

Förderung des
Radverkehrs in der
Mittelalterlichen
Altstadt von
Brandenburg an der
Havel

Holperfreies Fahren
(nicht nur) für den
Radverkehr

März 2020

Verfasser:
Dr. Jürgen Peters
JUPET-Consulting

Einreicher:
JUPET, VCD, ADFC



Der Radverkehr in der Mittelalterlichen Altstadt kann über die schrittweise Umsetzung konkreter Maßnahmen gefördert werden – Fokus: Holperfreies Fahren

Was wir wissen

- Radfahren ist flexibel und vor allem auf Kurzstrecken schnell
- Radfahrer geben für Einkäufe in Summe mehr aus als Autofahrer
- Radfahren schont das Klima wie kaum ein anderes Transportmittel
- Radfahren fördert die eigene sowie die allgemeine Gesundheit
- Radverkehr beansprucht wenig Platz und fördert urbane Lebensqualität
- Radfahren spart Kosten sowohl privat als auch volkswirtschaftlich

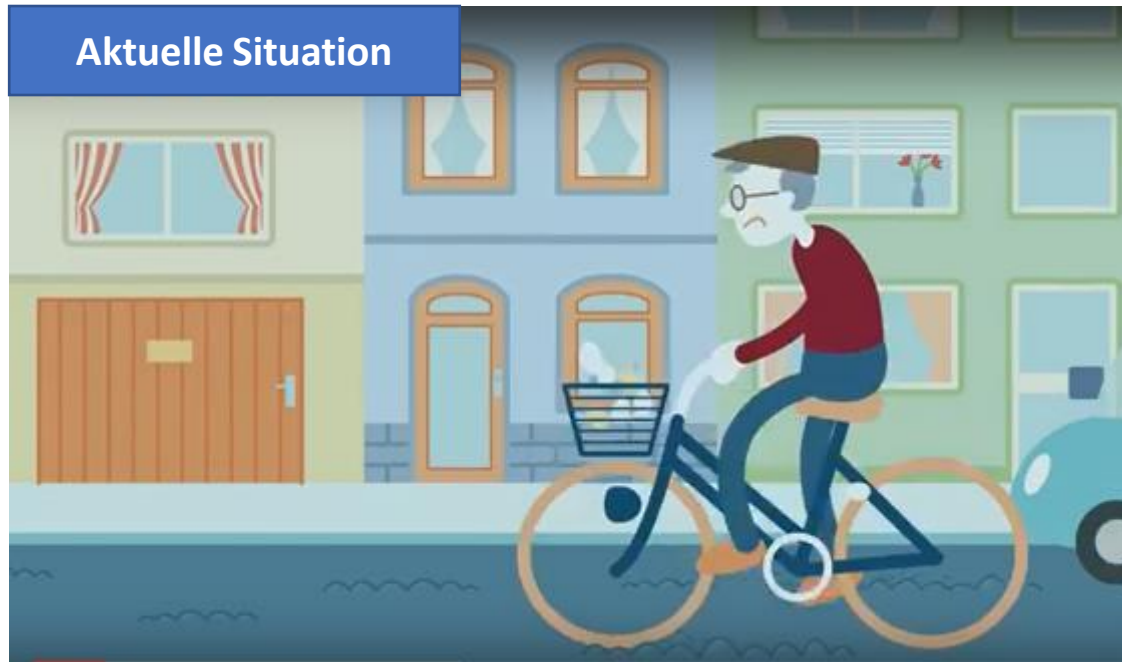
Ziele

- Stadt der kurzen Wege Realität werden lassen
- Bequeme, sichere und konfliktfreie Nutzung von Straßen / Infrastrukturen für Radfahrer ermöglichen
- Kontinuierliche und durchgängige Radverkehrsnetze gestalten
- Mobilitätsbedürfnisse verstärkt über Radfahren abdecken

Konkrete Maßnahmen zur Umsetzung für die Mittelalterliche Altstadt (Auswahl)

1. Öffnung **ALLER Einbahnstraßen** für den Radverkehr in Gegenrichtung
2. Errichtung von **Radabstellanlagen auf wichtigen Straßen und Plätzen**
3. Schließung von **Lücken im Radverkehrsnetz**
4. Verbesserung der **Querungsstellen** auf und **Zugängen zu Radverkehrsrouten**
5. Mittelfristig unerlässlich für mehr Radverkehr: Ertüchtigung der **Fahrbahnoberflächen** (Pflasterungen) für ein konfliktfreies Radfahren (inkl. Instandsetzung / -haltung) auf wesentlichen Straßen




Ziel: glatte(er) Fahrbahnen mit geschnittenem Pflaster (vollflächig verlegt oder auf Radstreifen) für ein sicheres, bequemes und konfliktfreies Radfahren



Aktuelle Situation: holperige, unsichere, konflikträchtige und somit raduntaugliche Fahrbahnen mit unregelmäßig verlegtem Natursteinpflaster in unterschiedlichen Formen und Größen

Die Straßen in der mittelalterlichen Altstadt sind derzeit überwiegend **nicht radtauglich**



-  Radtauglicher Fahrbahnbelag
-  Bedingt radtauglicher Fahrbahnbelag
-  Raduntauglicher & konfliktbehafteter Fahrbahnbelag

Eine Auswahl radtauglicher versus raduntauglicher / gefährlicher Straßenoberflächen aus Natursteinpflaster in der Mittelalterlichen Altstadt

Radtauglich:

Geschnittenes bzw. geschliffenes Natursteinpflaster (Mühlentorstraße)



Bedingt Radtauglich:

Natursteinpflaster geglättet (Abschnitt Wallstraße)



Bedingt Radtauglich:

Kleinstadtpflaster Granit (Altstädtischer Markt)



Raduntauglich:

Natursteinpflaster sehr rau, Großformat (Rathenower Straße)



Sehr Raduntauglich:

„Katzenköpfe“, unregelm.-mäßig gelegt und ausgebessert (Am Huck, Huckstraße)



Gefährlich:

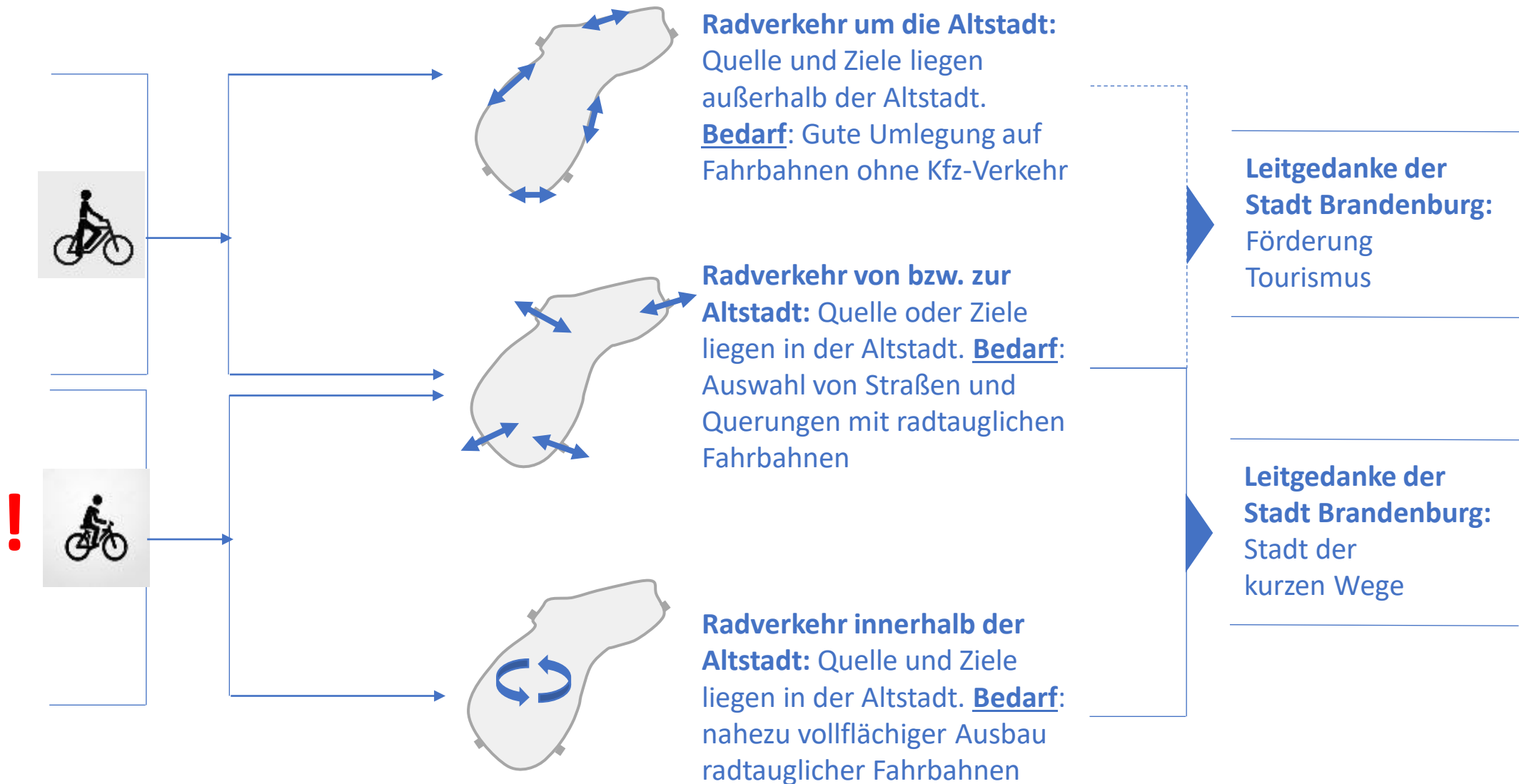
Natursteinpflaster abgesackt, Großformat (Plauer Straße, Ritterstraße)

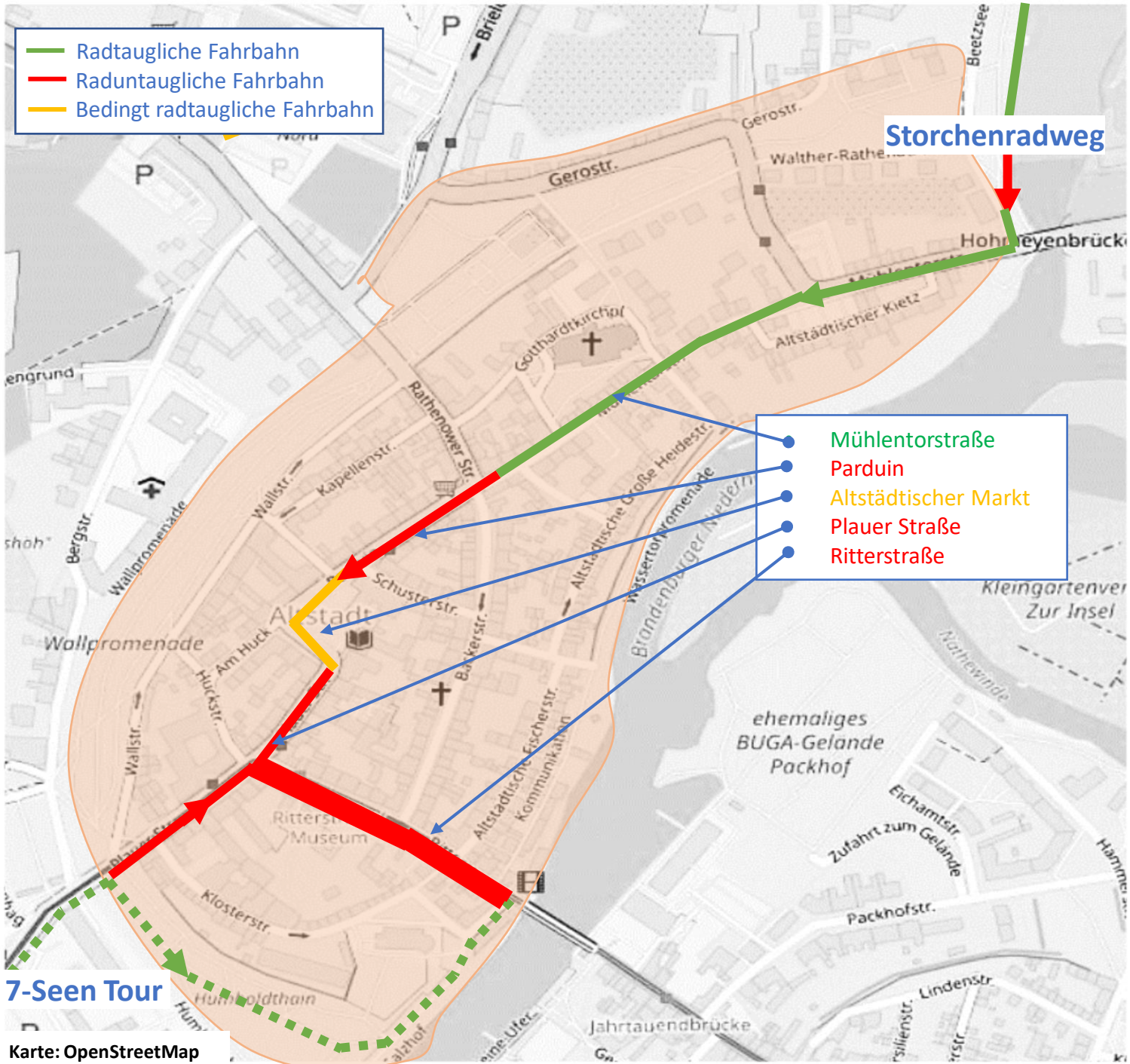
Eine gute Befahrbarkeit von Straßen bzw. Fahrbahnen ist für alle Fahrtzwecke eine zwingend notwendige Bedingung für eine Verkehrswende hin zu mehr Radfahren

Fahrtzweck:
**Freizeit- und Besucher-
verkehre** zur
und um die
Altstadt

Fahrtzweck:
**Alltags- und
Besorgungs-
verkehre**
– Altstadt der
kurzen Wege

**Hoher
Handlungsbedarf**





Auffälligkeit: Aktuelle Freizeitrouten verlaufen durch die Altstadt über raduntaugliche Straßen

Zwei Routen für Freizeit- und Besucherverkehre verlaufen durch die Mittelalterliche Altstadt

(www.erlebnis-brandenburg.de)

- **7-Seen Tour:** Plauer Straße, Ritterstraße; alternativ über Humboldthain
- **Storchenradweg:** Beetz Seeufer, Mühlentorstraße, Parduin, Altstädtischer Markt, Ritterstraße

Auffälligkeiten

- Nahezu alle Fahrbahnen sind aktuell für den Radverkehr untauglich oder bedingt tauglich – Ausnahme Mühlentorstraße
- Alternativroute der 7-Seen-Tour verläuft über den Humboldthain und umfährt die Altstadt (u.a. auch Museum, Gewerbetreibende)
- Route „Storchenradweg“ durch die Altstadt ist wichtig für Alltagsmobilität mit dem Rad

Quelle: <https://erlebnis-brandenburg.de/erleben/natur/radfahren/>; https://erlebnis-brandenburg.de/files/STG_Daten/344_Kartenmaterial/Radwanderkarte/BRB_Radwanderkarte.pdf

7-Seen Tour
Karte: OpenStreetMap



Auffälligkeit: Die im VEP 2018 dargestellte Haupttradroute IX für Alltagsverkehre verläuft über raduntaugliche Straßen

Geplante Haupttradrouten mit Bezug zur Mittelalterlichen Altstadt

- **Route II:** Görden - Hauptbahnhof
- **Route III:** Plau - Hauptbahnhof
- **Route IX:** Brielower Ausbau - Neustädtischer Markt

Weitere Auffälligkeiten

- Die **Haupttradrouten II & III** verlaufen um die Altstadt auf radtauglichen Fahrbahnen
- Die Haupttradroute IX verläuft auf raduntauglichen Fahrbahnen
- Es gibt keine Haupttradroute durch das Zentrum der Mittelalterlichen Altstadt (Altstädtischer Markt mit Rathaus und vielen Dienstleistern)

Quelle: Verkehrsentwicklungsplan 2018 (VEP 2018), Verkehrsstrategie und Maßnahmenplan 2030, S. 47 ff.; Eintrag der Routenführung in der Karte durch den Verfasser

Auffälligkeit: Trotz Beschluss 216/2009
wurde die Radtauglichkeit der Plauer Straße
und Ritterstraße nicht erreicht

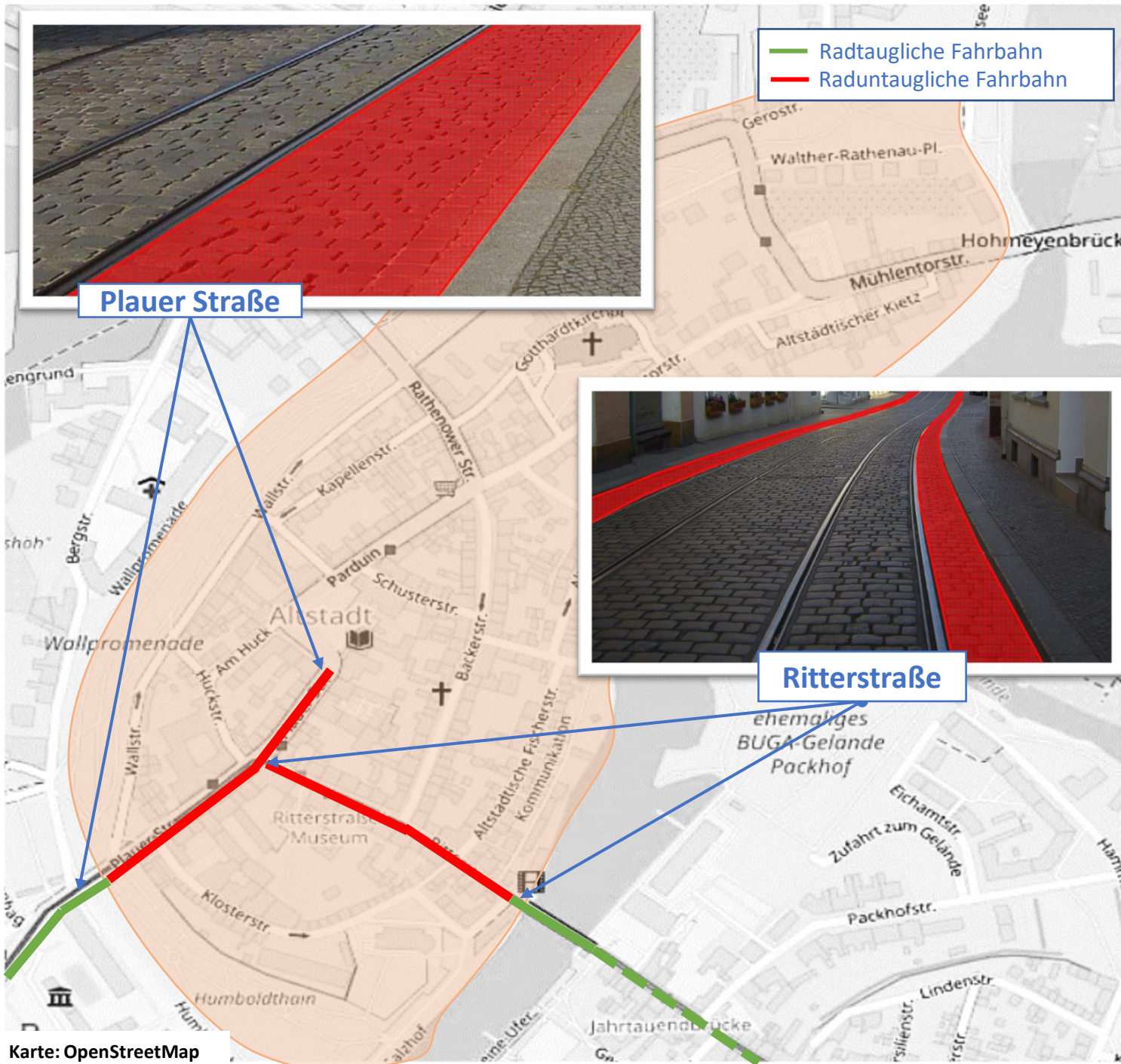
SVV-Beschluss 216/2009 vom 25.6.2009 (Auszug)

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

Auffälligkeiten

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

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



Zusammenfassung: Eine gute Befahrbarkeit von Straßen bzw. Fahrbahnen ist eine zwingend notwendige Voraussetzung für ein konfliktfreies Radfahren und eine Stadt der kurzen Wege

Forderung: Holperige Kopfsteinpflasterstraßen erhalten einen vollständigen Belag bzw. Streifen mit geschnittenem Pflaster. Sie werden vollständig saniert oder durch alternative Methoden ertüchtigt. (Rad)Fahren wird leise, sicherer und bequemer für alle.

Beschreibung

Rathenower Straße, Bäckerstraße, Pardun, Plauer Straße und Ritterstraße sollen als wichtige Sammelstraßen leichter zu befahren sein, z. B. mit Streifen für Radfahrerinnen und Radfahrer von geschnittenem Pflaster. Die noch nicht sanierten Straßen wie Altstädtische Große Heidestraße, Altstädtische Fischerstraße und Schusterstraße sollen grundsätzlich saniert werden und ein geschnittenes Pflaster erhalten.

Ein Fahren auf Bürgersteigen wird dadurch unattraktiv, Konflikte mit Fußgängern und Gewerbetreibenden gehören der Vergangenheit an. Viele Menschen werden deutlich einfacher und sicherer ihr Ziel erreichen können. Eine Alltagsmobilität mit dem Rad oder zu Fuß wird gelebt und Routine. Die *Stadt der kurzen Wege* wird Realität und bleibt keine Vision.

Pluspunkte

- **Holperfreies Fahren** auf radfreundlichen Fahrbahnen
- **Sicheres Fahren** für eine radfahrfreundliche Kommune der kurzen Wege
- **Gesundes Fahren** für eine Alltagsmobilität der kurzen Wege
- **Lärmarmes Fahren** für Alle durch neu verlegtes, geschnittenes Pflaster
- **Gut geführte Radwege** mit Anschluss an das überregionale Routen-Netz

Begründung: Ohne holperfreie und sichere Fahrbahnen für Radfahrer sind alle anderen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs Makulatur. Der Umbau zu einer *Stadt der kurzen Wege* mit einer durch Rad- und Fußverkehr geprägten Alltagsmobilität erfordert Investitionen in die Infrastrukturen. Stehen finanzielle Mittel nicht im ausreichenden Maße zur Verfügung, dann sollte dies für alle transparent dargelegt, die optimistische Kommunikation angepasst und nach alternativen Finanzierungsmöglichkeiten gesucht werden.

Wichtig(st)e Maßnahmen für eine bessere Befahrbarkeit von Straßen



Instandsetzung von Fahrbahnen und Bürgersteigen, die weder fachgemäß noch denkmalgerecht ausgebaut wurden. **Ziele:** Steigerung der Attraktivität der Altstadt und Respektgewährung vor den Bürgern

1

Sicherstellen einer dauerhaften Instandhaltung **ALLER** Fahrbahnen und Bürgersteige inkl. Bereitstellung ausreichender Mittel im städtischen Haushalt. **Ziele:** höhere Verkehrssicherheit, Reduzierung Lärm, Steigerung Attraktivität der Altstadt



2

Hauptverkehrs-/Sammelstraßen: Verbesserung der Fahrbahnen (mit Radspuren) aus geschnittenem Pflaster; **Ziele:** Voraussetzung für sicheres und komfortables Radfahren; Reduzierung Lärm



3

Erschließungsstraßen: Vollflächige Verlegung von geschnittenem Pflaster bei turnusmäßiger Sanierung. **Ziele:** Voraussetzung für sicheres und komfortables Radfahren; Reduzierung Lärm



4



Realität: Die Stadt erfüllt ihre selbst formulierten Ansprüche NICHT. Eine unverzügliche Instandhaltung und permanente Wartung bei Schäden an Pflasterungen in der mittelalterlichen Altstadt ist sicherzustellen



Klosterstraße



Mühlentorstraße



Altstädtischer Markt



Plauer Straße



Am Huck

- Unzureichende und den Ansprüchen des Denkmalschutzes entgegen-sprechende Ausbesserungsarbeiten an sanierten Straßen
- Sanierung erfolgte mit Fördermitteln und Anliegerbeiträgen
- Gesamtoptik und Attraktivität der Mittelalterlichen Altstadt wird nachhaltig gestört. Nicht nur für Touristen. Bei Privatsanierungen wäre eine unsachgemäße Ausbesserung seitens der Denkmalbehörde nicht toleriert worden.
- Unzureichende Sanierung führt zu Stolperfallen und beeinträchtigt den Rad- und Fußverkehr
- **Anfrage an die Stadt: Wann werden die Fehlstellen und Schäden in 2020 fachgemäß beseitigt?**

Neben einer grundhaften Sanierung der Fahrbahnen sind Alternativen zur Instandhaltung und -setzung radtauglicher und lärmfreundlicher Oberflächen zu prüfen und ausreichend Finanzmittel im Haushalt einzustellen

Instandhaltung

Berlin – Stuttgarter Platz: Neu Verfugen mit Kautschuk



- Fugen freilegen und neu verfugen
- Kautschukmischung oder grüne Verfugung

Leonberg: Neu Verfugen in Mörtelbett



- Fugen freilegen und neu verfugen
- Kunstharzmörtel oder Zementmörtelfuge

Konstanz / Basel / München: Bestehende Pflastersteine mit Nass- Abschleifverfahren glätten



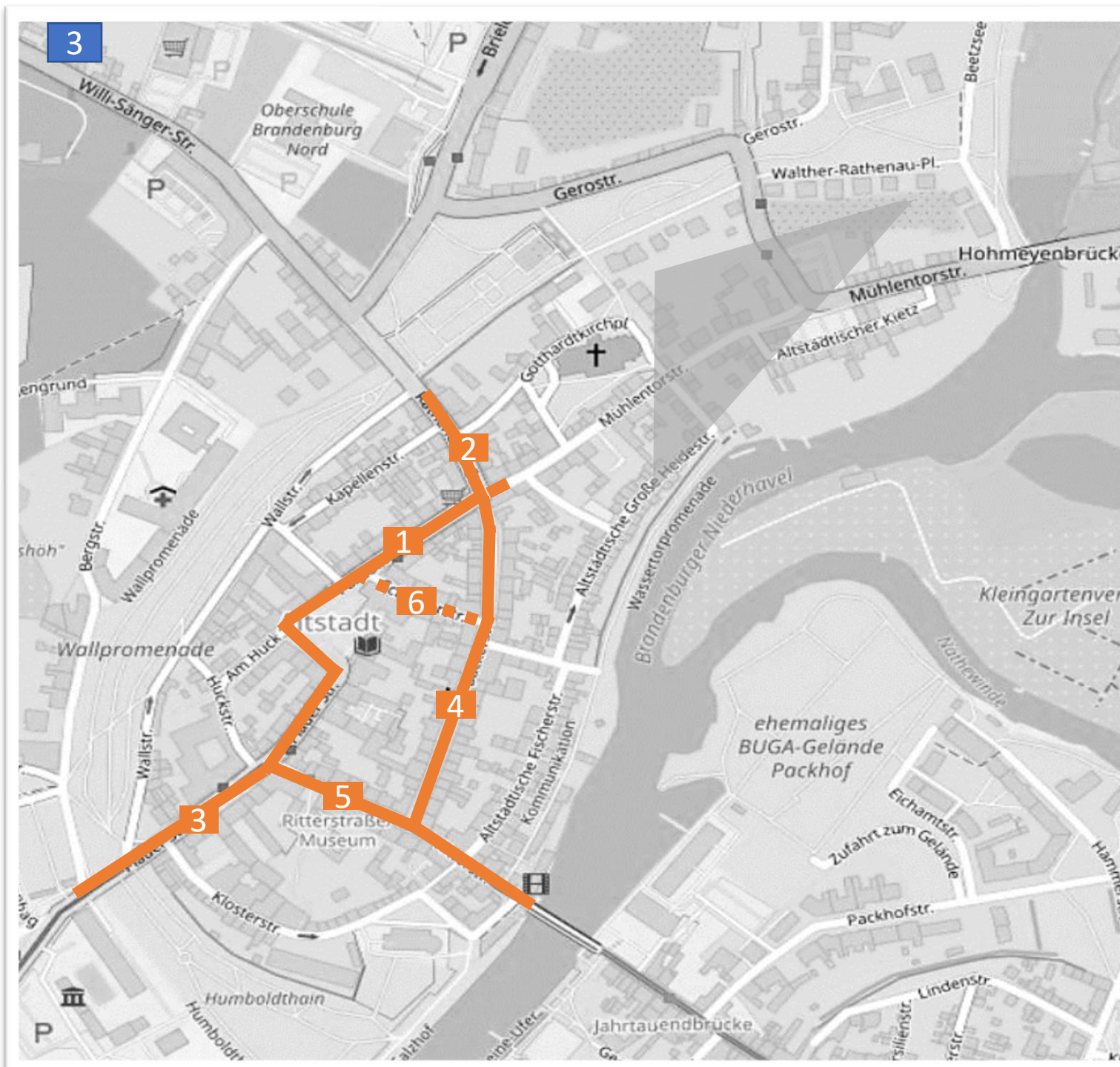
- Pflaster müssen in gebundener Form (Betonunterbau, Zementmörtelfuge) liegen bzw. gelegt werden
- Glätten der Pflasteroberflächen durch Nass-Abschleifverfahren mit Abtragtiefen bis ca. 7 mm
- Abschließendes Abflammen

Instandsetzung

Mühlentorstraße: Austausch Pflaster durch geschliffene Pflastersteine



- Austausch bestehender Pflasterung im Rahmen Vollsanie rung (Unterbau und Oberfläche)
- Austauschalternativen:
 - Gesamte Fahrbahnoberfläche
 - Oder nur Mittelbereich
 - Oder nur Radspuren (ein-/beidseitig)



Radspuren bzw. Radfurten auf Hauptverkehrs-/ Sammelstraßen – Beispiele. Machbarkeitsbewertungen notwendig.



Parduin 1



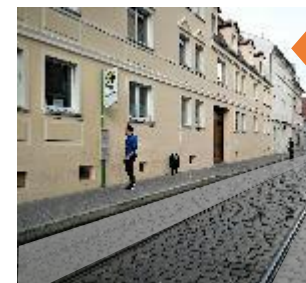
2 Rathenower Straße



Plauer Straße 3



4 Bäckerstraße



Ritterstraße 5



Schuster-
6 Straße

Parduin: Alternativen zur Erstellung radtauglicher Fahrbahnoberflächen mit geschnittenem Pflaster



- Austausch mit geschnittenem Pflaster für Radspur in beiden Richtungen (je rd. 1,6 Meter Breite)
- Keine Instandsetzung des vorhandenen Pflasters im Mittelbereich (nur im Falle größerer Schäden)
- Siehe auch: Vorschlag für *Plauer Straße aus Machbarkeitsstudie / Maßnahme Konzept zur Verbesserung der Befahrbarkeit der Innenstadt durch Radfahrer* in 2009



- Austausch mit geschnittenem Pflaster in der Fahrbahnmitte für eine breite Radspur in 2-3 Meter Breite.
- Keine Instandsetzung des vorhandenen Pflasters auf beiden Seiten der Furt.
- Siehe: Vorschlag der Stadtverwaltung für Sanierung Bäckerstraße aus 2012/13



- Austausch mit geschnittenem Pflaster bis zu den Stellflächen für Pkw.
- Keine Instandsetzung der Stellflächen (Randstreifen von gut 1,8 m)

Rathenower Straße: Alternative zur Erstellung radtauglicher Fahrbahnoberflächen mit geschnittenem Pflaster

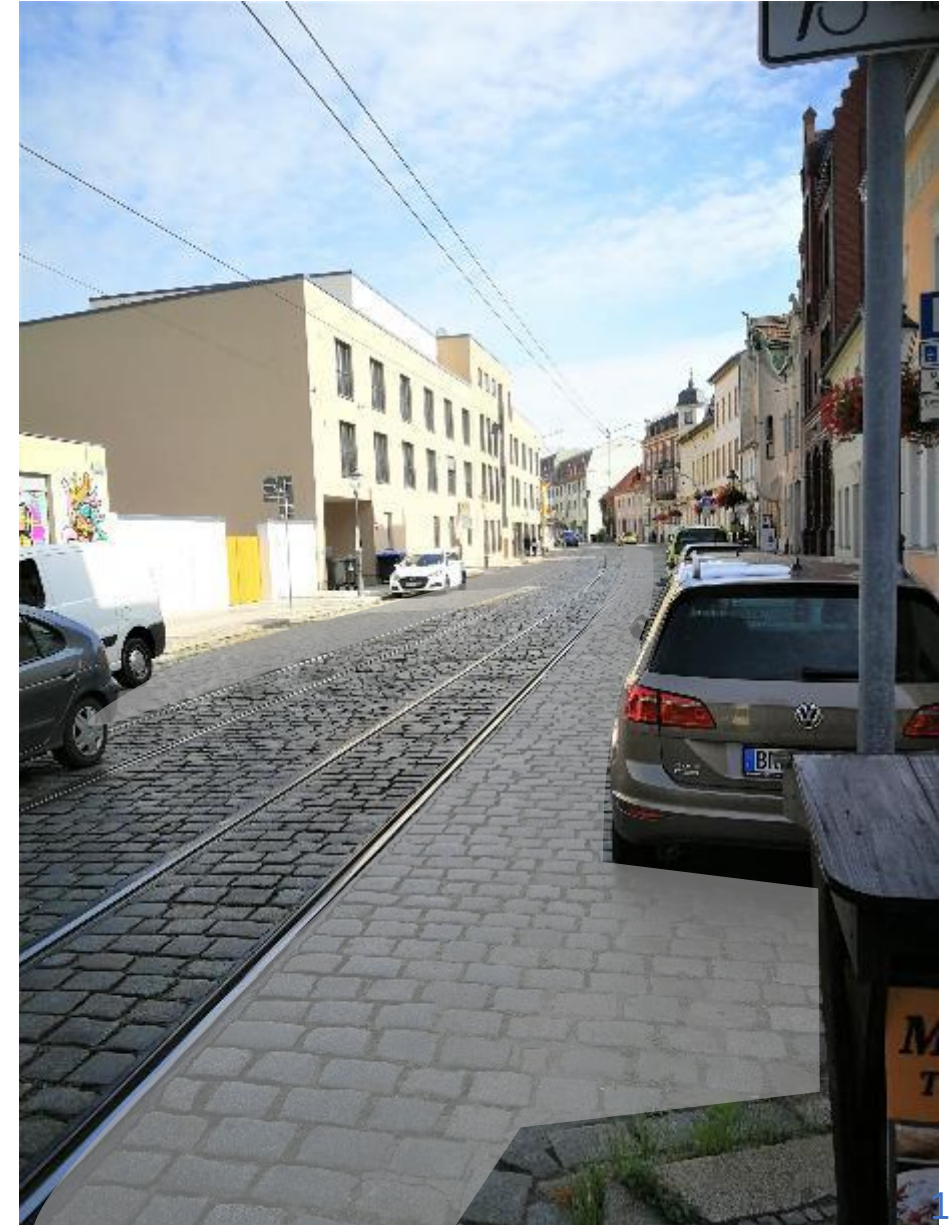


- Vorschläge: Siehe unter „Parduin“
- Regelmäßige Instandhaltung und Wartung sicherstellen

Plauer Straße: Alternativen zur Erstellung radtauglicher Fahrbahnoberflächen mit geschnittenem Pflaster



- Vorschläge: Siehe unter „Parduin“.
- Berücksichtigung der Machbarkeitsstudie / Maßnahme Konzept zur Verbesserung der Befahrbarkeit der Innenstadt durch Radfahrer in der Brandenburg an der Havel aus 2009
- Regelmäßige Instandhaltung und Wartung sicherstellen



Ritterstraße: Alternativen zur Erstellung radtauglicher Fahrbahnoberflächen mit geschnittenem Pflaster



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



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



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

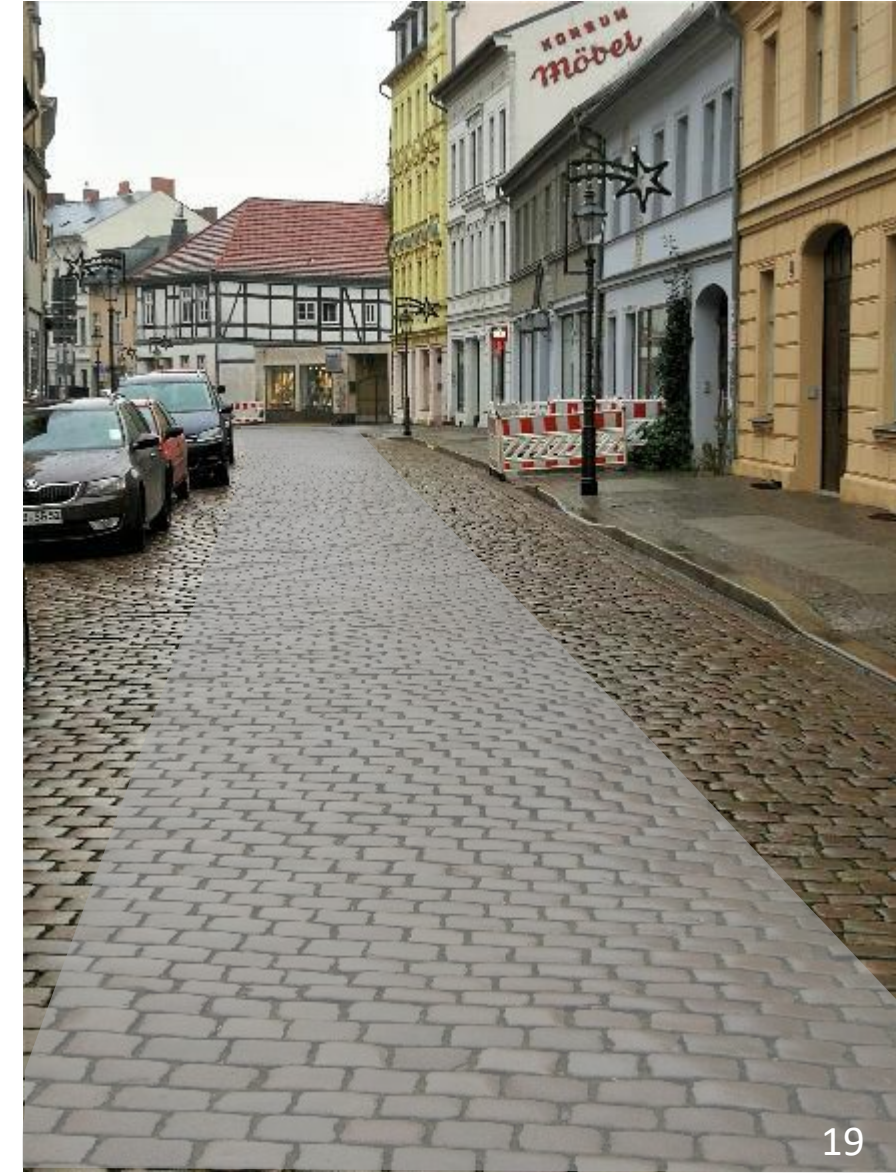
Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie / Maßnahme Konzept zur Verbesserung der Befahrbarkeit der Innenstadt durch Radfahrer in der Brandenburg an der Havel

Bäckerstraße: Alternative zur Erstellung radtauglicher Fahrbahnoberflächen mit geschnittenem Pflaster



- **SVV-Beschluss 074/2012:** Ausbau der Gehwege mit Neumaterial, neue Straßenbeleuchtung und 3 barrierefreie Querungshilfen. Fertigstellung in 2013. Einen Ausbau Fahrbahn wurde durch die Anlieger wegen der Zahlung von Straßenbaubeiträgen abgelehnt.
- **Vorschlag:** Austausch des vorhandenen Pflasters im Mittelbereich der Fahrbahn mit einer Fahrradspur aus gesägtem Großpflaster im Fahrbahnbereich von rd. 2 Meter Breite. Dies entspricht der damaligen Variante 4 der Stadtverwaltung.
- Damalige Mehrkosten der Variante 4 gegenüber komplettem Straßenausbau mit vorhandenem Pflaster (Variante 1): rd. 24 % bezogen auf die Kosten zur Fahrbahnerneuerung)

Quelle: https://www.stadt-brandenburg.de/fileadmin/Pfd./10/Buero_SVV/Amtsblatt/2012/Amtsblatt_12_12.pdf, S. 3; Stadtverwaltung Brandenburg. Ermittlung der Beiträge Bäckerstraße nach 5 Varianten (Anlage 2)



Die Fahrbahn der **Schusterstraße** könnte durch ein Verfugen der Fugen z.B. durch Kautschuk oder Kunstharzmörtel radfahrtauglicher gestaltet werden



- Schon seit 2013 auf der Sanierungsliste der Stadtverwaltung und Teil des *Schlüsselprojektes „Fortsetzung Stadterneuerung Kernstadt“*
- Aussage Stadt: Defizite in der ordnungsgemäßen Abführung des Regenwassers, partielle Schadstellen an der Fahrbahn; Gehwege sind nicht durchgängig barrierefrei; Richten von verkippten Gehwegborden
- Die Schusterstraße ist nach einer Begehung der Stadtverwaltung mit SVV-Politikern im Jahr 2014 von der Liste genommen worden
- Pflaster sind vglw. glatt und gut befahrbar, wenn die Fugen geglättet sind
- Maßnahme: Verfugen mit Kautschuk
- Bsp.: Stuttgarter Platz in Berlin-Charlottenburg



Erschließungsstraßen: Zwei Straßen im umfassenden Sanierungsgebiet befinden sich in einem vollständig unsaniertem Zustand – Sanierungszeitraum noch festzulegen

Altstädtische Große Heidestraße



Ist-Zustand: Sehr holpriges, unregelmäßig verlegtes Natursteinpflaster mit großen Fugen; Fahrbahn zum teil sehr gewölbt

Maßnahmen: Vollflächiger Austausch mit geschnittenem Natursteinpflaster (siehe Mühlentorstraße); Erneuerung Bürgersteige

Bilder: eigene Aufnahmen

Altstädtische Fischerstraße



Ist-Zustand: Sehr holpriges, unregelmäßig verlegtes Natursteinpflaster mit großen Fugen

Maßnahmen: Vollflächiger Austausch mit geschnittenem Natursteinpflaster (siehe Mühlentorstraße); Erneuerung Bürgersteige

Die Straße **Beetzseeufer** ist im unsanierten Zustand und befindet sich am Rande des Sanierungsgebietes. Die Straße ist wichtig für den Lückenschluss des Radweges, die um die mittelalterliche Altstadt herumführt



Ist-Zustand

- Fahrbahn liegt am Randes des Sanierungsgebietes; ist bisher nicht saniert (inkl. Bürgersteig)
- Empfehlung: Anbringen einer Asphaltdecke; Entfernen des Pollers am Zugang zum Parkweg



Möglicher Zustand mit Asphaltdecke
(Prinzipdarstellung)

Anlage: Beispiele aus anderen Kommunen

Hamburg: Modernisierung Große Elbstraße für den Radverkehr



Situation: Modernisierung der "Veloroute 2"

Ziele: Die bisherigen Pflastersteine werden entfernt, gesägt oder geschliffen und anschließend mit geglätteten Oberflächen wieder als Straßenbelag eingebaut.

Bild: Stefan Warda; **Quelle:** <https://hamburgize.blogspot.com/2017/03/> (31.03.2017)

Augsburg: Mehr Platz für Radfahrer: Komfortstreifen in der Maxstraße



Situation: Die Fuggerstadt will Fahrradstadt sein. Um dieses Ziel zu erreichen, bemüht sich Augsburg um einen verstärkten Ausbau der Radwege.

Ziele: Die Maximilianstraße soll im Zuge der Neugestaltung durchgehende Komfortstreifen für Radfahrer erhalten.

Bild: Stadt Augsburg; **Quelle:** <https://www.stadtzeitung.de/region/augsburg-stadt/politik/mehr-platz-fuer-radfahrer-baustart-fuer-komfortstreifen-maxstrasse-id146677.html>

Lüneburg: Radlerfurt aus geschnittenem Stein



Situation: Die Salzstraße Am Wasser in Lüneburg ist eine Buckelpiste. Radfahrer kritisieren das seit längerem.

Ziele: Das vorhandene Pflaster soll wieder verlegt werden, in beiden Richtungen jedoch Radfahrerfurten mit geschnittenen Steinen entstehen.

Bild und Quelle: <https://www.landeszeitung.de/blog/lokales/1259482-radfahrer-lueneburg> (25.11.2017)

Flensburg: Eine Frage der Gestaltung und Nutzung von Natursteinstraßen



Situation: Von der Stadt verfasste „Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen“ (August 2015)

Ziele: Diese Arbeit prüft, inwiefern sich die Nutzung und die Gestaltung von Natursteinstraßen in Flensburg gegenseitig bedingen. Darauf aufbauend wird die Gestaltung von Natursteinstraßen in Leitlinien formuliert und festgelegt.

Bild und Quelle: https://www.flensburg.de/PDF/Leitlinien_zur_Gestaltung_von_Natursteinstrassen.PDF?ObjSvrID=2306&ObjID=568&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&_ts=

Nürnberg: Jetzt gesägtes Pflaster Probe fahren!



Situation: Die Pflastersorte wurde von der Stadtverwaltung festgelegt und vom Stadtplanungsausschuss abgesegnet. Es wurden nicht mehrere Pflasterarten zur Probe verlegt und nach einer öffentlichen Diskussion die Sorte ausgewählt.

Ziel: Einsatz von gesägtem Kopfsteinpflaster auf Strecken für Fußgänger und Radfahrer.

Bilder und Quellen: [https://www.adfc-nuernberg.de/radverkehr/aktuelle-themen/2019/\(30.07.2019\);](https://www.adfc-nuernberg.de/radverkehr/aktuelle-themen/2019/(30.07.2019);)
<https://twitter.com/baureferent/status/1125631933273313286> (07.05.2019)

Freiburg: Barrierefrei durch die Innenstadt



Situation: Es konnte die erste durchgängige Strecke vom neu gestalteten Rotteckring bis zum Münsterplatz fertiggestellt werden

Ziele: Um eine möglichst ebene Fläche für Rollstühle und Rollatoren zu schaffen, wurden in den letzten Jahren vereinzelt sogenannte Rollgassen in der Innenstadt angelegt.

Bild: Stadt Freiburg; **Quelle:** https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/node/1303362/zmdetail_18123353/Vorschlag_Barrierefrei_durch_die_Innenstadt.html?zm.sid=zmju5azpbix1&nodeID=18123353 (Beteiligungshaushalt 2017/18)

Berching: Einsatz gesägtes Pflaster - Rahmenplan Altstadt 2012



Situation: Umgestaltung der Innenstadt über den Rahmenplan „Barrierefreie Altstadt“

Ziele: Einsatz von gesägtem Pflaster und Platten als barrierefreie Oberflächen

Bild und Quelle:

<https://www.berching.de/barrierefrei/>. Download: Rahmenplan (Konzept des Büros Schober)

Borgholzhausen: Radwandern



Situation: Radwandern durch die historische Innenstadt – die Stadt verfügt über zwei lokale Radrundwege

Ziele: Förderung des touristischen Radverkehrs

Bild und Quelle:

https://www.borgholzhausen.de/sv_borgholzhausen/Tourismus/Freizeitangebote/Radfahren/ (19.01.2020)

Lohr: Radwandern



Situation: Radfahren durch die historische Innenstadt auf Radlerfurten / Radspuren

Ziele: Förderung des touristischen Radverkehrs und der Rad-Alltagsmobilität

Bild und Quelle: http://www.fahrrad-tour.de/Mainradweg/Bilder3/StadtmittleLohr_P9210484.htm/ (19.01.2020)

Basel: Mehr Platz für Radfahrer: Komfortstreifen in der Maxstraße



Situation: Münsterplatz mit Asphalt versehen. Ersatz durch Wackepflaster nach historischen Vorbild.

Ziele: Einsatz einer rationellen, auf großen Flächen anwendbaren Bearbeitung mit einer Schleifmaschine. Versuchsweise Bearbeitung und Begutachtung durch Bevölkerung

Quelle: https://www.interstein.com/wp-content/uploads/2015/06/Basel-Muensterplatz_Wacken2011.pdf

Landshut: Pflastertausch für mehr Barrierefreiheit



Situation: OB Putz setzt auf gemeinsamen Abstimmungsprozess

Ziele: Bestimmung eines neuen Pflasters im Bereich der Einmündung Theaterstraße mit einer von der Stadt angelegten Musterfläche mit fünf Varianten.

Quelle: <https://www.klartext.la/schlagwort/stefan-weinzier/> (13.06.2019)

Konstanz: Schleifen für eine Gehspur im Buckelpflaster vom Münsterplatz



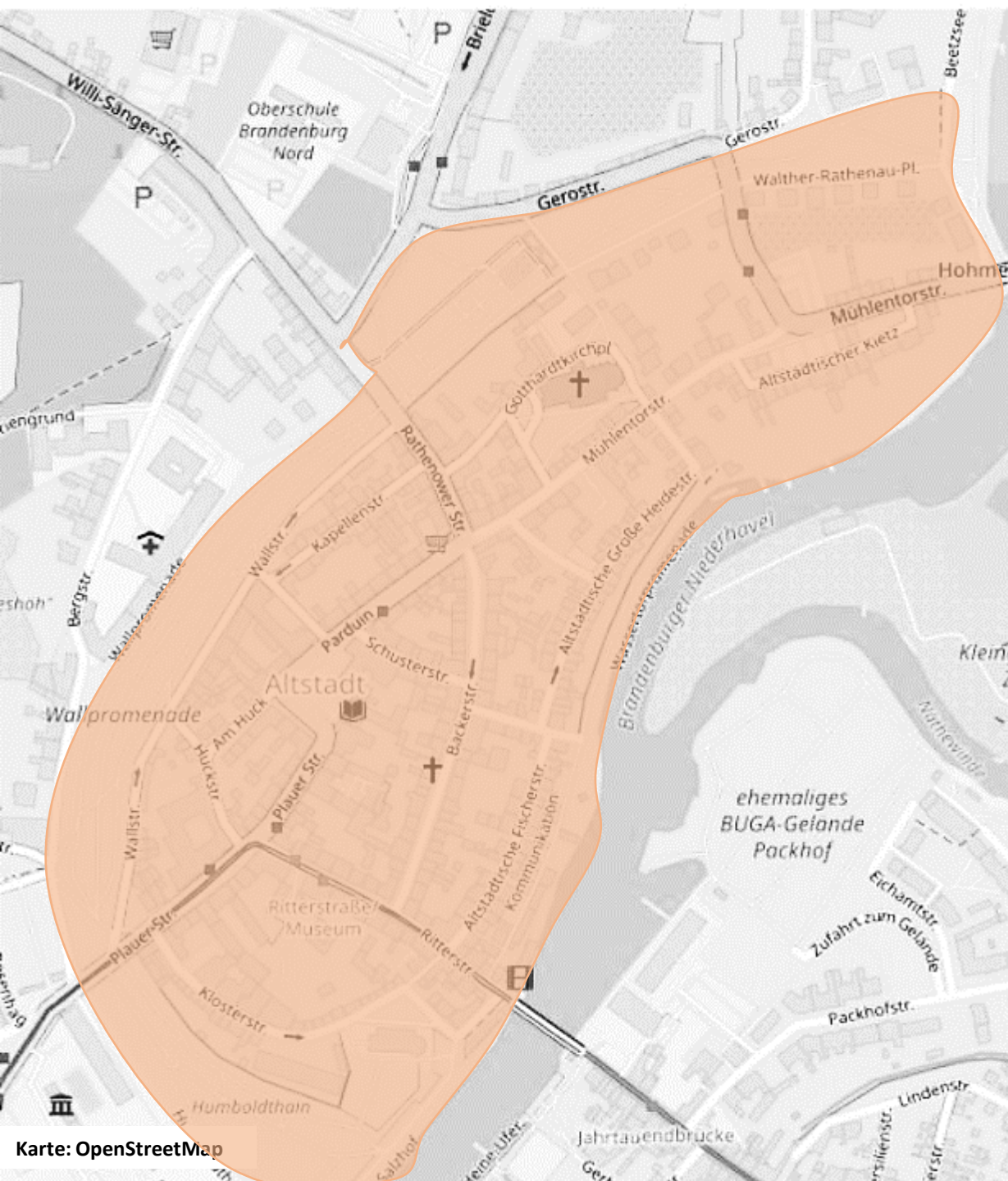
Situation: Auf dem Konstanzer Münsterplatz wurde eine Gehspur ins Buckelpflaster auf dem Münsterplatz geschliffen, mit Testlauf.

Ziele: Der Testlauf sollte zeigen, ob ein Teil des Konstanzer Pflasters ebenso wie in Basel zu einer leicht begehbaren und rollstuhlgängigen Fläche geschliffen werden kann

Quelle: <https://www.suedkurier.de/archiv/region/kreis-konstanz/konstanz/art1360087,6130458> (25.06.2013)

Anlage: Kenndaten zur Mittelalterlichen Altstadt

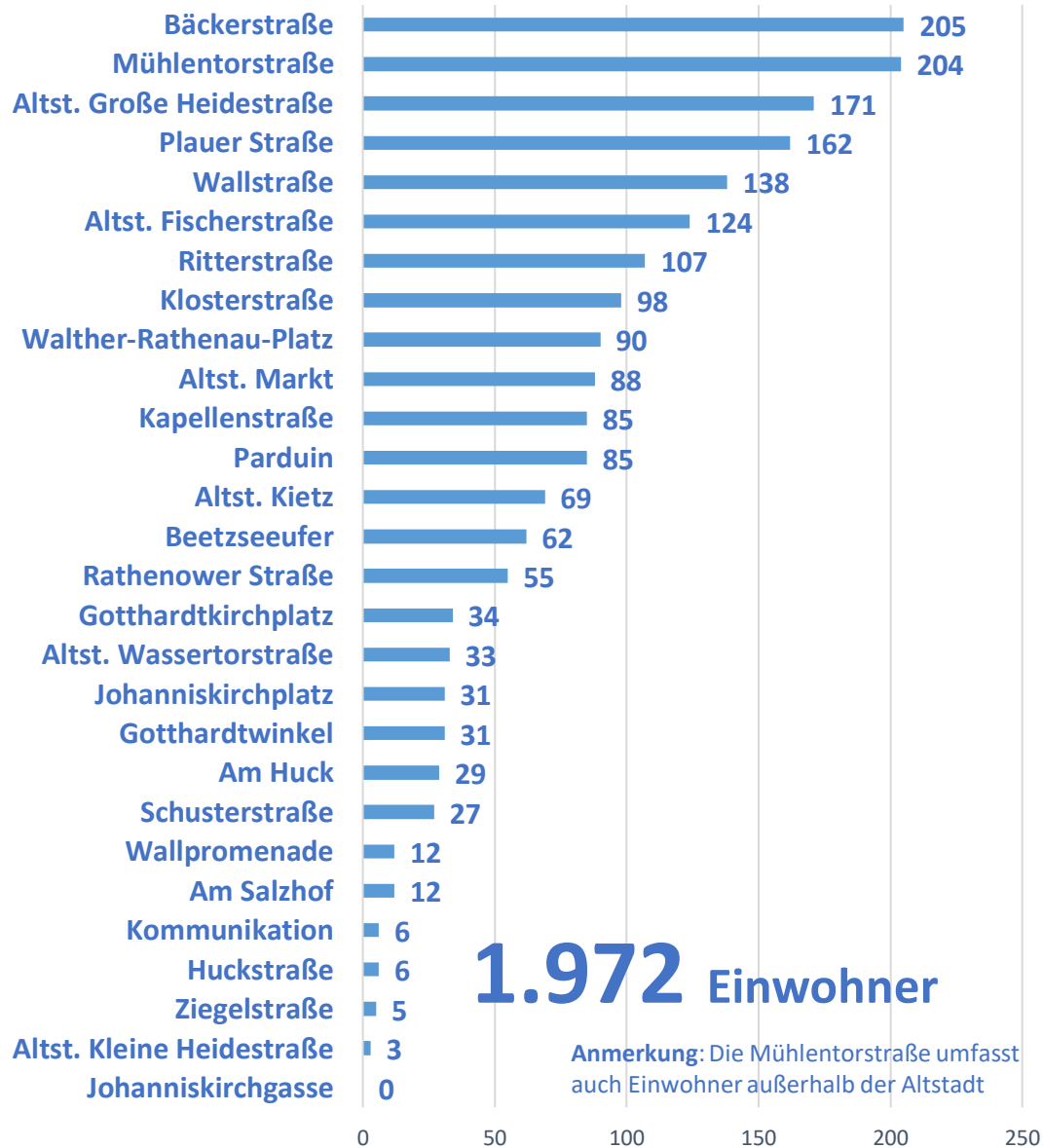
Über welchen Stadtteil reden wir? Das Denkmal „Mittelalterliche Altstadt“ in Brandenburg an der Havel



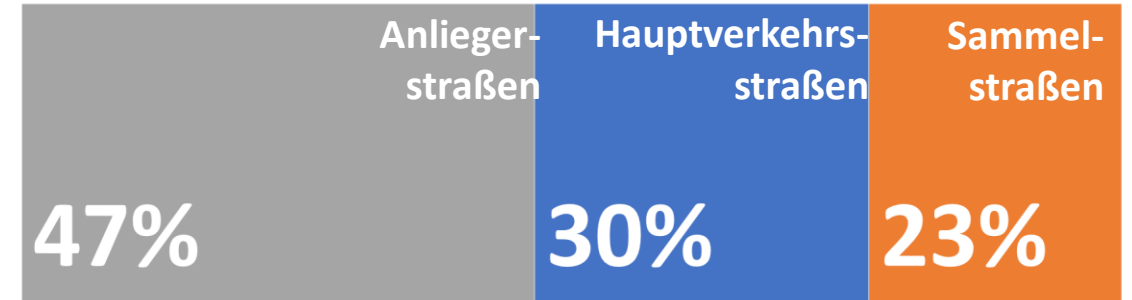
- „Das Denkmal umfasst die auf dem rechten Havelufer auf einer relativ schmalen Grundfläche zwischen Flusslauf und Marienberg angelegte Altstadt einschließlich der Wallanlagen im Norden und Westen und des Humboldthains im Südwesten“
- **Maße:** Länge ~ 1.000 m, Breite ~ 350 m, Rundweg ~ 2.500 m.
- **Geländetypus:** nierenförmiges erhöhtes Gelände
- **Einwohner:** > 1.972
- **Straßen & Plätze:** 30
- **Fahrbahnoberflächen:** Fast ausschließlich Natursteinpflaster (teilweise saniert)
- **Nutzungen im Gebiet:** hauptsächlich Wohnen; kaum Einzelhandel, kein Geschäfts- und Nahversorgungszentrum

Einwohner in der Mittelalterlichen Altstadt Brandenburg an der Havel

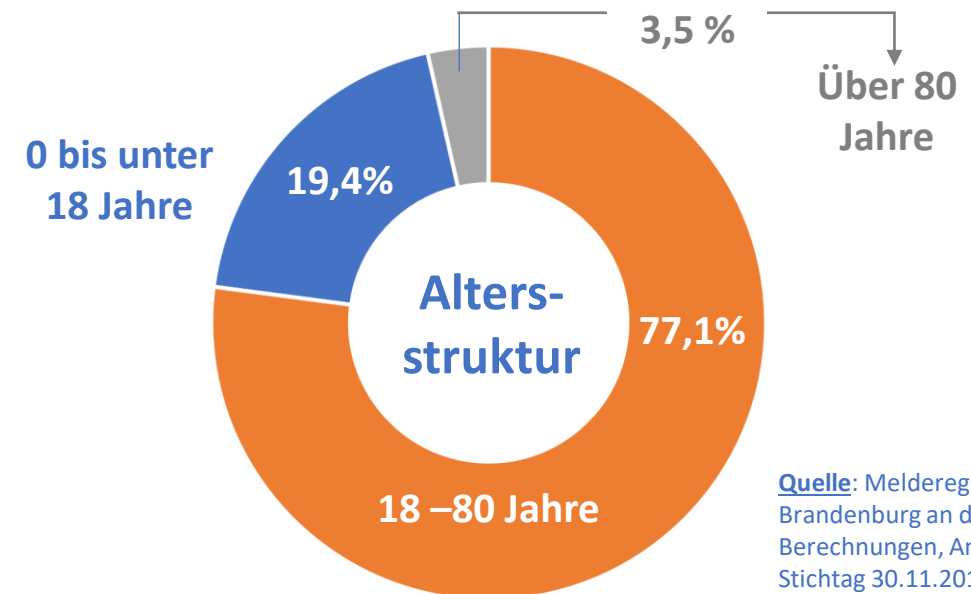
Einwohner je Straße



Einwohner je Straßentyp



Erläuterungen: Hauptverkehrsstraßen = Rathenower Straße, Mühlentorstraße, Parduin, Altstädtischer Markt, Plauer Straße, Ziegelstraße; Sammelstraßen = Ritterstraße, Bäckerstraße, Klosterstraße, Johanniskirchplatz, Am Salzhof; Anliegerstraßen = alle weiteren Straßen (Erschließungsstraßen)



Quelle: Melderegister der Stadt Brandenburg an der Havel; eigene Berechnungen, Angaben mit Stichtag 30.11.2019

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

**VCD-Kreisgruppe Brandenburg
an der Havel**

Dr. Gero Walter

+49(0) 174 6395613
gero.walter@vcd-brandenburg.de
www.brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-
brandenburg/kreisgruppe-brandenburg-havel/

**ADFC-Ortsgruppe Brandenburg
an der Havel**

Christoph Kirch

+49(0) 3381 300253
og-brandenburg@brandenburg.adfc.de
www.brandenburg.adfc.de/167



Bildnachweis:

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