen oder welche Potentiale noch besser genutzt werden können.
- Sie haben auch Ideen, wie das Verkehrssystem verbessert werden kann?

Sie können Ihre Anregungen und Hinweise bis zum 20. Mai 2016 am VEP-Infostand, im Sicherheitszentrum in der Steinstraße 66/67 und den Briefkästen der Ortsteilverwaltungen abgeben.

Anregungen auch per E-Mail: verkehrsplanung@stadt-brandenburg.de.

Analysen zum Umweltverbund – ÖPNV und Radverkehr

Öffentlicher Personennahverkehr

Der ÖPNV stellt neben dem Kfz-Verkehr üblicherweise den Verkehrsträger mit den höchsten Beförderungsleistungen dar und wird daher als Rückgrat des Umweltverbundes bezeichnet. In Brandenburg an der Havel nutzen derzeit etwa 8 Mio. Fahrgäste jährlich das Angebot der städtischen Verkehrsbetriebe (VBB). Der Anteil aller mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege beträgt etwa 13 %, was im Vergleich zu ähnlichen deutschen Städten ein durchschnittlicher Wert ist. Die Erschließung des Stadtgebietes durch die Linien der VBB und regionaler Anbieter lässt sich wie folgt beschreiben:

- Städtisches ÖPNV-Angebot aus 4 Straßenbahnen und 10 Stadtbuslinien im Tagesnetz ca. 5:00 – 20:30 Uhr
- Vor allem in Spitzenverkehrszeiten verdichteter Takt zur optimalen Abbildung der Nachfrage Drei Hauptstraßenbahnlinien 1, 2 und 6 und Buslinie B ganztags maximal im 15-Minuten-Takt, übrige Linien häufig im 30- oder 60-Minuten Grundtakt
- Nachtnetz mit 3 Stadtbuslinien ca. 20:30 – 0:00 Uhr, Freitags bis 3:00 Uhr, Linien im 60-Minuten-Takt
- Regionalzugverbindungen nach Rathenow, Magdeburg und Berlin im Stundentakt (nach Berlin sogar teilweise im 30-Minuten-Takt)

- 12 Regionalbuslinien verbinden Stadt und Umland
- Insgesamt gute Erschließung der Stadtteile und Strukturschwerpunkte
- Sehr dichtes Fahrtenangebot innerhalb des Stadtrings
- Ausschließlich durch Regionalbuslinien erschlossen: Ortslage Wust, Gollwitz, Mahlenzien und Paterdamm
- Wesentlichste Erschließungsdefizite in der Stadt: südlich der Magdeburger Landstraße und im Wredowkomplex
- Auch Teile von Schmerzke und Plaue sind eher unbefriedigend erreichbar



Zeitlich-räumliche ÖPNV-Erschließung der Kernstadt durch Linien der VBB (Stand 2015)

Die Wahrnehmung des Nahverkehrssystems wird auch durch die Qualität seiner Zugangsstellen bestimmt. Hier ist in Brandenburg an der Havel in den vergangenen Jahren an wesentlichen Verknüpfungsstellen investiert worden:

- Vorplatz des Hauptbahnhofes: Umfangreiche Umgestaltung mit neuem ZOB, Radabstellanlagen, Parkplätzen, behindertengerechten Bahn- und Bushaltestellen und hochwertigen Querungsmöglichkeiten des Stadtrings
- Nicolaiplatz: Grundhafte Neugestaltung des Platzes mit behindertengerechtem Umbau der Straßenbahnhaltestellen und Bündelung der Halte

Radverkehr

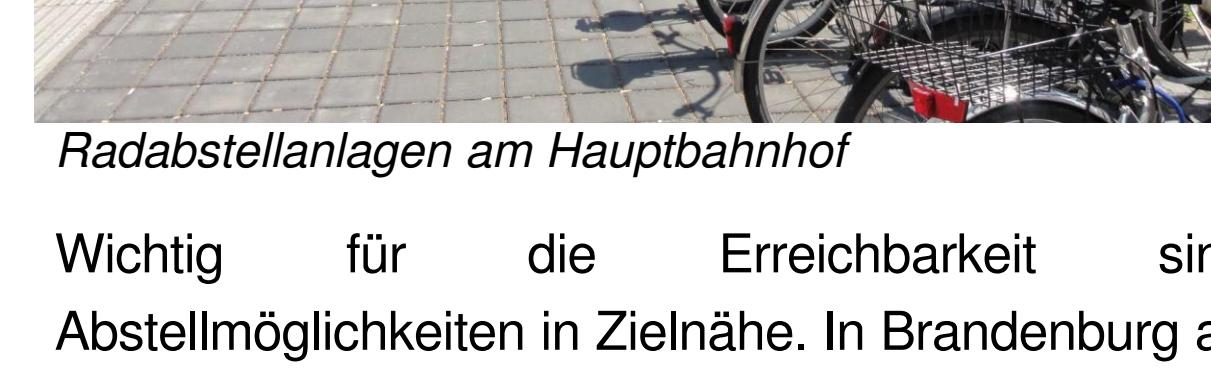
Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten haben gezeigt, dass der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege in den vergangenen Jahren bundesweit deutlich zugenommen hat. Obwohl konkrete Zahlen für Brandenburg an der Havel nicht vorliegen, existieren Indizien für eine vermehrte Radnutzung. Im Rahmen des VEP sollte untersucht werden, inwiefern das Radverkehrssystem aktuellen Anforderungen entspricht.



Die Ausstattung der Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen ist im Wesentlichen als gut einzuschätzen. Größere Defizite werden im Bereich des nördlichen Stadtringes zwischen Willi-Sänger-Straße und Grillendamm gesehen. Problematisch stellt sich darüber hinaus der vor allem im Innenstadtbereich häufig anzutreffende Pflasterbelag dar. Hier nutzen Radfahrende häufig regelwidrig den Fußweg.

Verbesserungen dieser Situation wurden unter anderem in der Steinstraße erreicht, wo im Randbereich der Gleise nachträglich geschnittenes Pflaster verlegt wurde. In den Haltestellenbereichen fällt dieser Streifen jedoch sehr schmal aus. In Brandenburg an der Havel überaus verbreitet, jedoch aus Sicherheitsgründen nicht umstritten, sind Zwei-Richtungs-Radwege. Die Unfallanalysen zeigen hier vermehrt Unfälle mit Radfahrenden aus der „falschen“ Richtung. Sehr selten werden bisher Schutzstreifen eingesetzt. Im überörtlichen Verkehr werden fehlende Radwege an der L911 nach Mötzow, L 93 nach Wöllin sowie an der B 102 nach Rotscherlinde beklagt. Eine Wegweisung für den Alltagsradverkehr existiert nicht.

Brandenburg an der Havel liegt jedoch aufgrund seiner attraktiven Flusslage an mehreren touristischen Radrouten, deren Verläufe durch die Stadt ausgewiesen werden.



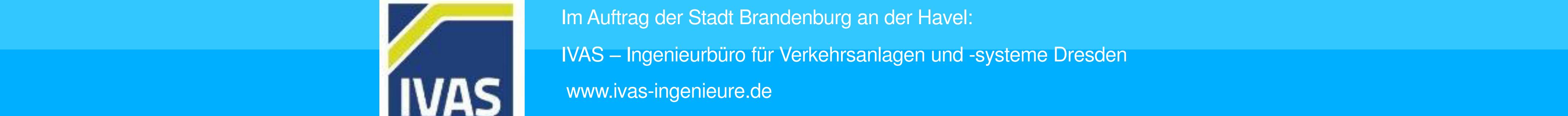
Radabstellanlagen am Hauptbahnhof

Wichtig für die Erreichbarkeit sind Abstellmöglichkeiten in Zielnähe. In Brandenburg an der Havel sind zu diesem Zweck vereinzelte Abstellmöglichkeiten im Zentrum vorhanden, vor allem an den Eingangsbereichen der Einkaufszentren und am Neustädtischen Markt. Angesichts vieler Fehlnutzungen im Umfeld dieser Anlagen erscheinen die Kapazitäten jedoch vielerorts nicht ausreichend.

Sie suchen weitergehende Informationen ?

Besuchen Sie die Webseite zur Verkehrsplanung unter www.stadt-brandenburg.de/vep oder QR-Code scannen.

Anregungen auch per E-Mail: verkehrsplanung@stadt-brandenburg.de.

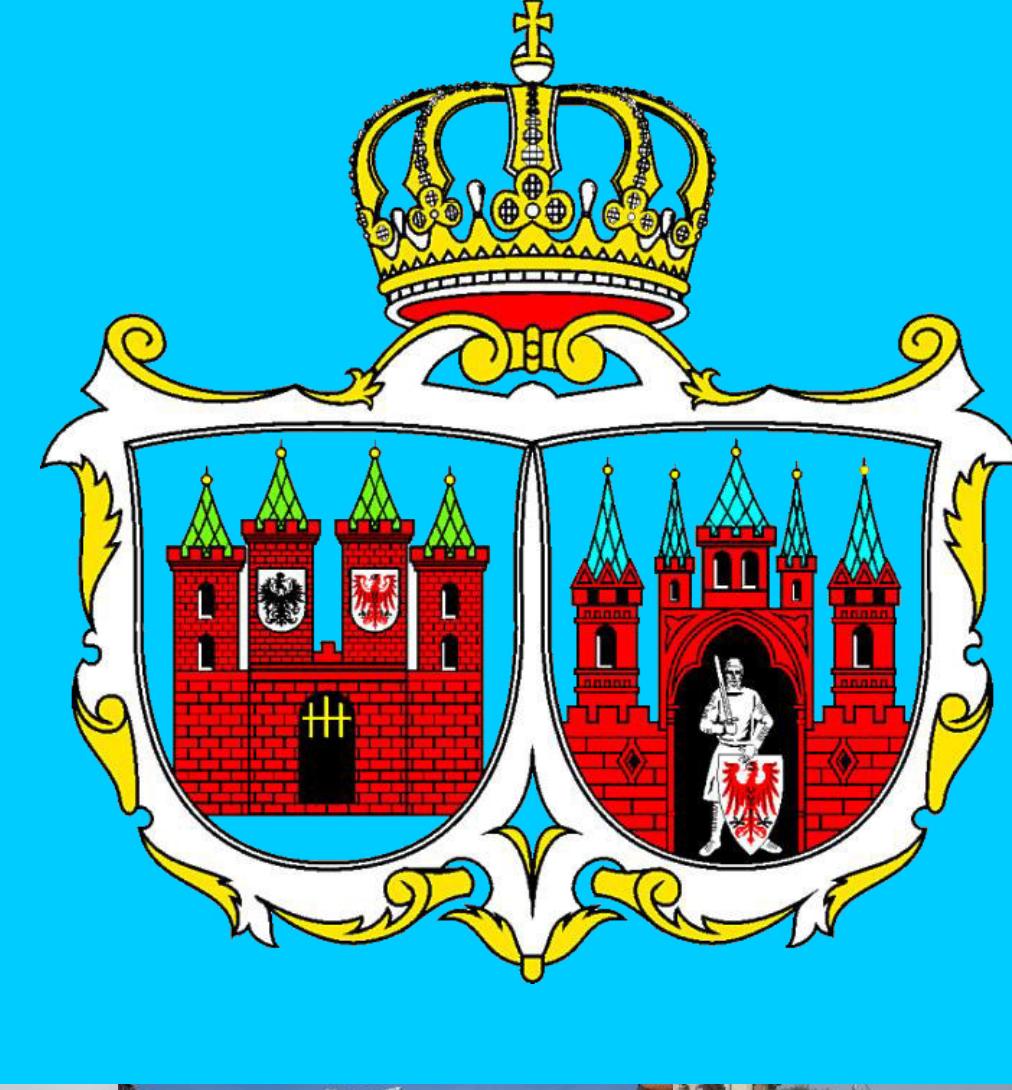


Im Auftrag der Stadt Brandenburg an der Havel:
IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden
www.ivas-ingenieure.de



DIE STADT IM FLUSS
BRANDENBURG
AN DER HAVEL

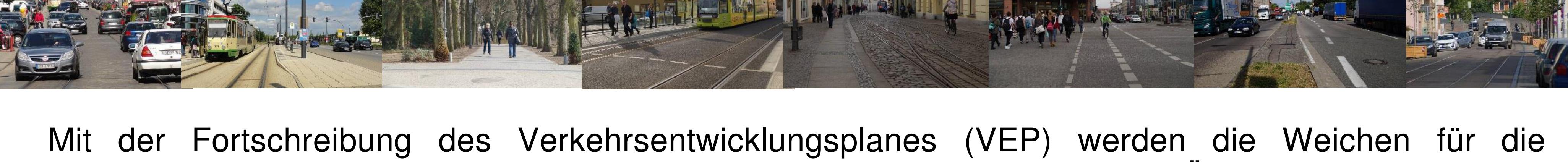
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN



Beteiligung der Öffentlichkeit

Analysen – Strategien – Diskussionen

Ihre Chance sich einzubringen !



Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) werden die Weichen für die Verkehrsplanung der nächsten 10 – 20 Jahre gestellt. Im Rahmen einer Öffentlichkeitskampagne sollen Verkehrsanalysen und Strategien für die städtische Mobilität von Morgen diskutiert werden.

Vom 13. April bis zum 20. Mai 2016 wird im **Foyer der Stadtverwaltung, Klosterstraße 14** ein Infostand zum VEP eingerichtet.

Das Bearbeitungsteam des Verkehrsentwicklungsplanes ist an Ihrer Mitarbeit interessiert.

- Teilen Sie uns mit, wo Sie verkehrliche Defizite in der Stadt sehen oder welche Potentiale noch besser genutzt werden können.
- Sie haben auch Ideen, wie das Verkehrssystem verbessert werden kann?

Sie können Ihre Anregungen und Hinweise bis zum 20. Mai 2016 am VEP-Infostand, im Sicherheitszentrum in der Steinstraße 66/67 und den Briefkästen der Ortsteilverwaltungen abgeben.

Anregungen auch per E-Mail: verkehrsplanung@stadt-brandenburg.de.

Defizitbereiche und Handlungsschwerpunkte

Weiterentwicklung des Straßennetzes

Verkehr und Stadtraum

Förderung des Rad- und Fußverkehrs

Im Rahmen der Analysen konnte festgestellt werden, dass das Straßennetz in Brandenburg an der Havel grundsätzlich anforderungsgerecht ausgebaut ist. Handlungsbedarf kann vor allem aus Ansprüchen der Lärminderung und der Entlastung sensibler Stadtbereiche abgeleitet werden.

Zur Entlastung sensibler Stadtbereiche – und hier insbesondere der Innenstadt – ist ein leistungsfähiger hergestellter Stadtring eine notwendige Voraussetzung. Nur so können Verkehre erfolgreich aus der Innenstadt heraus verlagert werden. Wichtig wird sein, die gute Erreichbarkeit der Innenstadt auch mit dem Pkw zu erhalten, um Anstrengungen der Innenstadtbelebung nicht entgegenzuwirken. Verlagerungen sollen sich daher vornehmlich auf gebietsfremde Verkehre beziehen. Ziel soll es sein die Verkehrsmengen dort zu senken, wo besonders hohe Nutzungsmischungen oder Konfliktpotentiale bestehen und ihn dort zu bündeln, wo er verträglich abgewickelt werden kann.

Zur Stärkung des Stadtringes werden die seitens des Landes und der Stadt bereits avisierten Instandhaltungs- und Ausbaumaßnahmen wesentlich beitragen. Im Rahmen des VEP könnten darüber hinaus auch weitere Neubaumaßnahmen und Ansätze des Verkehrsmanagements auf ihre Wirkung zur Stärkung des Stadtringes überprüft werden.

Trotz des allgemein guten Ausbaustandes des Straßennetzes verbleiben einzelne Detailbereiche mit Verbesserungspotential. Hierfür sollen im VEP ebenfalls Lösungen entwickelt werden.

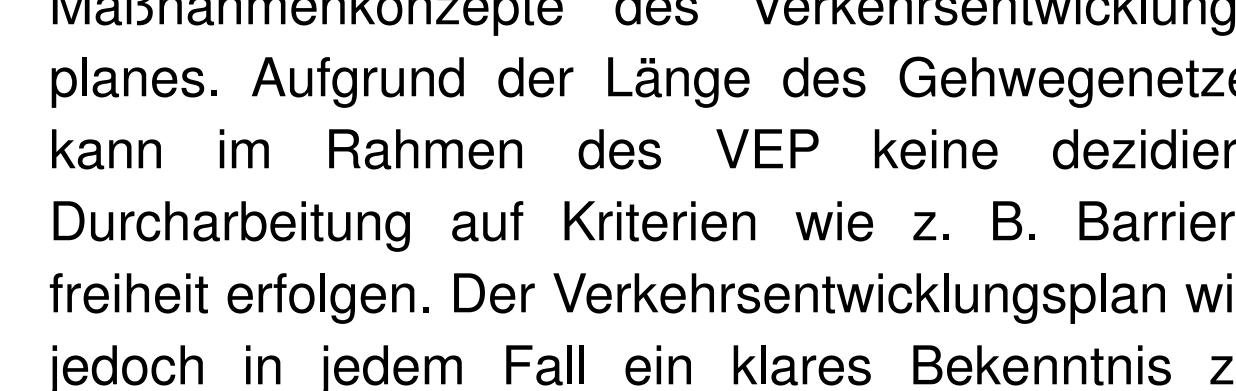
Verkehrsflächen bestimmen den Eindruck und die Wahrnehmung von Stadträumen maßgeblich. Die weitgehend erhalten gebliebene Stadtstruktur von Brandenburg an der Havel ist ein Gewinn für die Stadt, stellt jedoch besondere Anforderung an die Verkehrsplanung bei der verträglichen Integration der Verkehrsflächen in den Stadtraum. In Bereichen, wie der Bauhofstraße und der Jacobstraße als eine der drei Hauptzufahrten zur Innenstadt ist dies bislang nur ungenügend gelungen. Auch der Neustädtische Markt als zentraler Punkt der Innenstadt genügt in Teilen diesen Ansprüchen nicht.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes sollen für die defizitären Stadträume Lösungsvorschläge entwickelt werden. Voraussetzung ist jedoch eine Reduktion der Verkehrsmengen in der Innenstadt durch Verlagerung von Durchgangsverkehren und Vermeidung unnötiger Verkehre, wie z. B. Parksuchverkehre. Denn nur dann können bisher verkehrlich überformte Stadträume zu attraktiven Orten umgestaltet werden, die auch eine Steigerung der touristischen Attraktivität der Stadt bewirken können.

Temporäre Aufwertung des Straßenraumes in der Bauhofstraße

Das Radverkehrsangebot der Stadt ist bis auf wenige Defizite hinsichtlich Netzlücken, Unfallschwerpunkte und ungenügender Abstellkapazitäten anforderungsgerecht ausgebaut.

Der Radverkehr ist in Brandenburg an der Havel als System weiter zu entwickeln. Dazu gehören neben baulichen Verbesserungen auch Kampagnen zur Verbesserung des Radverkehrsklimas. Für Brandenburg an der Havel wird beispielsweise ein großes Potential in einer stärkeren „Sichtbarmachung“ der bereits baulich angelegten Radrouten gesehen. Untersetzt werden sollen diese Arbeiten im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes, welches parallel zum Verkehrsentwicklungsplan fortgeschrieben wird.



Radverkehr auf der Hauptstraße

Maßnahmen der Lärminderung und Luftreinhaltung

Optimierung der Parksituation

Auch im Fußverkehr ist die Beseitigung wichtiger Netzlücken ein Kernbaustein der Maßnahmenkonzepte des Verkehrsentwicklungsplanes. Aufgrund der Länge des Gehwegenetzes kann im Rahmen des VEP keine deziidierte Durcharbeitung auf Kriterien wie z. B. Barrierefreiheit erfolgen. Der Verkehrsentwicklungsplan wird jedoch in jedem Fall ein klares Bekenntnis zur Förderung der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum beinhalten. Ziel muss die Möglichkeit zur Mobilitätsteilhabe für alle Personengruppen und eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sein.

Beseitigung von Unfallhäufungen

Die Verkehrsanalysen zeigten, dass zahlreiche Straßenräume durch eine hohe Lärmelastigung auffallen. Davon betroffen sind beispielsweise die Magdeburger Landstraße, Wilhelmsdorfer Straße/Jacobstraße, Brielower Straße und Otto-Sidow-Straße (Foto).

Im Rahmen eines Lärmaktionsplanes, der in die Bearbeitungsstruktur des Verkehrsentwicklungsplanes integriert ist, sollen daher Lösungen entwickelt werden, wie diese Defizite möglichst zu reduzieren sind. Dabei werden lokal wirkende Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduktionen oder der Austausch lärmtechnisch ungünstiger Fahrbahnbeläge genauso betrachtet, wie gesamtstädtisch wirkende Maßnahmen der Verkehrsvermeidung.

Die Analysen des Parkraums in Brandenburg an der Havel zeigten deutlich, dass trotz der hohen Auslastung bestimmter Bereiche kein generelles Stellplatzdefizit für die Innenstadt abzuleiten war, denn in benachbarten Straßen standen gleichzeitig häufig freie Stellplätze zur Verfügung. Ziel einer Überarbeitung des Parkraumangebots muss es daher nicht vordergründig sein neue Kapazitäten zu schaffen, sondern vielmehr die vorhandenen Kapazitäten besser zu nutzen.

Besucher der Innenstadt sollten gezielt bestimmte Bereiche anfahren, in denen die Wahrscheinlichkeit einen freien Stellplatz zu finden höher ist, als dies bisher der Fall ist. Parksuchverkehre sollten deutlich reduziert werden. Dazu beitragen könnten:

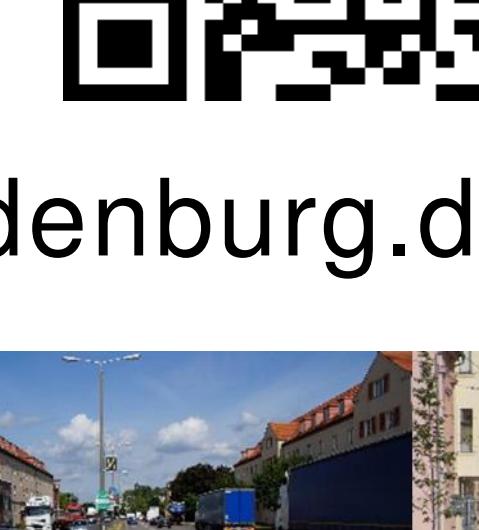
- Neuorganisation der Parkraumbewirtschaftung
- Prüfung der Entflechtung der Mischnutzung von Bewohner- und Kundenparken
- Überarbeitung der Parkwegweisung, Prüfung des Einsatzes von dynamischen Auslastungsanzeigen



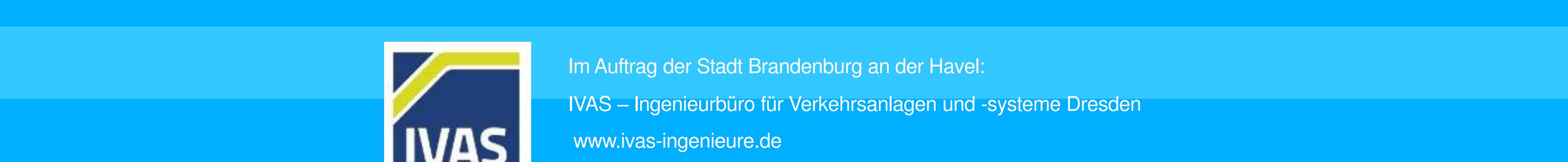
Unfallhäufungsstelle Wilhelmsdorfer Straße/Otto-Sidow-Straße

Sie suchen weitergehende Informationen ?

Besuchen Sie die Webseite zur Verkehrsplanung unter www.stadt-brandenburg.de/vep oder QR-Code scannen.



Anregungen auch per E-Mail: verkehrsplanung@stadt-brandenburg.de.



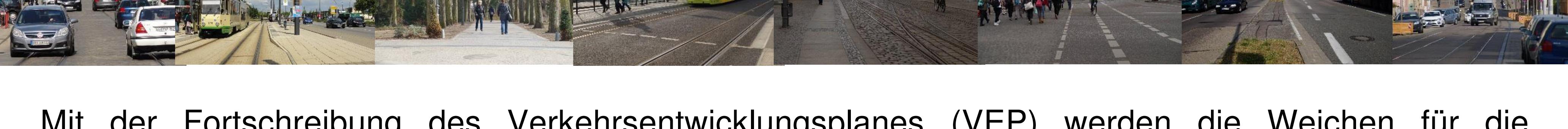
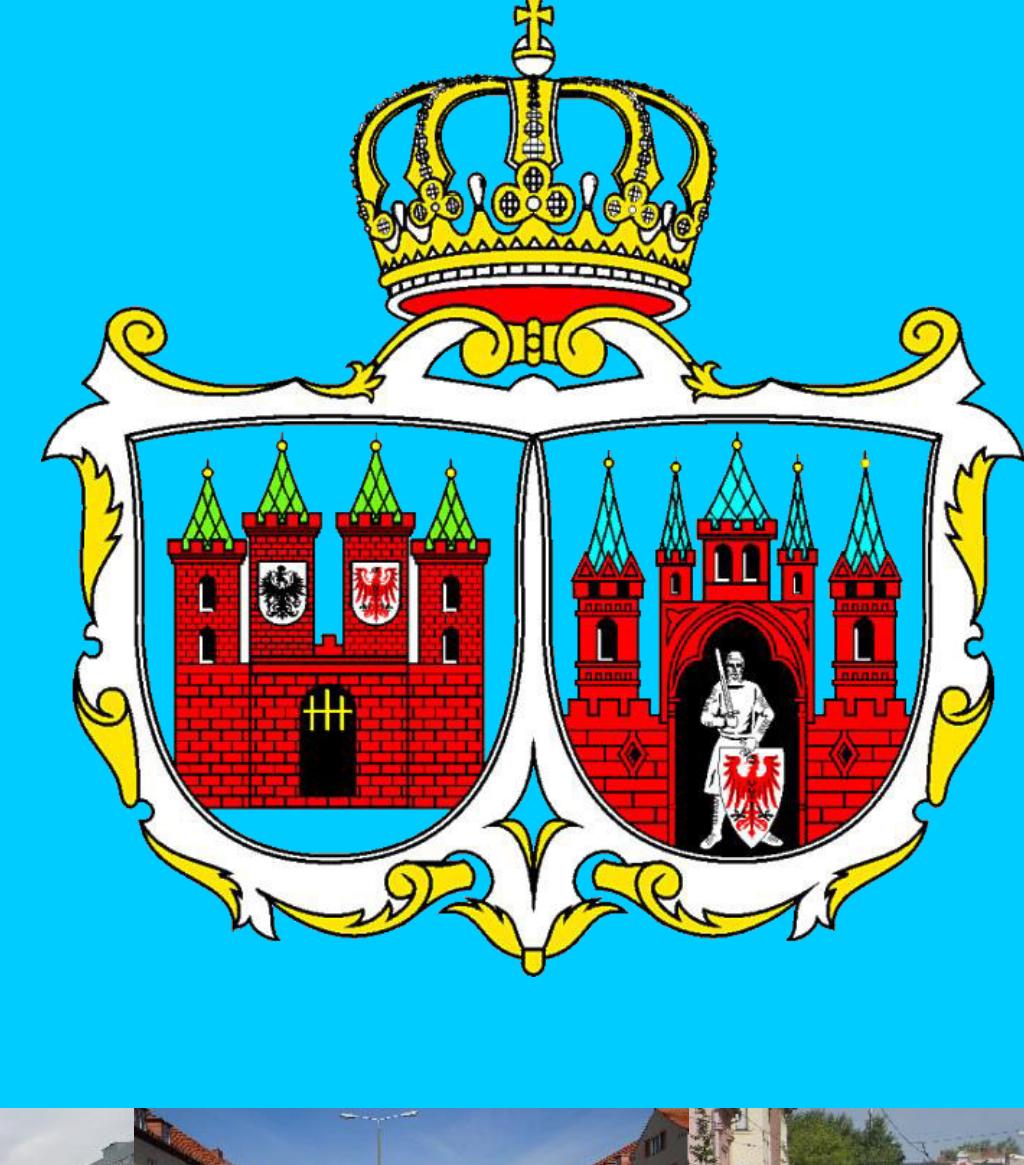
Im Auftrag der Stadt Brandenburg an der Havel:
IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden
www.ivas-ingenieure.de

DIE STADT IM FLUSS
BRANDENBURG
AN DER HAVEL

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Beteiligung der Öffentlichkeit

Analysen – Strategien – Diskussionen



Vom 13. April bis zum 20. Mai 2016 wird im Foyer der Stadtverwaltung, Klosterstraße 14 ein Infostand zum VER eingerichtet.

Das Bearbeitungsteam des Verkehrsentwicklungsplanes ist an Ihrer Mitarbeit interessiert.

- Sie haben auch Ideen, wie das Verkehrssystem verbessert werden kann?

- Sie können Ihre Anregungen und Hinweise bis zum 20. Mai 2016 am VEP-Infostand, im Sicherheitszentrum in der Steinstraße 66/67 und den Briefkästen der Ortsteilverwaltungen abgeben. Anregungen auch per E-Mail: verkehrsplanung@stadt-brandenburg.de.

Analyse von Straßennetz und Kfz-Verkehr

A map showing traffic volume data. A green line highlights a road segment, and a callout box indicates a traffic volume of 11,800. Other segments are labeled with 2,285 and 2,283.

erden in Brandenburg an der Havel regelmäßig mittels einer Auswertung dieser Erhebungen ergab, dass die vergangenen Jahren flächendeckend zurück-gegangen

gerausch betonten, wie Durchschnitt sanken die

Besonders stark waren die Reduktionen in Hochstraßen, was durch den dort sehr umfassenden Stadtumbau zu begründen sein dürfte. Auch am Stadtring sind deutliche Verkehrsabnahmen zu verzeichnen. Dennoch zählt der Stadtring heute mit stellenweise über 33.000 Kfz/ Tag zu den am stärksten belasteten Straßen der Stadt. Innerhalb des Stadtringes sind im Vergleich zwischen Belastungen festzustellen.



Vergleich zwischen Be-
Belastungen festzustel-
Durchgangsverkehr zu-
Belastungen kommt.
Aufgrund der prognos-
Verkehrsmengen weiter
von diesem Rückgang

Werktägliche Kfz-Verkehrsmengen im Bestand im Innenstadtbereich

A map of a residential area showing a network of green and orange lines overlaid on a grayscale background of buildings and roads. The green lines represent a proposed network, and the orange lines represent an existing network. The map shows a mix of residential buildings and green spaces.

beschränktem Angebot stellt sich so auch

Im Rahmen einer umfassenden Erhebung wurden etwa 6.500 Stellplätze in der Kernstadt innerhalb des Stadtringes hinsichtlich ihrer Auslastung im Tagesverlauf und ihrer Bewirtschaftungsform untersucht. Etwa 22 % der untersuchten Stellplätze sind kostenpflichtig, wobei viele dieser Parkplätze ganztägig kostenfrei durch Bewohner genutzt werden dürfen. Innerhalb der Neustädtischen Innenstadt sind die meisten Stellplätze kostenpflichtig, in einzelnen Teilbereichen kann jedoch für kurze Zeit kostenfrei geparkt werden. Angesichts einer durchschnittlichen Parkdauer von etwa 80 Minuten sind derartige Angebote jedoch durchaus auch attraktiv für Besucher der Innenstadt.

Die Untersuchung der Parkraumauslastung ergab, dass in der Innenstadt die höchste Auslastung zwischen 9 und 12 Uhr erreicht wird. Hier wird eine durchschnittliche Auslastung von 62 % erreicht, wobei dies insbesondere durch

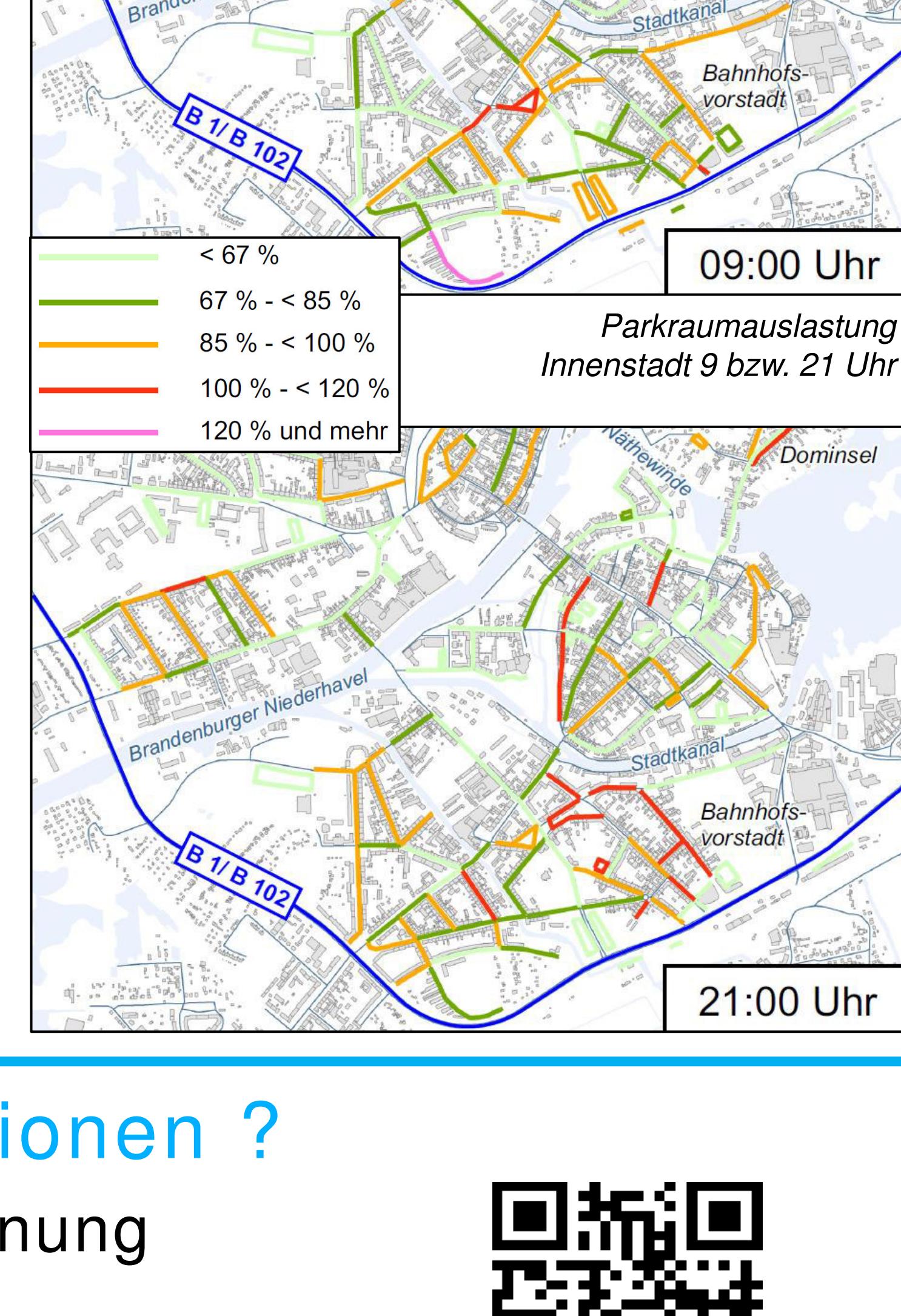
Sie suchen weit Besuchen Sie die W

Stellplätze verfügbar sind. In vertiefender Analysen konnte ermittelt werden, dass dies insbesondere durch die Freigabe der Stellplätze für Bewohner bedingt sein dürfte. Innerhalb der Innenstadt sind demnach ganztägig über 35 % der Stellplätze durch Bewohner belegt. Dies trifft auf zentrale Bereiche wie die Steinstraße genauso zu, wie auf eher peripher gelegene Straßen, wie die Packhofstraße.

Außerhalb der Innenstadt besteht insbesondere in der Bahnhofsvorstadt eine hohe Stellplatznachfrage. Hierbei sind vor allem die Nachtstunden auffällig, in denen vorrangig Bewohner ihre Kfz abstellen.

Das Parkleitsystem der Stadt führt die Verkehrsteilnehmer vom Stadtring aus zunächst zu den nächstgelegenen Parkplätzen, über Folgewegweiser letztlich jedoch zu allen Parkplätzen der Innenstadt, ohne dabei auf

Innenstadtdurchfahrten zu verzichten. Belegungsanzeigen gibt es nur an der Zufahrt des Parkhauses St.-Annen-Galerie.



oder QR-Code scannen.

Anregungen auch per E-Mail: verkehrsplanung@



DIE STADT IM FLUSS

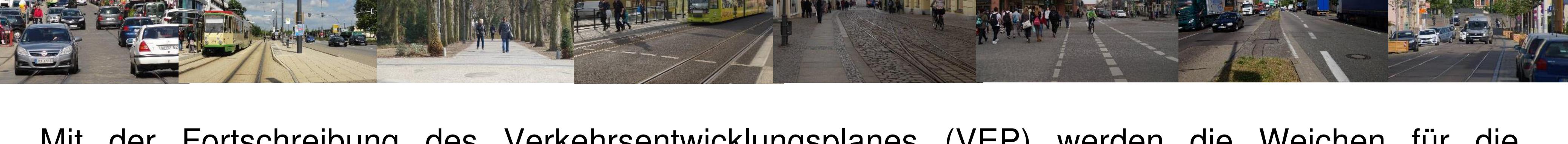
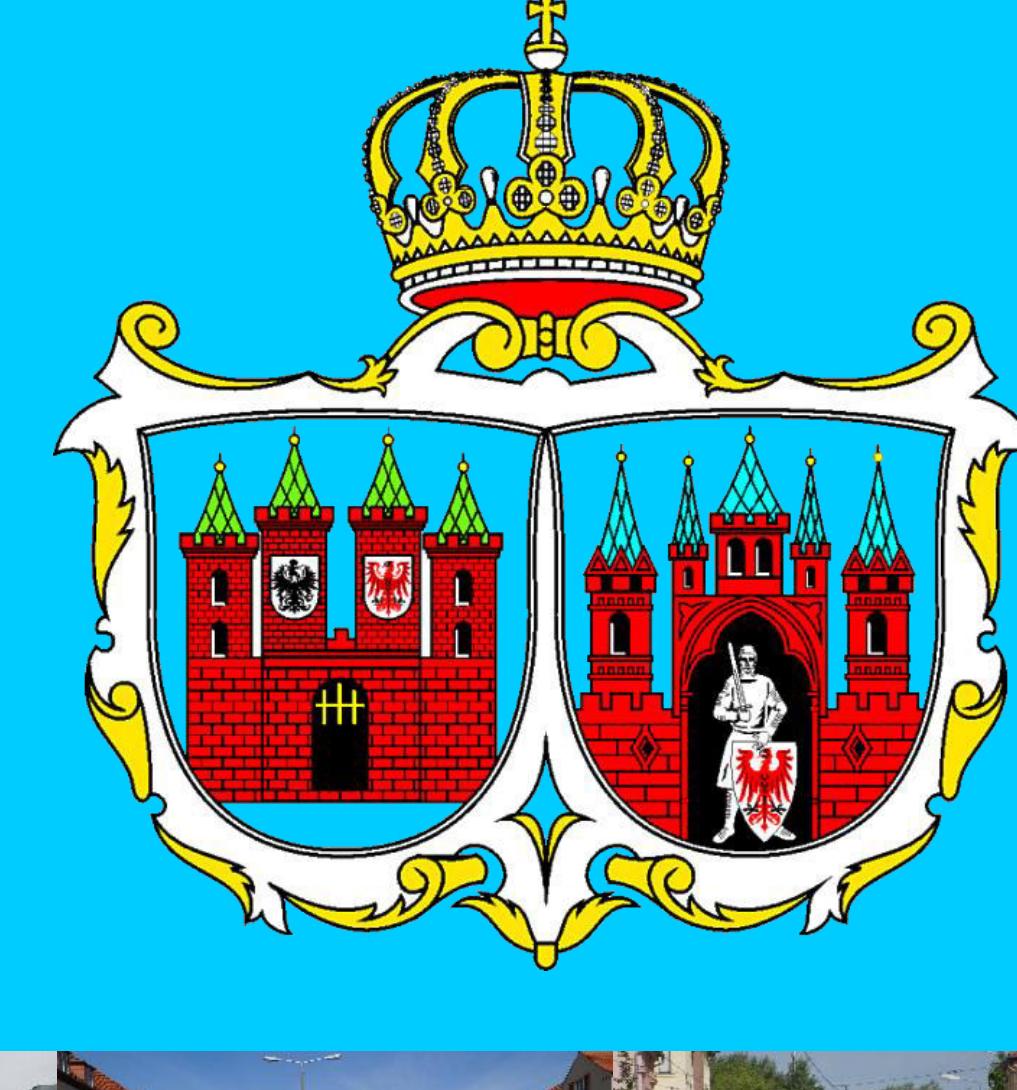
BRANDENBURG

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN

Beteiligung der Öffentlichkeit

Analysen – Strategien – Diskussionen

Ihre Chance sich einzubringen !



Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) werden die Weichen für die Verkehrsplanung der nächsten 10 – 20 Jahre gestellt. Im Rahmen einer Öffentlichkeitskampagne sollen Verkehrsanalysen und Strategien für die städtische Mobilität von Morgen diskutiert werden.

Vom **13. April bis zum 20. Mai 2016** wird im **Foyer der Stadtverwaltung, Klosterstraße 14** ein Infostand zum VEP eingerichtet.

Das Bearbeitungsteam des Verkehrsentwicklungsplanes ist an Ihrer Mitarbeit interessiert.

- Teilen Sie uns mit, wo Sie verkehrliche Defizite in der Stadt sehen oder welche Potentiale noch besser genutzt werden können.
- Sie haben auch Ideen, wie das Verkehrssystem verbessert werden kann?

Sie können Ihre Anregungen und Hinweise bis zum 20. Mai 2016 am VEP-Infostand, im Sicherheitszentrum in der Steinstraße 66/67 und den Briefkästen der Ortsteilverwaltungen abgeben.

Anregungen auch per E-Mail: verkehrsplanung@stadt-brandenburg.de.

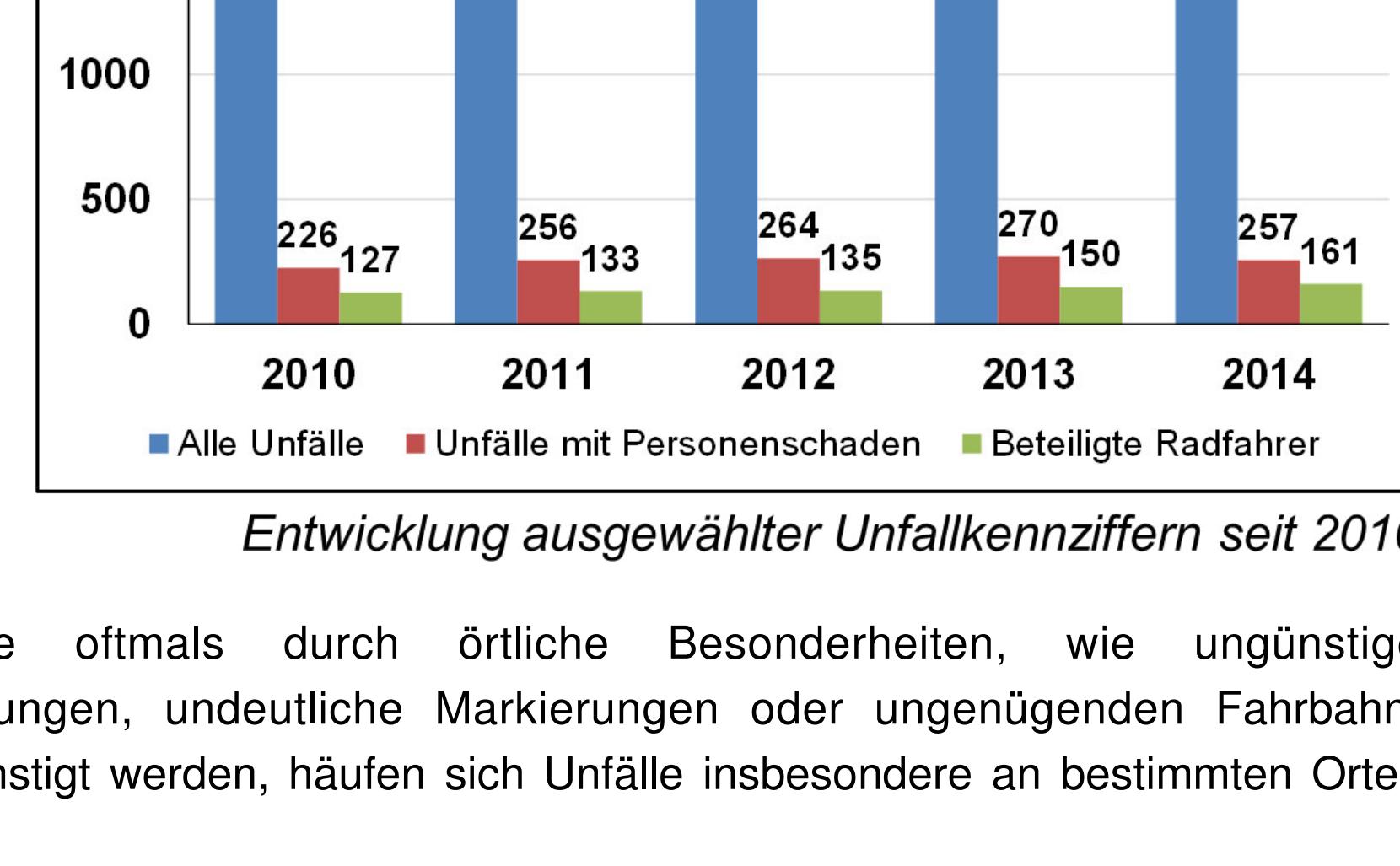
Analyse von Straßennetz und Kfz-Verkehr

Unfallgeschehen

In Brandenburg an der Havel hat es 2014 insgesamt 2.151 Unfälle gegeben, wobei bei 12 % aller Unfälle Verletzte zu verzeichnen waren. Seit 2010 ist bezüglich der Unfallzahlen mit einem Rückgang von 9 % ein positiver Trend zu erkennen. Dieser findet sich jedoch so nicht in den Unfällen mit Verletzten wieder, denn hier sind 2014 etwa 14 % mehr zu verzeichnen gewesen. Dieser Anstieg dürfte sich vor allem durch die vermehrte Beteiligung von Radfahrenden an Unfällen erklären lassen. Gegenüber 2010 sind 2014 etwa 27 % mehr Radfahrer in Unfälle verwickelt gewesen.



Unfallschwerpunkte in Brandenburg an der Havel



Entwicklung ausgewählter Unfallkennziffern seit 2010

Da Unfälle oftmals durch örtliche Besonderheiten, wie ungünstige Blickbeziehungen, undeutliche Markierungen oder ungenügenden Fahrbahnbelag begünstigt werden, häufen sich Unfälle insbesondere an bestimmten Orten der Stadt.

In Brandenburg an der Havel existieren 16 dieser Unfallhäufungsstellen. Die Unfallbegünstigenden Umstände sind örtlich stark verschieden, häufig sind jedoch ungünstige Signalisierungsformen, Zwei-Richtungs-Radwege und zu hohe Geschwindigkeiten mit ausschlaggebend.

Auffällig sind zudem viele Unfälle zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrern z. B. auf der Gödenallee, aber auch verteilt im Nebennetz. Auf dem Stadtring und im Vorfeld des Bahnüberganges Wust kommt es häufig zu Auffahrunfällen.

Entwicklung des Straßennetzes

Insgesamt ist das Straßennetz der Stadt Brandenburg an der Havel anforderungsgerecht hergestellt. Durch die Entscheidung die Planungen zu einer Ortsumgehung einzustellen, welche die Stadt weitgehend vom großräumigen Durchgangsverkehr entlastet hätte, muss das städtische Straßennetz auch zukünftig regionalen Durchgangsverkehr aufnehmen. Daher sind seitens des Landes und der Stadt unabhängig von den Ergebnissen des VEP Instandhaltungs- und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz geplant.

Zur Verbesserung der überregionalen Anbindung der Stadt plant das Land z. B. den dreistreifigen Ausbau der B 102 nördlich und südlich der Stadt einschließlich der Ortsumgehung für Schmerke und der Lösung für Paterdamm. Parallel dazu soll auch ein Radweg entlang der B 102 errichtet werden. An der B 1 bei Wust soll der Bahnübergang durch eine Brücke ersetzt werden.

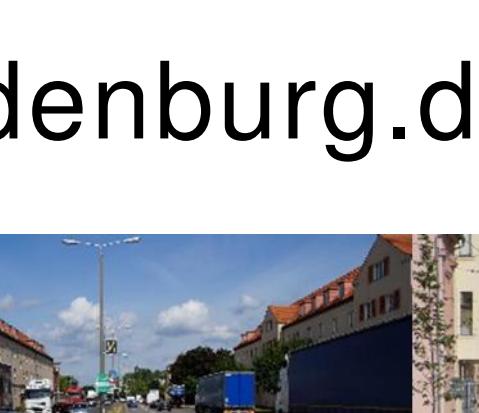
Die Stadt beabsichtigt einen Ersatzneubau der Planebrücke sowie zahlreiche Instandhaltungsmaßnahmen, z. B. an der Willi-Sänger-Straße und Anton-Saefkow-Allee. Im Zuge des Neubaus behindertengerechter Haltestellen erfolgt die Sanierung von Straßenabschnitten (z. B. Fachhochschule). Auch im Wohnstraßennetz sind Sanierungsarbeiten geplant, z. B. im Wredowkomplex.



Unabhängig vom VEP geplante Ausbau- und Instandhaltungsmaßnahmen

Sie suchen weitergehende Informationen ?

Besuchen Sie die Webseite zur Verkehrsplanung unter www.stadt-brandenburg.de/vep oder QR-Code scannen.



Anregungen auch per E-Mail: verkehrsplanung@stadt-brandenburg.de.



Im Auftrag der Stadt Brandenburg an der Havel:
IVAS – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden

www.ivas-ingenieure.de

DIE STADT IM FLUSS
BRANDENBURG
AN DER HAVEL