

Umsetzungsprogramm  
Altstadtleben  
Brandenburg Havel  
2021 - 2028

November 2020

Radverkehr

Verfasser:  
Dr. Jürgen Peters  
JUPET-Consulting

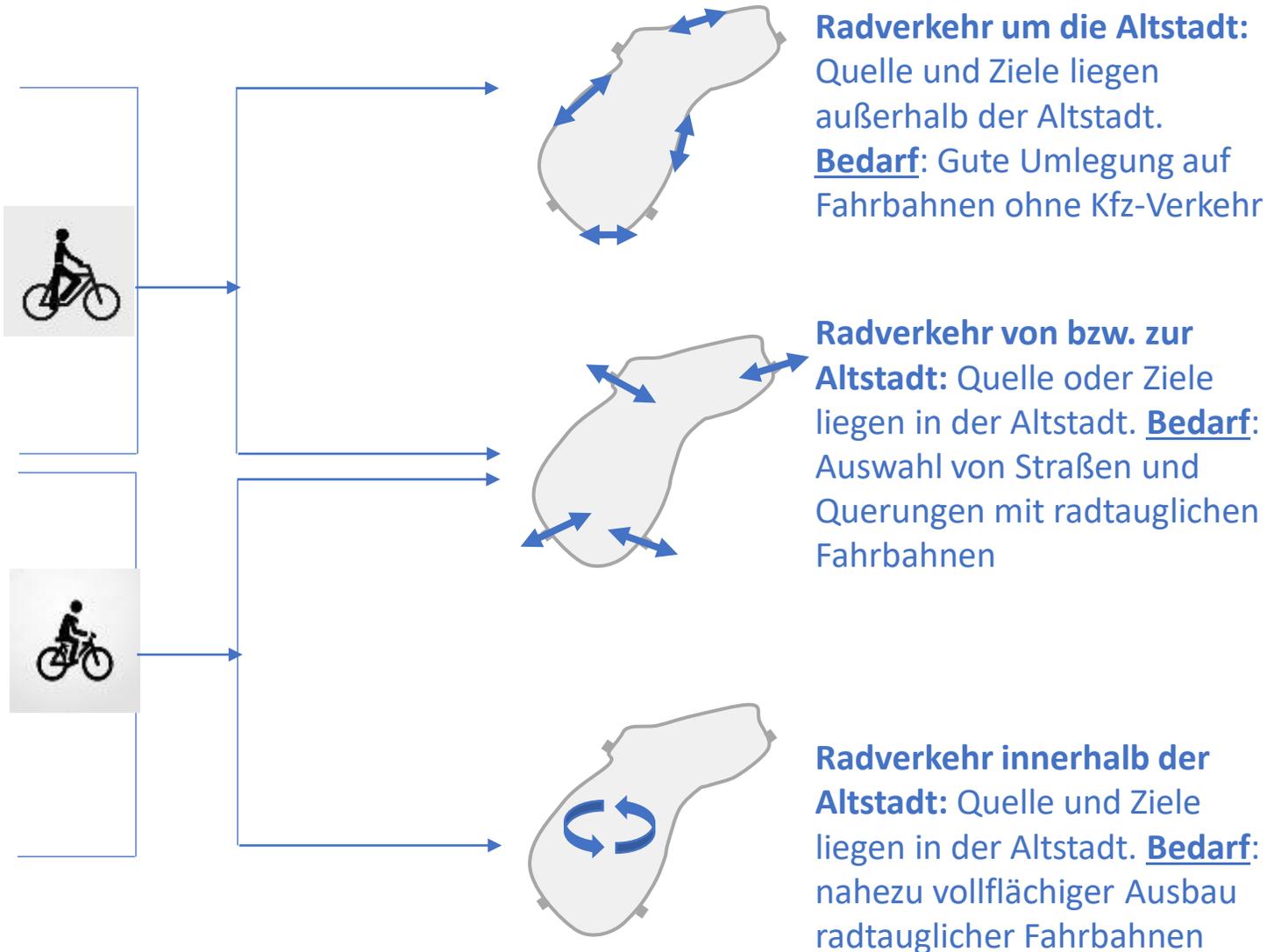


# Eine gute Befahrbarkeit von Straßen bzw. Fahrbahnen ist für alle Fahrtzwecke eine zwingend notwendige Bedingung für eine Verkehrswende hin zu mehr Radfahren

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

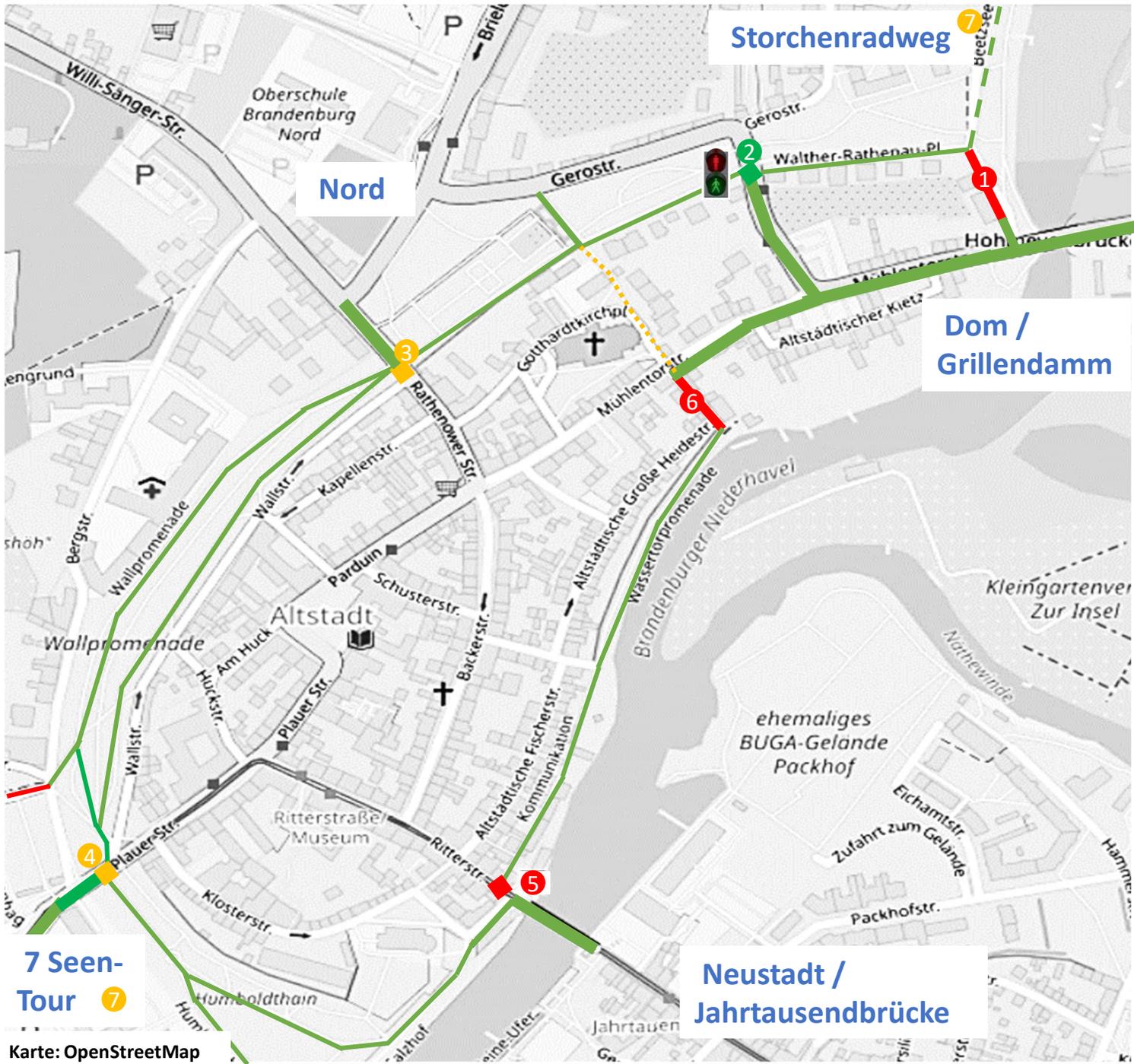
Fahrtzweck:  
**Alltags- und  
Besorgungs-  
verkehre**  
– Altstadt der  
kurzen Wege

  
**Hoher  
Handlungsbedarf**



**Leitgedanke der  
Stadt Brandenburg:**  
Förderung  
Tourismus

**Leitgedanke der  
Stadt Brandenburg:**  
Stadt der  
kurzen Wege



Aktuell: Eine bequeme Umfahrung der Altstadt per Rad wäre einfach zu erreichen

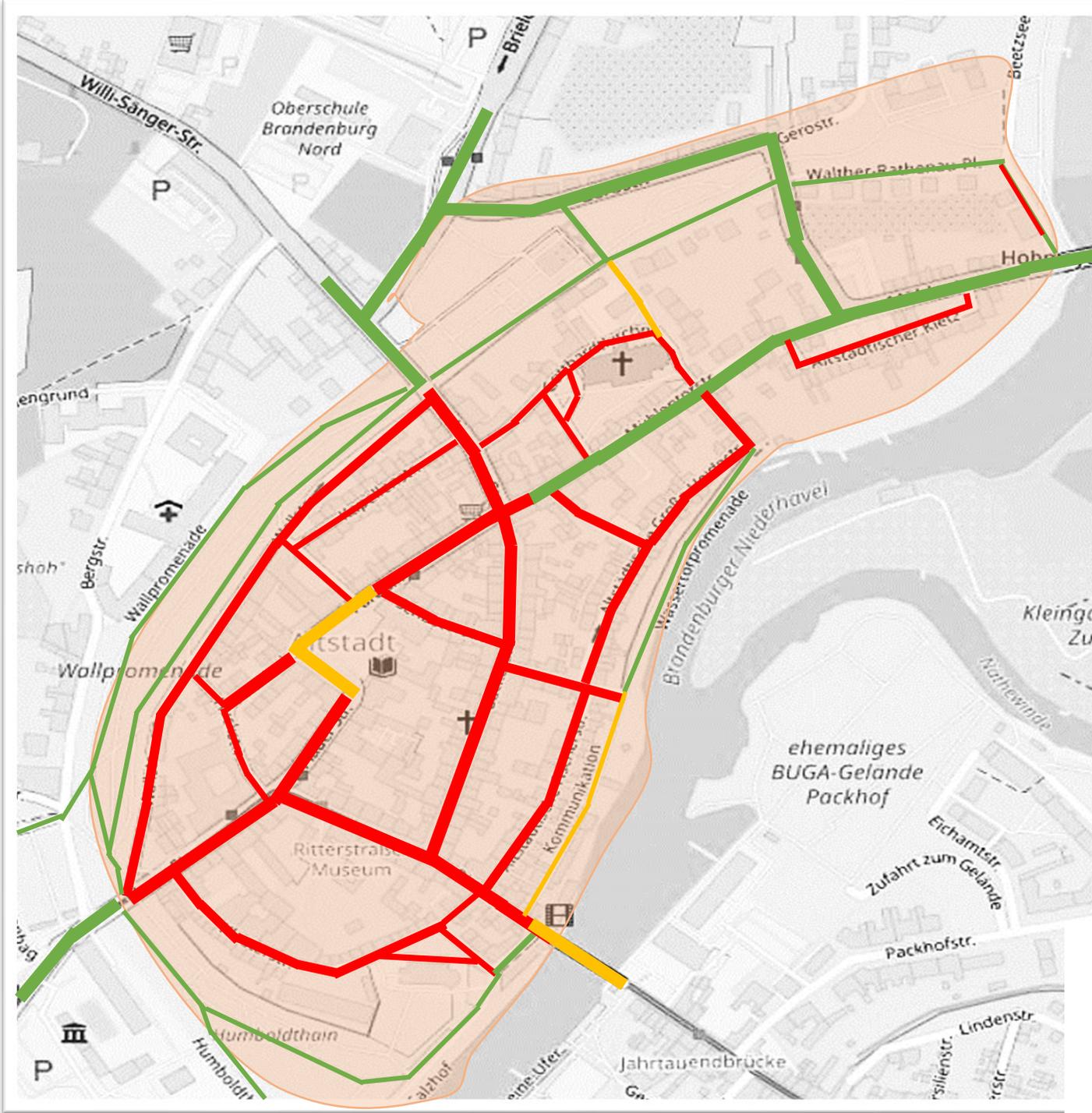
**Ziel: Lückenschluss und Konfliktvermeidung**

- Ertüchtigung eines verbundenen und bequem befahrbaren Radrings um die mittelalterliche Altstadt
- Konfliktpotenzial bei deutlich steigendem Radverkehr, insb. Übergang Kommunikation zur Ritterstraße

**Auffälligkeiten**

1. Übergang Hohmeyerbrücke zum „Beetzseeufer“ (Länge 70 m): Schmäler Bürgersteig, schlechte Pflasterung vor Übergang auf Asphalt
2. Übergang Walter-Rathenau Platz – Ziegelstraße: Fußgängerampel; grds. gesicherter Übergang
3. Übergang Walter-Rathenau Platz – Wallpromenade ist entgegen „Problemstelle aus VEP 2018“ als Querung erkennbar. Fahrradrampe für bessere Sichtbeziehung verschieben. Weitere Ertüchtigung prüfen.
4. Übergang Wallpromenade – Plauer Straße – Humboldthain: Erkennung als Querung erkennbar.
5. Übergang Ritterstraße – Kommunikation: Problemstelle mit Konfliktpotenzial mit Fußgängern bei Querung. Prüfen einer Beschilderung „Radfahrer absteigen“ in der Kommunikation und Absenken Bordsteine beim Einfahren
6. Raduntaugliches Teilstück Altstädtische Große Heidestr. – Mühlenstr.: Neupflasterung der Fahrbahn
7. Umfahrungsrouten bisher nicht als Alternative in „offiziellen“ Routenempfehlungen aufgenommen

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:

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



## Gefährlich:

Natursteinpflaster abgesackt, Großformat (Plauer Straße, Ritterstraße)

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

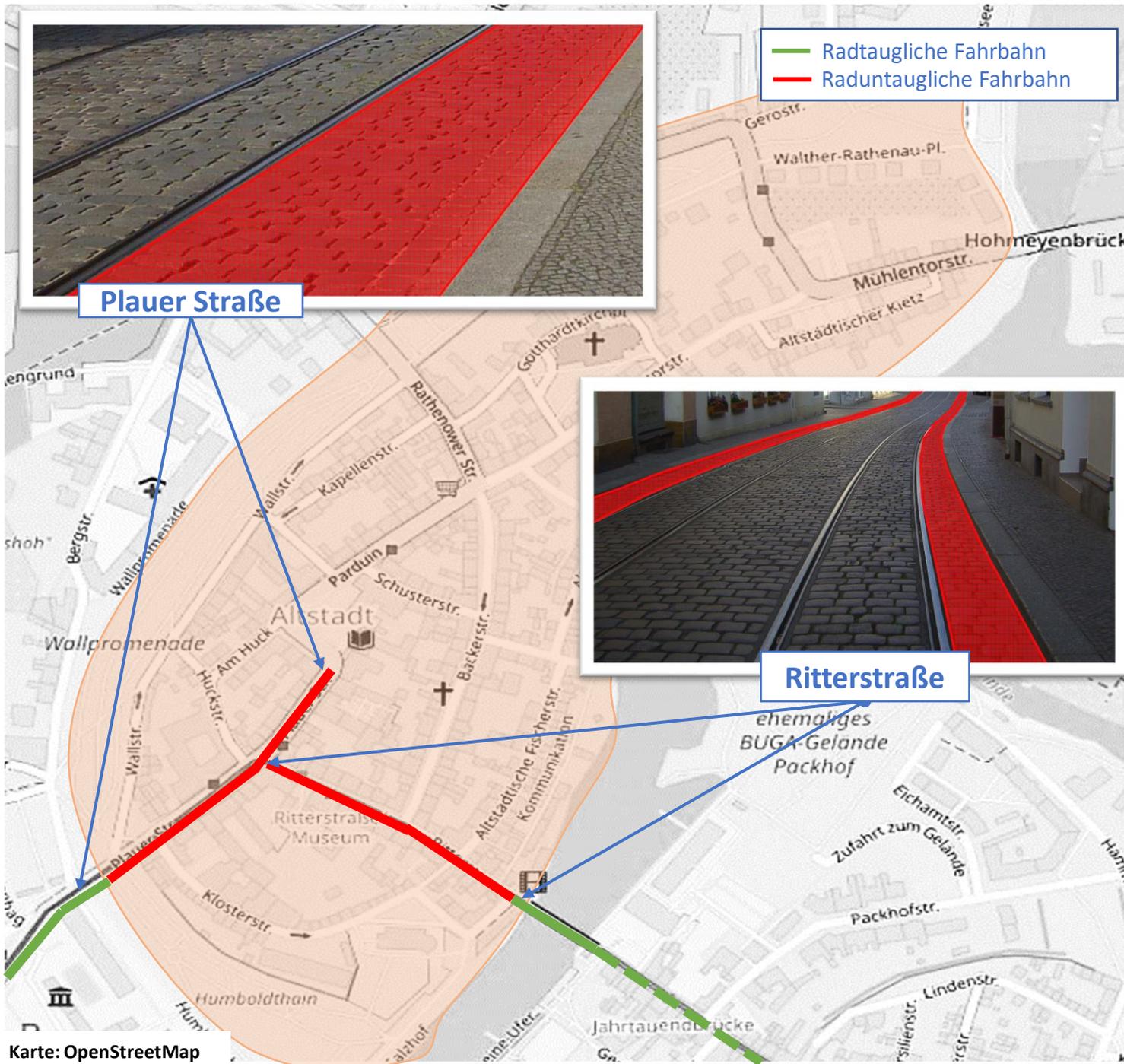
### SVV-Beschluss 216/2009 vom 25.6.2009 (Auszug)

- 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

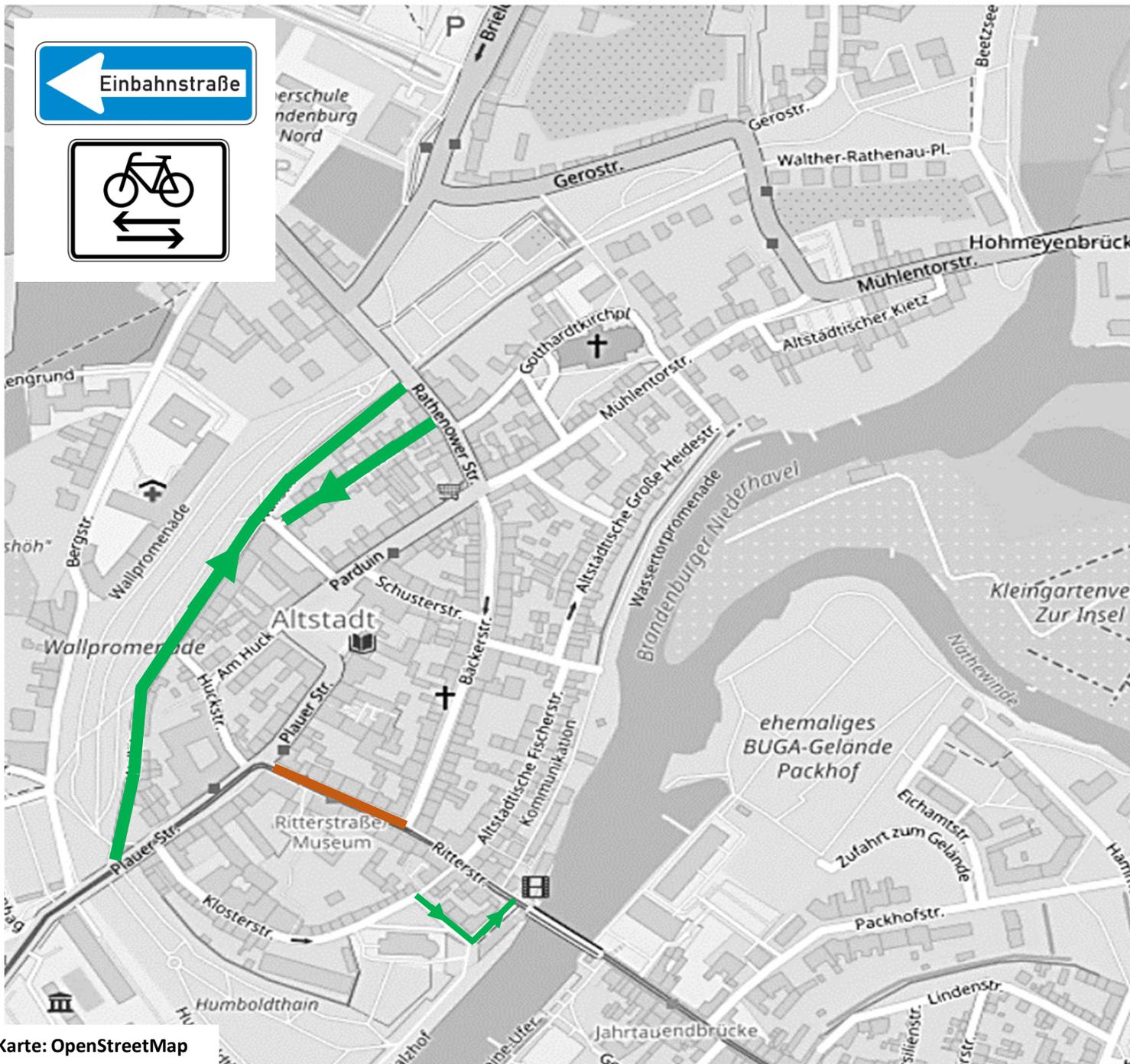
### Auffälligkeiten

- 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



# Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung frei - Übersicht



**Aktuell:** Wallstr., Kapellenstraße, Am Salzhof, Johanniskirchplatz sind als Einbahnstraßen in beiden Richtungen für Radfahrer frei

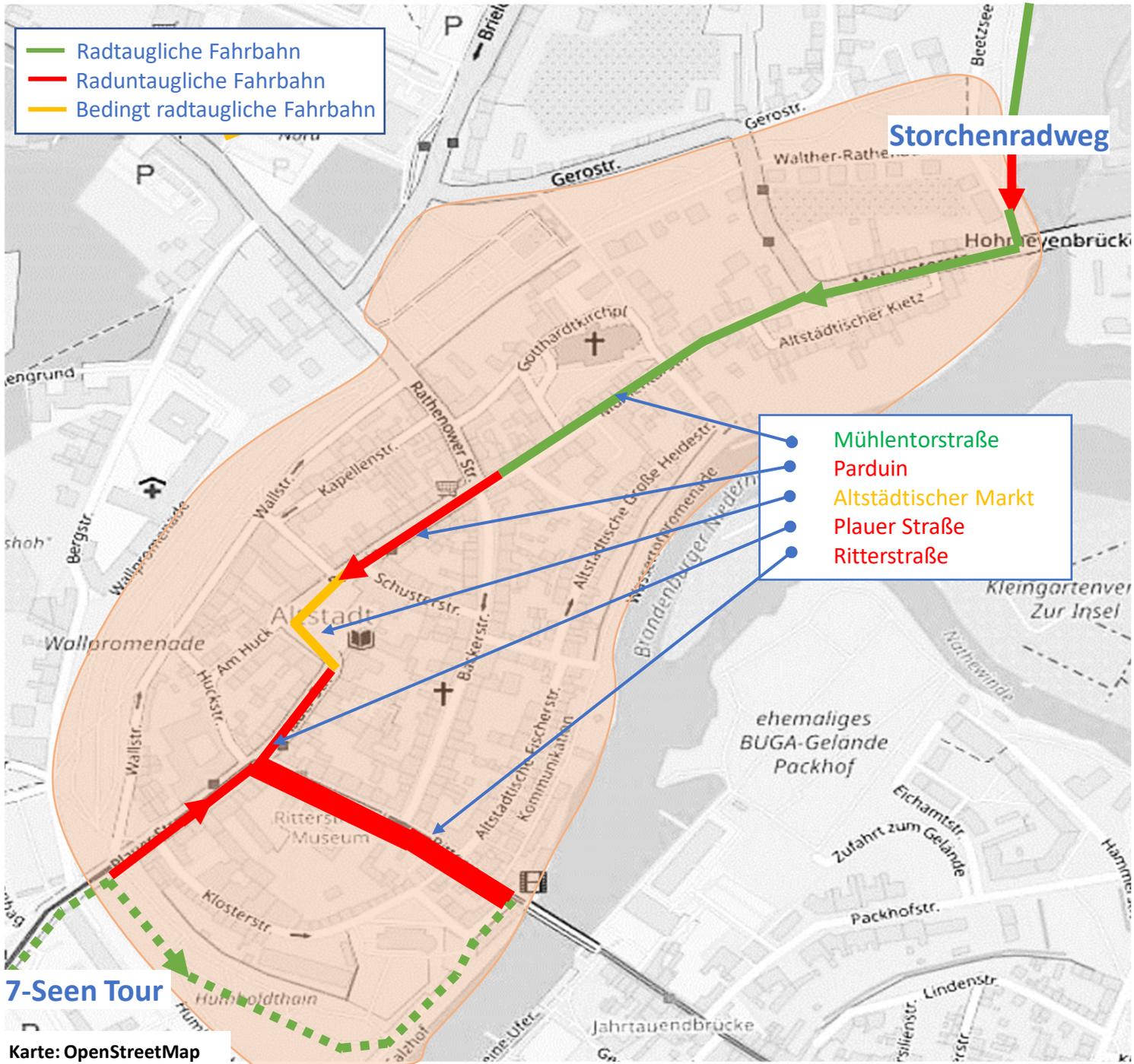
**Aktuell:** Ritterstraße (kommend von Plauer Straße), Johanniskirchplatz ist als „Durchfahrt für Kfz verboten“ in beiden Richtungen für Radfahrer frei, die Johanniskirchgasse als „Sonderweg für Fußgänger“ für Radfahrer nutzbar



## Derzeitige Auffälligkeiten

- Geöffnete Einbahnstraßen vorrangig in verkehrsberuhigten Zonen. (Ausnahme: Am Salzhof)
- Oftmals regelwidriges Radfahren in Gegenrichtung und auf Bürgersteigen führt zu Konflikten
- Unklare Beschilderung Am Salzhof führt zu Konflikten: Nicht eindeutig erkennbar, ob Johanniskirchplatz und Klosterstraße in beiden Richtungen für Radfahrer befahrbar ist oder nicht.

# Radrouten



**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](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

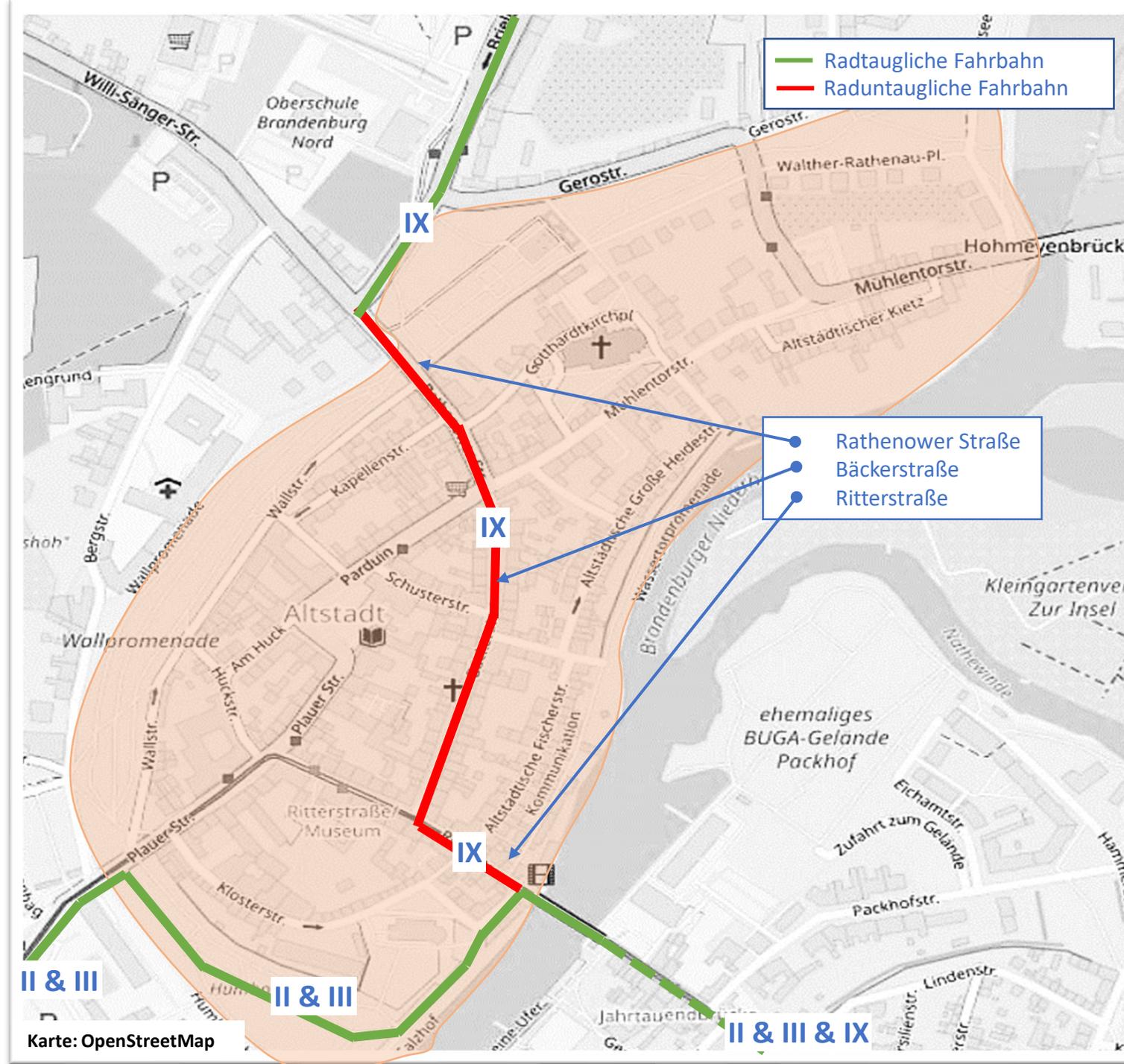
### Geplante Haupttradrouten mit Bezug zur Mittelalterlichen Altstadt

- **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



# Radabstellanlagen

# Mittelalterliche Altstadt: Lage und Anzahl Radabstellanlagen / Radständer im öffentlichen Raum

## Fest installierte Anlagen im öffentlichen Raum: 66 Plätze

- 1 Gotthardkirchplatz: 17 Plätze
- 2 Altstädtischer Markt – vor ehemaligen „Ratskeller“: 10 Plätze
- 3 Altstädtischer Markt – neben den gebührenpflichtigen Kfz-Stellplätzen: 7 Plätze
- 4 Johanniskirchplatz: 12 Plätze
- 5 Am Salzhof: 10 Plätze
- 6 Am Salzhofufer: 10 Plätze

## Anlagen der Stadtverwaltung oder von öffentlichen Einrichtungen: 94 Plätze

- 16 Altstädtischer Markt – Fouqué-Bibliothek: 3 Plätze
- 17 Altstädtischer Markt – Innenparkplatz Stadtverwaltung: 26 Plätze
- 18 Johanniskirchplatz – Kulturserviceverwaltung: 10 Plätze
- 19 Klosterstraße – Tiefgarage Stadtverwaltung<sup>3)</sup>: 55 Plätze



## Bewegliche Anlagen durch Gewerbetreibende oder privat im öffentlichen Raum aufgestellt: 45 Plätze

- 7 Gotthardkirchplatz – Antikhandel: 3 Plätze
- 8 Ecke Parduin / Rathenower Straße – Fahrschule Kiolbassa: 4 Plätze
- 9 Ecke Parduin / Rathenower Straße – Reformhaus Saupe: 4 Plätze
- 10 Bäckerstraße – Friseur Black & White: 3 Plätze
- 11 Bäckerstraße – Arzt Dipl. Med. Frank-Ulrich Schulz<sup>1)</sup>: 2 Plätze
- 12 Bäckerstraße – Konditorei Rettig: 3 Plätze
- 13 Bäckerstraße – Möbel Naumann<sup>2)</sup>: 6 Plätze
- 14 Ecke Am Huck / Huckstraße – privat: 2 Plätze
- 15 Ritterstraße / Jahrtausendbrücke – Wichern-Buchhandlung: 3 Plätze
- 16 Johanniskirchplatz – Therapiezentrum Promnitz: 15 Plätze

## Anmerkungen:

Ohne Qualitätsaussagen zu den Radabstellanlagen / Radständer.

1) Fest installierte Abstellanlage auf dem Bürgersteig an der Hauswand.

2) inkl. Abstellanlagen im Innenhof

3) Für Besucher und Mitarbeiter

**Hinweis:** Fläche innerhalb gestrichelter Linie entspricht Gebiet der Mittelalterlichen Altstadt.

**Quelle:** Dr. Jürgen Peters, JUPET-Consulting. Mail: [jpeters@jupet-consulting.de](mailto:jpeters@jupet-consulting.de); Stand: Juni 2020

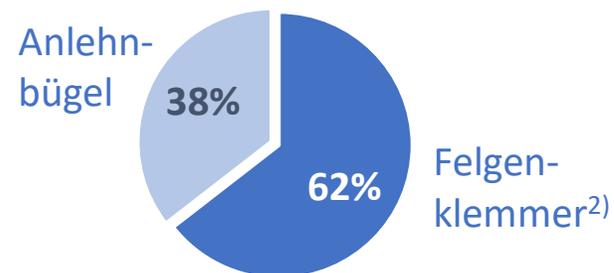
# Ziele und Vorgehensweisen für Radabstellanlagen der AG „Städte mit historischen Stadtkernen im Land Brandenburg“ – Abgleich mit der Ist-Situation in der Mittelalterlichen Altstadt zeigt Handlungsbedarf



## Ziel: In historischen Stadtkernen werden ausschließlich Anlehnbügel mit Querstreben als Abstellanlagen für Fahrräder angeboten <sup>1)</sup>

- Die Abstellanlage muss die Stand- und Diebstahlsicherheit des Fahrrads gewährleisten
- Die Gestaltung der Abstellanlage muss mit dem historischen Bild des Stadtkerns verträglich und gleichzeitig finanzierbar sein
- Die Abstellanlagen sollten einheitlich gestaltet sein
- Die Abstellanlagen müssen praxistauglich und zugänglich sein und sich am Bedarf der verschiedenen Nutzergruppen orientieren

### Aufteilung Radabstellanlagen (Anzahl: 189) im Januar 2020



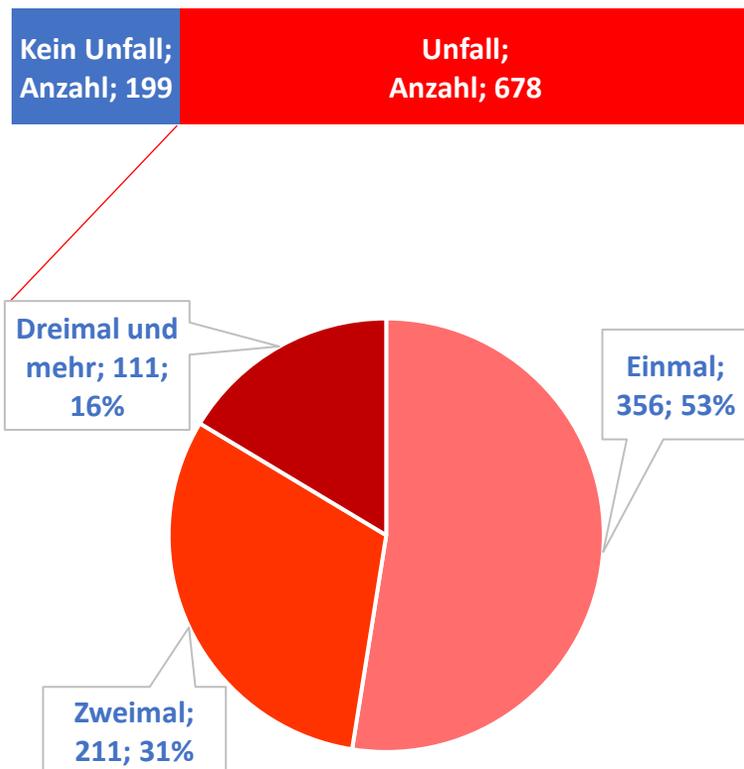
### Anzahl Gestaltungen von Abstellanlagen im öffentlichen Raum im Januar 2020 <sup>3)</sup>

6

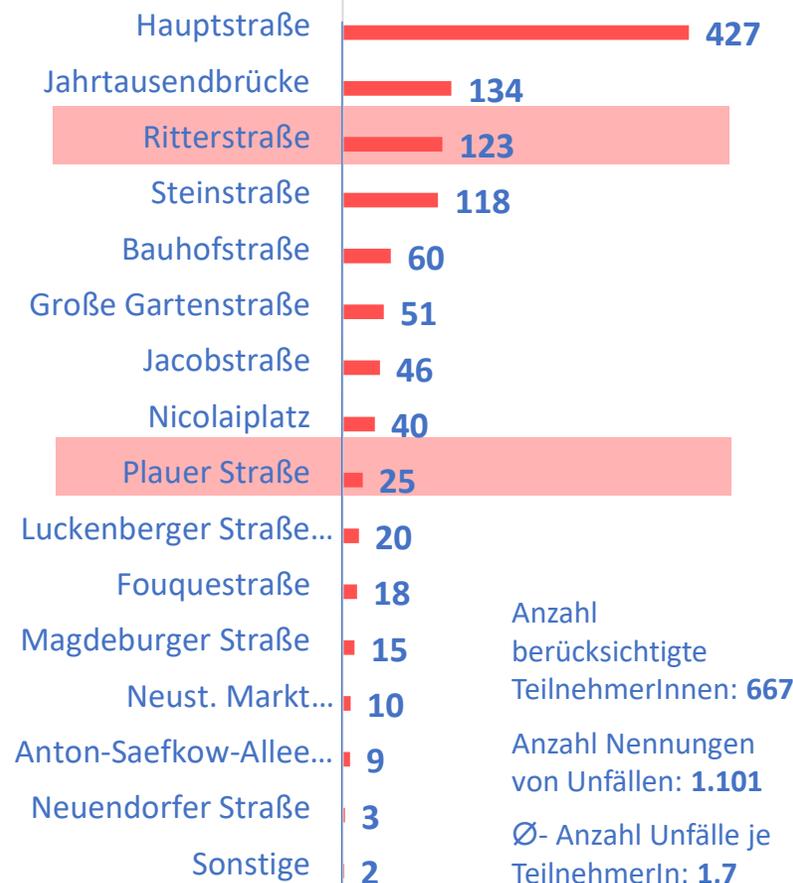
# Radunfälle mit Straßenbahnschienen

Hintergrund: In der Online-Umfrage im November 2020 haben 877 Personen Angaben zu Radfahrunfällen mit Straßenbahnschienen gemacht (Stand: 17.11.2020, 07:00 Uhr). Ritterstraße und Plauer Straße sind betroffen.

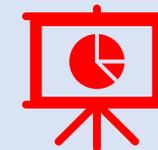
### Häufigkeit von Radfahrunfällen mit Straßenbahnschienen in den letzten fünf Jahren <sup>1)</sup>



### Straßenseitige Verortung der Radfahrunfälle mit Straßenbahnschienen <sup>2)</sup>



### Vergleich Datenquellen: Polizeiliche Angaben versus Online-Umfrage



Anzahl polizeilich erfasster Radfahrunfälle auf der Ritterstraße und Hauptstraße in 2018 – 2020: <sup>3)</sup> 6

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

684

Online-Umfrage: <sup>2) 5)</sup> Anzahl Radfahrunfälle mit StrB-Schienen auf allen genannten Straßen der letzten 5 Jahre

1.101

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

**JUPET Consulting**

**Dr. Jürgen Peters**

Kapellenstraße 19

14770 Brandenburg an der Havel

+49(0)176 43670800

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

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



**Bildnachweis:**

Wenn nicht anders angegeben, liegen die Bildrechte bei der JUPET-Consulting. S. 9, Schaubild links: Mahoma Niemeyer, Logo rechts: AG historische Innenstädte .

