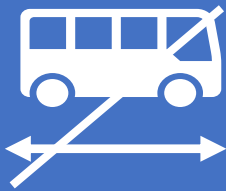


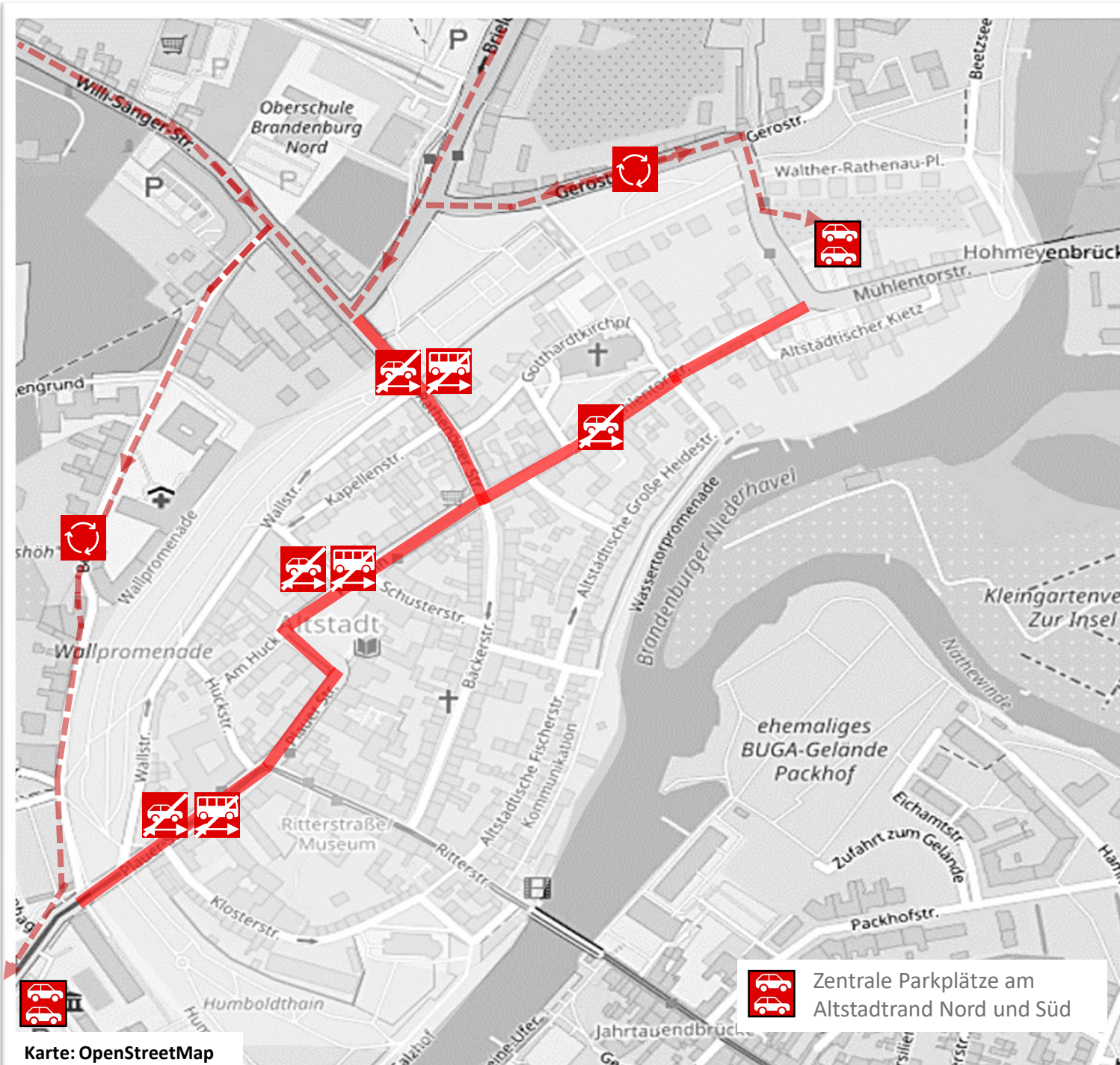
# Maßnahmen

## Reduzierung *Kfz-Durchgangsverkehr*





# Maßnahmen zur Unterbindung der Kfz-Durchfahrten (Pkw und Busse)



Karte: OpenStreetMap

**Anpassung der bestehenden Verkehrsführung** zum Aufsuchen von Parkräumen (Nicolaiplatz, Ziegelstraße). Unterbinden des Parkraum-suchverkehrs durch die Altstadt



Unterbindung von **Durchfahrten** (Berechtigte frei) durch die Altstadt mittels absenkbarer Poller: 2-Zonen Modell

Unterbindung **Betriebsfahrten** von Bussen im ÖPNV und Sicherstellen der Einhaltung von Tempo 30



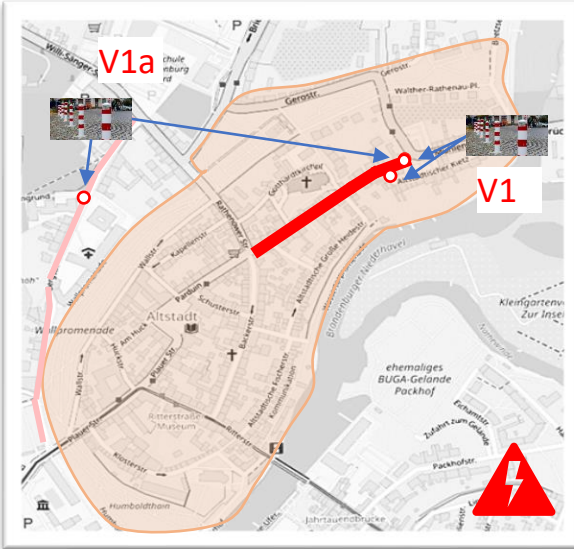
- **Umsetzung des Beschlusses 240/2019** auf Basis der von der Stadtverwaltung vorgelegten Varianten

Anmerkung: Schematische Darstellung in der Grafik zur Illustration.



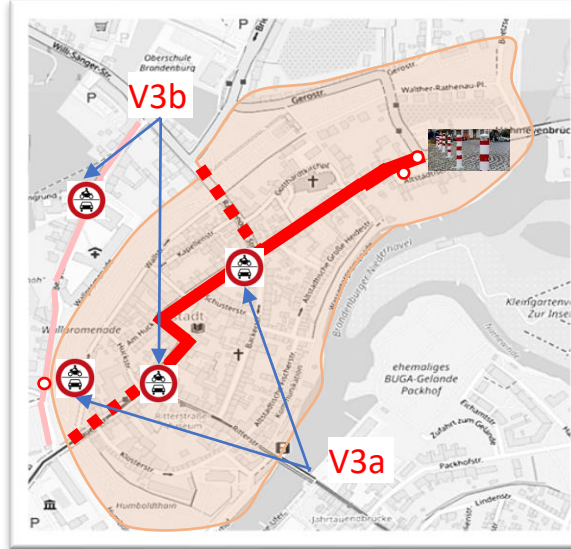
# Eine Kurzbewertung der Varianten zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs: Eine Sperrung der Mühltentorstraße sowie ein Durchfahrtsverbot im Bereich Humboldtthain sind auszuschließen

## Sperrung Mühltentorstraße



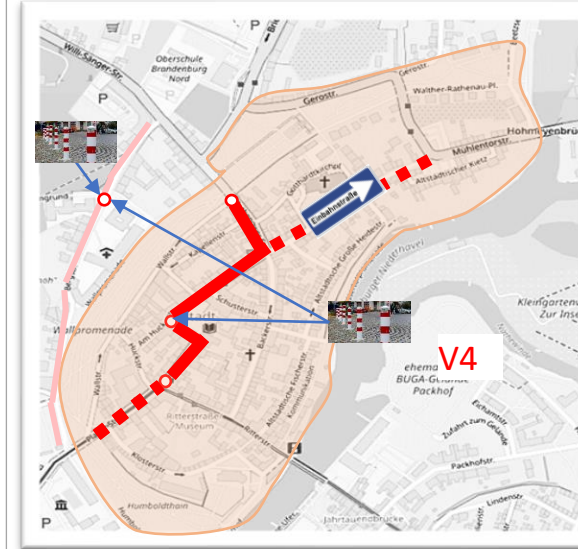
- Beide Varianten sind zum heutigen Zeitpunkt auszuschließen
- Laut VEP 2018 sind ein Neubau der Spange Gertrudenstraße und eine Sanierung der Bergstraße zwingend erforderlich
- Varianten führen zu Mehrverkehr auf der Rathenower Straße, die aktuell als Straße mit erhöhter Lärmbelastung klassifiziert ist. Hierdurch wird eine wesentliche Zielsetzung aus dem Lärmaktionsplan und VEP verletzt

## Sperrung Mühltentorstraße + einseitiges Einfahrtsverbot



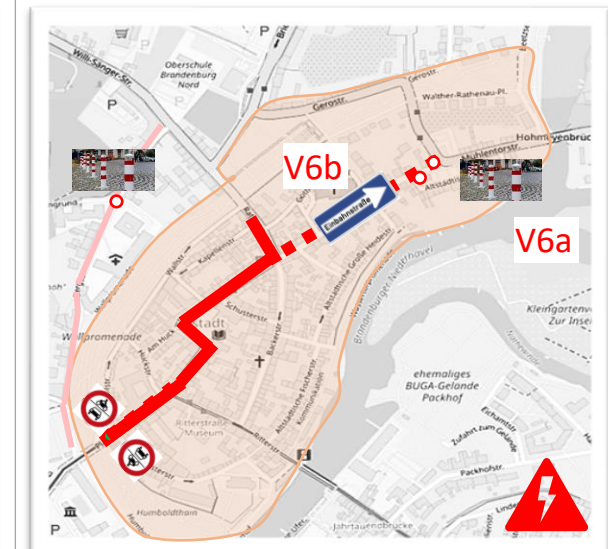
- Die Variante 3b wurde vom Verkehrsforum als weiter zu vertiefende Variante empfohlen
- Die Varianten führen „nur“ auf der Bergstraße zu deutlichen Anstiegen des Verkehrsvolumens (+ 90 bis 130%; + 900 bis 1.300 Fzge/Tag). Rückgang des Verkehrs auf den Domlinden
- Auf Ausweichstrecken fallen mögliche Verkehrszunahmen eher vgl. gering aus (Ausnahme: Fh-von-Thüngen-Str.)

## Sperrung Zentrum Altstadt



- Die Variante 4 (= 4a) wurde vom Verkehrsforum als weiter zu vertiefende Variante empfohlen
- Verkehrsrückgang auf der Bergstraße, geringer Anstieg auf den Domlinden, Verdopplung auf der Sprengelstraße. Auf weitere Ausweichstrecken fallen die Zuwächse deutlich höher aus als in Var 3b

## Durchfahrtsverbot im Bereich Humboldtthain



- Laut Berechnungen der Gutachter fallen die negativen Effekte auf den Ausweichstrecken hier am stärksten aus. Der Mehrverkehr erreicht z.T. ein schlecht verträgliches Ausmaß, u.a. auf der Sprengelstraße, Robert-Koch Straße und Hochstraße
- Die Gutachter empfehlen explizit die Variante 6b nicht zur Weiterverfolgung, wobei die Variante 6a vereinzelt kritischere Werte erreicht (z.B. Gertrudenstr.)

# Das Verkehrsforum der Stadt Brandenburg an der Havel vom 30. Juni 2020 hat die Varianten 3b und 4 als planerisch zu vertiefen empfohlen



## Protokoll zur 22. Beratung des Verkehrsforums der Stadt Brandenburg an der Havel

Das Forum fand am 30. Juni 2020 ab 17:00 Uhr im Rolandsaal am Altstädtischen Markt statt.

### Tagesordnungspunkte

1. Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt
2. Planungen des Landesbetriebs Straßenwesen
3. Sonstiges

### Top 1

#### 1.) Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt

Kurze Übersicht über Grundlagen bisheriger Planungen und Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans bzw. Auswertung vorhandener Konzepte hinsichtlich der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt. (Präsentation im Anhang).

Auf der Grundlage von gutachtlichen Variantenuntersuchungen durch das Ingenieurbüro IVAS stellt Herr Beyer Varianten für mögliche Verkehrsberuhigungen der Altstadt einschließlich der Ergebnisse der Simulation im Verkehrsmodell vor (Präsentation im Anhang).

Vor der anschließenden Diskussion erinnert der Vorsitzende an das ursprüngliche Ziel für die Gründung des Verkehrsforums – u.a. die frühzeitige Abstimmung mit Vertretern der SVV-Fraktionen sowie von Verbänden und Interessensvertretungen bei konkreten Planungsabsichten – und bittet das Beratungsgremium, heute zu mehrheitlichen Empfehlungen zu kommen, indem jeder seine Vorzugsvariante bzw. -varianten nennt.

Resümierend ist festzustellen, dass die Varianten 3b und 4 deutlich am häufigsten als sinnvollste Lösung genannt wurden, bei Gleichverteilung der Nennungen zwischen diesen beiden Varianten.

Hierzu verweist der Vorsitzende auf den wertenden Variantenvergleich vom IVAS Ingenieurbüro zur Variantenuntersuchung, wonach die Variante 4 zu einer der Varianten mit „sehr restriktiver Unterbindung der Durchfahrtmöglichkeiten durch die Altstadt“ gewertet wird, und die Variante 3b wie auch 3a im Sinne einer weitgehenden Entlastung der Altstadt von Durchgangsverkehr bei gleichzeitiger Sicherstellung der Erreichbarkeiten „die ausgewogensten Ergebnisse“ zeigten.

Für die beiden unterschiedlichen Varianten wäre sicher auch die Kenntnis der Quelle-/Zielverkehre, wie aus dem Forum angemahnt, eine gewichtige Entscheidungshilfe, so der Vorsitzende. Bei allen Varianten müssten die weiträumigen Verkehrsverlagerungen für die Verkehrsbelastung anderer Stadtteile deutliche Beachtung bei einer Entscheidung finden. Der Vorsitzende teilt das Bedauern, dass der Neubau einer Straße in Verlängerung der Gerostraße zur Willi-Sänger-Str. als im VEP genannte Schlüsselmaßnahme zur Entlastung der Altstadt aus haushalterischen Gründen zurückgestellt und somit aus der Variantenuntersuchung ausgeklammert worden ist.

Somit geht die Empfehlung des Verkehrsforums an die Stadtverwaltung, die beiden Varianten 3b und 4 planerisch zu vertiefen und sie im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr im Oktober als die Vorzugsvarianten des Verkehrsforums zur Diskussion und Entscheidung über die Variantenuntersuchungen einzubringen.

## TOP 1

### 1) Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt

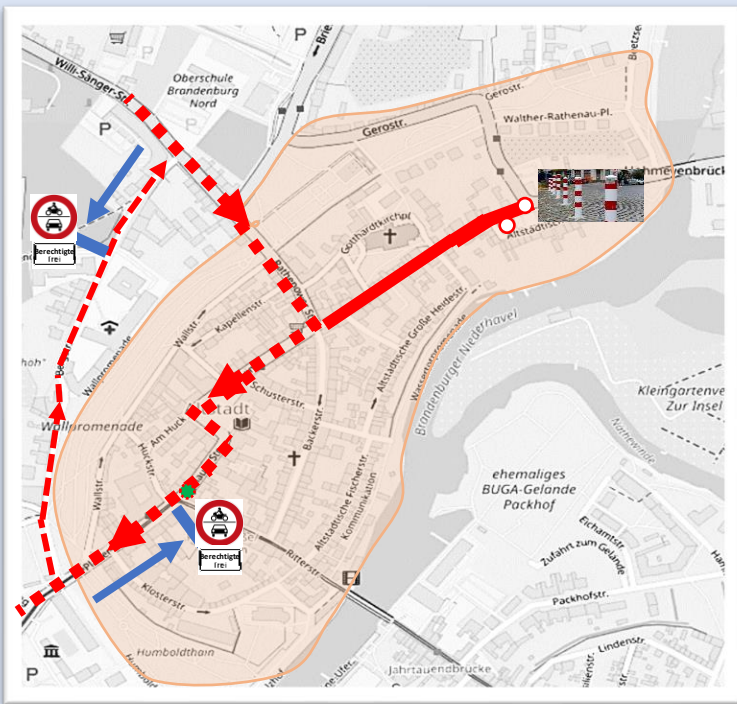


*„Somit geht die Empfehlung des Verkehrsforums an die Stadtverwaltung, die beiden Varianten 3b und 4 planerisch zu vertiefen und sie im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr ... als die Vorzugsvarianten des Verkehrsforums zur Diskussion und Entscheidung über die Variantenuntersuchungen einzubringen.“*



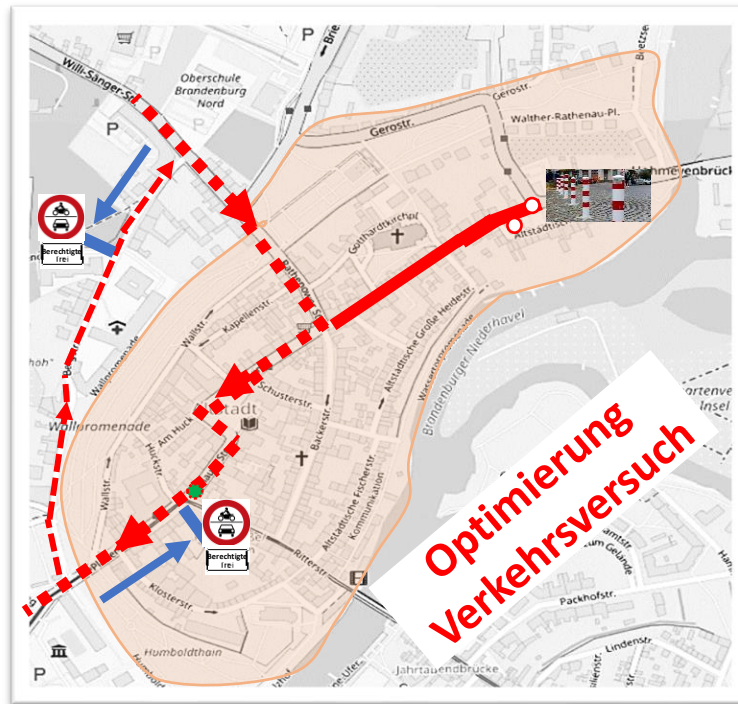
# Stufenweise Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs in verschiedenen Phasen, u.a. abhängig von Ergebnissen eines Verkehrsversuches und von Laufzeiten wesentlicher Baumaßnahmen

## Phase 1: Verkehrsversuch<sup>1)</sup> eines Einbahnstraßensystems (Var. 3b)



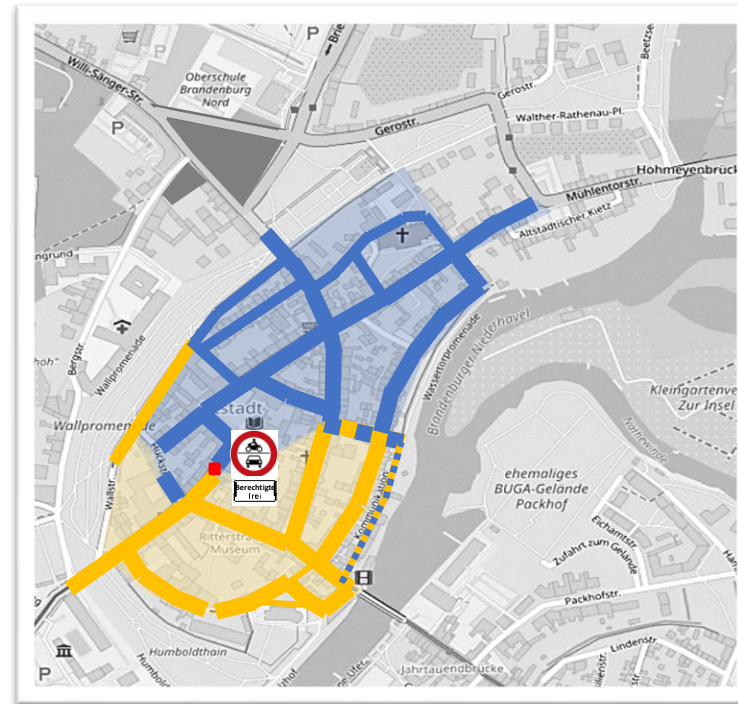
**Situation:** Bauliche Sperrung der Mühlentorstraße gemäß Variante 3b der Verwaltung (Durchfahrt frei für Radfahrer) sowie einseitige Einfahrverbote an der Plauer Straße in Höhe Ritterstraße (von Nicolaiplatz kommend) und Bergstraße in Höhe (von der Willi-Sänger-Str. kommend). Umleitung Parkraumsuchverkehr

## Phase 2: Optimierung Verkehrsführung auf Basis der Ergebnisse des Verkehrsversuchs



**Situation:** Anpassung der Pilotvariante auf Basis der Ergebnisse aus dem Verkehrsversuch (z.B. Anpassung Beschilderung auf Ausweichstrecken, Anpassung LSA, bauliche Maßnahmen). Berücksichtigung wesentlicher Baumaßnahmen (u.a. *Quartier Spange Gerostraße*<sup>2)</sup>, Zentrumsring, Ausweichstrecken)

## Phase 3: Nach Neubau *Quartier Spange Gerostraße*:<sup>2)</sup> Umsetzung Variante 4a



**Situation:** Vollständige Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs nach Ertüchtigung des Zentrumsrings inkl. *Neubau Quartier Spange Gerostraße* durch eine zentrale bauliche Sperrung mit digitaler Unterstützung gemäß Variante 4a der Verwaltung (z.B. Poller, Ampel). Zufahrten von allen drei Eingängen zur Altstadt grds. möglich

# Phase 1: Die „Experimentierklausel“ nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO erlaubt der Straßenverkehrsbehörde zeitlich begrenzte verkehrsrechtliche Anordnungen, wenn die Gefahrenlage genau beschrieben und die Erprobung zielgerichtet ist

## Grundlagen für Anwendung der „Experimentierklausel“ für die Altstadt

- Die sog. „**Experimentierklausel**“ nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO erlaubt der Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtliche Anordnungen „zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“. Eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung muss vorliegen
- Die **Gefahrenlage** besteht im vorliegenden Fall in der hohen Lärmbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen der Altstadt mit gesundheitsrelevanten Beeinträchtigungen der Anwohner. Dies ist auf besondere örtliche Verhältnisse (Pflasterungen) zurückzuführen. Hierzu liegen durch den Lärmaktions- sowie Verkehrsentwicklungsplan konkrete und dokumentierte Erkenntnisse vor
- Die Anordnung sollte der „**Erprobung geplanter verkehrsregelnder Maßnahmen und des Verkehrsverhaltens**“ dienen. Erprobt werden Fälle, in denen geklärt werden soll, welche strassenverkehrliche Anordnungen zur Zielerreichung geeignet und erforderlich sind
- Die erprobten Maßnahmen müssen **dauerhaft rechtlich zulässig sein**
- Die maximale Dauer einer **Befristung ist ein Jahr**

Zeit für Experimente: Die Verwaltung will die Vorschläge zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt prüfen und Umsetzungswege vorschlagen. Dabei sei auch die Methode „Versuch und Irrtum“ tauglich.



Quelle: <https://www.maz-online.de/Lokales/Brandenburg-Havel/Weniger-Autos-in-der-Altstadt-So-soll-die-Muehlentorstrasse-zur-Sackgasse-werden>



# Phase 1: Weitere notwendige Aktivitäten für ein Verkehrsversuch (nicht vollständig)



## Weitere notwendige Aktivitäten vor, während und nach der Testphase (nicht vollständig)



Konkrete Erfassung des Verkehrsgeschehens (u.a. Kfz-Aufkommen) auf den betroffenen Straßen



Neue Beschilderungen und ggfs. notwendige Umbauarbeiten



Laufende Information über verschiedene Medien und auf der städtischen Homepage. Kommunikation z.B. über Veranstaltungen, Statusmitteilungen in Sitzungen von Ausschüssen und Foren



Evaluierungen zum Verkehrsversuch mit verschiedenen Nutzergruppen (Anwohner, Gewerbetreibenden, weitere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer, Fußgänger, Bürgerinnen und Bürger aus dem übrigen Stadtgebiet) und verschiedenen Evaluierungsbausteinen (z.B. Fragebogen, Ortsbegehung)



Bewertungsbericht über den Verkehrsversuch, auf Grundlage derer die Stadtverordneten anschließend über eine endgültige Verkehrsgestaltung entscheiden kann

# Kritische Stellen mit grundsätzlichen Handlungsbedarfen auf Ausweichrouten



Es gibt vier kritische Stellen auf der Bergstraße. Die Parksituation müsste ggfs. zur Verbesserung des Verkehrsflusses angepasst werden



1

### Caritas-Klinik St. Marien und Seniorenheim

- Ein- und Ausfahrten von Fahrzeugen für den Krankentransport
- Parkende Kfz ragen auf und über den Bürgersteig hinaus
- Keine Fußgängerüberwege

2

### Doppelkurve

- Engstelle, schwer einsehbar; sehr schmaler Bürgersteig
- Eingang eines Kindergartens und Nebeneingang der Klinik
- Keine Fußgängerüberwege (Bürgersteige enden)

3

### Parken

- Parken auf der Straße (längsseitig); reduziert die Fahrbahnbreite so, dass nur noch ein Fahrzeug je Richtung durchkommt
- Parken Quer zur Fahrbahn in Nähe der Einfahrt *Am Mariengrund*

4

### Unfallhäufungsstelle 2019

- UHS 02/19 – Einmündung Bergstraße / Plauer Straße
- Geplante Maßnahmen offen

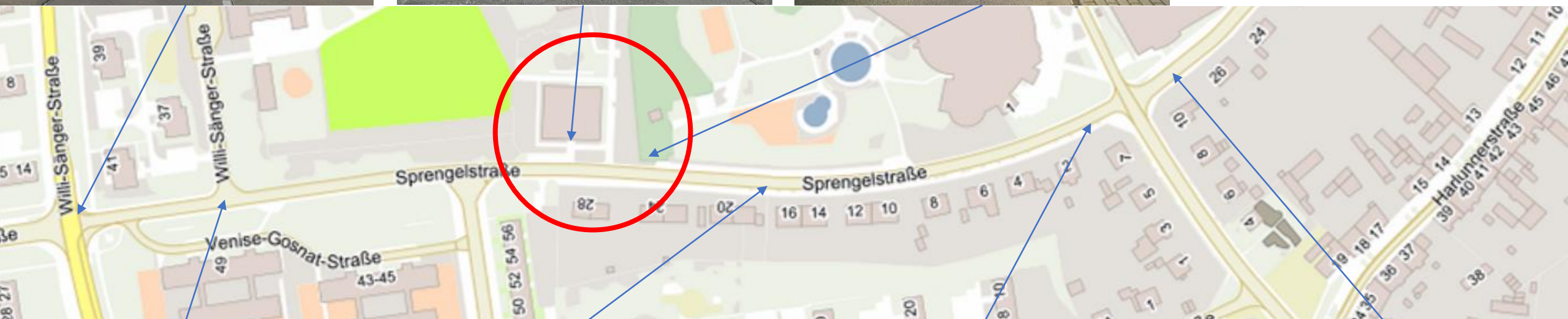






### Auffälligkeiten

- Kritisches Umfeld am neuen Kindergarten: Kein Bürgersteig !





**JUPET Consulting**

**Dr. Jürgen Peters**

Kapellenstraße 19

14770 Brandenburg an der Havel

+49(0)176 43670800

[jpeters@jupet-consulting.de](mailto:jpeters@jupet-consulting.de)

[www.jupet-consulting.de](http://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](http://www.altstadtleben-brandenburg.de)

