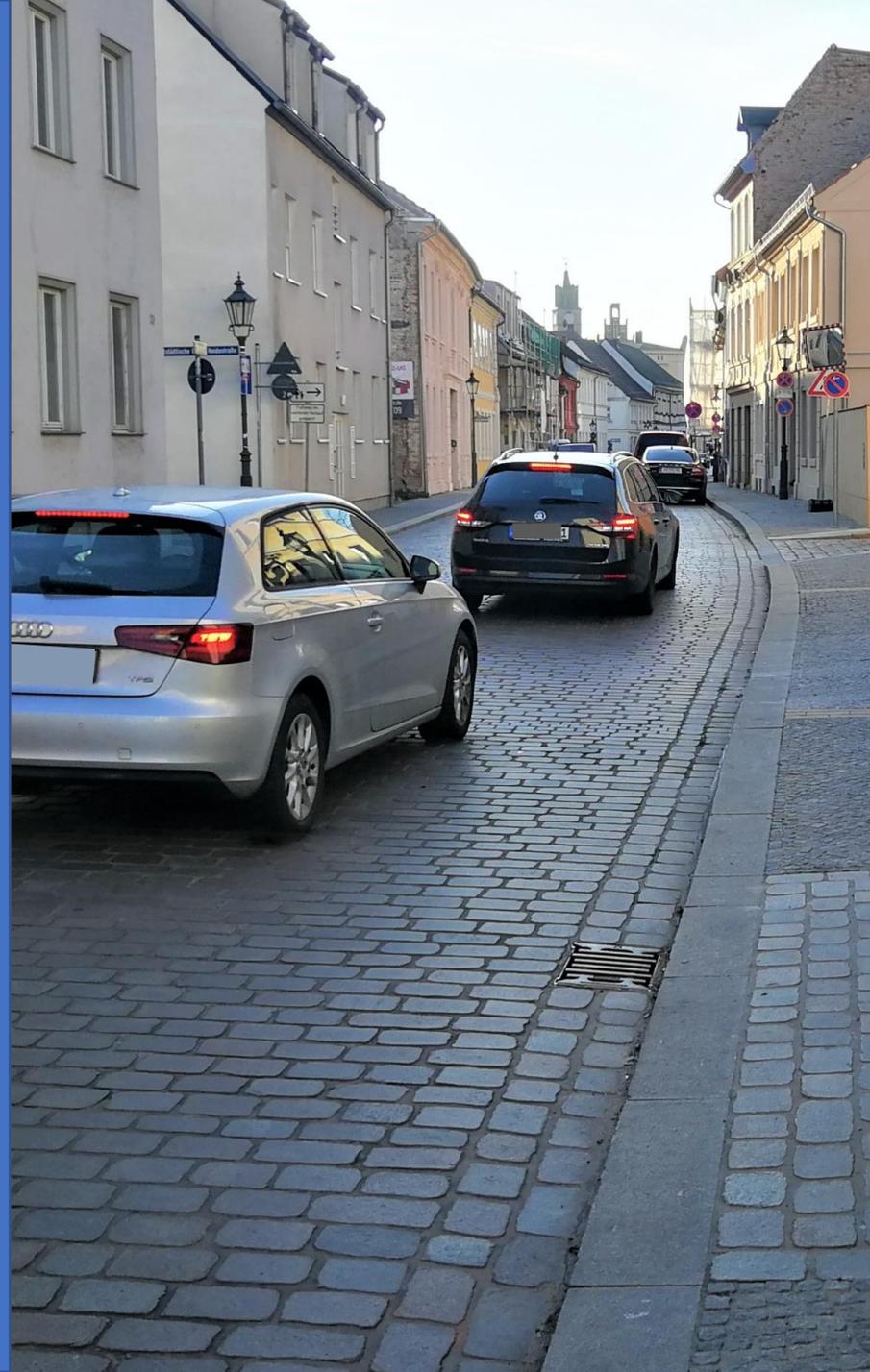


Verkehrs- und
Stadtgestaltung der
Mittelalterlichen Altstadt
von Brandenburg an der
Havel

Kurzbewertung der
Varianten der
Stadtverwaltung zur
Verkehrsreduzierung in
der Mittelalterlichen
Altstadt

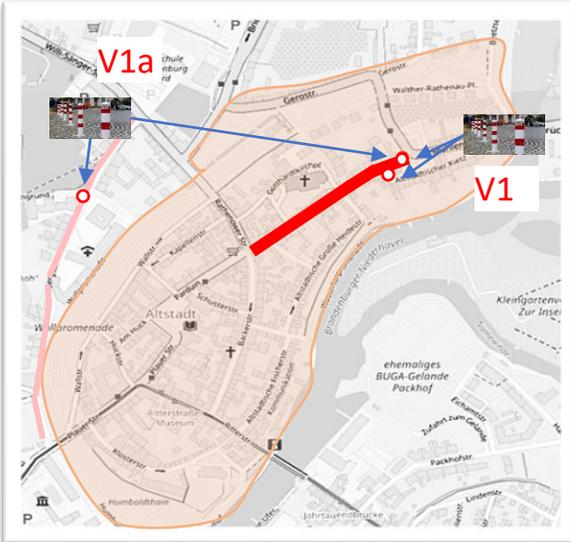
November 2020

Verfasser:
Dr. Jürgen Peters
JUPET-Consulting



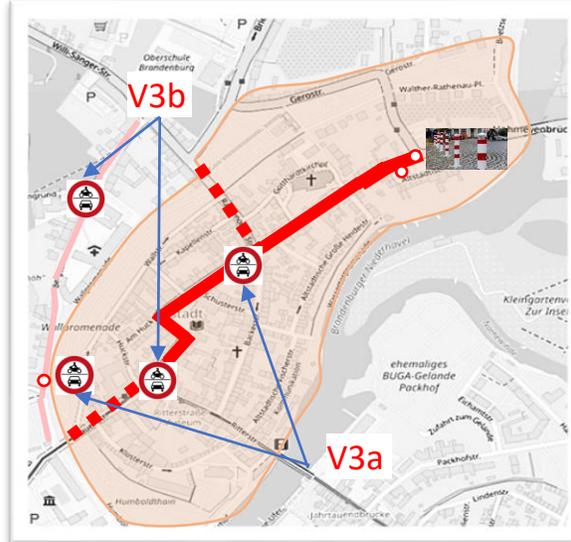
Die mittelalterliche Altstadt betreffende neue Varianten der Stadtverwaltung zur Reduzierung des Verkehrs mit Kurzbeschreibung

Sperrung Mühlentorstraße



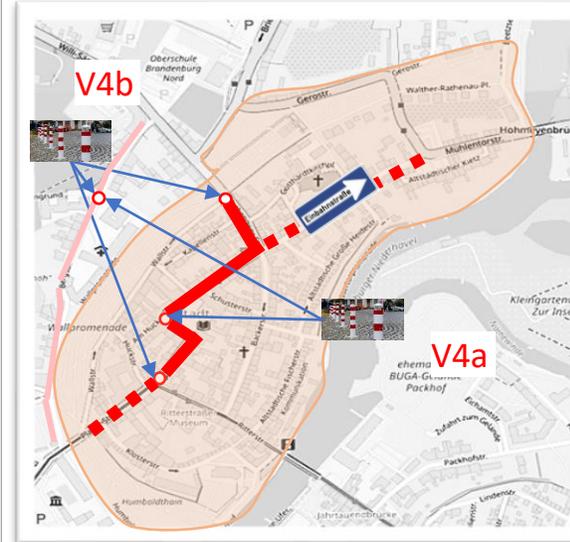
- V1: Sperrung Mühlentorstraße
- V1a: Sperrung Mühlentorstraße und Bergstraße

Sperrung Mühlentorstraße + einseitiges Einfahrtverbot



- V3a und 3b: Sperrung Mühlentorstraße und Einfahrverbot an Ecke Parduin bzw. Plauer Straße sowie Bergstraße

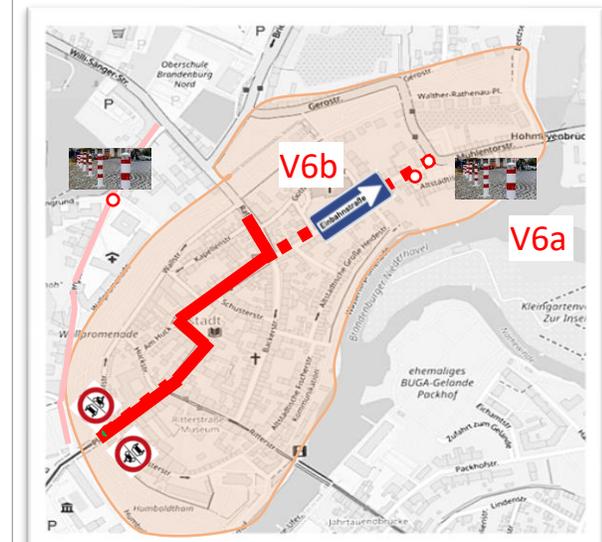
Sperrung Zentrum Altstadt



- V4a: Sperrung im Zentrum der Altstadt und Bergstraße (zentral)
- V4b: Sperrung Altstadt an 2 Zufahrten (Eingang Rathenower Str. und an Kreuzung Plauer Str. / Ritterstr.) und Bergstraße. *(Anmerkung: nur diese Variante wurde vom Gutachter IVAS berechnet)*



Durchfahrtsverbot im Bereich Humboldthain



- V6a: BUGA-Variante (Durchfahrtsverbot im Bereich Humboldthain durch Plauer Straße) mit Sperrung Mühlentorstraße und Bergstraße
- V6b: BUGA-Variante mit Einbahnstraße Mühlentorstraße und Sperrung Bergstraße

Anmerkung: Die seitens der Stadt nicht weiter verfolgten Varianten (V2a, 2b; 5) sind nicht aufgeführt. Stand: 30.6.2020.

Quelle: Variantenuntersuchung zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt Brandenburg an der Havel, IVAS im Auftrag der Stadtverwaltung Brandenburg an der Havel, 19. Juni 2020. Altstadt_Varianten_VF.pdf, Stadt Brandenburg, mail SB Verkehrs-planung vom 10.07.2020, S.9

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

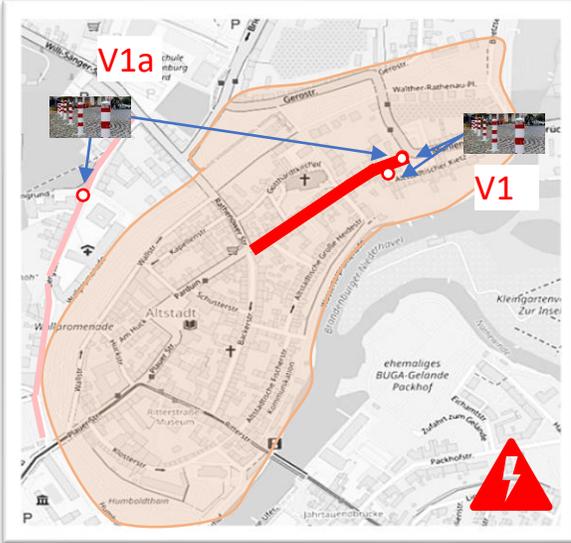
1) Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt



„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.“

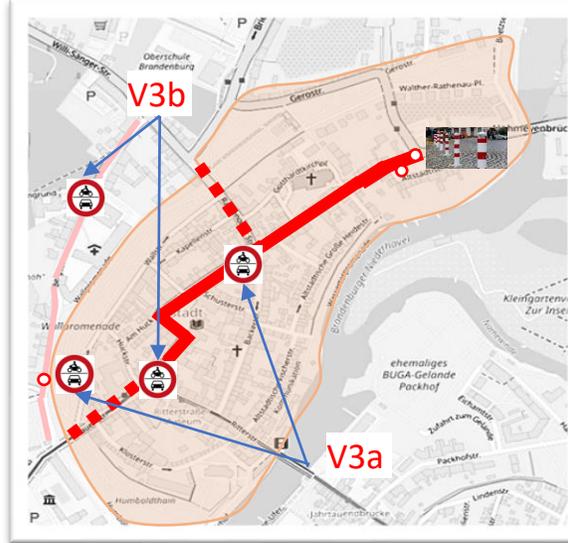
Eine Kurzbewertung der Varianten zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs: Eine Sperrung der Mühltentorstraße sowie ein Durchfahrtsverbot im Bereich Humboldtthain sind auszuschließen

Sperrung Mühltentorstraße



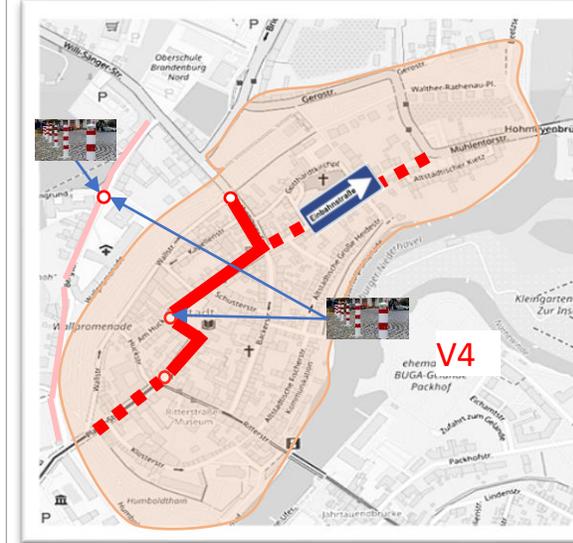
- Beide Varianten sind zum heutigen Zeitpunkt auszuschließen
- Laut VEP 2018 sind ein Neubau der Spange Gerostraße und eine Sanierung der Bergstraße zwingend erforderlich
- Varianten führen zu Mehrverkehr auf der Rathenower Straße, die aktuell als Straße mit erhöhter Lärmbelastung klassifiziert ist.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

Sperrung Mühltentorstraße + einseitiges Einfahrtsverbot



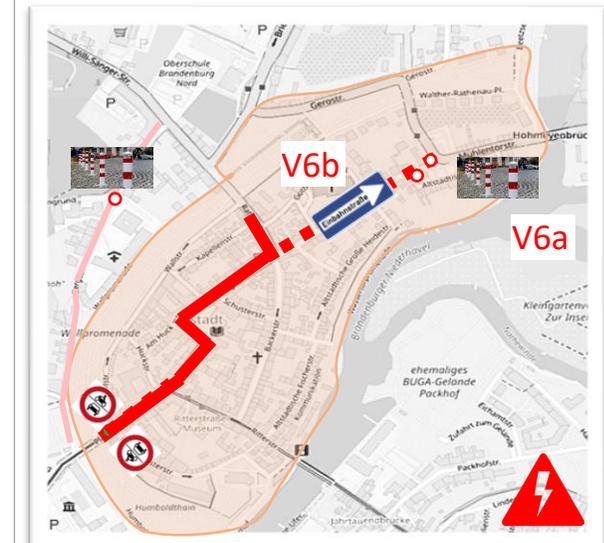
- Die Variante 3b wurde vom Verkehrsforum als weiter zu vertiefende Variante empfohlen
- Die Varianten führen „nur“ auf der Bergstraße zu deutlichen Anstiegen des Verkehrsvolumens (+ 90 bis 130%; + 900 bis 1.300 Fzge/Tag). Rückgang des Verkehrs auf den Domlinden
- Auf Ausweichstrecken fallen mögliche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

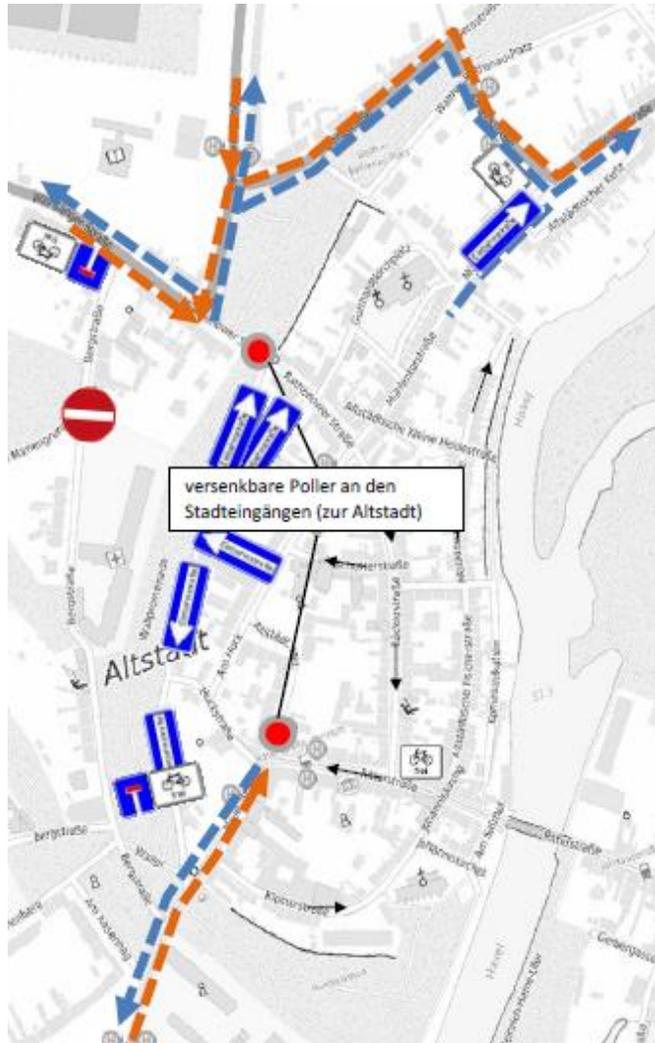
Durchfahrtsverbot im Bereich Humboldtthain



- 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. Gerostr.)

Hinweis: IVAS hatte den Auftrag, nur die Variante 4b und nicht die Variante 4a zu berechnen. Die Empfehlung der Verkehrsforums zur planerischen Vertiefung bezieht sich auf Variante 4a

Berechnete Variante 4b - Untersagen der Einfahrt am Rathenower Turm und an der Plauer Straße (Liefer- und Anwohnerverkehr frei)



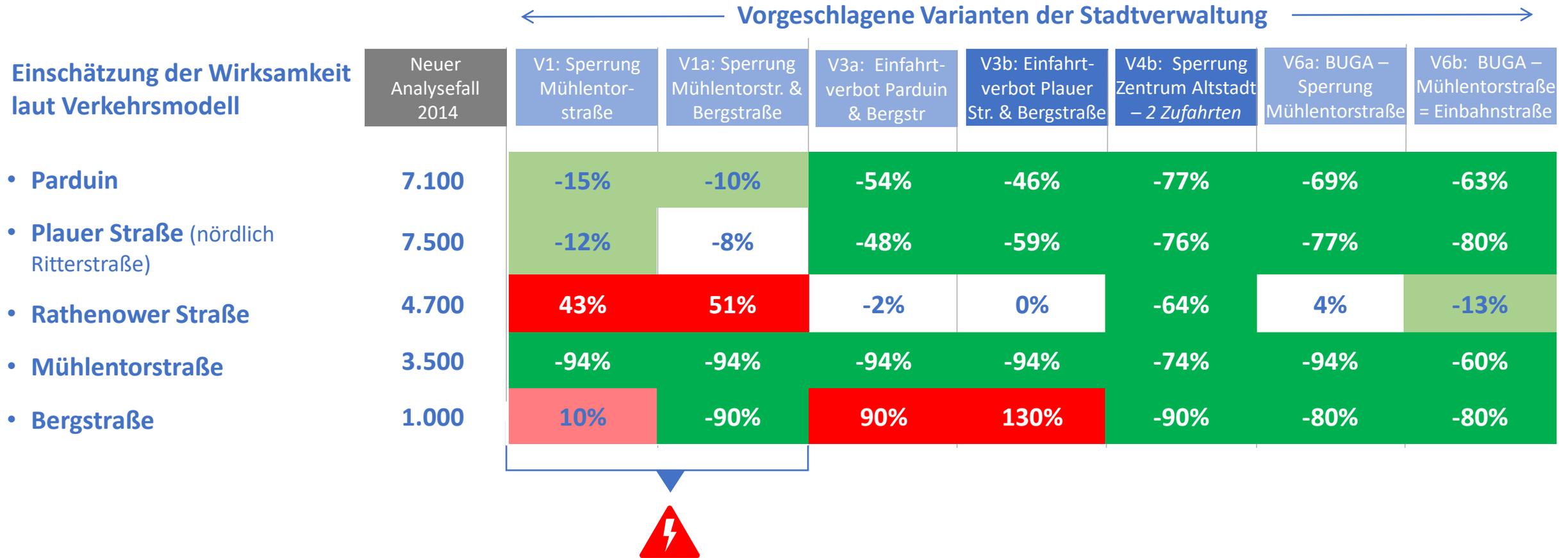
Da in Variante 4 die Zufahrt zur Altstadt nur einzelnen Nutzergruppen gestattet sein soll, mussten im Verkehrsmodell entsprechende Nachfragesegmente und Verkehrssysteme erstellt werden. Die Freigabe der Strecken in der Altstadt erfolgt dann nur noch für Verkehrssysteme, die sich auf die Anwohner und Anlieferverkehre der Altstadt beziehen. Da für diese Verkehrssysteme bzw. Nachfragesegmente eigene Nachfragematrizen für die Umlegung vorhanden sein müssen, waren die gesamtstädtischen Matrizen umzuarbeiten und die altstadtbezogenen Verkehrsaufkommen in separate Matrizen abzuspalten. Dafür waren auch Anpassungen an den Verkehrsbezirken des Verkehrsmodells erforderlich, da mehrere Verkehrsbezirke, welche die Altstadt abbilden, auch Stadtbereiche außerhalb des durch die Poller abgesperrten Bereiche umfassten.

Hinweise

- Berechnung erfolgt **NICHT** für die Variante 4a (zentrale Sperrung im Altstadtzentrum).
- In der berechneten Variante 4b müssten höchstwahrscheinlich zu viele Hubbewegungen der Polleranlage durchgeführt werden, mit einer hohen Belastung der Anlage und Rückstau. Zudem würde das Gewerbe deutlich beeinträchtigt (insb. auf der Bäckerstraße)
- In der **Variante 4a** und somit bei einer zentralen Sperrung im Altstadtzentrum (Altstädtischer Markt oder Plauer Straße) entfallen diese Nachteile. Jeder Anlieger kann zu jeder Stelle in die Altstadt fahren, wenn er die richtige „Einfahrt“ (von Rathenower Straße oder Plauer Straße) wählt. Nur der auch für das **Gewerbe nicht notwendige Durchgangsverkehr wird unterbunden**. Die seitens der Stadt und dem Gutachter vorgeschlagenen Einbahnstraßenanpassungen sind in der vorliegenden Form nicht unbedingt notwendig, wenn andere verkehrsorganisatorische Maßnahmen in der südöstlichen Altstadt umgesetzt werden



Auswirkungen der Varianten auf die Verkehrsmengen des Hauptverkehrsnetzes in der Altstadt und der Bergstraße



Legende: Rote Färbung = Verkehrszuwachs; Grüne Färbung = Verkehrsrückgang. Je farbintensiver die Zelle, desto ausgeprägter die Wirkung. Zelle ohne Farbe = Wirkung eher zu vernachlässigen

Anmerkung: Einschätzung des Verfassers. Berechtigte können sein, u.a. Busse, Einsatzfahrzeuge, Krankenwagen, Betriebs- und Versorgungsdienste sowie Anlieger und Anwohner. In Variante V4a können Anlieger grundsätzlich nicht als Berechtigte ausgewiesen werden, da nicht alle potenziellen Anlieger vorab auf einer Positivliste erfasst werden können.

Die Varianten 1 | 1a (Sperrung der Mühlentorstraße) scheiden zum heutigen Zeitpunkt aus. Laut VEP 2018 sind ein Neubau der Spange Gerostraße und eine Sanierung der Bergstraße zwingend erforderlich.

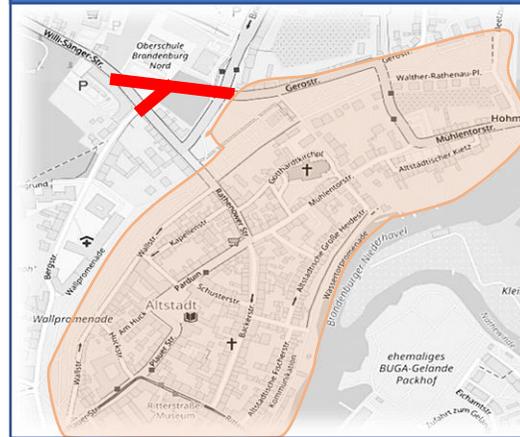
Stadt Brandenburg.
Leben an der Havel

Verkehrsentwicklungsplan 2018 (VEP)
Verkehrsstrategie und Maßnahmenkonzept 2030



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

Neubau Spange Gerostraße



Sanierung Bergstraße



Zwingende
Voraussetzung
für ...

Sperrung Mühlentorstraße



Begründung: Ohne Neubau „Spange Gerostraße“ führt laut Gutachter (IVAS) eine Sperrung der Mühlentorstraße zu Mehrverkehr in der Rathenower Straße!



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



Auswirkungen der Varianten auf die Verkehrsmengen auf Nebenstrecken in der historischen Altstadt.

Einige Auffälligkeiten erkennbar

Einschätzung der Wirksamkeit laut Verkehrsmodell	Vorgeschlagene Varianten der Stadtverwaltung							
	Neuer Analysefall 2014	V1: Sperrung Mühltentorstraße	V1a: Sperrung Mühltentorstr. & Bergstraße	V3a: Einfahrtverbot Parduin & Bergstr	V3b: Einfahrtverbot Plauer Str. & Bergstraße	V4b: Sperrung Zentrum Altstadt – 2 Zufahrten	V6a: BUGA – Sperrung Mühltentorstraße	V6b: BUGA – Mühltentorstraße = Einbahnstraße
• Bäckerstraße Abschnitt Rathenower Str. – Schusterstr.	400	-25%	-25%	150%	-25%	25%	100%	100%
• Bäckerstraße Abschnitt Schusterstr. – Ritterstr.	300	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
• Ritterstraße	1.000	10%	10%	50%	0%	20%	0%	-20%
• Klosterstraße	1.200	0%	0%	0%	0%	25%	-42%	-42%
• Wallstraße Abschnitt Plauer Str. – Kapellenstr.	100	0%	0%	100%	100%	100%	100%	100%

Auffälligkeiten

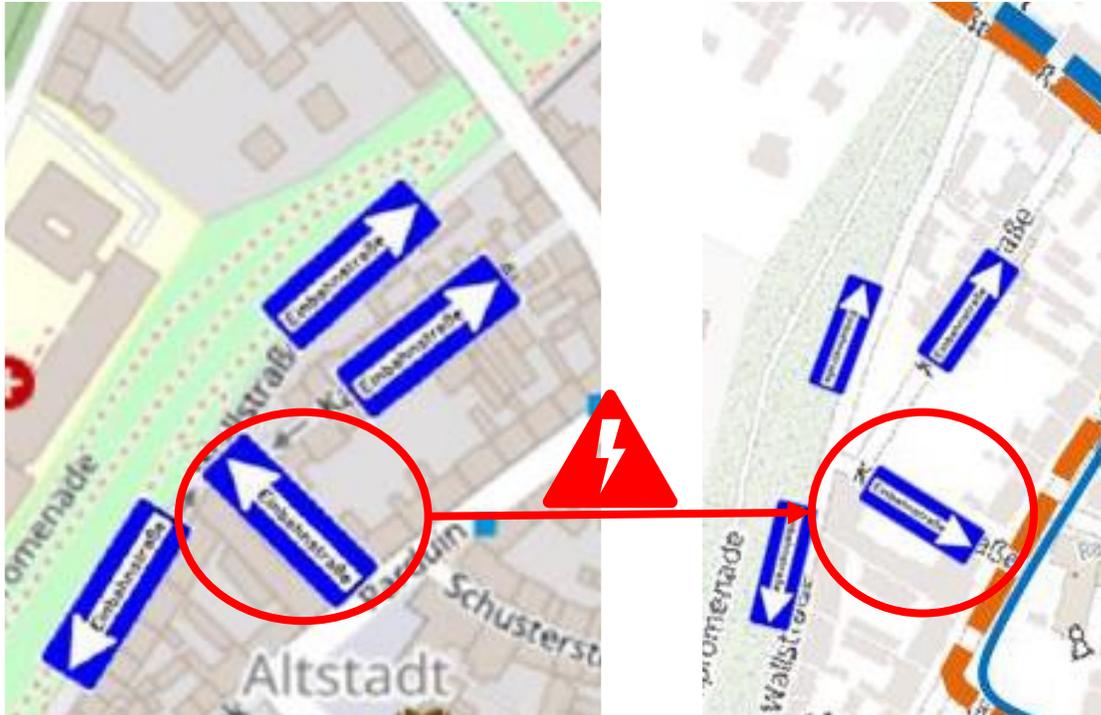
- Geringes Aufkommen im Analysefall in der Bäckerstraße trotz hoher Anzahl von Bewohnern (> 200), Kfz-Stellplätzen (33) und Klassifizierung als gewerblich geprägte Straße. Auch die Wallstraße weist niedrige Zahlenwerte trotz hoher Anzahl Stellplätze (30) und Möglichkeit von Schleichverkehr.
- Die absoluten Veränderungen sind moderat. Der Anstieg in Variante 4b basiert anscheinend auf der Annahme, dass „Berechtigte“ beim Fahren aus der Altstadt über die Bäcker- und Ritterstraße oder über die Wallstraße in Richtung Nicolaiplatz die Polleranlage auf der Plauer Straße umfahren kann.

Legende: Rote Färbung = Verkehrszuwachs. Grüne Färbung = Verkehrsrückgang. Gelbe Färbung = geringe bis moderate Auswirkung aber mit Anzahl Fzge/Tag > 1.000. Je farbintensiver die Zelle, desto ausgeprägter die Wirkung. Zelle ohne Farbe = Wirkung eher zu vernachlässigen

Anmerkung: Einschätzung des Verfassers. Berechtigte können sein, u.a. Busse, Einsatzfahrzeuge, Krankenwagen, Betriebs- und Versorgungsdienste sowie Anlieger und Anwohner. In Variante V4a können Anlieger grundsätzlich nicht als Berechtigte ausgewiesen werden, da nicht alle potenziellen Anlieger vorab auf einer Positivliste erfasst werden können.

Die vom Gutachter IVAS und der Stadt gemachten Vorschläge für Anpassungen auf Nebenstrecken in der Altstadt sind zu hinterfragen

Verschiedene Vorschläge zur Anpassung der Einbahnstraßen nordwestliche Altstadt (IVAS, Verkehrsplanung Stadt Brandenburg a.d.H.)



Quelle: Variantenuntersuchung zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt Brandenburg an der Havel, IVAS, S. 19, Grafik 9, Stand: 19.06.2020

Quelle: Altstadt_Varianten_VF.pdf, Stadt Brandenburg, mail SB Verkehrsplanung vom 10.07.2020, S.9

Hinweise

- Laut IVAS stellte sich für die Varianten 3a, 3b und 4 „in Rahmen der vorliegenden Untersuchung ... jedoch heraus, das Anpassungen am Straßennetz in der nordwestlichen Altstadt erforderlich sind, um Schleichwege zur Umfahrung von Straßensperrungen zu unterbinden.“¹⁾
- Dabei wurde „Einbahnstraßen zur Unterbindung der Schleichwege“ seitens IVAS als „erforderlich“ erachtet.²⁾ Zu den vorgeschlagenen Anpassungen ist zu beachten:
 - Die von IVAS und der Stadt dargestellten Einbahnstraßenregelungen widersprechen sich (siehe Schaubild). Parkstandorte sind ggfs. anzupassen
 - Neben Einbahnstraßen sind auch andere verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu betrachten (.z.B. Beschilderungen mit vorgeschriebenen Fahrtrichtungen, feste Polleranlagen mit „Anwohner frei“)
 - Verkehrsorganisatorische Anpassungen können auch in der östlichen Altstadt notwendig sein (Bäckerstraße, Altstädtische Fischerstraße, Altstädtische Wassertorstraße, Altstädtische Große Heidestraße)

Bewertungen für Straßen außerhalb der Altstadt

Auswirkungen der Varianten auf die Verkehrsmengen der Ausweichrouten außerhalb der historischen Altstadt.

Die Effekte für die Domlinden sind gering. Die Varianten 6a und 6b sind eher auszuschließen

← Vorgeschlagene Varianten der Stadtverwaltung →

Einschätzung der Wirksamkeit laut Verkehrsmodell		Neuer Analysefall 2014	V1: Sperrung Mühltorstraße	V1a: Sperrung Mühltorstr. & Bergstraße	V3a: Einfahrtverbot Parduin & Bergstr	V3b: Einfahrtverbot Plauer Str. & Bergstraße	V4b: Sperrung Zentrum Altstadt – 2 Zufahrten	V6a: BUGA – Sperrung Mühltorstraße	V6b: BUGA – Mühltorstraße = Einbahnstraße
• Sprengelstraße / Robert-Koch-Straße		1.200	8%	8%	17%	17%	100%	150%	150%
• Domlinden		12.100	-2%	-1%	-1%	-2%	4%	10%	11%
• Freiherr von Thüngen-Straße		3.200	3%	6%	34%	25%	66%	59%	59%
• Willi-Sänger-Straße (Höhe Erich Knauf Straße)		8.300	7%	16%	8%	18%	37%	65%	64%
• Fontanestraße (Höhe Feuerwehr)		25.400	2%	4%	7%	9%	16%	23%	22%



Durchgehend hohe negative Wirkungen

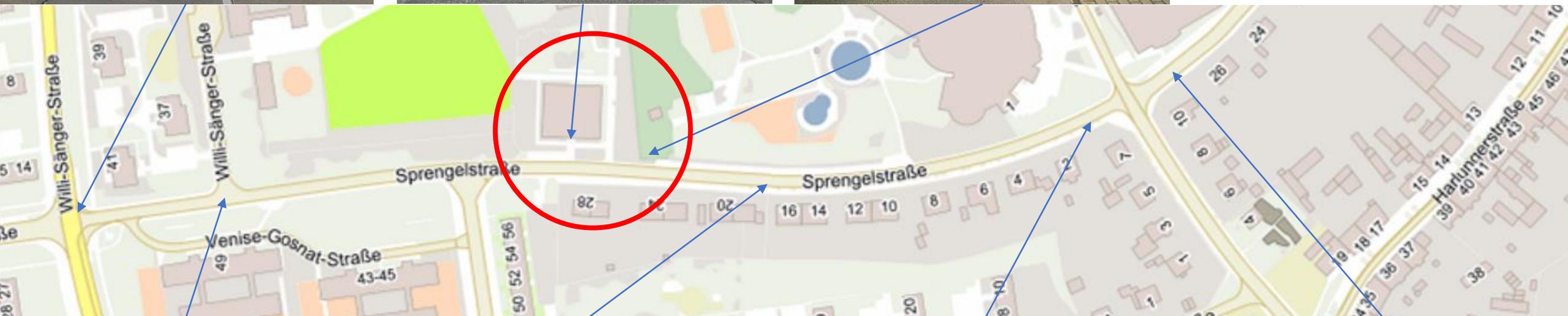
Legende: Rote Färbung = Verkehrszuwachs. Grüne Färbung = Verkehrsrückgang. Gelbe Färbung = geringe bis moderate Auswirkung aber mit Anzahl Fzge/Tag > 1.000. Je farbintensiver die Zelle, desto ausgeprägter die Wirkung. Zelle ohne Farbe = Wirkung eher zu vernachlässigen

Anmerkung: Einschätzung des Verfassers. Berechtigte können sein, u.a. Busse, Einsatzfahrzeuge, Krankenwagen, Betriebs- und Versorgungsdienste sowie Anlieger und Anwohner. In Variante V4a können Anlieger grundsätzlich nicht als Berechtigte ausgewiesen werden, da nicht alle potenziellen Anlieger vorab auf einer Positivliste erfasst werden können.



Auffälligkeiten

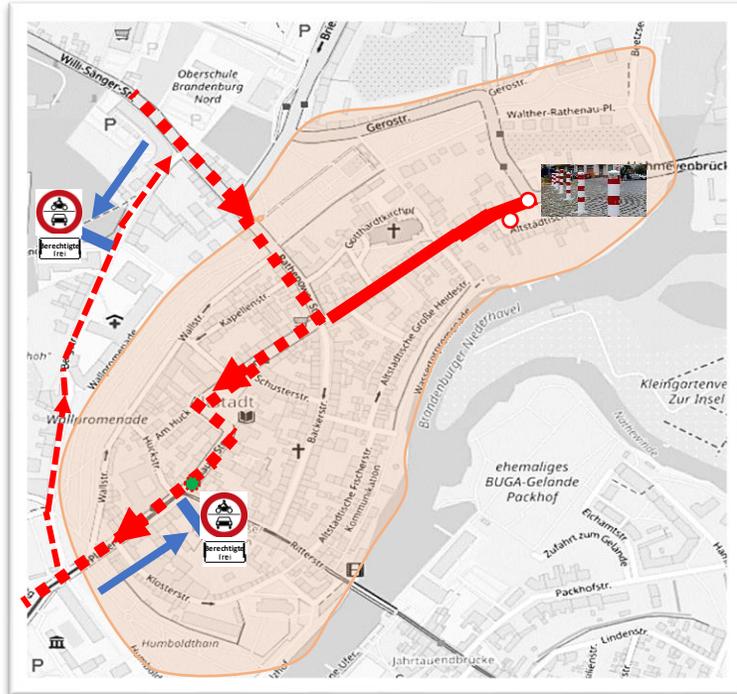
- Kritisches Umfeld am neuen Kindergarten: Kein Bürgersteig !



Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Stufenweise Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs in verschiedenen Phasen, u.a. abhängig von Ergebnissen eines Verkehrsversuches und von Laufzeiten wesentlicher Baumaßnahmen (u.a. Umsetzung Beschluss 208/2020)

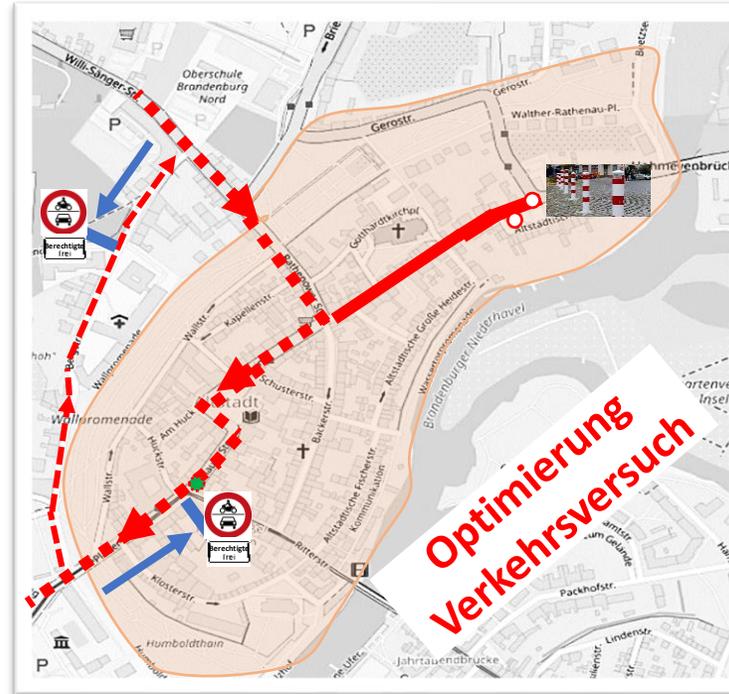
2021: Verkehrsversuch¹⁾ eines Einbahnstraßensystems (Var. 3b)



Situation: Bauliche Sperrung der Mühlenstraße 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

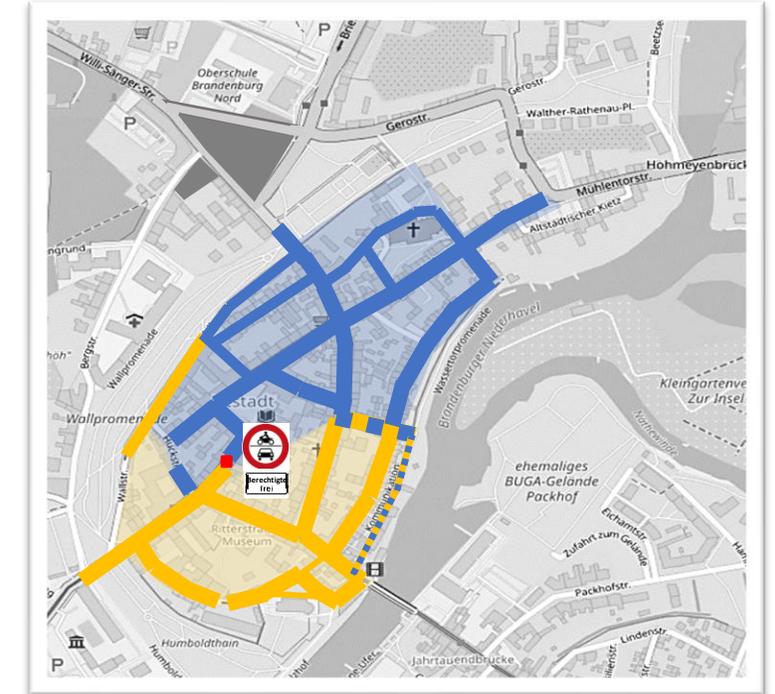
Anmerkung: 1) Nutzung „Experimentierklausel“ nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO

Nach Verkehrsversuch: Optimierung Verkehrsführung auf Basis Ergebnisse



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 (Beschluss 208/2020), Zentrumsring, Ausweichstrecken)

Nach Neubau Quartier Spange Gerostraße:²⁾ 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 (z.B. Poller, Ampel). Zufahrten von allen drei Eingängen zur Altstadt grds. möglich

Anmerkung: 2) Umsetzung Beschluss 208/2020

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

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>

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**

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

Die Empfehlungen und Maßnahmen sind eingereicht und
werden getragen von:

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