Abwägungstabelle zum Verkehrsentwicklungsplan, Nahverkehrsplan und zum Parkraumkonzept

Anträge von Fraktionen, Hinweise, Anregungen

(Stand: 30.10.2018)

lfd. Nr.	Antrag / Hinweis / Anregung	Stellungnahme IVAS	Stellungnahme Stadtverwaltung	Empfehlung zum weiteren Umgang	betrifft Planwerk ...
Hauptausschuss vom 18.06.2018					
1.	Berücksichtigung der Problematik „Potsdamer Brücke“	Die grundsätzlich hohe Bedeutung der Potsdamer Brücke bzw. der Potsdamer Straße für die regionale und überregionale Anbindung von Stadt und Region ist im VEP beschrieben. Eine Ertüchtigung des Bauwerks liegt in der Verantwortung des Landesbetriebs Straßenwesen. Eine provisorische Lösung ist bereits umgesetzt, ein Brückenneubau ist in Planung.	Liegt in der Verantwortung des Landesbetriebs Straßenwesen, eine provisorische Lösung ist bereits umgesetzt, ein Brückenneubau ist in Planung	keine weitere Berücksichtigung	VEP
2.	Aussage zur Überführung Bahnübergang Wust; wie realistisch ist 2021?	Maßnahme liegt in der Verantwortung des Landesbetriebs Straßenwesen	Maßnahme liegt in der Verantwortung des Landesbetriebs Straßenwesen; Landesbetrieb ist aktuell im Planungsprozess mit der DB; Finanzierung durch Bund ist aussagegemäß gesichert	keine weitere Berücksichtigung	VEP
3.	Änderung der Bezeichnung „2017“ im Beleg aller drei Vorlagen	Formell möglich.	Formell möglich.	Die Jahreszahl wird jeweils geändert.	VEP, NVP, PRK
4.	Im VEP sollten auch Hauptradrouten nach Wust, Gollwitz, Göttin vorgesehen werden (wie auch von der Straßenverkehrsbehörde vorgeschlagen).	Das Radverkehrskonzept im VEP kann um zwei Hauptradrouten ergänzt werden, dies bedeutet jedoch einen Zusatzaufwand für die Anpassungen der Grafiken und der entsprechenden Berichtsabschnitte. Aus gutachterlicher Sicht könnte auf eine differenzierte Durcharbeitung der Maßnahmenanfordernisse an den Routen, wie für die übrigen Routen erstellt, verzichtet werden. Auf den beiden genannten Routen werden keine wesentlichen Netzlücken gesehen.	Der Anregung kann gefolgt werden. Die Aufnahme der Hauptradrouten würde in Grafiken erfolgen und im Bericht genannt werden. Eine Ergänzung in den Maßnahmenblättern ist nicht erforderlich.	Umsetzung entsprechend der Stellungnahme der Verwaltung	VEP
5.	Die im NVP ausgewiesenen Maßnahmen bzgl. der Anfahrten der Ortsteile durch den ÖPNV sind nicht im VEP (hinten in den Tabellen) ausgewiesen.	Es wird vorgeschlagen, im Maßnahmenanteil des VEP eine allgemeine Maßnahme „bessere Erschließung der Ortsteile durch den ÖPNV in den Abendstunden“ aufzunehmen.	Die Maßnahmen im NVP beziehen sich auf die Betriebsführung und -organisation der VBBR und entspr. der finanziellen Möglichkeiten für die nächsten 5 Jahre abzubilden. Im VEP sind lediglich ... Maßnahmen, die über die 5-jährige Gültigkeit des NVP hinausgehen, abgebildet.	Übernahme in den VEP entsprechend der Stellungnahme von IVAS	VEP, NVP
6.	Vielleicht könnten noch konkrete Vorschläge unterbreitet werden, wie das Angebot	Die konkreten Angebotsverbesserungen für die Ortssteile sind über die Betriebsführung	Die konkreten Angebotsverbesserungen für die Ortssteile sind über die Betriebsführung	keine weitere Berücksichtigung	NVP

	verbessert werden könnte für die Ortsteile Wust und Gollwitz bezogen auf den ÖPNV im Rahmen des NVP.	und –organisation der VBBr zu ermitteln und im Wirtschaftsplan der VBBr auszufinanzieren. Dies ist im Rahmen des NVP nicht möglich.	und –organisation der VBBr zu ermitteln und im Wirtschaftsplan der VBBr auszufinanzieren. Dies ist im Rahmen des NVP nicht möglich.		
7.	Eventuell Prüfung, ob nicht am Einkaufszentrum Wust der RE 1 einen Haltepunkt einrichten könnte (vor dem Hintergrund, dass nicht so zeitnah die Überführung Bahnübergang Wust kommen wird).	Ein zusätzlicher Halt am EKZ Wust wird kritisch gesehen. Einerseits liegen die Zuständigkeiten bei der Bahn und beim Land. Andererseits sind auf dieser Strecke Taktverdichtungen geplant, ein zusätzlicher Halt führt dabei zu betrieblichen Problemen. Inwiefern ein zusätzlicher Haltepunkt hier schneller hergestellt werden kann als die geplante Brücke und ob er überhaupt aus erwarteten Fahrgastzahlen zu rechtfertigen ist, wird angezweifelt.	Ein zusätzlicher Halt am EKZ Wust wird kritisch gesehen. Einerseits liegen die Zuständigkeiten bei der Bahn und beim Land. Andererseits sind auf dieser Strecke Taktverdichtungen geplant, ein zusätzlicher Halt führt dabei zu betrieblichen Problemen. Weiterhin dürfte der Neubau eines Haltepunktes erst weit nach dem Brückenbau über die B1 fertiggestellt werden. Die zu erwartenden Fahrgastzahlen rechtfertigen wirtschaftlich keinen neuen Haltepunkt.	keine weitere Berücksichtigung	NVP
Antrag 194/2018 (Die Linke): Beschleunigter Bau von Fahrradabstellanlagen					
8.	Die Verwaltung wird beauftragt, eine Umsetzungsstrategie mit konkreten Maßnahmen für die unter Punkt 4.5.6 Radabstellanlagen und Verknüpfungspunkte zum ÖPNV im Verkehrsentwicklungsplan zu erarbeiten und im Haushalt beginnend mit dem Haushaltsjahr 2019 zu verankern. Die baulichen Maßnahmen sollen in den Haushalten der kommenden Jahre so geplant werden, dass alle Maßnahmen bis Ende 2020 umgesetzt sind.	Die Maßnahmen sind im VEP mit der jeweils entsprechenden Priorität enthalten. Eine Umsetzungsstrategie entspricht einem nachgeordneten Planungsauftrag. Der Haushalt wird gesondert beraten.	Die Maßnahmen sind im VEP mit der jeweils entsprechenden Priorität enthalten. Eine Umsetzungsstrategie entspricht einem nachgeordneten Planungsauftrag. Der Haushalt wird gesondert beraten und beschlossen. Pauschale Mittelanmeldungen an diese Stelle sind weder sinnvoll noch rechtmäßig.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
9.	Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie und wo am Hauptbahnhof weitere überdachte Fahrradabstellanlagen und Ladepunkte für E-Bikes errichtet werden können. Alternativ ist auch zu prüfen, wie die vorhandenen Fahrradabstellplätze überdacht und insgesamt attraktiver gestaltet werden können. Eine Machbarkeitsvariante soll den Stadtverordneten im Dezember 2018 vorgelegt werden.	Der Antrag/Auftrag wird als dem VEP nachgeordneter Prüfauftrag eingestuft.	Der Antrag/Auftrag wird als dem VEP nachgeordneter Prüfauftrag eingestuft.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
10.	Die Funktionalitätsprüfung vorhandener Fahrradabstellanlagen innerhalb des Stadtgebietes z.B. Paulikloster, Altstädtisches Rathaus, Stadtverwaltung Klosterstr. etc.	Der Antrag/Auftrag entspricht dem Geschäft der laufenden Verwaltung bzw. ist als nachgeordneter Prüfauftrag einzustufen, der aus dem VEP heraus abgeleitet werden kann.	Geschäft der laufenden Verwaltung und allenfalls ein nachgeordneter Prüfauftrag.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
Antrag 197/2018 (Ortsbeirat Gollwitz): Ausweisung des Radweges von Gollwitz nach Wust im Radwegekonzept als Hauptradroute					

11.	Der Ortsbeirat Gollwitz stellt den Antrag, im Radwegekonzept, welches Teil des Verkehrsentwicklungsplanes ist, den Radweg nach Wust und Gollwitz als Hauptradroute auszuweisen.	Siehe lfd. Nr. 4	Dem Antrag wird gefolgt. (siehe auch lfd. Nr. 4)	Der genannte Radweg wird als Hauptradroute ausgewiesen.	VEP
Antrag 199/2018 (Die Linke): Änderung Parkraumkonzept					
12.	Die ausgebauten Parkplätze am Hauptbahnhof werden in den Parkbereich P&R System integriert. Für Nutzer, die regelmäßig (z.B. werktäglich) einen Parkplatz nutzen möchten, wird ein vergünstigtes Monatsticket Parken (Pendlerausweis) eingeführt. Das Ticket wird zu einem Monatspreis von 50 Euro angeboten. Im Gegenzug erhält der Inhaber eine Monatskarte-Umwelt AB der Verkehrsbetriebe. Das Monatsticket Parken berechtigt zur Nutzung aller bewirtschafteten Parkplätze, gewährt aber keinen individuellen Anspruch auf einen Parkplatz (analog Anwohnerparken in Wohngebieten).	Nach verwaltungsinterner Prüfung ist eine Bewirtschaftung der befestigten PP am Hauptbahnhof aufgrund der bestehenden Fördermittelbindung nicht möglich und soll vorerst nicht umgesetzt werden. Der aus gutachterlicher Sicht durchaus sinnvolle Ansatz sollte daher spätestens mit Auslaufen der Fördermittelbindung umgesetzt werden.	Nach verwaltungsinterner Prüfung ist eine Bewirtschaftung der befestigten Parkplätze am Hauptbahnhof aufgrund bestehender Fördermittelbedingungen nicht sinnvoll und soll vorerst nicht umgesetzt werden. Die tarifliche Ausgestaltung der Bewirtschaftung, auch des P&R-Systems, ist zu einem späteren Zeitpunkt als Folge der Festlegungen im Parkraumkonzept über die Parkgebührensatzung zu regeln.	keine weitere Berücksichtigung	PRK
Antrag 201/2018 (CDU): Änderung zum Verkehrsentwicklungsplan					
13.	Die Schaffung eines neuen Autobahnan schlusses „Brandenburg an der Havel/West“ (z.B. vom OT Kirchmöser aus) ist in das Konzept aufzunehmen und der Bau zielgerichtet einzufordern.	Die zustandsbedingte (Teil-)Sperrung der Potsdamer Brücke hat gezeigt, wie hoch die Abhängigkeit der Stadt und der Region von dieser wichtigen Verbindung ist. Dem Antrag wird daher gefolgt. Der VEP soll sich dafür aussprechen, dass die Stadt gegenüber dem Land für eine zweite Anbindung zur Autobahn eintritt.	Von der aktuellen Entwicklung eingeholt, scheint eine Überarbeitung der Feststellungen bezüglich der Anbindung der Stadt Brandenburg an der Havel an das überörtliche Straßennetz geboten. Die Schaffung des zusätzlichen AB-Anschlusses kann jedoch nur als Forderung aufgenommen werden, die Zuständigkeiten liegen bei Land und Bund. Die Anbindung des OT Kirchmöser ist dann nur folgerichtig, bedingt jedoch eine Planungsgemeinschaft mit dem Amt Wusterwitz.	Eine entsprechende Maßnahme (Forderung an das Land) wird in den VEP aufgenommen.	VEP
14.	Der RE1 stellt die wichtigste Nahverkehrsanbindung an den Metropolraum Berlins her. Neben der notwendigen Taktverdichtung wird die Verwaltung beauftragt, mit der Bahn Verhandlungen über einen zusätzlichen Halt im wachsenden Stadtteil Eigene Scholle/Wilhelmsdorf aufzunehmen.	Der zusätzliche Halt an der Regionalbahnstrecke nach Rathenow ist bereits Maßnahmenbestandteil des Nahverkehrsplans. Es wird jedoch der Anregung gefolgt, diesen auch als langfristige Maßnahme ins Maßnahmenkonzept des VEP aufzunehmen. Die Verhandlungen mit der deutschen Bahn bzw. sind resultierende Folgeaufträge nach Beschluss des NVP durch die SVV.	Der zusätzliche Halt an der Regionalbahnstrecke nach Rathenow (RB51) ist bereits Maßnahmenbestandteil des Nahverkehrsplans. Zusätzlich kann auch für den RE1 eine entsprechende Forderung aufgenommen werden. Allerdings wäre hier die Suche nach einem geeigneten Standort mit entsprechendem Umfeld deutlich schwieriger. Die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn	Eine entsprechende Ergänzung für langfristige Maßnahmen zum RE1 und zur RB51 erfolgen im VEP.	VEP

			und dem MIL sind Folgeaufträge nach Beschluss des NVP durch die SVV.		
15.	Im Innerstädtischen Bereich sollen zukünftig Straßen mit Nutzungsfrequenzen insbesondere über 4000 Kfz/24h nicht mit Klein- oder Kopfsteinpflaster saniert, instandgesetzt oder neu hergestellt werden. Neben Aspekten des Denkmalschutzes erachtet die Stadtverordnetenversammlung Aspekte der Lärminderung, der Luftreinhaltung, der Förderung des Radverkehrs sowie den Unterhaltsaufwand deutlich stärker in die Abwägungsprozesse einzubeziehen.	Im LAP der Stufe 2 (Beschluss Nr. 157/2017) ist der Einsatz lärmarmen Oberflächenbefestigungen als Maßnahme festgeschrieben. Technische Vorgaben sollten objektbezogen im Rahmen der Entwurfsplanung mit den Rahmenbedingungen bzw. Forderungen Dritter abgestimmt werden. Eine generelle Festlegung wird von der FG Straßen und Brücken und dem Gutachter begrüßt, bedarf jedoch weiterer Abstimmungen mit der Denkmalschutzbehörde einschl. ggf. Anpassung diverser Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen. Insofern ist fraglich, ob der VEP dazu geeignet ist.	Im LAP der Stufe 2 (Beschluss Nr. 157/2017) ist der Einsatz lärmarmen Oberflächenbefestigungen als Maßnahme festgeschrieben. Konkrete technische Vorgaben müssen objektbezogen im Rahmen der jeweiligen Entwurfsplanung mit den Rahmenbedingungen bzw. Forderungen Dritter abgestimmt werden. Eine generelle Festlegung wird von der FG Straßen und Brücken begrüßt, bedarf jedoch weiterer Abstimmungen mit der Denkmalschutzbehörde einschl. ggf. Anpassung diverser Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen. Insofern ist fraglich, ob eine Festlegung im VEP allein dazu ausreichend ist. Ein gesonderter Beschluss bei konkret anstehenden Maßnahmen sinnvoll.	Eine entsprechende Maßnahme wird in den VEP aufgenommen.	VEP
16.	Der städtische Fahrradverkehr hat in den vergangenen Jahren deutlich und stetig zugenommen. Zur weiteren Förderung der Anbindung ÖPNV und Fahrrad sollen Fahrrad-Abstellanlagen in bedarfsrechter Anzahl und Gestaltung in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen errichtet werden. An diesen Stellen sollen auch Möglichkeiten für Fahrradverleihsystem eingerichtet werden.	Bereits Bestandteil des Maßnahmenkatalogs des NVP und VEP. Die technische Ausgestaltung der Anlagen ist im Rahmen einer nachgeordneten Planung festzulegen.	Die Forderungen sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkatalogs des NVP und VEP. Die technische Ausgestaltung der Anlagen ist im Rahmen einer nachgeordneten Planung festzulegen.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
17.	An touristisch hochfrequentierten Orten sollen u.a. Fernradfahrer die Möglichkeit haben, in neu zu errichtenden, abschließbare Fahrradboxen, ihre Räder einschließlich Gepäcktaschen abzustellen. Als geeignete Stellen bieten sich der Bahnhof und die Nähe zum Neustadt. Markt an.	Der Antrag/Auftrag wird als dem VEP nachgeordneter Prüfauftrag eingestuft. In Kapitel 4.5.6 wird auf einen Standort an der Jahrtausendbrücke als zentralen Standort fürs Fahrradabstellen für Radtouristen hingewiesen.	Der Antrag/Auftrag wird als dem VEP nachgeordneter Prüfauftrag eingestuft. Siehe auch lfd. Nr. 16	keine weitere Berücksichtigung	VEP
Antrag 202/2018 (CDU): Änderung zum Parkraumkonzept					
18.	Es soll für die Stadt ein modernes Parkleitsystem eingerichtet werden.	Als Maßnahme im PRK bereits enthalten.	Als Maßnahme im PRK bereits enthalten.	keine weitere Berücksichtigung	PRK
19.	Als Standort fürs innerstädtische Parken wird ein Parkhaus/eine Tiefgarage unter dem Neustadtmarkt (formal unter dem Molkenmarkt) als „Parkhaus City Zentrum“ ergänzt. Weitere Standorte für diesen Anlagentyp sollen perspektivisch in direkter Nähe zum Nicolaiplatz („Parkhaus City	Als Maßnahme im PRK bereits enthalten. Die Benennung der Parkhäuser sollte im Rahmen der technischen Planung zum Leitsystem festgelegt werden. Es sind enge Abstimmungen z. B. mit dem Stadtmarketing zur einheitlichen Zielausweisung und zur Wiedererkennbarkeit notwendig.	Als Maßnahme im PRK bereits enthalten. Die Benennung der Parkhäuser sollte im Rahmen der technischen Planung zum Leitsystem festgelegt werden. Es sind enge Abstimmungen z. B. mit dem Stadtmarketing zur einheitlichen Zielausweisung und zur Wiedererkennbarkeit notwendig.	keine weitere Berücksichtigung	PRK

	Nord") verortet sein. In weiterer Ergänzung soll in Nähe Trauerberg („Parkhaus City Ost“) ein Standort entstehen.				
20.	Für die Steinstraße enthält das Konzept die durchgehende Bewirtschaftung. Für Anwohner soll hier aber ab 18:30 Uhr die Möglichkeit des kostenfreien Parkens mittels Anwohnerparkausweises gewährleistet sein.	Die Bewirtschaftung endet nach dem vorliegenden Konzept in der gesamten Stadt, so auch in der Steinstraße, wochentags um 18:00 Uhr. In der Steinstraße wird seitens des Gutachters und der Verwaltung jedoch mittelfristig weiterhin die Notwendigkeit gesehen, Bewohnern das Parken auch tagsüber zu erlauben, da Alternativstellplätze in akzeptabler Nähe nicht vorhanden sind.	Die Bewirtschaftung endet nach dem vorliegenden Konzept in der gesamten Stadt wochentags um 18:00 Uhr. Für die Steinstraße sollte keine Sonderregelung getroffen werden. Danach kann grundsätzlich jedermann dort parken, also auch die Anwohner der Steinstraße. Wenn vor 18:00 Uhr keine Anwohnerparkausweise in der Steinstraße gelten sollen, dann möge die SVV das entscheiden. Die Verwaltung hatte bislang im VEP nur eine Empfehlung zu einer öffentlichen Diskussion zur weiteren Entwicklung der Steinstraße gegeben.	Die Bewirtschaftung sollte max. bis 18:00 Uhr gehen. Ob vorher auch Anwohnerparken möglich sein soll, ist Entscheidung der SVV.	PRK
21.	Am Wiesenweg wird die vorhandene Parkfläche zukünftig eine Parkierungsanlage als Teil eines neuen integrierten Parkleitsystems. Diese Anlage nimmt zentral den P&R Verkehr auf und wird als diese bevorzugt ausgewiesen. Als Voraussetzung damit verbunden ist die Einführung einer veränderten VBB Linienführung aus dem CDU-Ergänzungsantrag zum Nahverkehrsplan der Vorlage 076/2018.	Als Maßnahme im PRK und im NVP bereits enthalten.	Als Maßnahme im PRK und im NVP bereits enthalten.	keine weitere Berücksichtigung	PRK, NVP
Anregungen (Bündnis 90/Die Grünen – Pro Kirchmöser vom 16.09.2018) zum Verkehrsentwicklungskonzept, dem Nahverkehrsplan und dem Parkraumkonzept					
22.	Gebühren Parkplatz Neustadt Markt: (Seite 37) Der Parkplatz Neustadt Markt sollte deutlich teurer sein, als das Angebot des St.-Annen-Centers. Die jetzige Erhöhung führt nicht zu einer Umlenkung in das Parkhaus. Insofern wird der Parksuchverkehr (siehe auch Seite 20) weiterhin den Neustadt Markt bestimmen.	Die im Parkraumkonzept abgebildeten Tarife sind Vorschläge zur Optimierung und entsprechender Steuerungswirkung. Die Ausgestaltung einer Bewirtschaftung wird nach dem SVV-Beschluss zum Parkraumkonzept über die Parkgebührensatzung (gesonderter SVV-Beschluss) geregelt.	Die im Parkraumkonzept abgebildeten Tarife sind Vorschläge zur Optimierung und entsprechender Steuerungswirkung. Die Ausgestaltung einer Bewirtschaftung wird nachfolgend dem SVV-Beschluss zum Parkraumkonzept über eine Parkgebührensatzung (gesonderter SVV-Beschluss) geregelt.	keine Änderung im PRK	PRK
23.	Tiefgarage Molkenmarkt (Seite 47) In Anbetracht der geringen Auslastung des Parkhauses des St.-Annen-Centers und der Feststellung, dass vor allem der Parksuchverkehr gegenüber dem tatsächlichen Parkangebot das größere Problem ist, erschließt sich nicht die Schlussfolgerung zu einer Tiefgarage unter dem Molken-	Mit der Tiefgarage sollen die oberirdischen Stellplätze auf dem Molkenmarkt und Neustädtischen Markt ersetzt und somit die Aufenthaltsqualität maßgebend verbessert werden. Die freiwerdende Fläche steht zur nachhaltigen Belegung der Innenstadt zur Verfügung. Parksuchverkehr soll durch Auslastungsan-	Mit der vorgeschlagenen Tiefgarage werden die oberirdischen Stellplätze auf dem Molkenmarkt und Neustädtischen Markt ersetzt. Somit wird die Aufenthaltsqualität maßgebend verbessert und die freiwerdende Fläche steht für eine nachhaltige Belegung der Innenstadt zur Verfügung. Parksuchverkehr soll durch Auslastungsanzeigen vermieden	keine Änderung im PRK	PRK

	markt. Vielmehr würde diese zusätzliche Querungsverkehre im Durchgangsverkehr und Parksuchverkehr erzeugen.	zeigen vermieden werden.	werden.		
24.	Punkt 4.3.2.3 Stärkung des Stadtringes (Seite 32) Die weitere „Aufrüstung“ mit Lichtsignalanlagen sollte überaus kritisch geprüft werden. Eine weitere LSA an der Einmündung Bauhofstrasse sollte ausschließlich als Bedarfsampel des ÖPNV installiert werden.	Die LSA resultiert aus der Festlegung der Unfallkommission zur Beseitigung eines Unfallschwerpunktes und wird vom Landesbetrieb Straßenwesen 2019 aufgestellt. Eine Verdichtung des Abstandes von Signalanlagen ist an dieser Stelle der Einrichtung einer Koordinierung auf dem Stadtring zuträglich, da eine solche bei sehr langen Knotenpunktabständen nicht mehr umsetzbar ist (hier ziehen sich Fahrzeugpuls zu weit auseinander).	Die LSA resultiert aus der Festlegung der Unfallkommission zur Beseitigung eines Unfallschwerpunktes und wird vom Landesbetrieb Straßenwesen 2019 aufgestellt.	keine Änderung im VEP	VEP
25.	„Ampelmanagement“ Die Brandenburger Lichtsignalanlagen erwecken den Eindruck, dass unter den Anlagen keine Abstimmung besteht, bzw. Betriebszeiten nicht den Erfordernissen entsprechen. Die Betriebszeiten der LSAen müssen grundsätzlich auf den Prüfstand. Ein Beispiel: Es ist nicht erklärlich, aus welchen Gründen die Einmündung Deutsches Dorf in die St-Annen-Straße Sonntag früh um acht Uhr in Betrieb ist und den Durchgangsverkehr ausbremst. Generell sollten die Betriebszeiten (Nachtzeit) der innerstädtischen LSAen geprüft werden. Wiederholte Ausfälle der LSAen an entscheidenden Kreuzungen führten in der Vergangenheit nicht zu Stausituationen, sondern schienen den Verkehr eher zu verflüssigen. Die Umstellung der Betriebszeiten auf Vorrang des ÖPNV bzw. auf Bedarf auf Fußgängerquerung sollte geprüft werden.	Der Betrieb der Lichtsignalanlagen ist gesetzlich geregelt. Dies schließt die Betriebszeiten mit ein. Optimierungen und Anpassungen an geänderte Verkehrsverhältnisse sind laufendes Geschäft der Verwaltung. Die Untersuchung von Einzelanlagen ist im Rahmen des VEP nicht möglich. Im VEP sind globale Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements einschl. Erneuerung des Verkehrsrechners enthalten.	Der Betrieb der Lichtsignalanlagen ist gesetzlich geregelt. Dies schließt die Betriebszeiten mit ein. Optimierungen und Anpassungen an geänderte Verkehrsverhältnisse sind laufendes Geschäft der Verwaltung. Die Untersuchung von Einzelanlagen ist im Rahmen des VEP nicht möglich. Im VEP sind globale Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsmanagements einschl. Erneuerung des Verkehrsrechners enthalten.	keine Änderung im VEP	VEP
26.	Tempo 30 innerstädtisch Gegenwärtig besteht in der Innenstadt ein Nebeneinander von 30er-Zonen, Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen bis 30, 20 oder Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Hier sollte eine Vereinheitlichung erfolgen, indem das Gebiet innerhalb des Zentrumsringes (neben den Wohngebieten Hohenstücken und Nord), als 30er-Zone ausgewiesen wird. Ausnahme wäre weiterhin die Steinstraße mit Tempo 20 km/h.	Die zulässigen Geschwindigkeiten in der Innenstadt sind klar strukturiert und von der Straßenverkehrsbehörde nach geltenden gesetzlichen Vorgaben angeordnet. Die Flächendeckende Einführung von T 30 einschließlich Hauptverkehrsstraßen ist rechtlich ohne eindeutigen Anlass nicht möglich und hat zudem auch negative Auswirkungen auf den ÖPNV bzgl. Fahrzeiten und Betriebsorganisation.	Die zulässigen Geschwindigkeiten in der Innenstadt sind klar strukturiert und von der Straßenverkehrsbehörde nach geltenden gesetzlichen Vorgaben angeordnet. Die Flächendeckende Einführung von T 30 einschließlich Hauptverkehrsstraßen ist rechtlich ohne eindeutigen Anlass nicht möglich und hat zudem auch negative Auswirkungen auf den ÖPNV bzgl. Fahrzeiten und Betriebsorganisation.	keine Änderung im VEP	VEP

27.	<p>Nahverkehrsplan Vernetzung VBBR und ÖPNV-Anbieter der Landkreise</p> <p>Eine Vernetzung der drei Anbieter des ÖPNV ist UNBEDINGT erforderlich. Bis heute ist für die Brandenburger oft nicht nachvollziehbar, welcher Bus des außerstädtischen ÖPNV an innerstädtischen Haltestellen hält bzw. städtische Linien ergänzt. Unnötige Parallelverkehre sind entsprechend nicht auszuschließen.</p>	<p>Die ÖPNV-Systeme der Anbieter Deutsche Bahn, VGB und VBBR sind hierarchisch gegliedert, soweit möglich aufeinander abgestimmt und optimiert. Die Linien aus der Region haben die Aufgabe, das Zentrum von Brandenburg an der Havel bzw. den Hauptbahnhof anzubinden und können daher nicht am Stadtrand enden. Parallelverkehre lassen sich so nicht ausschließen. Aufgrund von Zwischenhalten tragen die Busse des Regionalverkehrs jedoch zu einer Taktverdichtung und Angebotsverbesserung auf bestimmten Achsen bei. Die VBBR und die regionalen Linienbetreiber befinden sich bereits in einem regelmäßigen Austausch um unnötige Parallelverkehre weitgehend zu reduzieren.</p>	<p>Die ÖPNV-Systeme der Anbieter Deutsche Bahn, VGB und VBBR sind hierarchisch gegliedert, soweit möglich aufeinander abgestimmt und optimiert. Gelegentliche Parallelverkehre lassen sich aus Gründen der Betriebsorganisation und entsprechender Linienführung nicht immer ausschließen. Aufgrund von Zwischenhalten tragen die Busse des Regionalverkehrs jedoch zu einer Taktverdichtung und Angebotsverbesserung auf bestimmten Achsen bei. Die VBBR und die regionalen Linienbetreiber befinden sich bereits in einem regelmäßigen Austausch um unnötige Parallelverkehre weitgehend zu reduzieren.</p>	keine Änderung im NVP	NVP
28.	<p>Die Rückkehr zu einem regelmäßigen Grundtakt wird ausdrücklich begrüßt. Das jetzige „Durcheinander“ ist nicht nur für Spontanfahrer nicht nachvollziehbar, auch regelmäßige ÖPNV-Nutzer benötigen permanent einen Fahrplan.</p>	<p>Als Maßnahme im VEP und NVP bereits enthalten.</p>	<p>Als Maßnahme im VEP und NVP bereits enthalten.</p>	keine weitere Berücksichtigung	NVP
29.	<p>Linienführung von 1 und 6 in Richtung Hauptbahnhof</p> <p>Für Pendler ist die Linienführung durch die Steinstrasse eine unnötige Fahrzeitverlängerung. Das sind zwar nur fünf Minuten, gefühlt allerdings 15 Minuten. Hinzu kommt die Unsicherheit Steinstrasse, die durch Stau und dgl. Verzögerungen hervorruft. In Kombination mit einer reinen „Acht“ (wie zur BUGA-Zeit) könnte die Linien 1, 2 und 6 ergänzt werden und zudem die Steinstrasse, ergänzend zur Linie 2 direkt vom Hauptbahnhof angefahren werden. Alternativ wäre auch denkbar, die Linie 1 oder 6 direkt zum Hauptbahnhof zu führen. So können Reisende an der Fontanestr. die „schnellere“ Verbindung wählen.</p>	<p>Die Anregung wird als nachgeordneter Prüfungsauftrag in den NVP aufgenommen. Ziel wäre es zu evaluieren, welche Potentiale eine schnellere Verbindung zum Bahnhof hat, welche Linie hierfür eher in Betracht käme und welche Folgen das für den Betrieb an Knotenpunkten und Haltestellen hätte.</p>	<p>Konkrete Festlegungen zur Linienführung sind im NVP nicht möglich.</p> <p>Die Linienplanung obliegt den VBBR, die den Betrieb unter vielen Randbedingungen wirtschaftlich organisieren.</p> <p>Da die Linien 1, 2 und 6 aus unterschiedlichen Stadtteilen zum Hbf fahren, sind parallele Fahrten von zwei der drei Linien nicht zu vermeiden. Auch eine Durchfahrt durch die Steinstraße bereits vor dem Hbf ist wegen entsprechender Zielverkehre sinnvoll.</p>	keine weitere Berücksichtigung	NVP
Antrag 238/2018 (SPD): Ergänzende Prüfungen zum Verkehrsentwicklungsplan					
30.	<p>Aus der Begründung des Antrags: „Die Verwaltung soll darlegen, ob aus Ihrer Sicht die Vorschläge sachgerecht sind, um die Situation für die Bürger und Bürgerinnen zu verbessern. Eine Prüfung möglicher Kosten soll hier nicht erfolgen...“</p>	<p>Eine fach- und sachgerechte Prüfung ist ohne Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen nicht möglich und nicht sinnvoll. Die eingebrachten Vorschläge bringen wahrscheinlich Verbesserungen für mehr oder weniger Bürger und Bürgerinnen. Zur profes-</p>	<p>Eine fach- und sachgerechte Prüfung ist ohne Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen nicht möglich und nicht sinnvoll. Die eingebrachten Vorschläge bringen möglicherweise Verbesserungen für mehr oder weniger Bürger und Bürgerinnen. Zur profes-</p>	(vgl. lfd. Nr. 31. ff.)	

		sionalen Bearbeitung eines VEP gehört aber auch eine fundierte Einschätzung zur Priorisierung und Umsetzbarkeit. Dies wurde für alle im VEP herausgearbeiteten Maßnahmen gemacht, u.a. einschließlich Berücksichtigung der Kosten.	fessionalen Bearbeitung eines VEP gehört aber auch eine fundierte Einschätzung zur Priorisierung und Umsetzbarkeit. Dies wurde für alle im VEP herausgearbeiteten Maßnahmen gemacht, u.a. einschließlich Berücksichtigung der Kosten. Dies begründet, weshalb im vorliegenden VEP keine bloßen Visionen enthalten sind.		
31.	A. Fußwege 1. Verbindung der Wallpromenade und des Mariengrundes über eine Rampe zum Parkplatz des Marienkrankenhauses oder ggf. einen Brückenschlag des oberen Wallweges.	Eine öffentliche Wegeführung über Privatgelände mit geringer Nachfrage und von eher geringer Priorität ist schwer umzusetzen. Die Wallanlage steht unter Denkmalschutz, Ein Brückenschlag ist damit nicht vereinbar.	Öffentliche Wegeführung über Privatgelände ohne erkennbaren Bedarf bzw. geringer Nachfrage ist schwer umzusetzen. Die Wallanlage steht unter Denkmalschutz, Ein Brückenschlag ist damit nicht vereinbar.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
32.	A. Fußwege 2. Bau einer weiteren Rampe an der Brücke über das Gleisvorfeld des Hauptbahnhofes auf der Seite am Schützenworth und Abbau des dortigen Fahrstuhls.	Der Antrag/Auftrag wird als dem VEP nachgeordneter Prüfauftrag eingestuft.	Der Antrag/Auftrag wird als dem VEP nachgeordneter Prüfauftrag eingestuft.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
33.	B. Radverkehr überörtlich 1. Verlegung des Havelradweges von der B1 zwischen Gollwitz und Brandenburg an der Havel über den Emsterkanal und die Alte Ernster (Brückenschlag notwendig) in Richtung Wust (über Erdelöcher). Von dort zunächst wieder an der B1. Langfristig wäre auch ein Brückenschlag am Beginn des Stadtkanals zum Mittelbruch für Radfahrer und Fußgänger, denkbar, damit der Radweg über die Alte Krakauer Straße direkt bis zum Dorn geführt werden könnte.	Das Gebiet entlang der Havel ist vom Baugrund her denkbar ungeeignet für den Wegebau. Zudem ist mit erheblichen Eingriffen im Naturschutzgebiet Mittlere Havel zu rechnen, die bei der nahen Alternative entlang der Bundesstraße schwer zu begründen sein dürften.	Das Gebiet entlang der Havel ist vom Baugrund her denkbar ungeeignet für den Wegebau. Zudem ist mit erheblichen Eingriffen im Naturschutzgebiet Mittlere Havel zu rechnen, die bei der nahen Alternative entlang der Bundesstraße schwer zu begründen sein dürften.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
34.	B. Radverkehr überörtlich 2. Verlegung des Havelradweges von der Wilhelmsdorfer Landstraße dichter in Flußnähe. Dazu zunächst Verbindung des Wiesenweges und der Städtebahngleise bei Unterquerung des Zentrumsrings im Bereich der Havel. Im Anschluss Verlängerung des Weges auf der derzeit noch genutzten Bahntrasse der Städtebahn bis zum Schlachthof. Von dort Führung des Radweges entlang der Wilhelmsdorfer Landstraße bis zur Planebrücke und von dort entlang des Planeweges bis zum Bühnenhaus (Herstellung eines umwelt- und hochwasserschutzverträglichen Radweges entlang des Planeweges). Dort Einbindung in die bestehende Trasse.	Bereits Bestandteil des VEP (Abb. 7: Trassenalternativen Hauptroute IV und Abb. 8 Nr. 2). Lediglich Trassierung auf dem alten Gleisdamm der Städtebahn bis zur Einmündung Götthiner Landstraße und nicht über den Schlachthof. Diese Gleise werden auch zukünftig von der RB 51 genutzt.	Bereits Bestandteil des VEP (Abb. 7: Trassenalternativen Hauptroute IV und Abb. 8 Nr. 2). Lediglich Trassierung auf dem alten Gleisdamm der Städtebahn bis zur Einmündung Götthiner Landstraße und nicht über den Schlachthof. Diese Gleise werden auch zukünftig von der RB 51 genutzt.	keine weitere Berücksichtigung	VEP

35.	B. Radverkehr überörtlich 3. Verlegung des Havelradweges zwischen Uferweg und Unter den Platanen entlang des Strandweges, des Nord- und Südringes und des Lüttichweges.	Der Havel-Radweg in Kirchmöser weist keine Defizite auf, entsprechend wird im VEP keine Veranlassung für eine Trassenänderung gesehen. Das Ansinnen, den Bereich am Lüttichzaun sowie weitere Wegflächen für Fußgänger und Radfahrer herzurichten bzw. auszubauen ist nachvollziehbar. Derartige Potentialflächen für Geh- und Radwege wären im gesamten Stadtgebiet vorhanden, auch mangelt es nicht an Ideen. Letztendlich sind die Vorhaben finanziell zu untersetzen.	Der Havel-Radweg in Kirchmöser weist keine Defizite auf, entsprechend wird im VEP keine Veranlassung für eine Trassenänderung gesehen. Das Ansinnen, den Bereich am Lüttichzaun sowie weitere Wegflächen für Fußgänger und Radfahrer herzurichten bzw. auszubauen ist nachvollziehbar. Derartige Potentialflächen für Geh- und Radwege wären im gesamten Stadtgebiet vorhanden, auch mangelt es nicht an Ideen. Letztendlich sind die Vorhaben finanziell zu untersetzen.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
36.	B. Radverkehr überörtlich 4. Anbindung des Havelradweges an den begleitenden Wirtschaftsweg des Elbe-Havel-Kanals und damit Verbindung zum Elberadweg.	Eine Anbindung des Havel-Radweges an den Elbe-Havel-Radweg ist in Kirchmöser-Dorf ab der Slipanlage über Gränertstraße, Büdnerweg und Lankenweg um den Wusterwitzer See herum ausgeschildert. Die weitere Ausschilderung liegt im Verantwortungsbereich des Amtes Wusterwitz.	Eine Anbindung des Havel-Radweges an den Elbe-Havel-Radweg ist in Kirchmöser-Dorf ab der Slipanlage über Gränertstraße, Büdnerweg und Lankenweg um den Wusterwitzer See herum ausgeschildert. Die weitere Ausschilderung liegt im Verantwortungsbereich des Amtes Wusterwitz.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
37.	B. Radverkehr überörtlich 5. Bau eines Radweges von Brandenburg an der Havel bis zur Landesgrenze Sachsen-Anhalt und von dort weiter in Richtung Genthin.	Vorhaben ist bis zur Landesgrenze vom Landesbetrieb Straßenwesen geplant und steht teilweise kurz vor der Umsetzung.	Vorhaben ist bis zur Landesgrenze vom Landesbetrieb Straßenwesen geplant und steht teilweise kurz vor der Umsetzung.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
38.	B. Radverkehr überörtlich 6. Prüfung einer westlichen Streckenführung des Havelradweges von Plaue nach Kützkwow, unter Einbeziehung der Gartenstadt und Weiterführung in Richtung Pelz- und Plauer Grenzgrabens bis zur Lutze.	Der Antrag/Auftrag wird als dem VEP nachgeordneter Prüfauftrag eingestuft. Bei der Umsetzung und Priorisierung sind die vermutlich hohen Kosten und die vergleichsweise geringen Betroffenheiten (Nutznießer) zu berücksichtigen.	Der Antrag/Auftrag wird als dem VEP nachgeordneter Prüfauftrag eingestuft. Bei der Umsetzung und Priorisierung sind die vermutlich hohen Kosten und die vergleichsweise geringen Betroffenheiten (Nutznießer) zu berücksichtigen.	keine weitere Berücksichtigung	
39.	B. Radverkehr überörtlich 7. Anpassung der Fahrstuhl Anlagen am Hauptbahnhof für Radfahrer und Behinderte durch Vergrößerung der Fahrstuhlkörbe.	Die Fahrstuhl Anlagen sind Eigentum der Deutschen Bahn, der Vorschlag fällt damit in deren Verantwortungsbereich. Der Deutschen Bahn ist das Problem seit längerer Zeit bekannt, die Umsetzung kann durch die Stadt nicht weiter beschleunigt werden.	Die Fahrstuhl Anlagen sind Eigentum der Deutschen Bahn, der Vorschlag fällt damit in deren Verantwortungsbereich. Der Deutschen Bahn ist das Problem seit längerer Zeit bekannt, die Umsetzung kann durch die Stadt nicht weiter beschleunigt werden.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
40.	B. Radverkehr überörtlich 8. Lückenschluss zwischen Saaringen und Klein Kreuz.	Das Projekt wird bearbeitet. Planungen für den Lückenschluss liegen vor. Aufgrund ungeklärten Grunderwerbs liegt noch kein Baurecht vor.	Das Projekt wird bearbeitet und ist Teil des beschlossenen Investitionsprogramms. Planungen für den Lückenschluss liegen vor. Aufgrund bislang noch nicht abschließenden Grunderwerbs liegt noch kein Baurecht vor. Mit dem Eigentümer des betreffenden Grundstücks wurde vor Kurzem eine Übereinkunft erzielt.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
41.	C. Radverkehr innerörtlich 1. Etablierung von Radschnellwegen auf den Relationen Brandenburg Hauptbahn-	Auszug aus dem Förderprogramm des BMVI: "Radschnellwege sind mindestens 10 Kilometer lang; haben prognostiziert 2.000	Auszug aus dem Förderprogramm des BMVI: "Radschnellwege sind mindestens 10 Kilometer lang; haben prognostiziert 2.000	keine weitere Berücksichtigung	VEP

	hof – Technische Hochschule Brandenburg; Hohenstücken - Innenstadt über die Fohrder Landstraße und die Erich-Knauf-Straße; Gördenbrücke - Waldcafe unter Ertüchtigung des Weges zwischen den Alleebäumen.	Fahrradfahrten täglich; sind mindestens zwischen 3 Metern (Ein-Richtungs-Verkehr) und 4 Metern (Zwei-Richtungs-Verkehr) breit; ... Damit sind Radschnellwege besonders für urbane Räume und Metropolregionen interessant. Sie eignen sich für Pendlerverkehre ... Die Ansprüche sind in der Stadt Brandenburg an der Havel schwer zu erfüllen und sind eher eine Aufgabe für die Landesplanung und überörtliche Hauptkorridore. Das Hauptaugenmerk des VEP liegt auf der Einrichtung durchgängiger und sicherer Radwegeverbindungen durch Ertüchtigung der vorhandenen Infrastruktur.	Fahrradfahrten täglich; sind mindestens zwischen 3 Metern (Ein-Richtungs-Verkehr) und 4 Metern (Zwei-Richtungs-Verkehr) breit; ... Damit sind Radschnellwege besonders für urbane Räume und Metropolregionen interessant. Sie eignen sich für Pendlerverkehre ... Die Ansprüche sind in der Stadt Brandenburg an der Havel schwer zu erfüllen und sind eher eine Aufgabe für die Landesplanung und überörtliche Hauptkorridore. Das Hauptaugenmerk des VEP liegt auf der Einrichtung durchgängiger und sicherer Radwegeverbindungen durch Ertüchtigung der vorhandenen Infrastruktur.		
42.	C. Radverkehr innerörtlich 2. Herstellung einer nutzbaren Radwegeverbindung zwischen Wiesenweg und Baebenrothufer.	Ist Bestandteil der Maßnahmenempfehlungen des VEP, siehe Anhang Abb. 8, Nr. 2	Ist Bestandteil der Maßnahmenempfehlungen des VEP, siehe Anhang Abb. 8, Nr. 2	keine weitere Berücksichtigung	VEP
43.	C. Radverkehr innerörtlich 3. Beseitigung der Stufen am Rathenower Torturm.	Die Maßnahme ist zu kleinteilig für den VEP. Der Hinweis ist aber sinnvoll und kann, auch im Hinblick auf Barrierefreiheit, in das Unterhaltungsprogramm mit aufgenommen werden.	Die Maßnahme ist zu kleinteilig für den VEP. Der Hinweis ist aber sinnvoll und kann, auch im Hinblick auf Barrierefreiheit, in das Unterhaltungsprogramm mit aufgenommen werden.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
44.	C. Radverkehr innerörtlich 4. Herstellung einer Direktverbindung zwischen Hauptbahnhof und Göttiner Straße für Radfahrer auf der bisherigen Stadtebahntrasse	Ist Bestandteil der Maßnahmenempfehlungen des VEP, siehe Anhang Abb. 8, Nr. 1 im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße zur Umfahrung der Wilhelmsdorfer Vorstadt.	Ist Bestandteil der Maßnahmenempfehlungen des VEP, siehe Anhang Abb. 8, Nr. 1 im Zusammenhang mit dem Neubau einer Straße zur Umfahrung der Wilhelmsdorfer Vorstadt.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
45.	C. Radverkehr innerörtlich 5. Herstellung von baulich und sicherheitstechnisch angemessenen Radverkehrsanlagen entlang aller Bundes- und Landesstraßen im Stadtgebiet.	Die Herstellung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen ist bereits im VEP integriert. Es gelten die Richtwerte der ERA zur baulichen Ausführung der Radverkehrsanlage, ein grundsätzlicher Zusammenhang zur Klassifizierung einer Straße besteht dabei nicht.	Die Herstellung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen ist bereits im VEP integriert. Es gelten die Richtwerte der ERA zur baulichen Ausführung der Radverkehrsanlage, ein grundsätzlicher Zusammenhang zur Klassifizierung einer Straße besteht dabei nicht.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
46.	C. Radverkehr innerörtlich 6. Verlängerung des Radweges zwischen Bahnübergang Bühnenhaus in Richtung Wilhelmsdorf.	Die Fahrbahn im Abschnitt von Ziesarer Landstraße bis zum Bahnübergang ist mit Asphalt befestigt, aufgrund der geringen Verkehrsbelegung ist eine separate Radverkehrsanlage hier nicht erforderlich.	Die Fahrbahn im Abschnitt von Ziesarer Landstraße bis zum Bahnübergang ist mit Asphalt befestigt, aufgrund der geringen Verkehrsbelegung ist eine separate Radverkehrsanlage hier nicht erforderlich.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
47.	C. Radverkehr innerörtlich 7. Etablierung einer sicheren Radwegeverbindung von Wilhelmsdorf in Richtung Görigräben, Wendgräben, Neue Mühle	Geht es hier um den Bau eines Radweges entlang der L93 oder eines Ausbaus von Forstwegen zwischen den genannten Siedlungen?	Die Radwegetrasse ist zum Teil unklar und wäre auch nicht durchgehend in der Baulast der Stadt. Andererseits ist das auch nicht im Zeithorizont dieses VEP umsetzbar oder	keine weitere Berücksichtigung	VEP

	und Grüningen.		finanzierbar.		
48.	C. Radverkehr innerörtlich 8. Etablierung eines P+R-Parkplatzes in Verbindung mit einer ausreichend dimensionierten Fahrradabstellanlage am Wiesenweg.	Die Ausweisung eines zentralen Parkplatzes am Wiesenweg ist Bestandteil des PRK, die Anbindung an den ÖPNV im NVP behandelt. Das Erfordernis einer Fahrradabstellanlage ist im Rahmen der Umsetzung zu prüfen.	Die Ausweisung eines zentralen Parkplatzes am Wiesenweg ist Bestandteil des PRK, die Anbindung an den ÖPNV im NVP behandelt. Das Erfordernis einer Fahrradabstellanlage ist im Rahmen der Umsetzung zu prüfen. Grundsätzlich findet an Verknüpfungspunkten von überörtlichem motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV aber keine Verknüpfung mit Radverkehr statt. Sich innerorts bewegend Radfahrer fahren dagegen direkt zum Zielort.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
49.	C. Radverkehr innerörtlich 9. Errichtung einer Fuß- und Radwegebrücke zwischen Neuendorf und Bühnenhaus (Pionierbrücke).	Die Havel ist schiffbar zu halten für Fahrgastschiffahrt und Freizeitboote. Dies wäre mit einer Pionierbrücke nicht gewährleistet und deshalb gibt es an dieser Stelle eine Fährverbindung. Der Bau einer höheren Brücke ist mit erheblichen Kosten und Eingriffen in die Umgebung verbunden.	Die Havel ist schiffbar zu halten für Fahrgastschiffahrt und Freizeitboote. Dies wäre mit einer Pionierbrücke nicht gewährleistet und deshalb gibt es an dieser Stelle eine Fährverbindung. Der Bau einer höheren Brücke ist mit erheblichen Kosten und Eingriffen in die Umgebung verbunden.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
50.	D. Wasserverkehr 1. Prüfung der Einrichtung einer Linienfährverbindung auf der Havel zwischen dem Parkplatz Wiesenweg und dem Salzhofufer gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben.	Maßnahme ist Bestandteil des NVP, auf Seite 62 behandelt.	Maßnahme ist Bestandteil des NVP, auf Seite 62 behandelt.	keine weitere Berücksichtigung	NVP
51.	E. Straßenverkehr 1. Bau einer Spange zwischen der L88 und der L93 zwischen Paterdamm und Abzweig Neue Mühle unter Einbindung der Verbindungsstraße Göttin-Reckahn und einer Anbindungsstraße des Wohngebietes Eigene Scholle an dieser Städtische Entlastungs- und Umleitungsstraße.	Dem Gutachter sind keine Beispiele bekannt, bei denen parallel zu Autobahnen Straßen neu gebaut wurden, um Umleitungsverkehre von gesperrten oder staubelasteten Autobahnen aufzufangen. Die vorgeschlagene Strecke würde mit etwa 7,5 km Neubau einer Landstraße durch teilweise geschützte Landschaften einhergehen. Eine Umsetzung scheint daher äußerst unwahrscheinlich. Die Spange wäre darüber hinaus von der Stadt Brandenburg an der Havel allein nicht finanzierbar.	Als Umleitungsstrecke für Sperrfälle auf der Bundesautobahn wäre das eine Aufgabe der Landesplanung. Es kommen dann jedoch auch Alternativen südlich der BAB in Frage. Eine solche Straße ist von der Stadt Brandenburg an der Havel allein nicht finanzierbar.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
52.	E. Straßenverkehr 2. Verbindung der Straßen Am Piperfenn und Rietzer Berge zur Entlastung der Lastverkehrs und Attraktivitätssteigerung der Gewerbegebiete.	Mit dem Bau der Ortsumgehung von Schmerzke wird das Gewerbegebiet Rietz auch ohne Durchfahrt durch die bebauten Bereiche von Schmerzke von der Bundesstraße aus erreichbar sein. Eine weitere Verbesserung des Standortes wird durch die vorgeschlagene Straße nicht gesehen.	Mit dem Bau der Ortsumgehung von Schmerzke wird das Gewerbegebiet Rietz auch ohne Durchfahrt durch die bebauten Bereiche von Schmerzke von der Bundesstraße aus erreichbar sein. Für die OU Schmerzke fand zuletzt die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen statt. Eine weitere Verbesserung des Standortes wird durch die vorgeschlagene Straße nicht gesehen.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
53.	E. Straßenverkehr 3 Wiederaufnahme der Planung für eine	Vgl. lfd. Nr. 13.	Vgl. lfd. Nr. 13.	keine weitere Berücksichtigung	VEP

	B102neu (L96) von der BAB 2 Anschlussstelle Wollin in Richtung bereits realisierter Straßenverbindung Vehlen/Rogäsen. Gleichzeitig Anbindung des Industriegebietes Kirchmöser an die BAB 2 über diese Streckenführung.				
54.	E. Straßenverkehr 4. Prüfung der Möglichkeit die Durchgangsstraßen der Innenstadt für Anliegerverkehr zu beschränken und shared space Bereiche einzurichten.	Eines der Grundansätze des VEP ist die Entlastung der Innenstadt. Dies soll mit den Maßnahmenpaketen, z. B. Verlagerung und Bündelung des Verkehrs auf den Zentrumsring erreicht werden. Eine Beschränkung für den Anliegerverkehr ist nicht zweckmäßig und straßenverkehrsrechtlich schwer durchzusetzen. Ein „Anliegen“ hat jeder. Shared-Space-Bereiche haben Vor- und Nachteile und sind im Einzelfall im Rahmen der jeweiligen Straßenplanung zu prüfen.	Eines der Grundansätze des VEP ist die Entlastung der Innenstadt. Dies soll mit den Maßnahmenpaketen, z. B. Verlagerung und Bündelung des Verkehrs auf den Zentrumsring erreicht werden. Eine Beschränkung für den Anliegerverkehr ist nicht zweckmäßig und straßenverkehrsrechtlich schwer durchzusetzen. Ein „Anliegen“ hat jeder. Shared-Space-Bereiche haben Vor- und Nachteile und sind im Einzelfall im Rahmen der jeweiligen Straßenplanung zu prüfen.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
55.	E. Straßenverkehr 5. Prüfung der Realisierung nach Lückenschluss zwischen Willi-Sänger-Straße und Gerostraße; Links- bzw. Rechtsabbiegegebot vom Grillendamm in die Krakauer Straße und umgekehrt.	Der Vorschlag ist im Luftreinhalteplan behandelt und aufgrund der prognostizierten Umwege und Verkehrsverlagerung kritisch bewertet worden. Durch den Bau des Lückenschlusses ändert sich aus gutachterlicher Sicht nichts an der damals getroffenen Bewertung und Ablehnung dieses Vorschlags.	Der Vorschlag ist im Luftreinhalteplan behandelt und aufgrund der prognostizierten Umwege und Verkehrsverlagerung kritisch bewertet worden. Durch den Bau des Lückenschlusses ändert sich aus gutachterlicher Sicht nichts an der damals getroffenen Bewertung und Ablehnung dieses Vorschlags. Eine erneute Bewertung erst nach Realisierung des Lückenschlusses ist sinnvoll.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
56.	E. Straßenverkehr 6. Führung der B1 vom Einkaufszentrum Wust entlang der Bahnstrecke bis zur Eisenbahnbrücke Potsdamer Straße und dort kreuzungsarme Einbindung in die B102.	Diese Variante ist vom Landesbetrieb Straßenwesen aus Naturschutzgründen verworfen worden. Eine Überführung über die Bahn am heutigen Bahnübergang ist in Planung.	Diese Variante ist vom Landesbetrieb Straßenwesen aus Naturschutzgründen verworfen worden. Eine Überführung über die Bahn am heutigen Bahnübergang ist in Planung.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
57.	E. Straßenverkehr 7. Etablierung einer Busspur zwischen dem Schlachthof bis zur Jakobstraße über den Otto-Sidow-Platz hinweg.	Busspuren sollten nicht zwangsläufig entlang ganzer Straßenzüge angelegt werden, sondern sie sind vor allem dort sinnvoll, wo häufige Stauereignisse umgangen werden können (v.a. vor signalisierten Kreuzungen). Daher erscheint die Prüfung einer Busspur zwischen Schlachthof und Otto-Sidow-Platz grundsätzlich sinnvoll. Es wird dabei besonders zu prüfen sein, inwiefern Eingriffe in Seitenbereiche erforderlich wären oder ob die vorhandenen Verkehrsflächen ausreichend sind. Eine Weiterführung der Busspur auf der Wilhelmsdorfer Straße ist nur mit Eingriffen	Für die nachhaltige Absicherung zukünftiger Entwicklungen im Bereich Eigene Scholle und Wilhelmsdorfer Vorstadt ist eine Beurteilung und Maßnahmeneinschätzung im VEP sinnvoll. Eine Busspur auf der Wilhelmsdorfer Landstraße müsste sinnvollerweise schon vor der Plane beginnen. Eine Weiterführung ab der Göttiner Straße bis zur Jacobstraße führt zu bedeutenden Konflikten mit anderen Nutzungsansprüchen – Baumbestand und Parken.	Aufnahme in den VEP als mittelfristig zu prüfende Maßnahme	VEP

		in Seitenbereiche zu ermöglichen (nur zwei Fahrstreifen vorhanden) und wird auch angesichts der deutlich geringeren Belastung dieser Straße als nicht sinnvoll eingeschätzt.			
58.	E. Straßenverkehr 8. Anwerbung von überregionalen Fernbusverbindungen zum Haltepunkt Brandenburg HBF.	Die Linienführung von Fernbuslinien wird vom Markt geregelt. Für eine Konkurrenz zur Deutschen Bahn fehlte offensichtlich bisher die Nachfrage.	Die Linienführung von Fernbuslinien wird vom Markt geregelt. Für eine Konkurrenz zur Deutschen Bahn fehlte offensichtlich bisher die Nachfrage.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
59.	E. Straßenverkehr 9. Verlegung des Zulieferverkehrs über die Woltersdorfer Straße auf die Caasmannstraße	Maßnahme im VEP enthalten, siehe Bericht Pkt. 4.3.1.3 und Anlage Abb.4, Nr.3	Maßnahme im VEP enthalten, siehe Bericht Pkt. 4.3.1.3 und Anlage Abb.4, Nr.3	keine weitere Berücksichtigung	VEP
60.	F. Schienenverkehr-ÖPNV 1. Prüfung eines Straßenbahnanschlusses zwischen historischer Altstadt, Brandenburg Nord und August-Bebel-Straße.	Die Erschließung des Stadtteils Nord ist derzeit mit Bussen in ausreichender Qualität abgesichert. Angesichts großer investiver Herausforderung im ÖPNV (z.B. neue Fahrzeuge, barrierefreie Haltestellen, Verdichtung des Fahrtenangebotes) ist die Erweiterung des Straßenbahnnetzes nicht anzustreben.	Der Stadtteil Nord ist ausreichend mit Bussen angebunden. Die Finanzierung wäre überdies nicht gesichert.	keine weitere Berücksichtigung	VEP, NVP
61.	F. Schienenverkehr-ÖPNV 2. Verlängerung der Linie 6 entlang der Rosa-Luxemburg-Allee in Richtung Mahlerstraße und Gestaltung eines Umsteigebahnhofes am SPNV-Halt Görden.	Durch die vorgeschlagene Routenänderung würde das Ortsteilzentrum am Tschirchdamm nicht mehr mit der Straßenbahn zu erreichen sein. Zudem würde diese Verbindung vor allem denjenigen zugutekommen, die zwischen Hohenstücken Süd und dem Görden verkehren. Die Belegung der Linie E zeigt, dass dies ausreichend mit einem Busbetrieb sichergestellt werden kann. Die Eröffnung der Brahmstraße, Haydnstraße und Johann-Sebastian-Bach-Straße für eine direkte Busverbindung der beiden Stadtteile ist bereits im VEP verankert (Anlage 2, mittelfristige Maßnahmen).	Durch die vorgeschlagene Routenänderung würde das Ortsteilzentrum am Tschirchdamm nicht mehr mit der Straßenbahn zu erreichen sein. Zudem würde diese Verbindung vor allem denjenigen zugutekommen, die zwischen Hohenstücken Süd und dem Görden verkehren. Die Belegung der Linie E zeigt, dass dies ausreichend mit einem Busbetrieb sichergestellt werden kann. Die Eröffnung der Brahmstraße, Haydnstraße und Johann-Sebastian-Bach-Straße für eine direkte Busverbindung der beiden Stadtteile ist bereits im VEP verankert (Anlage 2, mittelfristige Maßnahmen). Die Finanzierung wäre überdies nicht gesichert.	keine weitere Berücksichtigung	VEP, NVP
62.	F. Schienenverkehr-ÖPNV 3. Einbindung der Linien des ÖPNV in den Deutschlandtakt mit Umsteigebeziehungen an den Haltepunkten des SPNV.	Die Taktung des städtischen ÖPNV ist auf den SPNV abgestimmt. Im NVP wird ein Taktfahrplan vorgeschlagen.	Die Taktung des städtischen ÖPNV ist auf den SPNV abgestimmt. Im NVP wird ein Taktfahrplan vorgeschlagen. Es gibt auf absehbare Zeit noch keinen Deutschlandtakt. Aktuell wird in diesem Zusammenhang das Jahr 2030 diskutiert, ein Deutschlandtakt als Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans (BWWP) 2030. Der Antrag bezweckt inhaltlich einen auf die RE-Züge abgestimmten Anschlussfahrplan. Ein solcher auf die RE-Züge abgestimmter Fahrplan der VBBr existiert derzeit in Branden-	keine weitere Berücksichtigung	VEP, NVP

			burg an der Havel.		
63.	G. Regionalverkehr 1. Kreuzungsbeseitigung der Bahnstrecke Potsdam-Griebnitzsee — Magdeburg im gesamten Stadtgebiet insbesondere im Bereich Wust und Planebrücke.	Im Bereich Wust ist eine Überführung in Planung. Die Überführung Planebrücke ist als langfristige Maßnahme im VEP enthalten.	Im Bereich des BÜ Wust ist eine Überführung durch den Landesbetrieb Straßenwesen gemeinsam mit der DB in Planung. Eine Überführung des BÜ Planebrücke ist als langfristige Maßnahme im VEP enthalten.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
64.	G. Regionalverkehr 2. Durchbindung der Regionalbahn 51 von Rathenow bis Potsdam HBF mit Unterwegshalt an allen Bahnhöfen zzgl. von Haltepunkten in Wust (Einkaufszentrum) und Gollwitz.	Fällt in den Aufgabenbereich Landes als Besteller des SPNV und des VBB.	Fällt in den Aufgabenbereich Landes als Besteller des SPNV und des VBB.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
65.	G. Regionalverkehr 3. Verlegung der Streckenführung der RB 51 über die „Kasko“-Brücke bzw. das nördliche vorhandene Brückenwiderlager direkt zum Hauptbahnhof und Beseitigung der Bahnübergänge Schlachthof und teilweise' Göttiner Straße.	Die Führung von Bahnstrecken ist Aufgabe der DB Netz. Eine entsprechende Maßnahme kann von der Stadt nur vorgeschlagen werden. Im VEP sind jedoch sinnvolle Alternativnutzungen der Gleistrasse zwischen Wiesenweg und Wilhelmsdorfer Straße vorgeschlagen worden (Rad- und Fußwege), sodass eine Nutzung als Bahntrasse nicht als favorisierte Lösung angesehen wird.	Die Führung von Bahnstrecken ist Aufgabe der DB Netz. Eine entsprechende Maßnahme kann von der Stadt nur vorgeschlagen werden. Im VEP sind jedoch sinnvolle Alternativnutzungen der Gleistrasse zwischen Wiesenweg und Wilhelmsdorfer Straße vorgeschlagen worden (Rad- und Fußwege), sodass eine Nutzung als Bahntrasse nicht als favorisierte Lösung angesehen wird.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
66.	G. Regionalverkehr 4. Elektrifizierung der Strecke der RB 51 von Rathenow bis Brandenburg HBF und damit Prüfung einer möglichen Durchbindung des RE1 mit Endhalt Brandenburg an der Havel in Richtung Bahnhof Görden.	Die Elektrifizierung der Strecke wäre Aufgabe der DB Netz. Aufgrund der querenden Straßenbahn mit Oberleitungen im Bereich Görden würde ein solches Vorhaben von der Stadt eher kritisch gesehen werden.	Die Elektrifizierung der Strecke wäre Aufgabe der DB Netz. Aufgrund der querenden Straßenbahn mit Oberleitungen im Bereich Görden würde ein solches Vorhaben von der Stadt eher kritisch gesehen werden.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
67.	G. Regionalverkehr 5. Verlängerung des RE1 zwischen Brandenburg und Frankfurt um einen zusätzlichen Wagen bei Reduktion der Unterwegsbahnhöfe mit weniger als 1.000 Fahrgästen täglich. Übernahme dieser Verbindungen durch die RB 51.	Angebotsänderungen auf der RB 1 fallen in den Aufgabenbereich des Landes und sind im Nahverkehrsplan des Landes Brandenburg behandelt. Die Leistungen sind derzeit ausgeschrieben und sollen ab 2022 eingeführt werden.	Angebotsänderungen auf der RB 1 fallen in den Aufgabenbereich des Landes und sind im Nahverkehrsplan des Landes berücksichtigt. Die Leistungen sind derzeit ausgeschrieben und sollen ab 2022 eingeführt werden. Eine Veränderung der RB 51 ist dort nicht geplant.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
68.	H. Fernverkehr 1. Etablierung von regelmäßigen Fernverkehrshalten am Brandenburger Hauptbahnhof.	Fällt in den Aufgabenbereich der Deutschen Bahn und kann nicht über städtische Konzepte beeinflusst werden.	Fällt in den Aufgabenbereich der Deutschen Bahn und kann nicht über städtische Konzepte beeinflusst werden. Im Übrigen wird auf das DB Fernverkehrskonzept 2030 verwiesen. Dort sind solche Fernverkehrshalte vorgesehen.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
69.	H. Fernverkehr 2. Freigabe der Nutzung des IC Norddeich-Mole bzw. Cottbus am Morgen und Abend für Fahrgäste des VBB zwischen Magdeburg und Potsdam, so wie auf anderen Streckenabschnitten bereits derzeit möglich.	Zuständig für die Tarifgestaltung im Fernverkehr ist die Deutsche Bahn.	Zuständig für die Tarifgestaltung im Fernverkehr ist die Deutsche Bahn.	keine weitere Berücksichtigung	VEP

Antrag 239/2018 (SPD): Stadtteilbus Plaue / Kirchmöser					
70.	<p>1. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den VBB ein Pilotprojekt zu initiieren, mit einem kleineren Stadtteilbus eine bessere Quartiers-Erschließung der Stadtteile Kirchmöser und Plaue als eine Erweiterung der Bus-Linie E zu ermöglichen.</p> <p>2. Angepasste Linienführungen der Bus-Linie E und des Stadtteil-Busses in Verfolgung des Pilotprojektes sind mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort zu diskutieren.</p> <p>3. Ein Jahr nach Einführung des Bürgerbusses erhält die SVV einen Bericht.</p>	<p>Die Maßnahme ist im NVP ab Seite 59 beschrieben. Die Verantwortung der Betriebsorganisation wird bei den VBB liegen, insbesondere für die Linienführung des neuen Stadtteilbusses als auch für die Anpassung der Linie E.</p>	<p>Die Maßnahme ist im NVP ab Seite 59 beschrieben. Die Verantwortung der Betriebsorganisation wird bei den VBB liegen, insbesondere für die Linienführung des neuen Stadtteilbusses als auch für die Anpassung der Linie E.</p> <p>Es handelt sich um einen Antrag mit der Zielstellung einer ÖPNV-Leistungserweiterung in einem Stadtteil. Die Definition als Pilotprojekt lässt erwarten und nährt bei den Bürgerinnen und Bürgern die Erwartung, dass solche Stadtteilbusse dann auch in anderen Stadtteilen kommen werden. Grundsätzlich könnte die VBB eine solche Verbesserung des ÖPNV-Angebotes fachlich leisten. Hier sind die Kostenfolgen aber erheblich und sollten zunächst ermittelt werden. Wenn der Finanzierungsrahmen dann abgeklärt ist, könnten mit einem Pilotversuch auch Erwartungen bei den Bürgerinnen und Bürgern geweckt werden.</p>	keine weitere Berücksichtigung	NVP
Antrag 240/2018 (SPD): Bessere Anpassung der Tages- und Nachtfahrpläne an den Bedarf und tarifliche Belegung der Nacht-Nachfrage im AB-Gebiet des ÖPNV					
71.	<p>1. Mit dem Ziel der Wiedereinführung des Taktfahrplanes (Wechsel vom taktlosen zum taktgebundenen Fahrplan) in Abhängigkeit nachgefragter Relationen und mit Rücksicht auf eine entsprechende Netzhierarchie sollen zum nächsten Fahrplanwechsel als Erste die Straßenbahn-Linien in einem durchgehenden Fahrplantakt verkehren.</p>	<p>Die Überführung des derzeitigen Fahrtenangebots in einen regelmäßigen Taktfahrplan bedarf höchstwahrscheinlich höherer Aufwendung der VBB, die nicht ausschließlich selbst erwirtschaftet werden können. Die Stadtverordnetenversammlung müsste daher beschließen, höhere Ausgleichszahlungen für den ÖPNV zu tätigen. Da Busse und Straßenbahnen auch aufeinander abgestimmt sind, ist ein Taktfahrplan für alle öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt gleichzeitig einzuführen.</p>	<p>Da die Linien der VBB auch untereinander abgestimmt sind um Umsteigebeziehungen sicherzustellen, wird der Taktfahrplan wohl für alle Linien gleichzeitig eingeführt. Im Übrigen wird auf den Beschluss 188/2018 vom 26.09.2018 verwiesen.</p> <p>Es handelt sich um einen Antrag mit der Zielstellung einer grundlegenden ÖPNV-Leistungserweiterung. Ein taktgebundener Fahrplan würde die Attraktivität des ÖPNV in der Stadt erheblich steigern. Damit sind aber zusätzliche Kosten verbunden. Diese sollten zunächst ermittelt werden. Erst dann wäre zu entscheiden, ob für diese grundlegende Verbesserung des ÖPNV auch die dafür notwendigen erheblichen finanziellen Mittel bereitgestellt werden können.</p>	keine weitere Berücksichtigung	NVP

72.	2. Die Entwicklung von Linien im Nachtfahrplan soll sich deutlich näher am Tagesliniennetz orientieren.	Im VEP wird unter langfristigen Optionen eine Straßenbahn als Stammlinie für den Nachtverkehr vorgeschlagen. Siehe auch lfd. Nr. 73.	Im VEP wird unter langfristigen Optionen eine Straßenbahn als Stammlinie für den Nachtverkehr vorgeschlagen. Siehe auch lfd. Nr. 73.	keine weitere Berücksichtigung	NVP
73.	3. Mit der weiteren Zielstellung eines 24-Stunden-Fahrplanes soll a) der Nachtfahrplan an allen Tagen bis 4:30 Uhr fortgeführt werden; b) alternativ: soll der Tagesfahrplan um 4:30 Uhr beginnen; c) der Tagesfahrplan bis 21:00 Uhr fortgeführt werden.	Der Nahverkehrsplan enthält bezüglich der Angebotsqualität zu bestimmten Verkehrszeiten Vorgaben, die erst noch zu gewährleisten und im Wirtschaftsplan einzuplanen sind. Die Vorschläge gehen noch darüber hinaus uns könnten ggf. einen zweiten Schritt darstellen, wenn ein besseres Nachtliniennetz auch zu einer höheren Nachfrage in den Nachtstunden führt.	Die aktuellen Fahrgastzahlen im Nachtlinienverkehr rechtfertigen unter heutigen Maßstäben keinen 24-Stunden-Fahrplan. Die Organisation der Betriebs- und Linienführung mit entsprechenden Einsatzzeiten sind durch die VBB zu organisieren und im Wirtschaftsplan entsprechend zu hinterlegen. Dementsprechend kann im Rahmen des NVP oder des VEP nur ein grober Rahmen vorgegeben werden. Konkrete Vorgaben zu Betriebszeiten einzelner Linien sind nicht möglich. Die Vorschläge gehen noch darüber hinaus uns könnten ggf. einen zweiten Schritt darstellen, wenn ein besseres Nachtliniennetz auch zu einer höheren Nachfrage in den Nachtstunden führt.	keine weitere Berücksichtigung	NVP
74.	4. Mit Beginn des Nachtfahrplanes sollen alle Nutzer des ÖPNV im Tarifgebiet AB (identisch mit der Stadtgrenze) den in den Fahrzeugen der VBB angebotenen ÖPNV unentgeltlich nutzen.	Grundsätzlich ist gegen einen kostenlosen ÖPNV nichts einzuwenden, es ist jedoch eine Finanzierung hierfür zu sichern. Angesichts großer investiver Herausforderung im ÖPNV (z.B. neue Fahrzeuge, barrierefreie Haltestellen, Verdichtung des Fahrtenangebotes) ist diese Maßnahme nicht prioritär in den Betrachtungsjahren des VEP umzusetzen.	Grundsätzlich ist gegen einen kostenlosen ÖPNV nichts einzuwenden, es ist jedoch eine Finanzierung hierfür zu sichern. Angesichts großer investiver Herausforderung im ÖPNV (z.B. neue Fahrzeuge, barrierefreie Haltestellen, Verdichtung des Fahrtenangebotes) ist diese Maßnahme nicht prioritär in den Betrachtungsjahren des VEP umzusetzen. Die Stadt ist Mitglied im VBB, der ein einheitliches Tarifgebiet darstellt. Die VBB ist verpflichtet, auch im Nachtlinienverkehr den festgelegten VBB-Tarif anzuwenden. Im Übrigen wäre eine unentgeltliche Beförderung im Nachtlinienverkehr eine ungerechtfertigte Bevorzugung gegenüber Zeitkarteninhabern, die nach wie vor den für Zeitkarten festgelegten VBB-Tarif bezahlen müssen. Zudem würde bei einer unentgeltlichen Beförderung im Nachtfahrplan die Missbrauchs- und Vandalismusgefahr ansteigen, da in diesem Fall die Nachtbusse zunehmend für andere Zwecke als zur Personenbeförderung mit einem festen Fahrtziel genutzt werden könnten.	keine weitere Berücksichtigung	NVP

75.	5. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Verkehrsverbund Berlin Brandenburg sowie dem Landkreis Potsdam-Mittelmark in Verhandlungen zu treten, um den Tarifbereich Berlin C oder Brandenburg an der Havel C auf den Haltepunkt Groß Kreuz des RE 1 auszuweiten.	Der Antrag geht über den Rahmen des NVP bzw. des VEP hinaus bzw. ist durch diese Konzepte nicht abzudecken.	Der Antrag geht über den Rahmen des NVP bzw. des VEP hinaus bzw. ist durch diese Konzepte nicht abzudecken. Eine Veränderung der Wabenstruktur im VBB führt zu Einnahmeverlusten, die durch die jeweiligen Aufgabenträger auszugleichen wären. Pendler aus der Landeshauptstadt Potsdam, die nach Brandenburg an der Havel fahren, können zusätzlich zur Monatskarte für eine kreisfreie Stadt und einen Landkreis ein Zusatzticket zum Preis von 10,00 Euro erwerben und damit auch den ÖPNV in der Stadt Brandenburg an der Havel nutzen. Im Übrigen ist die Stadt Brandenburg an der Havel als Aufgabenträger für den ÖPNV nicht für den Haltepunkt Groß Kreuz des RE 1 zuständig.	keine weitere Berücksichtigung	NVP
Antrag 241/2018 (SPD): Entwicklung und Einführung einer leicht bedienbaren Führung durch den ÖPNV mit Smartphone und Tablet PC zur Unterstützung von Personen mit kognitiven oder körperlichen Einschränkungen					
76.	Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Entwicklung und Einführung einer leicht bedienbaren Führung durch den ÖPNV mit Smartphone und Tablet PC zur Unterstützung von Personen mit kognitiven oder körperlichen Einschränkungen bei der Nutzung des ÖPNV.	Gemeint sind hier offensichtlich bereits entwickelte Apps, die im Teilhabeplan als Maßnahme 9 aufgeführt sind. Der Teilhabeplan ist beschlossen, somit auch die Maßnahme „Einführung der Apps“. Die Entwicklung eigenständiger Apps übersteigt die finanziellen und personellen Möglichkeiten der VBB.	Gemeint sind hier offensichtlich bereits entwickelte Apps, die im Teilhabeplan als Maßnahme 9 aufgeführt sind. Der Teilhabeplan ist beschlossen, somit auch die Maßnahme „Einführung der Apps“. Die Entwicklung eigenständiger Apps übersteigt die finanziellen und personellen Möglichkeiten der VBB.	keine weitere Berücksichtigung	NVP
Antrag 242/2018 (SPD): zum Parkraumkonzept 2017					
77.	Ertüchtigung der Parkplätze an der Kreuzung Bauhofstraße/Otto-Sidow-Straße durch die Herrichtung der bestehenden Parkfläche, die Installation einer ausreichen dimensionierten Beleuchtung auf beiden Flächen und den Zuwegungen. Aufhebung des Bebauungsplans, der noch immer für einen Teil des Geländes Bauhofstraße/ Otto-Sidow-Straße die Nutzung als Behördenzentrum vorsieht, um langfristig eine geordnete Entwicklung als zentraler Parkhausstandort für Pendler zu ermöglichen.	Die Aufhebung bzw. Änderung des B-Plans ist Bedingung für eine Nutzung als Parkierungsfläche. In diesem Verfahren ist angeraten, das Gesamtareal aus städteplanerischer Sicht zu bewerten. So ist die ebenerdige Nutzung als Parkplatz für das Erscheinungsbild des Stadteingangs gegen die Möglichkeit einer zukünftigen Entwicklung mit repräsentativer Bebauung und integriertem Parkhaus abzuwägen. Dieses Verfahren ist im PRK nicht zu führen. Möglich wäre nur die Aufnahme einer Empfehlung, das Verfahren zu beginnen bzw. die Diskussion anzustoßen.	Die Aufhebung bzw. Änderung des B-Plans ist Bedingung für eine Nutzung als Parkierungsfläche. In diesem Verfahren ist angeraten, das Gesamtareal aus städteplanerischer Sicht zu bewerten. So ist die ebenerdige Nutzung als Parkplatz für das Erscheinungsbild des Stadteingangs gegen die Möglichkeit einer zukünftigen Entwicklung mit repräsentativer Bebauung und integriertem Parkhaus abzuwägen. Dieses Verfahren ist im PRK nicht zu führen. Sinnvoll wäre wenn überhaupt nur die Aufnahme einer Empfehlung, das Verfahren zu beginnen bzw. die Diskussion anzustoßen. Im PRK erscheint das aber aus Sicht der Verwaltung nicht sinnvoll.	keine weitere Berücksichtigung	PRK

78.	Beschränkung der kostenfreien Parkdauer auf dem Parkplatz am Hauptbahnhof auf 24h, um das tage- und wochenlange Dauerparken einzuschränken.	Ist als Maßnahmenempfehlung bereits im PRK enthalten (Seite 35).	Ist als Maßnahmenempfehlung bereits im PRK enthalten (Seite 35).	keine weitere Berücksichtigung	PRK
79.	Ausweisung von kostenfreien Pendlerparkplätzen an den Haltepunkten des SPNV in Brandenburg-Görden, Brandenburg Altstadt und Kirchmöser.	An den Bahnhöfen Görden und Kirchmöser sind kostenlose Parkplätze vorhanden. Am Altstadt Bahnhof sind Parkplätze auf Flächen am Finanzamt vorhanden, ebenfalls kostenlos. Für die Ausweisung zusätzlicher Parkplätze stehen an allen Haltepunkten keine Flächen zur Verfügung.	An den Bahnhöfen Görden und Kirchmöser sind kostenlose Parkplätze vorhanden. Am Altstadt Bahnhof sind Parkplätze auf Flächen am Finanzamt vorhanden, ebenfalls kostenlos. Für die Ausweisung zusätzlicher Parkplätze stehen an allen Haltepunkten keine Flächen zur Verfügung. Am Bhf Kirchmöser findet aktuell ein Abriss statt, so dass danach zusätzliche Flächen bereitstehen.	keine weitere Berücksichtigung	PRK
80.	Prüfung der Kopplung von Parktickets entlang des Zentrumsringes an Fahrkarten des ÖPNV (Innenstadtlinien).	Entlang des Zentrumsringes besteht keine Bewirtschaftung, entsprechend werden keine Parktickets ausgegeben. Weitere Aussagen sind im PRK den Kapiteln zum P&R zu entnehmen.	Entlang des Zentrumsringes besteht keine Bewirtschaftung, entsprechend werden keine Parktickets ausgegeben. Weitere Aussagen sind im PRK den Kapiteln zum P&R zu entnehmen.	keine weitere Berücksichtigung	PRK
81.	Umgestaltung der Ein- und Ausfahrt Deutsches Dorf von der St.-Annen-Brücke kommend zu einer eigenen Rechtsabbiegerspur um die Einfahrt ins Parkhaus zu erleichtern und Rückstau in der St.-Annenstraße zu vermeiden.	Es sind keine Probleme in der Sankt-Annenstraße aufgrund eines Rückstaus aus dem Parkhaus Deutsches Dorf bekannt. Zudem würde der Rechtsabbieger über Flächen führen, die derzeit Baumbestand aufweisen und zum Längsparken genutzt werden.	Es sind keine Probleme in der Sankt-Annenstraße aufgrund eines Rückstaus aus dem Parkhaus Deutsches Dorf bekannt. Zudem würde der Rechtsabbieger über Flächen führen, die derzeit Baumbestand aufweisen und zum Längsparken genutzt werden.	keine weitere Berücksichtigung	PRK
Antrag 257/2018 (Bündnis 90/Die Grünen – Pro Kirchmöser): zum Parkraumkonzept					
82.	Seite 33 / 4. Absatz (Ergänzungen in kursiv) ... In der Neustädtischen Innenstadt ist zu prüfen, unter welchen Bedingungen das Parkhaus der St. Annen-Galerie einen Beitrag zur Entlastung des Parkraums in den Abend- und Nachtstunden leisten kann. Mit dem Betreiber des Parkhauses sollte daher verhandelt werden, inwiefern eine technische und bauliche Umwandlung zur 24-Stunden-Nutzung möglich wäre. Eine finanzielle Beteiligung der Stadt sollte hierbei nicht ausgeschlossen werden. Es ist an dieser Stelle		Die SVV hatte im September einen ähnlichen Antrag (200/2018) bereits abschließend beraten.	keine weitere Berücksichtigung	PRK
83.	Seite 37 / Tabelle Für den Parkplatz Neustädtischer Markt sollte eine eigene Tarifstufe gebildet. Diese soll preislich so gestaltet werden, dass Parkende über eine Stunde deutlich mehr zahlen, als bei der Nutzung des Parkhaus-		Mit diesem Antrag soll der im PRK vorgeschlagene Tarif für die Steinstraße auf den Neustädtischen Markt ausgeweitet werden. Der Vorschlag für die Steinstraße ist mit dem Ziel begründet, einen höheren Umschlag zu erreichen. Eine Ausweitung auf den Neust.	keine weitere Berücksichtigung	PRK

	ses des St.-Annen-Centers. Das Konzept sieht derzeit bei vier Stunden eine Gebühr von 5,20 EUR auf dem Neust. Markt vor, im St-Annen-Center kosten vier Stunden derzeit 5,00 EUR. Der Anreiz, das Parkhaus zu nutzen und damit die Innenstadt zu entlasten, würde auf der Grundlage des vorliegenden Konzeptes nicht erhöht werden. ...		Markt geht in die falsche Richtung und führt zu Verlagerungen zum Paulikloster oder in die Kurstraße. Den Bedarf, einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung des Parkhauses im St.-Annen-Center zu schaffen, wird nicht gesehen. Im PRK sind ausreichend funktionelle Maßnahmen enthalten, um den Parksuchverkehr zu minimieren und z.B. mittels Parkleitsystem freie Parkplätze auszuweisen.		
Antrag 258/2018 (Bündnis 90/Die Grünen – Pro Kirchmöser): zum Verkehrsentwicklungsplan					
84.	Der Verkehrsentwicklungsplan 2017 der Stadt Brandenburg an der Havel wird im Punkt 4.3.5 Verringerung der negativen Umweltfolgen des KFZ-Verkehrs wie folgt ergänzt: Das Stadtgebiet innerhalb des Zentrumsringes bzw. beginnend ab Kreuzung Brielower Strasse/Prignitzstrasse und Kreuzung Krakauer Strasse/Grillendamm wird als 30er Zone ausgewiesen. Ausnahme bleibt die Steinstrasse mit einer Einschränkung auf 20 km/h.		Bis auf den Grillendamm, die Magdeburger Straße, Brielower Straße und Abschnitte der Bauhofstraße sind derzeit alle Straßen innerhalb des Zentrumsrings mit Tempo 30 ausgewiesen. Die genannten Straßen sind Hauptverkehrsstraßen, die z.B. den ÖPNV zuführen, der damit auch verlangsamt würde. Verkehrsrechtlich besteht keine Veranlassung bzw. keine gesetzlich fundierte Begründung für eine Temporeduzierung in diesen Straßen.	keine weitere Berücksichtigung	VEP
85.	Die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen in diesem Bereich werden auf das erforderliche Mindestmaß beschränkt. Insbesondere in den Zeiten Montag bis Freitag von 20:00 — 5:00, Sonnabend ab 16:00 und Sonntag ganztags sollte eine mögliche Abschaltung restriktiv geprüft werden. Es sollte die Möglichkeit geprüft werden, die Betriebszeiten der Ampelanlagen auf konkrete Bedarfsfälle (Anmeldung durch ÖPNV bzw. Fußgänger) umzustellen.		Lichtsignalanlagen sind Verkehrszeichen und unterstehen dem Zuständigkeitsbereich der unteren Straßenverkehrsbehörden. Diese ordnen auf gesetzlichen Grundlagen u.a. auch die Betriebszeiten der Lichtsignalanlagen an. Eine Zuständigkeit der SVV besteht hier nicht.	keine weitere Berücksichtigung	VEP

Liste der Abkürzungen:

VEP ... Verkehrsentwicklungsplan
 PRK ... Parkraumkonzept
 VBB ... Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
 LSA ... Lichtsignalanlage

NVP ... Nahverkehrsplan
 VBBr ... Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH
 VGB ... Verkehrsgesellschaft Belzig
 MIL ... Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung