



Projekt Ritterstraße



Ausgangslage Projekt Ritterstraße – eine visuelle Darstellung der Schmerzpunkte



Fehlende Radstände, Abstellen nur an Fassaden

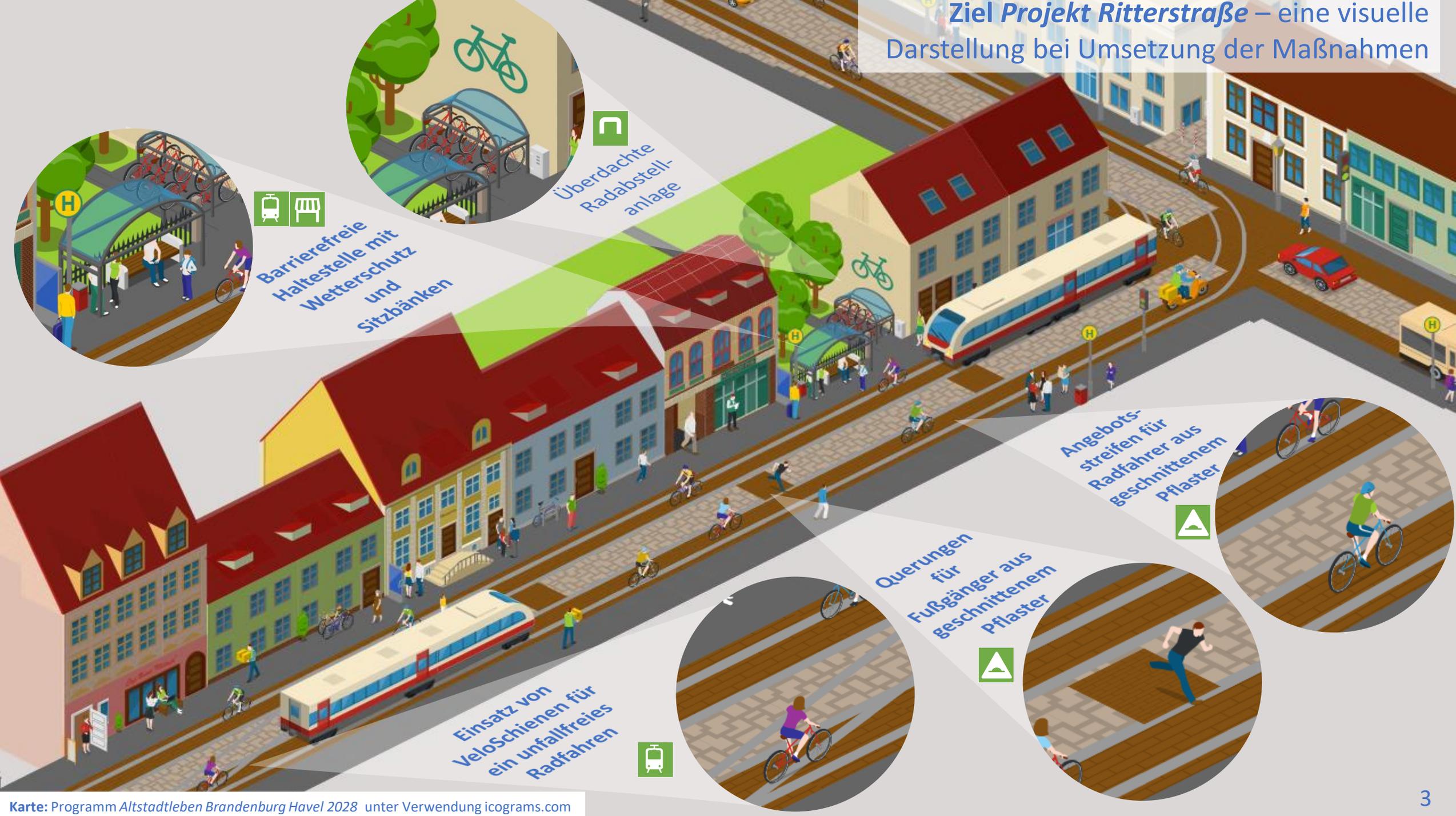
Keine barrierefreie Strß-Haltestelle kein Wetter-schutz

Mehr als 120 Unfälle durch Verkanten der Räder in Straßenbahn-schienen

Fehlende Angebots-streifen: Ausweichen der Radfahrer auf Bürger-steigen mit Konflikten

Unzureichende Querungen für Fußgänger

Ziel Projekt Ritterstraße – eine visuelle Darstellung bei Umsetzung der Maßnahmen

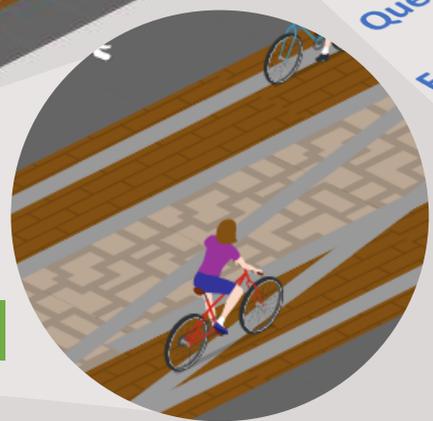


Barrierefreie Haltestelle mit Wetterschutz und Sitzbänken

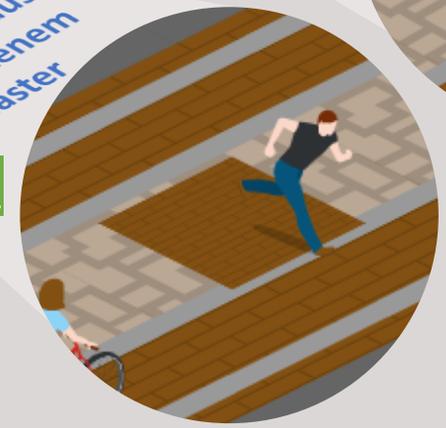


Überdachte Radabstellanlage

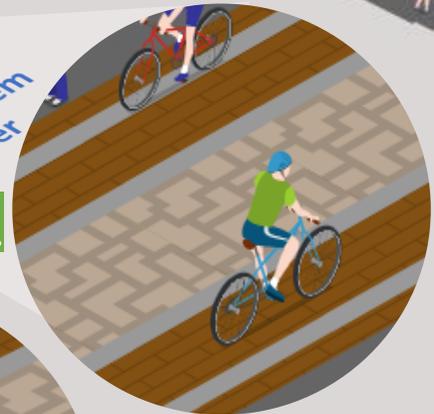
Einsatz von VeloSchienen für ein unfallfreies Radfahren



Querungen für Fußgänger aus geschnittenem Pflaster

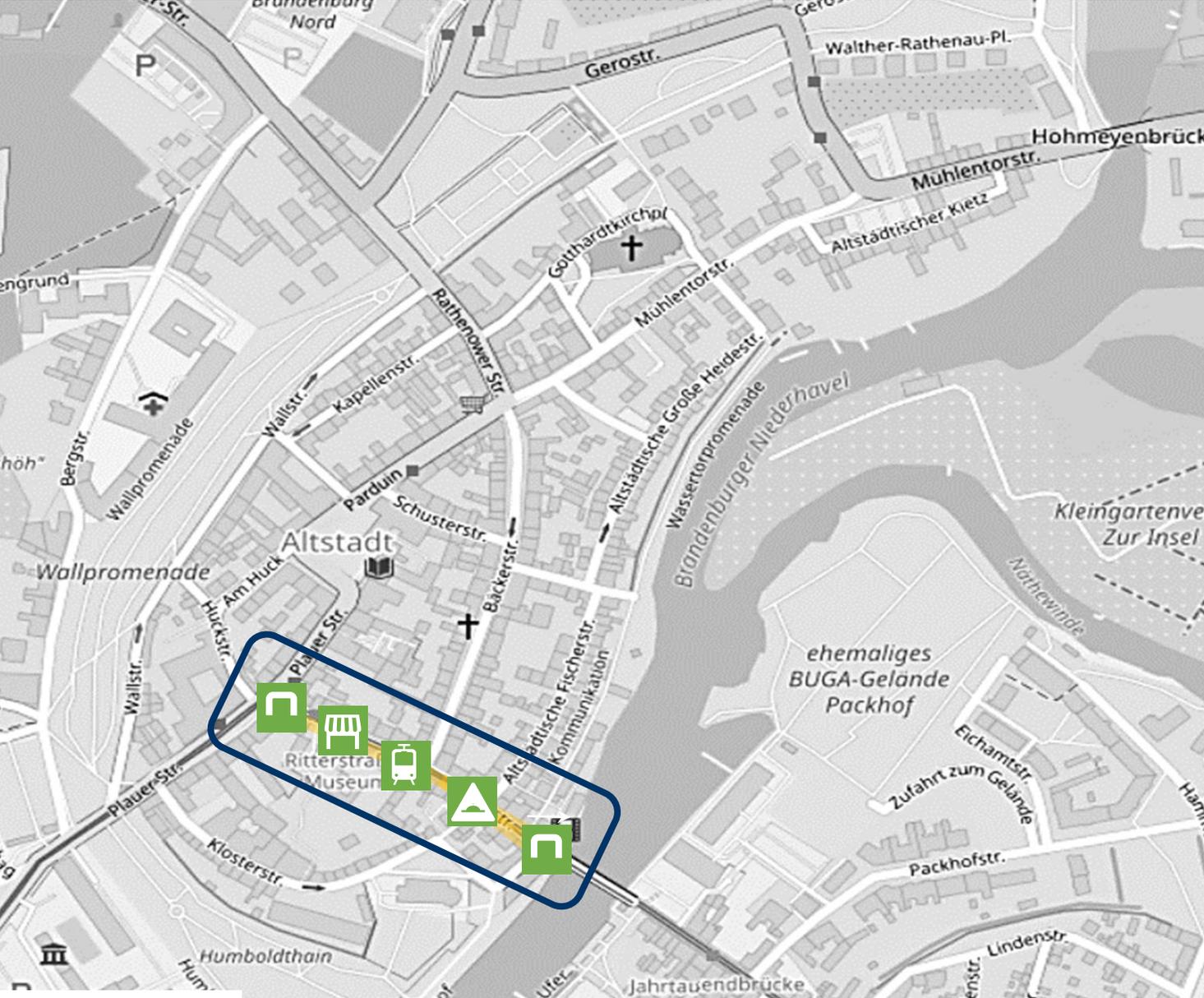


Angebotsstreifen für Radfahrer aus geschnittenem Pflaster



Maßnahmen

Vorschlag für eine Planung *Projekt Ritterstraße 2021/22*: Deutliche Qualitätsverbesserungen durch ein gebündeltes Umsetzen von gefassten Beschlüssen und geplanten Vorhaben sind möglich



Karte: OpenStreetMap



Investplan VBB für 2021: **Barrierefreier Umbau der Straßenbahn-Haltestelle.** Zusätzlich Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten und Fußgängerquerungen vorsehen



Beschluss 075 / 2018: **Feste Radabstellanlagen** u.a. an der Straßenbahnhaltestelle neben Altstadt Pub sowie Nähe Am Salzhof / Jahrtausendbrücke. Nutzung der Invest.-Nr. 66.10034 im Haushalt 2021



Beschluss 216/2009: Einbau **Angebotsstreifen für Radfahrer**, indem der vorhandene Belag gegen einen ebenen Naturstein (geschnittenes und gestocktes Großpflaster) ausgetauscht wird



Beschluss 286/2020: **Pilotversuch VeloSchiene** als Ergebnis der Prüfung von Maßnahmen: Ersatz äußerer Schienenstränge durch VeloSchiene (Länge ≈ 265 Meter) für ein sicheres und unfallfreies Radfahren





Ritterstraße: Barrierefreier Umbau der Straßenbahn-Haltestelle mit Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten. Beides fehlt bisher





Ritterstraße: Alternativen zur Erstellung radtauglicher Fahrbahnoberflächen mit geschnittenem Pflaster



- Radspur mit Pflaster aus geschnittenem Stein in beiden Richtungen neben den Gleisen zur Bordsteinkante
- **Breite:** ca. 0,8 m
- **Bewertung:** zu schmal zwischen Schienenstrang und hoher Bordsteinkante

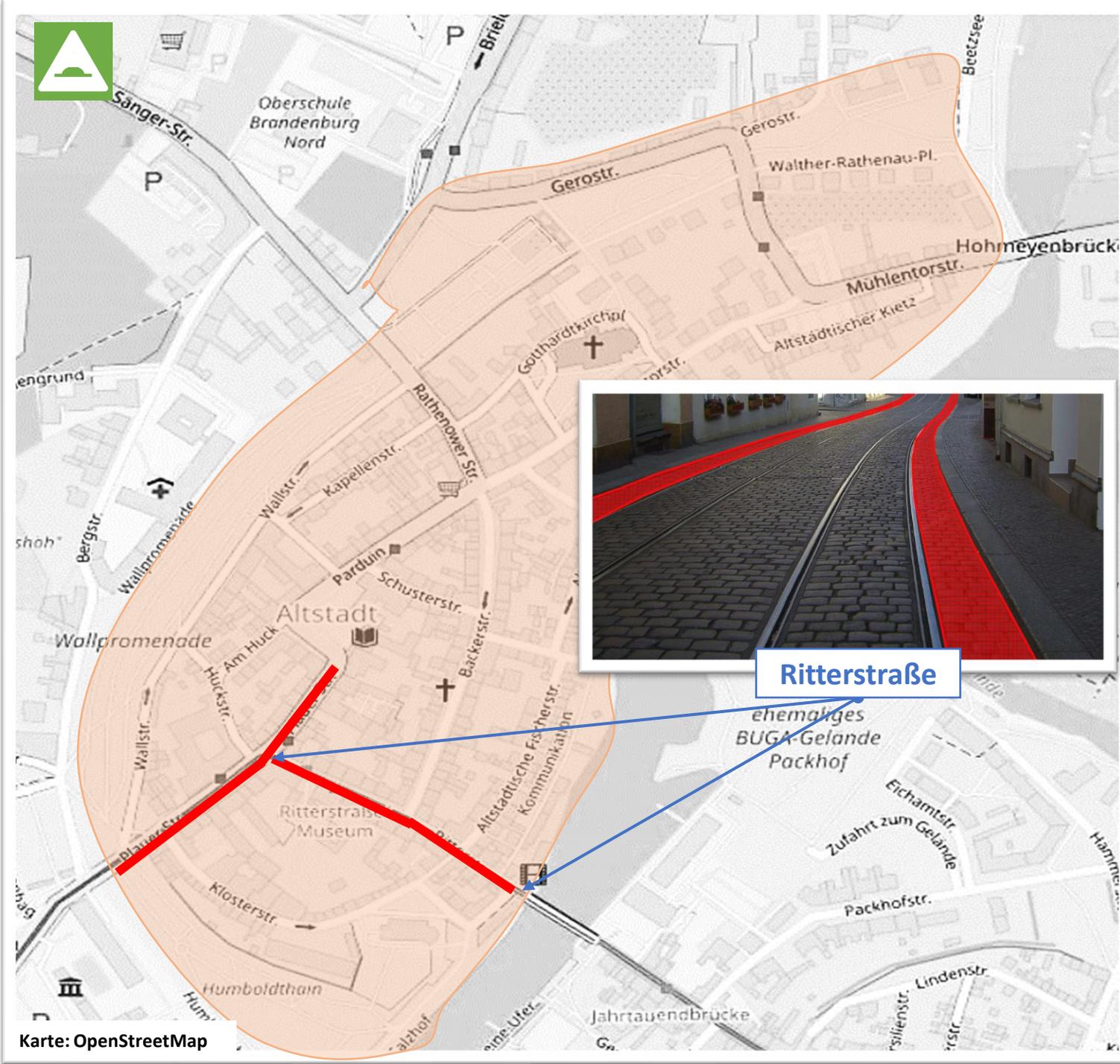


- Radspur mit Pflaster aus geschnittenem Stein in beiden Richtungen zwischen und neben den Gleisen zur Bordsteinkante
- **Breite:** ca. 1,5 m
- **Bewertung:** Radfahrer hat Freiräume (siehe Steinstraße)



- Radspur mit Pflaster aus geschnittenem Stein mittig der Fahrbahn zwischen den Schienensträngen
- **Breite:** gut 2-2,5 m
- **Bewertung:** Ausweichen vor der Straßenbahn kritisch; wenig Verkehr wegen „Durchfahrt verboten“ und faktischer Einbahnstraße (aus Richtung Bäckerstr. / Am Salzhofufer / Jahrtausendbrücke)

Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie / Maßnahme Konzept zur Verbesserung der Befahrbarkeit der Innenstadt durch Radfahrer in der Brandenburg an der Havel



Hintergrund: Beschluss 216/2009 zur Verbesserung der Radtauglichkeit der Plauer Straße und Ritterstraße

SVV-Beschluss 216/2009 vom 25.6.2009 (Auszug)

- In allen 4 Straßen wird in dem Angebotsstreifen für Radfahrer der vorhandene Belag gegen einen ebenen Naturstein (geschnittenes und gestocktes Großpflaster) ausgetauscht...
- Es besteht ein Haushaltsvorbehalt und die Maßgabe, dass keine zusätzlichen Kosten durch Fördermittelrückzahlung entstehen
- *Priorität für die Umsetzung der Maßnahmen:*
 1. Steinstraße
 2. Hauptstraße
 3. Ritterstraße
 4. Plauer Straße

Auffälligkeiten

- Basis war eine Machbarkeitsstudie des *Planungsbüros Jan Michel* inkl. umfangreicher Beteiligung von Fachbereichen / Verbänden
- Umsetzungszeitraum: 6 Jahre (Aussage Hr. Brandt)
- Maßnahmen für Plauer Straße und Ritterstraße **nicht umgesetzt**
- Studie ist nicht im VEP 2018 (erkennbar) erwähnt

Quelle: Beschlussvorlage 216/2009 vom 25.06.2009. Machbarkeitsstudie / Maßnahme Konzept zur Verbesserung der Befahrbarkeit der Innenstadt durch Radfahrer in der Brandenburg an der Havel; Bilder auf S. 24 und S. 30, ebenda



Sicheres Radfahren – Schließen der Rillen in Straßenbahnschienen



Aktuell: rd. 120 Stürze von Radfahrern durch Verkanten der Räder in Straßenbahnschienen mit leichten bis schweren Verletzungen in den letzten 5 Jahren. Radfahren wird als „zu unsicher“ gesehen

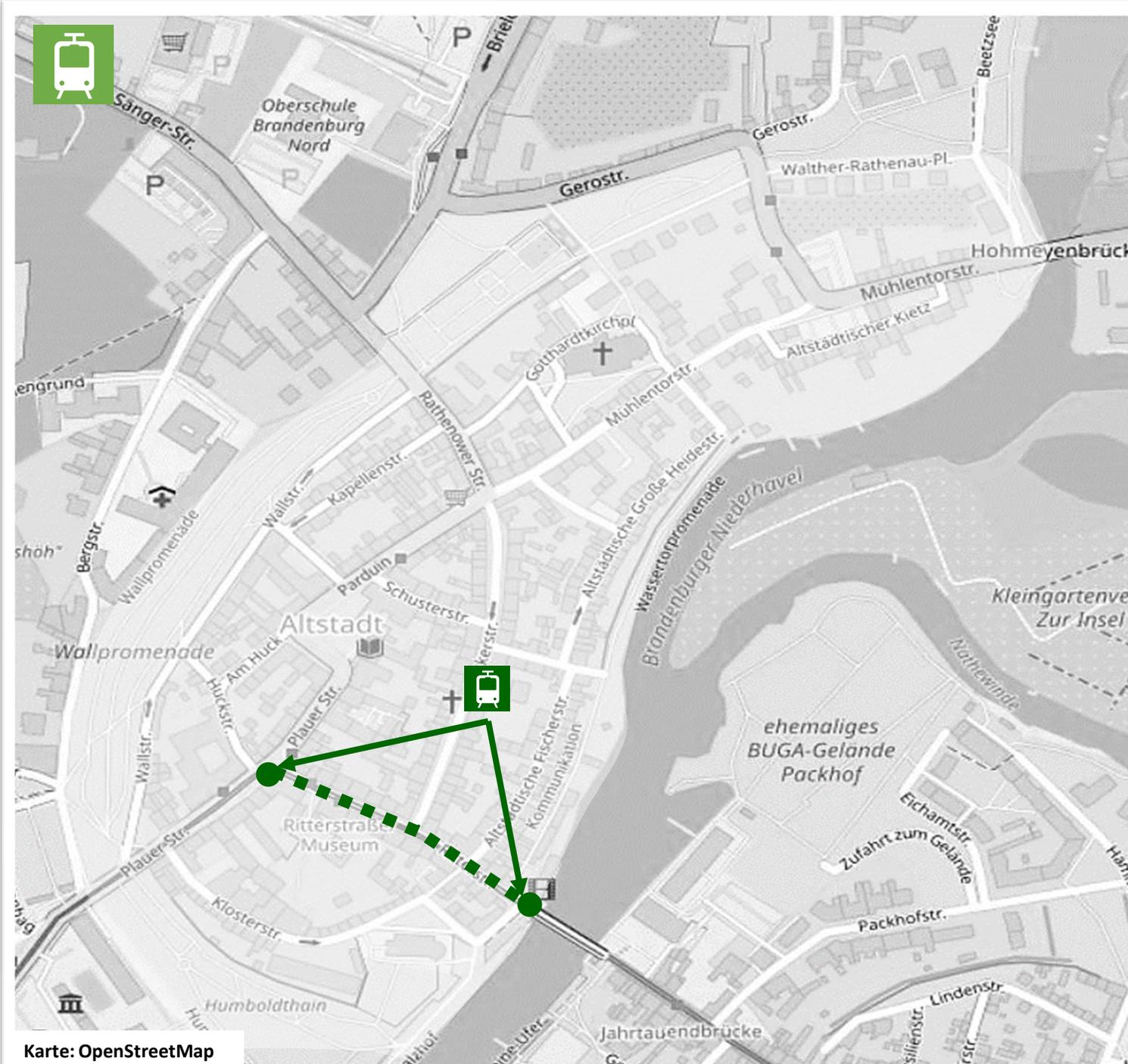
Ziel: Verschließen der Rillen in Straßenbahnschienen durch eine Hart-Gummidichtung. Eine solch „Fahrradsicheres Gleis“ hat Tests in Basel (2019) erfolgreich bestanden



Pilotversuch Ritterstraße – Länge: 265 Meter: Ersatz der Schienen durch Velo-Schiene (gesamter Abschnitt oder Teilabschnitt Bäckerstraße - Jahrtausendbrücke)



Bild Mitte: SEALABLE Solutions GmbH aus der Unterlage „Dätwyler – speed with silence 2019“

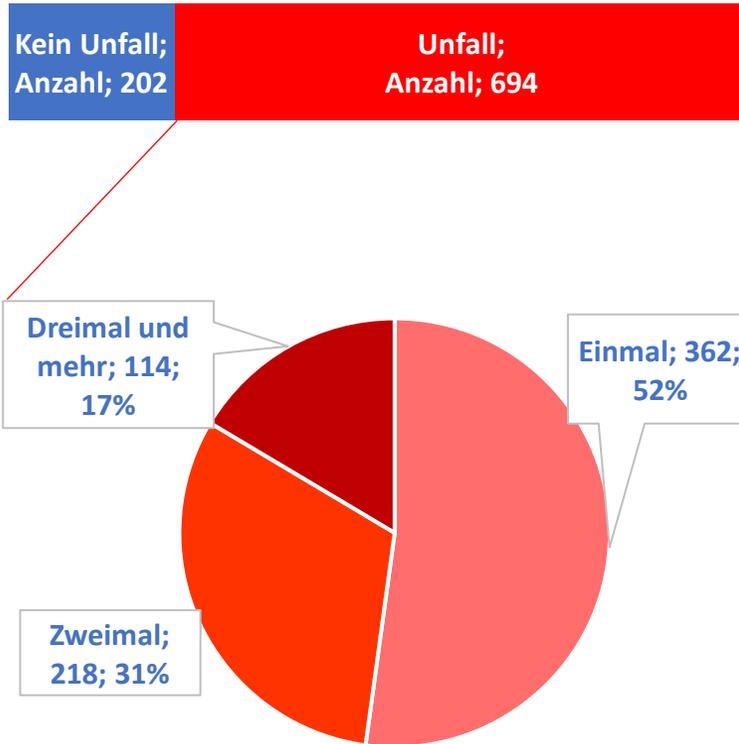


Karte: OpenStreetMap



In der Online-Umfrage vom 06.11. – 30.11.2020 haben 896 Personen Angaben zu Radfahrunfällen mit Straßenbahnschienen gemacht (Stand: 03.12.2020).

Häufigkeit von Radfahrunfällen mit Straßenbahnschienen in den letzten fünf Jahren ¹⁾



Straßenseitige Verortung der Radfahrunfälle mit Straßenbahnschienen ²⁾



Vergleich Datenquellen: Polizeiliche Angaben versus Online-Umfrage



Anzahl polizeilich erfasster Radfahrunfälle auf der **Ritterstraße und Hauptstraße** in 2018 – 2020: ³⁾ **6**

Online-Umfrage: ⁴⁾ Anzahl Radfahrunfälle mit StrB-Schienen auf der **Ritterstraße und Hauptstraße inkl. Jahrtausendbrücke** der letzten 5 Jahre

699

Online-Umfrage: ^{2) 5)} Anzahl Radfahrunfälle mit StrB-Schienen auf **allen** genannten Straßen der letzten 5 Jahre

1.124

Anmerkungen: 1) Anzahl und Anteil der TeilnehmerInnen. Nicht berücksichtigt wurden 14 TeilnehmerInnen ohne Angaben zur Häufigkeit von Unfällen sowie 5 TeilnehmerInnen mit Unfallmeldungen im Stadtteil Kirchmöser. Wird die Anzahl der angegebenen Straßen zur Berechnung verwendet, so erhöht sich der Anteil von TeilnehmerInnen, die zweimal und mehr gestürzt sind von 47 % auf 52%. 2) Anzahl der TeilnehmerInnen mit Nennungen von Radfahrunfällen mit Straßenbahnschienen und Verortung (Straßen). 3) Angaben aus dem Schreiben der Stadtverwaltung vom 23.10.2020; 4) StrB = Straßenbahn. Die unterschiedlichen Zeiträume erklären nicht den Unterschied in den Angaben. Bei Radfahrunfällen ohne Fremdeinwirkung wird in der Regel keine Polizei geholt. 5)) StrB = Straßenbahn.



Beschluss 286/2020

Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer in der Hauptstraße

Beschlussvorlage: Die Stadtverwaltung wird beauftragt...

1. besondere Gefahrenstellen für Radfahrer im Stadtgebiet bei der Querung von Straßenbahn- und Bahnschienen zu identifizieren,
2. diese nach drei Prioritätengruppen zu ordnen und
3. für die Beseitigung bzw. Entschärfung der besonderen Gefahrenstellen eine Konzeption – auch jenseits des Austausches von Gleisanlagen – bis zum 01. März 2021 vorzulegen. Die Konzeption soll über mögliche Lösungsansätze, Zeitplan, voraussichtliche Kosten je Standort sowie über die Finanzierung – und Fördermöglichkeiten Aufschluss geben. Sie soll dann gleichzeitig als Beschlussvorlage für die Stadtverordnetenversammlung dienen.
4. Die **Bereiche Hauptstraße/Ritterstraße**, Steinstraße sowie Plauer Straße sind vordringlich zu betrachten.

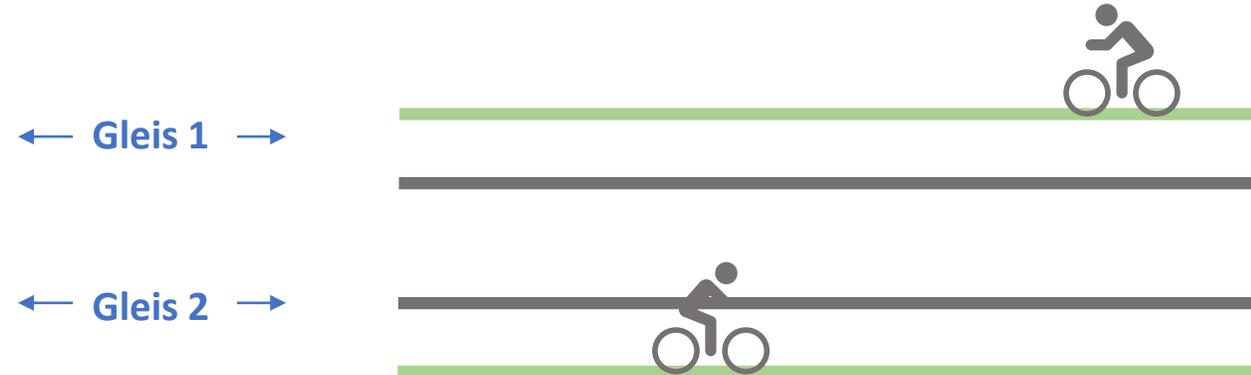


Anzahl der zu ersetzenden Schienen und somit der Gesamtkosten sind grundsätzlich abhängig von der Einsatzart der VeloSchiene. Einsatzfähigkeit und –art sind für die Ritterstraße zu prüfen

A. Situation Querung (Ersatz aller Schienen)

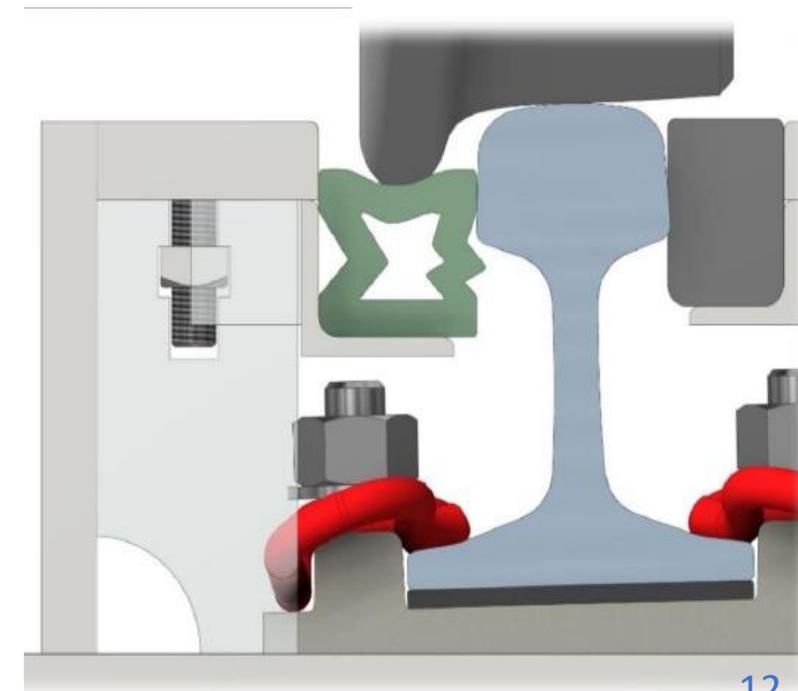


B. Situation Längsverkehr (Ersatz der äußeren Schienen)



- Ritterstraße, Plauer Straße, Hauptstraße, Steinstraße: zweigleisiger Verkehr
- Preise Gleismeter Vignolschiene (2 Schienen je Gleis): 1.800 € - 2.000 € bzw. je Schiene: 900 € - 1.000 €
- Einsatz bei Querungen: Alle Schienen sind zu ersetzen. Kosten je Straßenmeter von 4.000 € bzw. 4* 1.000 €
- Einsatz Längsverkehr: Nur die jeweils äußere Schiene ist zu ersetzen. Kosten je Straßenmeter von 2.000 € bzw. 2 * 1.000 €

Bilder: SEALABLE Solutions GmbH aus der Unterlage „Dätwyler – speed with silence 2019“





Einsatz Velo-Schiene in Düsseldorf im Rahmen eines Pilotprojektes und barrierefreien Umbaus von Straßenbahnhaltestellen

Verkehr in Düsseldorf

Rheinbahn testet sichere Gleise für Radfahrer

Im Herbst 2021 wird die Straßenbahn-Haltestelle Nord- und Venloer Straße barrierefrei umgebaut. Das wird eine relativ aufwändige Maßnahme, unter anderem ist die drei- bis viermonatige Vollsperrung eines Teilstücks der Nordstraße vorgesehen. Im Rahmen dieser Baustelle will die Rheinbahn auch ein neues Gleismodell testen, das vor allem alle Radfahrer sicher sehnlichst herbeisehnen würden. Denn sollte das Pilotprojekt erfolgreich sein, könnte es in Zukunft Schienen geben, in denen Radfahrer nicht mehr hängenbleiben und womöglich stürzen können.

https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/rheinbahn-testet-sichere-gleise-fuer-radfahrer-in-duesseldorf_aid-52219263



https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/stadtteile/pempelfort/duesseldorf-haltestelle-venloer-strasse-in-pempelfort-wird-umgebaut_aid-51972403; Foto: Marc Ingel

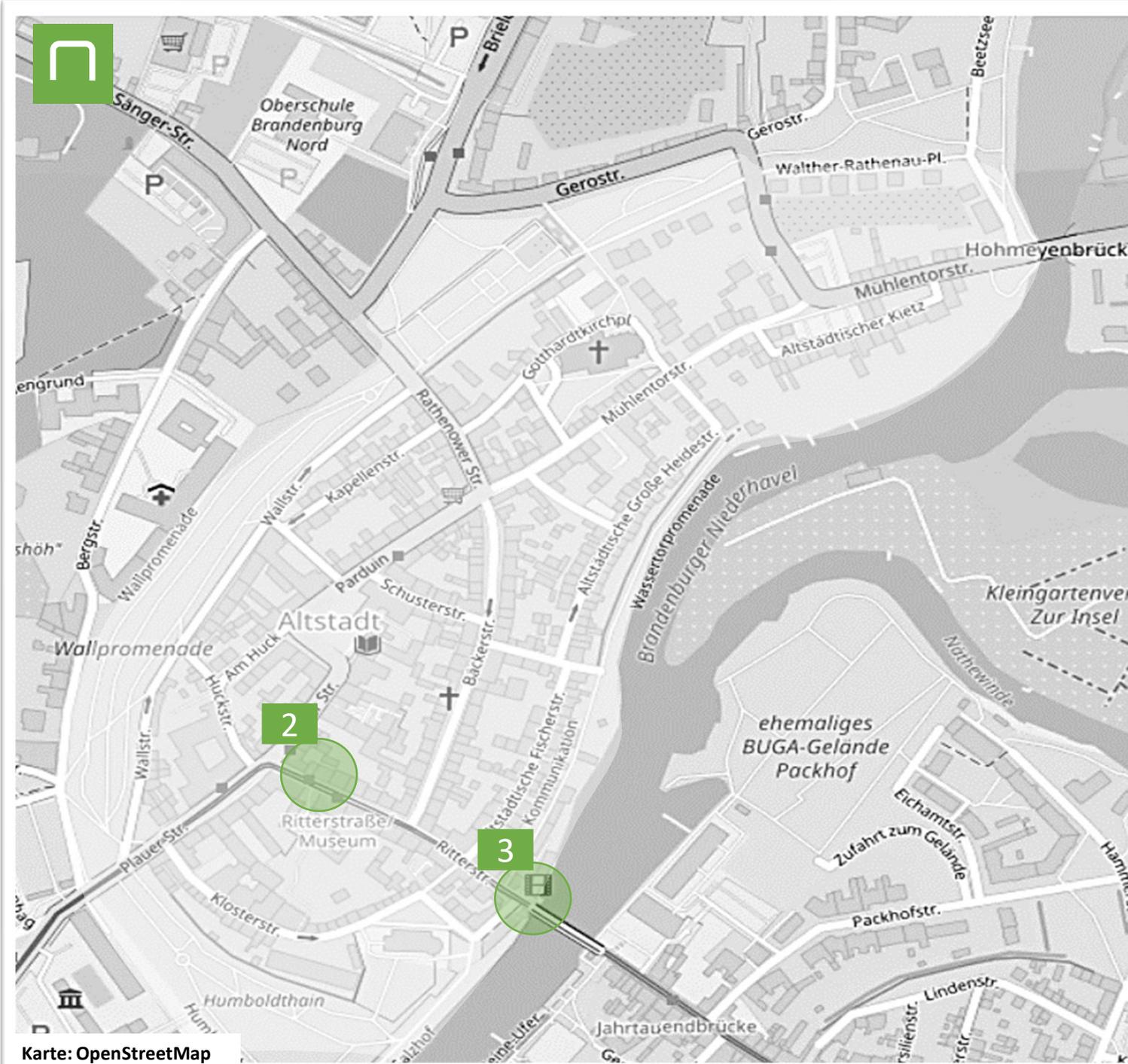


Aufstellen neuer und fester Radabstellanlagen auf der Ritterstraße

Anfrage von Bündnis 90 / Die Grünen vom 14.10.2020 im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr (ASUV): Im Haushalt befinden sich 40.000,- € für Fahrradabstellanlagen. Gibt es Ort und Ausführungszeit?

Antwort der Stadtverwaltung: Unter der Investitionsnummer ... ist mit einer jährlichen Ausgabe von 40.000,- € der Neubau von Fahrradabstellanlagen verankert. Davon sind 20.000 € als Einnahme über Fördermittel und 20.000,- € als Eigenanteil der Stadt geplant. Durch die Fachverwaltung wird der Ansatz im engen Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau von Bus-Haltestellen gesehen.

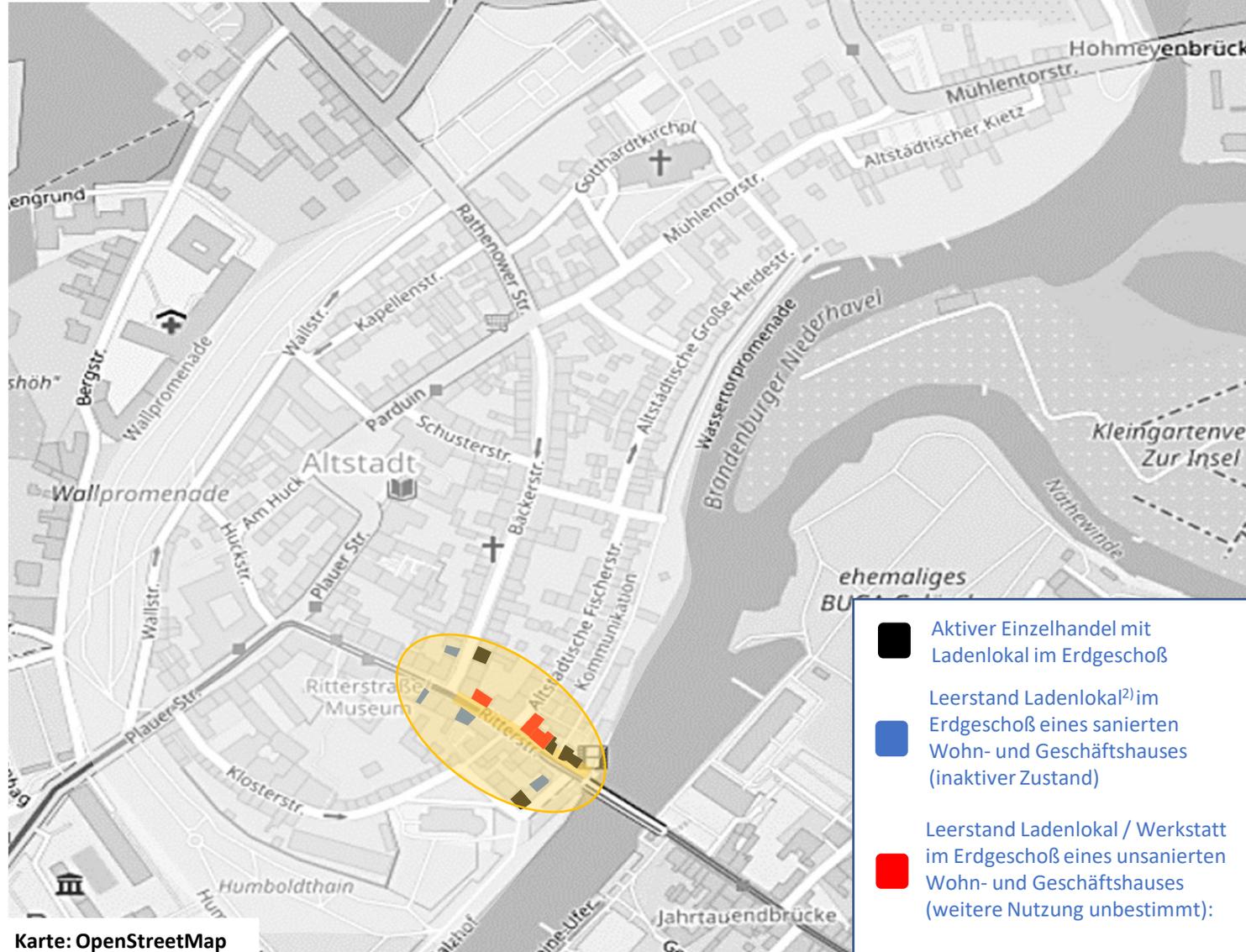
Fazit: keine Investitionen in 2021 wegen negativem Bescheid eines Antrags, nur Einsatz im Zuge des Umbaus von 10 Bushaltestellen der Linie E (nicht StrB-Haltestelle), keine Sicherheit der Verwendung in 2022.



Ritterstraße, u.a. an der Straßenbahnhaltestelle neben Altstadt Pub auf dem Bürgersteig oder unter Nutzung der kommunalen Fläche (Baulücke; Durchgang zur Stadtverwaltung) 2

Ritterstraße / Jahrtausendbrücke, u.a. vor Schmuckwerkstatt / Wichernbuchhandlung bzw. Ecke Ritterstraße / Am Salzhof. Nutzung eines Pkw-Parkplatzes prüfen 3





Aktuell: Hoher Leerstand und niedrige Einzelhandelsdichte in der Altstadt, insbesondere auf der Achse Bäckerstraße – Ritterstraße. Diverse Räumlichkeiten für Events vorhanden (u.a. Bürgerhaus, Johanniskirche, interkulturelles Zentrum, Ratskeller)

Vergünstigte Belegung leerstehender Ladenlokale durch Gründer: temporäre Nutzung mit Unterstützung durch Kommune / des Landes / Förderinitiativen. **Ziel:** Belegung und Durchmischung des Gewerbes



Vergünstigte Nutzung von kommunalen Locations für Gründer-Events wie Meetups, Barcamps, Hackathons, Konferenzen, Seminare. **Ziele:** Höhere Auslastung bestehender Räume, junge Leute in den Stadtkern holen und deren Interesse wecken

Havel Valley: Soziale mit physischer Präsenz der Community verbinden. **Ziele:** Altstadt als „Praxislabor“ für Innovationen nutzen. Neue Produkte für Kunden und Politik erfahrbar machen. Geschichts- und Startup-Kultur zusammen bringen



Anmerkung: 1) Eine Einheit gewerblich genutzt; 2) inkl. ehemalige MBS-Filiale; Bild unten: MAZ vom 13.08.2020, Bild: Fotostudio Kati Krüger

JUPET Consulting

Dr. Jürgen Peters

Kapellenstraße 19

14770 Brandenburg an der Havel

+49(0)176 43670800

jpeters@jupet-consulting.de

www.jupet-consulting.de



Bildnachweis:

Wenn nicht anders angegeben,
liegen die Bildrechte bei der
JUPET-Consulting.

**Programm *Altstadtleben
Brandenburg Havel 2028***

www.altstadtleben-brandenburg.de

