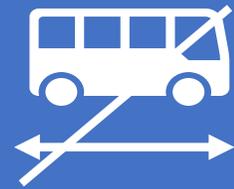


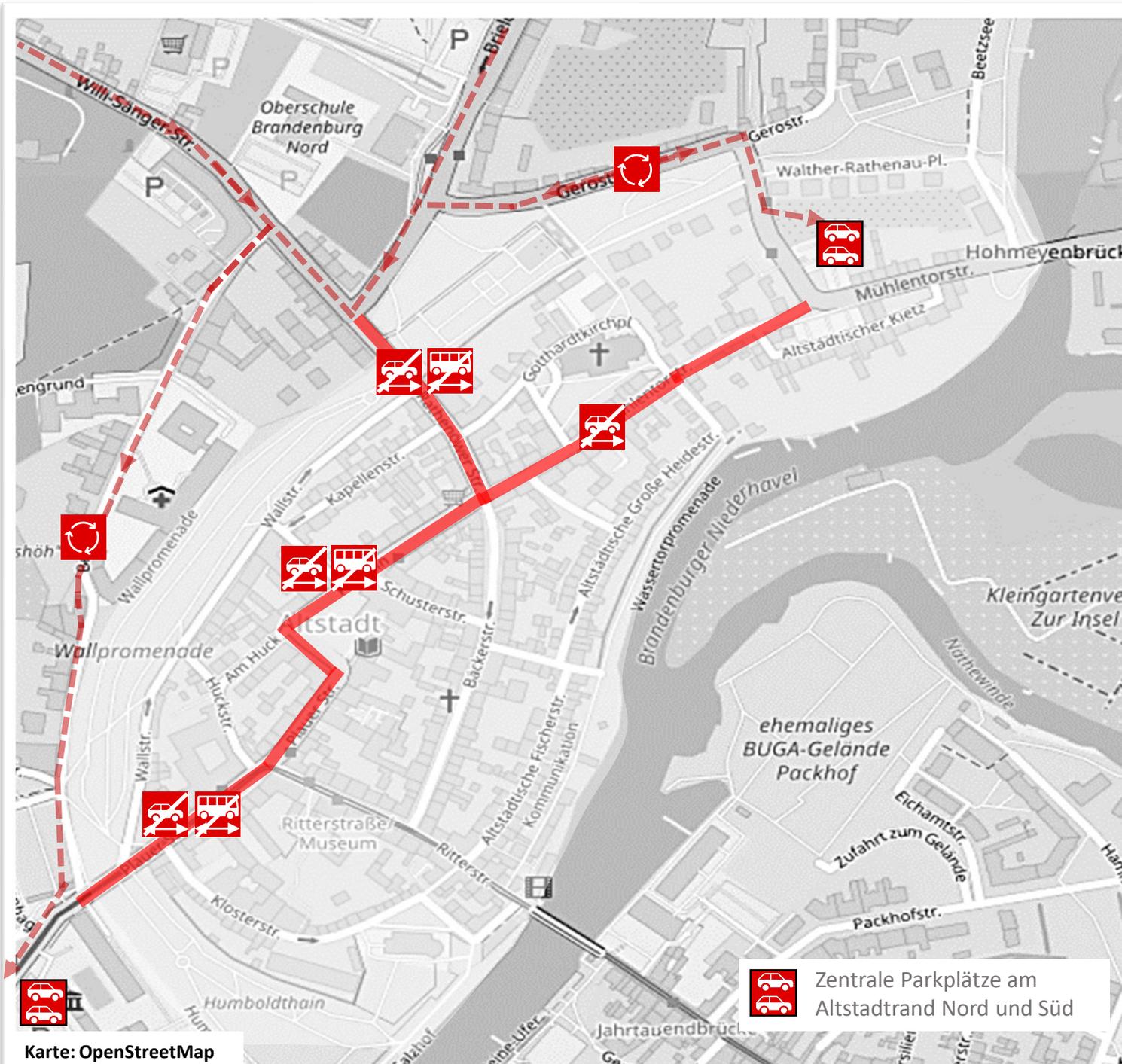
# Maßnahmen



Reduzierung *Kfz-Durchgangsverkehr*



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



Karte: OpenStreetMap

 Zentrale Parkplätze am Altstadtrand Nord und Süd

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



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

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



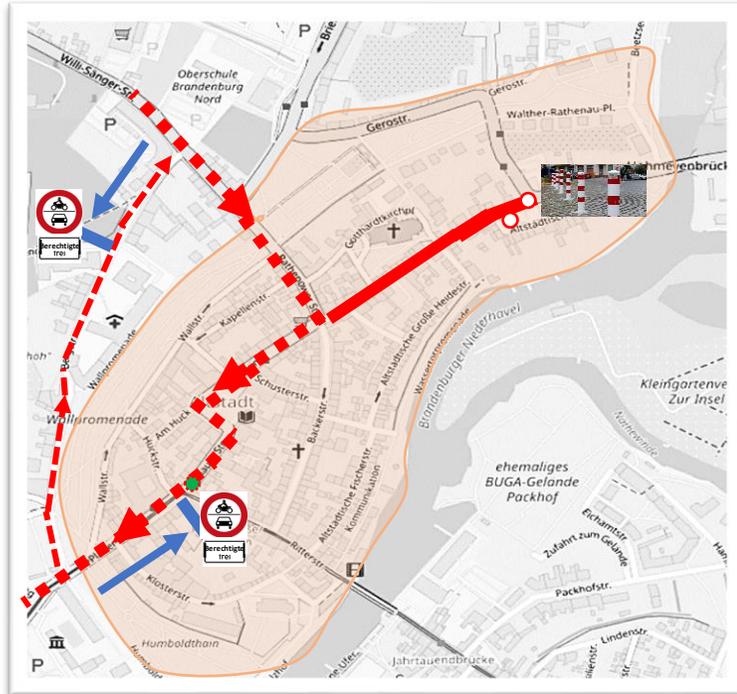
- Umsetzung des Beschlusses auf Basis der von der Stadtverwaltung vorgelegten Varianten

Anmerkung: Schematische Darstellung in der Grafik zur Illustration.



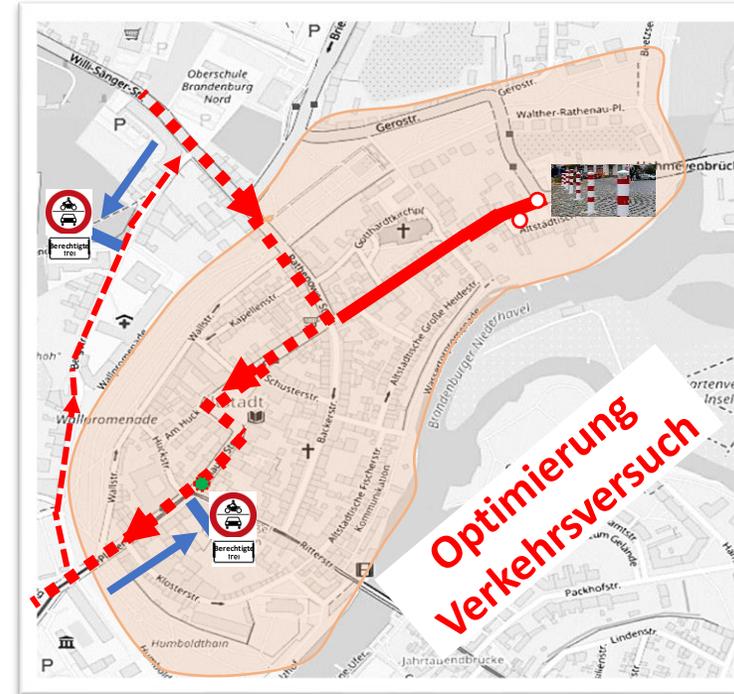
# Stufenweise Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs in verschiedenen Phasen, u.a. abhängig von Ergebnissen eines Verkehrsversuches und von Laufzeiten wesentlicher Baumaßnahmen

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



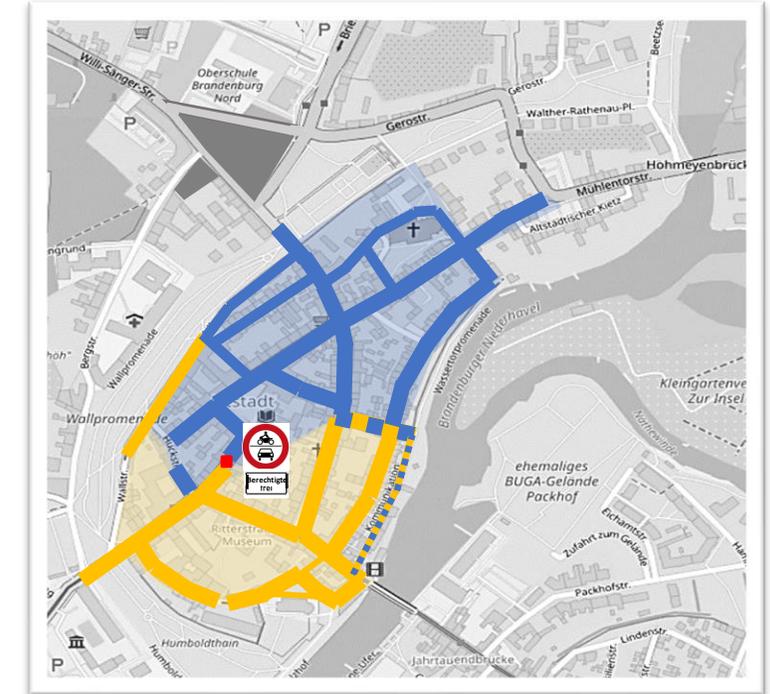
**Situation:** Bauliche Sperrung der Mühlentorstraße gemäß Variante 3b der Verwaltung (Durchfahrt frei für Radfahrer) sowie einseitige Einfahrverbote an der Plauer Straße in Höhe Ritterstraße (von Nicolaiplatz kommend) und Bergstraße in Höhe (von der Willi-Sänger-Str. kommend). Umleitung Parkraumsuchverkehr

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



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

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



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

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



## Phase 3: Kfz-Durchgangsverkehr langfristig raus aus der Altstadt

### Phase 3

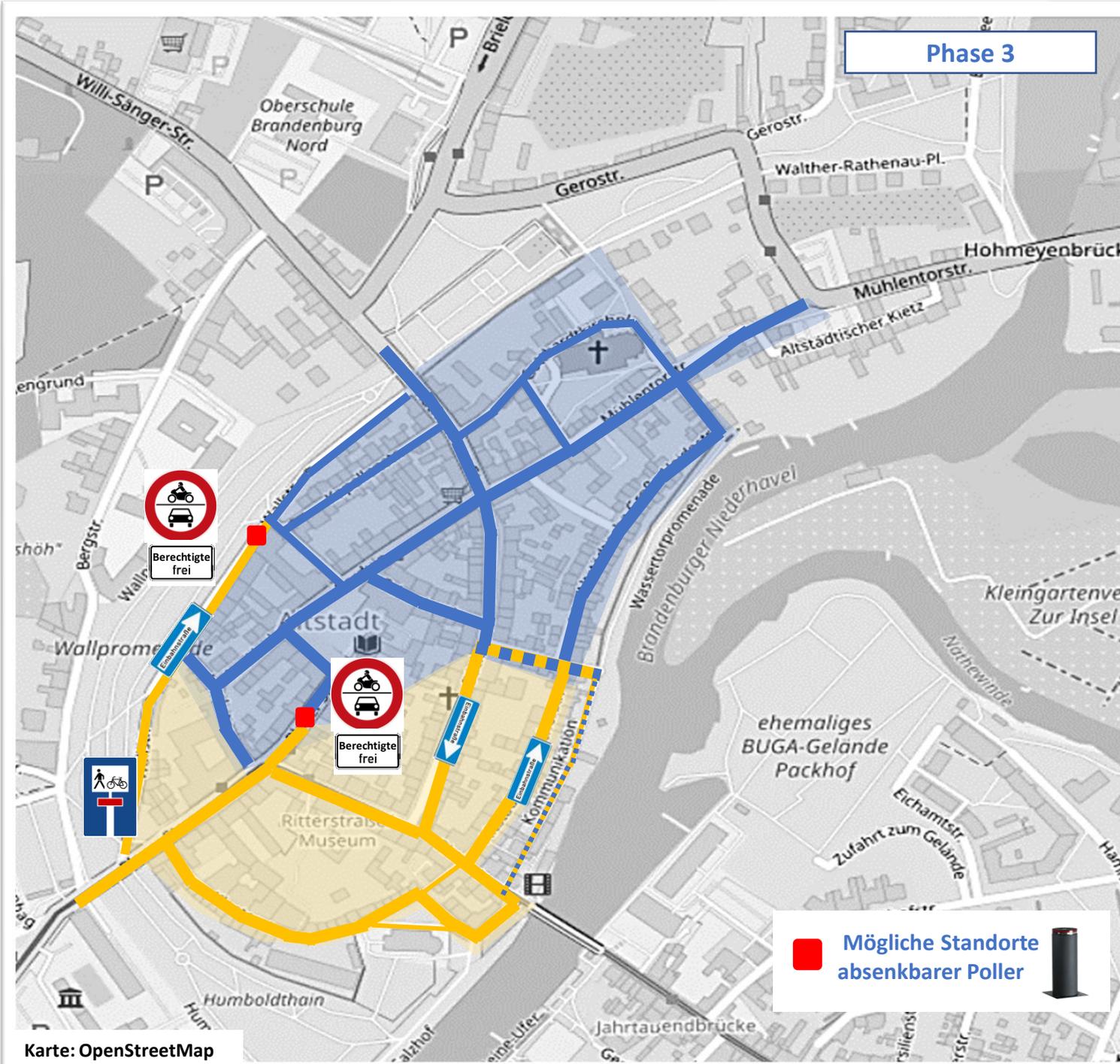
#### Ziele

- Vollständige Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs auf dem Hauptverkehrsnetz **durch zentrale Sperrung (Plauer Straße oder Altstädtischer Markt)**
- Reduzierung Lärm- und Schadstoffbelastungen und Beitrag zum Klimaschutzkonzept
- Schaffung der Voraussetzung für mehr Radverkehr

#### Merkmale (Auswahl)

- **Bauliche und digitale Maßnahme:** Absenkbare und digital ansteuerbare Poller (alternativ: Ampel mit Kennzeichenerkennung)
- **Zwei-Zonen-Modell** - Beibehaltung der Erreichbarkeit der Altstadt für ALLE. Die bestehenden drei Zugänge (Mühlentorstraße, Rathenower Straße und Plauer Straße) bleiben offen
- **Berechtigte** zur Durchfahrt sind u.a. Krankenwagen, Polizei, Entsorgung, Ärzte. Reisebusse können über SORAT-Hotel den zentralen Poller absenken. Taxen sollten keine Berechtigung erhalten.
- **Anpassung Verkehrsführung:** Durch Beschilderung, bauliche Lösungen, die je Straße im Einzelfall zu prüfen sind. Einrichtung von Fahrradstraßen bzw. Ausweis der Altstadt als Fahrradzone

Anmerkung: Schematische Darstellung in der Grafik zur Illustration



**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.

