

**Stadtverordnetenversammlung
Brandenburg an der Havel**

Fraktionen CDU, SPD und Freie Wähler

Fraktion/Stadtverordnete

(zehn vom Hundert der Stadtverordneten)

Antrag Nr.:	165/2021
Datum:	11.05.2021
zur Behandlung in öffentlicher Sitzung	

Beschlussantrag an die Stadtverordnetenversammlung

Betreff: Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 036/2021,
"Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt, Stadtteil Altstadt"
zum Änderungsantrag 157/2021 und zum Ergänzungsantrag 158/2021

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
12.05.2021	Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
17.05.2021	Hauptausschuss
26.05.2021	Stadtverordnetenversammlung

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in Beachtung der Festlegungen zum Verkehrsentwicklungsplan unverzüglich die notwendigen Planungen und Verfahrensschritte (u.a. Beteiligungs- und Abstimmungsprozesse) zur Schlüsselmaßnahme „Spange zwischen der Gerostraße und der Willi-Sänger-Straße" einzuleiten bzw. durchzuführen und unmittelbar anschließend die Realisierung des Vorhabens umzusetzen.
2. Gleichzeitig wird die Verwaltung beauftragt, unverzüglich die Planung und Durchführung der als vordringlich erkannten Maßnahme Verbesserung des Oberflächenbelags im Bereich Parduin bis Plauer Straße in geeigneten Bauabschnitten umzusetzen.
3. Die Verwaltung wird weiter beauftragt, die Variante 3b als Vorzugsvariante aus der Beschlussvorlage 36/2021 als Maßnahme der Verkehrsberuhigung im Stadtteil Altstadt weiter zu verfolgen. Die Umsetzung der Variante soll - ungeachtet einer zuvor möglichen Erprobung nach der Verbesserung des Oberflächenbelages - grundsätzlich im direkten Anschluss an die Errichtung der Spange zwischen Gerostraße und Willi-Sänger-Straße folgen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des Fortgangs der Planungs- und Umsetzungsschritte in geeigneter Weise öffentlich über die einzelnen Maßnahmen zu informieren.

.....
Unterschrift/en

Begründung:

Finanzielle Auswirkungen:

Anlagen:

Vorlage 165/2021 - Beschlüsse

Betreff: Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 036/2021,
"Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt, Stadtteil Altstadt"
zum Änderungsantrag 157/2021 und zum Ergänzungsantrag 158/2021

Status: öffentlich
Vorlage- Art: Beschlussantrag

Federführend: Stadtverordnete

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr	Vorberatung
12.05.2021 Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr	
Hauptausschuss	Vorberatung
17.05.2021 Sitzung des Hauptausschusses	zur Kenntnis genommen
Stadtverordnetenversammlung	Entscheidung
26.05.2021 Sitzung der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Brandenburg an der Havel	ungeändert beschlossen (165/2021)

12.05.2021 Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
Siehe TOP 6.1.1 und TOP 6.1.2

Abstimmung: 4 Zustimmungen
2 Gegenstimmen
0 Stimmenthaltungen

Dokument 2 Seite 1 von 1 letztes Speichern: 17.05.2021

17.05.2021 Hauptausschuss zur Kenntnis genommen

Einreicher: Fraktionen CDU, SPD, Freie Wähler

Abstimmung zum Änderungsantrag 165/2021:

9 Stimmen dafür
4 Gegenstimmen
1 Stimmenthaltung

Der Hauptausschuss empfiehlt, dem Antrag zuzustimmen.

Dokument 2 Seite 1 von 1 letztes Speichern: 28.01.2021

26.05.2021 Stadtverordnetenversammlung ungeändert beschlossen (165/2021)

zu 7.4 Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt, Stadtteil Altstadt
Vorlage: 036/2021

Einreicher: Oberbürgermeister
Fachbereich VII

dazu

7.4.1 Änderungsantrag zur Beschlussvorlage 036/2021
„Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt, Stadtteil Altstadt“,
zum Änderungsantrag 157/2021 und zum Ergänzungsantrag 158/2021
Antrag 165/2021

Einreicher: Fraktionen CDU, SPD und Freie Wähler

habe. Das sei offenbar auch der Ausgangspunkt für die Initiative der Einreicher der Änderungsanträge.

Er glaube, dass die hier beleuchteten Varianten die Stadt noch eine Weile weiter begleiten werden. Insofern stelle es nur einen Auftakt für weitere Überlegungen und für weitere Diskussionen dar. Und wenn man heute hier zu einer Entscheidung gelange, dann begreife er das auch genau als Arbeitsauftrag an die Verwaltung, an der weiteren Umsetzung dieser Zielsetzung, nämlich den Durchgangsverkehr in den historischen Stadtteilen zu verringern, gemeinsam mit der SVV zu erarbeiten.

N a c h f r a g e zur Anfrage 168/2021:

Herr Stieger: Er danke für die Klarstellung, dass die Zeitspanne, die im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr (ASUV) etwas vorschnell mit 6 Jahren beziffert wurde, sich auf den Gesamtprozess beziehen solle und nicht nur auf das Genehmigungsverfahren. Dennoch seien 6 Jahre unvertretbar, wenn man sich anschau, wie schnell anderes möglich sei, wenn es denn sein müsse.

Aus seiner Sicht wäre noch die Frage offen, wann denn - wenn die Beschlüsse heute so gefasst würden und es dann ein Genehmigungsverfahren Gerostraßenspange geben würde – der Antrag dafür fertig wäre. Spätestens nach der Sommerpause sollte doch das Verfahren auf den Weg gebracht werden. Und dann bestimme die Stadt sozusagen diesen ersten Teil der 6 Jahre oder der Frist, die anstehe. Und dies bestimmten wir, indem man zügig den Antrag erarbeite, die Pläne erarbeite und dann auf den Weg bringe. Könne die Verwaltung dazu schon etwas sagen? Oder solle von vornherein gesagt werden, dass man bei der Thematik auf externe Unterstützung setze?

Herr Müller: Es sei ja schon in den Ausschüssen gesagt worden, dass Mittel für 2023 zur Verfügung stünden. Letzen Endes müssen man dann, wenn das so in der Form beschlossen werde, nach Geldern schauen, die für die Umsetzung der Maßnahmen benötigt würden. Es handle sich natürlich auch um eine Form einer Priorisierung. Wie beantragt, werde es eine unverzügliche Umsetzung geben. Dementsprechend würde auch priorisiert und gesagt werden, woher man die Mittel nehme und welche Maßnahmen an anderer Stelle gestrichen werden müssen.

Dass es eine Plangenehmigung werde, sei nicht ausgeschlossen, aber es könne natürlich auch ein Planfeststellungsverfahren geben.

V o r t r a g zum Änderungsantrag 165/2021:

Herr Schaffer: Zuerst solle die Spange Gerostraße realisiert werden in Verbindung mit der Willi-Sänger-Straße. Im zweiten Punkt werde darauf hingewiesen, dass die Planung unverzüglich durchzuführen und entsprechend zwischen Parduin und Plauer Straße in Bauabschnitten die Oberfläche zu verändern sei. Des Weiteren solle die Variante 3b umgesetzt werden ungeachtet des Oberflächenbelags, eine Erprobung stattfinden und die Verwaltung solle über den Fortgang der Planungs- und Umsetzungsschritte informieren. Er bitte um Zustimmung.

Herr Stieger: Als Stadtverordnete habe man nicht nur einzelne Lobbygruppen oder Betroffenenengruppen zu betrachten, sondern müsse für die gesamte Stadt handeln. Dann bewirke der Änderungsantrag genau das, was Politik tun sollte: Man bemühe sich um einen Interessensausgleich. Das bedeute nicht, dass die Altstadt für alle ohne Autos realisiert werden soll, sondern es müsse darauf geachtet werden, dass ein Ausgleich der unterschiedlichen Interessenlagen statfinde. Genau das solle der Antrag leisten.

Es gehe um die Änderung der Ausgangsvorlage einschließlich der bekannten Änderungen. Die Gerostraßenspange sei insoweit prioritär, weil man auch aus der zurückliegenden Diskussion zum Verkehrsentwicklungsplan heraus verstanden habe, dass die Geografie dieser Stadt einfach akzeptiert werden müsse. Die Umfahrung der Stadt, also um die Altstadt und um den Dom herum, sei wie ein großes C. Und wenn denn gewollt sei, dass durch die Bereiche, wo das C offen sei, also dort, wo sich die historische Altstadt befinde, der Verkehr nicht durchfließe, dann müsse er eben auch über diesen Ring abgeführt werden können. Die Priorität werde darin liegen, diese Achse zu betonen. Es könne nicht erst der Verkehr weggenommen werden, um dann andere Probleme zu schaffen, sondern es müsse erst diese Achse in Ordnung gebracht werden, und dazu gehöre eben auch diese Gerostraßenspange. Derart sei auch beraten worden, wenn es um die Frage des Verkehrsentwicklungsplanes gegangen sei, denn hier sei die Gerostraßenspange eine Schlüsselmaßnahme gewesen.

In Ziff. 2 gehe es natürlich auch darum, beinahe musterhaft eine Gestaltung hinzubekommen, bei der es auch gerade Angebotsflächen für Radfahrer gebe, also Flächen, wo gefahrlos Fahrrad gefahren werden könne.

Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der geschilderten Reihenfolge seien in Ziff. 3 aufgeführt und in Ziff. 4 werde die öffentliche Begleitung betont, die so stattfinden sollte, dass die Bürger*innen über die einzelnen Schritte informiert und es ihnen insoweit auch verständlich gemacht würde.

Bedacht werden müsse, dass das, was mit dem Änderungsantrag bewirkt werden soll, der erste wirkliche Schritt sei. Es handle sich nicht um eine Verhinderung oder Verschiebung von Verkehrsberuhigung. Wenn schnell, also zügig und ohne zu zögern, dieser Antrag realisiert werde, dann habe man durchaus Chancen, auch deutlich schneller fertig zu werden, sodass tatsächlich eine Perspektive vorhanden wäre, dass in greifbarer Zeit eine Änderung, eine Verbesserung vorliege, und zwar für alle an diesem Prozess Beteiligten. Deshalb werde um Unterstützung des Antrags geworben.

V o r t r a g zum Änderungsantrag 176/2021:

Frau Marx: Man habe sich weitestgehend dem Antrag 165/2021 angeschlossen, da dieser in großen Teilen mitgetragen werde; die Ziff. 1 und 4 seien unverändert, weswegen sie diese nicht nochmals extra erwähne. Dass die Arbeiten, wie in Ziff. 2 aufgeführt, vorbereitet werden sollen, sei auch klar, jedoch werde auch die Meinung vertreten, dass insbesondere Maßnahmen für die Verkehrssicherheit in den Beschlusstext hineingehören. Denn die Richtlinie für die Fördermittel hebe genau darauf ab, dass es um Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger gehe. Außerdem gehe es nicht nur um Maßnahmen der Oberflächenverbesserung, sondern z. B. auch zu Querungen oder zu Bordsteinveränderungen, weswegen der Zusatz formuliert wurde.

Ziff. 3 sei wahrscheinlich der Kern des Streites und der Kern dessen, was man soeben als Demo vor der SVV habe sehen können. Die Variante 3b sei wohl inzwischen von allen soweit anerkannt die Vorzugsvariante. Nun gebe es aber die Frage nach dem Zeitraum, dabei seien 6 Jahre erwähnt worden einschließlich Bau. Vorausgesetzt man habe die 3,5 Mio. Euro; dann wolle man doch aber auch ein Schulzentrum bauen, ein Museum, müsse diverse Straßenabschnitte finanziell begleiten genau wie Brücken etc. Insofern werde nicht gesehen, dass dies wirklich in 6 Jahren auch finanziell umgesetzt sei. Positiv überrascht sei sie gewesen, als Herr Langerwisch der jungen Frau Beifall gespendet habe, von der betont worden sei, dass sie den Durchgangsverkehr heraushaben wolle. Denn es gehe wirklich um den Durchgangsverkehr, der aus der Altstadt herausgehalten werden soll. Die Variante 3b behebe dieses Problem. Deswegen verstehe sie nicht, dass noch weitere 6 Jahre Wartezeit zugemutet werden sollen.

Daher sei es das Anliegen der Fraktion, dass – wenn die Oberflächenverbesserung realisiert wurde – sofort diese Variante 3b erprobt und umgesetzt werden soll. Die Verkehrsingenieure haben es berechnet, die Verkehrsverlagerung sei machbar, rechnerisch umsetzbar.

Die Errichtung der Gerostraßenspanne führe zu stärkerer Verkehrsumverlagerung. Die Willi-Sänger-Straße, die Bergstraße würden dadurch deutlich stärker von Verkehrsumverlagerungen betroffen werden, als durch die Variante 3b. Ob man das nun zwei Jahre vorher oder hinterher habe, wäre genau die Entscheidung, die die SVV hier heute treffen müsse. Vielleicht finde die Gerostraßenspanne auch gar nicht statt. Vielleicht könne Herr Scheller noch etwas dazu sagen, ob er die Finanzierung als gesichert ansehe. Sie habe ihre Zweifel. Deswegen würde eben genau dieser Halbsatz im Änderungsantrag grundsätzlich im direkten Anschluss an die Verbesserung der Fahrbahnoberflächen formuliert werden.

Zusätzlich sei noch ein Punkt hineingenommen worden – diesen habe man in den Ausschüssen auch schon andiskutiert – zur Unterbindung der Verkehrs- und Lärmbelastung in den Nachtstunden. Die Verwaltung würde beauftragt, diesbezügliche Möglichkeiten zu prüfen und vorzulegen.

V o r t r a g zum Ergänzungsantrag 178/2021:

Herr Tonn: Weiterhin werde bei der Variante 3b der Nachteil einer höheren Belastung für andere Bürger*innen gesehen. Dabei meine er z. B. die Bergstraße, die Willi-Sänger-Straße. Hinter diesen Bürger*innen stehe wohl niemand außer der AfD. Es sollen Hauptverkehrsstraßen, die gebraucht würden, verkehrsberuhigt werden. Dabei gebe es in Brandenburg an der Havel keine Umfahrung wie in anderen Städten, also ein O wie in Wittenberg oder Lübeck.

Natürlich fahren einige (wenige) zu schnell. Aber gebe es da nicht andere Möglichkeiten? Diese gebe es, deswegen habe die Fraktion den Ergänzungsantrag formuliert. Es seien bauliche Maßnahmen möglich. Dadurch könne die Geschwindigkeit bei etwa 30 km/h gehalten werden. Wer schneller darüber fahre riskiere, sein Auto kaputtzumachen. Aber nun eine Rundumbestrafung für alle einzuführen, indem der Bereich verkehrsberuhigt werde, werde nicht für die richtige Maßnahme gehalten.

Er bitte um **punktweise Abstimmung zum Antrag 165/2021**. Denn in Ziff. 3 sei etwas enthalten, was sehr nach der Durchführung eines Probelaufs aussehe, der übrigens auch in der Variantenuntersuchung 3b so ungefähr 30 TEUR koste; aber diese brauchten doch wohl nicht wirklich ausgegeben zu werden.

Aussprache:

Herr Langerwisch: Frau Marx habe ihn ja angesprochen und er habe da gern Beifall geklatscht – und das sei der Unterschied zur Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Von dieser werde bei ihm jedes Mal der Eindruck

erweckt, dass Autos abgeschafft werden sollen. Bei der Bürgerin aus der Bäckerstraße habe er zumindest noch das Gefühl, dass es Überlegungen dahingehend gebe, eine Verkehrsberuhigung zu erreichen. Und dafür müsse man einfach zur Kenntnis nehmen, dass dies eine Angelegenheit der Verkehrskommission und des Oberbürgermeisters sei. Es werde also an den Oberbürgermeister herangetragen, wenn man verhindern wolle, das dort zu schnell gefahren werde. Denn der Oberbürgermeister habe den Kontakt zur Polizei und könne dies zusammen mit der Verkehrskommission würdigen.

Aber was Frau Marx bzw. die Fraktion wolle sei, dass sie dem, was von anderen vorgelegt werde, gar nicht zustimmen wolle, sondern zumindest immer noch etwas besser wissen. Das gestalte die Zusammenarbeit etwas sehr schwierig. Dass die Verwaltung nun bösartig sei und gar nicht wolle, das glauben wohl nur die Grünen.

Frau Lang: Es sei doch wirklich skurril, was hier gesagt werde, dabei gehe es doch nur darum, genau zu sagen, was man wolle. Und wenn man es nicht wolle, dann solle man das doch auch so sagen und nicht behaupten, man müsse das nicht beschließen, weil die Verwaltung es schon so realisieren werde, wie man es wolle. Die Position, die man als Stadtverordnete habe, sollte doch schon etwas ernster genommen werden.

Frau Kornmesser: Frau Marx habe es vorhin auf den Punkt gebracht, das Thema sei in allen Fraktionen sehr intensiv diskutiert worden und sehr viel Herzblut eingeflossen. Aber feststellen müsse man, dass die Verwaltungsvorlage mit der Variante 3b im ASUV nicht eine Ja-Stimme erhalten habe. Insofern sei von keiner Fraktion eine Zustimmung dazu erteilt worden, weil sich nämlich im Ergebnis der Befragung herausgestellt habe, dass es – wenn man diese Variante als erstes umsetze – zu einer Verkehrsverlagerung komme zu Lasten von anderen. Und das könne doch nicht das Ziel sein.

Einigkeit bestehe sicherlich darüber, dass eine Beruhigung stattfinden müsse, aber auch die Maßnahmen ergriffen werden müssen, um eben auch eine gerechte Verkehrsumverteilung zu erreichen. Deswegen werde im Antrag 165/2021 davon ausgegangen, dass erst die Gerostraßenspange gebaut werden müsse, um die Bergstraße nicht belasten zu müssen. Ansonsten wären es bei einer sofortigen Umsetzung der Variante 3b dort 1.300 Fahrzeuge mehr am Tage und dort befinde sich ein Krankenhaus, ein Altenheim, eine Kita. Das könne den Bürger*innen auch nicht vermittelt werden.

Wichtig wäre, dass das Projekt der Gerostraßenspange zügig angegangen werde und sinnvollerweise dort die Planungen auch mit Ingenieurbüros vorangebracht würden, um tatsächlich zeitnah dort einen Antrag auf Plangenehmigung einbringen zu können und dieses Vorhaben voranzubringen.

Die Oberflächenverbesserung – diese sei im Rahmen eines Haushaltsantrages hier schon einmal Gegenstand der Diskussion gewesen – solle zum einen den Lärmschutz verbessern und zum anderen selbstverständlich für die Fahrradfahrer verbesserte Bedingungen herstellen. Im Hauptausschuss habe man bereits die Einwerbung von Fördermitteln angeregt im Hinblick darauf, dass es vom Land Fördermittel gebe, bei denen man auch vorhandene Wege ausbauen könne. Das Land Brandenburg habe 25 Mio. Euro vom Bund zur Verfügung. Herr Müller habe diesbezüglich mitgenommen, dort auch nachzufragen, welche Fördermöglichkeiten es gebe.

Deswegen wolle sie dafür werben, dass so vorgegangen werde, wie im Antrag 165/2021 vorgeschlagen und selbstverständlich die Variante 3b zukünftig im Auge behalten, um diese umsetzen zu können, wenn es opportun wäre.

Herr Jumpertz: Er sei als Vorsitzender des Verkehrsforums angesprochen worden. Aus diesem Blickwinkel wolle er einiges ausführen. Richtig sei, dass ein Ingenieurbüro aus Dresden im Anfangsteil geschrieben habe, dass die Schlüsselmaßnahme Gerostraßenspange als die wohl wichtigste Entlastungsmöglichkeit angesehen werde. Weiterhin sei ziemlich klar herausgekommen aus dem Gutachten, dass die Verwaltung diese Schlüsselmaßnahme aus erheblichen planerischen und auch finanziellen Aufwandsgründen nicht weiter zur Begutachtung haben wollte.

So habe sich das Verkehrsforum mit allen anderen Varianten beschäftigt und nach intensiver Befassung mit den einzelnen Punkten einhellig festgestellt, dass die Variante 3b und die Variante 4 zur weiteren vertiefenden Untersuchung in die Verwaltung gegeben werden sollte. Daraus sei dann letztlich die Vorlage entstanden mit der Variante 3b. Denn eine Pollerlösung, wie mit der Variante 4 angestrebt, sei doch die restriktivste aller Möglichkeiten. Demgegenüber bedeute die 3b ein unechtes Einbahnstraßensystem, was vor allem die Plauer Straße, den Altst. Markt und den Parquin stärker entlastet hätte – im Verkehrsmodell zwischen 40 und 58 %. Aber weil die Zufahrt der Plauer Straße in Höhe Ritterstraße in nordöstlicher Richtung bei dieser Variante 3b nicht mehr möglich sei, werde die Bergstraßenbelastung um bis zu 130 % zunehmen. Und das sei das Thema. Auch in der Variante 3b entstehe eine weiträumige Verkehrsverlagerung. Und bei allen untersuchten Varianten würden Verkehrsverlagerungen zu erwarten sein, die die Bewohner*innen

anderer Teile mit mehr Verkehr belasten. Eine Einschränkung der Umweltqualität, die an einer Stelle behoben werden sollte, führe zu einer Umweltverschlechterung in anderen Stadtteilen. Hier müsse tatsächlich abgewogen werden zwischen der Nachtruhe Einzelner oder der Mehrbelastung ganzer Stadtteile. Es könne doch nicht nach dem Sankt-Florian-Prinzip vorgegangen werden. Die Altstadt sei nicht nur für die dortigen Bewohner*innen wichtig, sondern für die gesamte Einwohnerschaft der Stadt aber auch für Touristen.

Er sehe auch, dass man sich zu Recht schwertun sollte damit, dass ein Viertel entlastet werde und dabei die Steinstraße oder Bauhofstraße stärker belaste. Wenn man sich also in einem Abwägungsprozess befinde, dann müsse sehr sorgfältig geschaut werden.

Im Antrag 165/2021 werde auch darauf eingegangen, dass – wenn die Belagsverbesserung passiert sei – durchaus eine Erprobung stattfinden könne. Im Antrag 176/2021 sei jedoch vermerkt, dass nach der Erneuerung des Belags sofort die Variante 3b realisiert werden soll.

Aber die Verkehrsverlagerung müsse sehr ernst genommen und für die gesamte Stadt die Verantwortung übernommen werden. Deshalb plädiere er auch als Vorsitzender des Verkehrsforums für eine Zustimmung zum Antrag 165/2021.

Herr Kutsche: Er spreche für die Fraktion DIE LINKE. Diese schließe sich dem Antrag 176/2021 der Grünen an, da sie diesen für die bessere Variante halten.

Sei denn die Schlüsselmaßnahme, die seit 2018 in der Welt sei, überhaupt schon mal beplant worden? Was sei damit passiert? Sie sei in der Schublade verschwunden, und das werde auch mit der Gerostraßenspange geschehen. Und weil die Gerostraßenspange nicht gebaut werde, werde es auch nicht zu einer Verkehrsberuhigung kommen. Das werde die Fraktion DIE LINKE nicht unterstützen, sie wolle wenigstens – wenn das eine nicht komme –, dass das andere komme, also der Antrag 176/2021.

Herr Dr. Krombholz: Die Frage der Verkehrsberuhigung werde in der Stadt schon sehr lange diskutiert und der eine oder andere habe vielleicht auch schon mal einen Leserbrief in der MAZ dazu gelesen. Diskutieren würde man tatsächlich seit den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts. Und jedes Mal, wenn es darum gehe, endlich etwas umzusetzen, dann werde „gekniffen“. Nun sei man wieder im Begriff, dies zu tun, denn selbst wenn die Spange gebaut werden würde, würden die nächsten Maßnahmen erst in maximal 6 Jahren realisiert, so man dem Antrag 165/2021 folge. Das könne den Menschen wirklich nicht mehr zugemutet werden. Der Verkehr habe ja nicht abgenommen, sondern es seien immer mehr Autos geworden.

Er habe erhebliche Zweifel daran, dass diese Spange jemals gebaut werde, denn es sei nicht bekannt, ob die finanziellen Mittel dafür irgendwann gegeben sein werden. Aber er versuche, positiv zu denken und plädiere dafür, die Spange zu bauen. Schließlich sehe man hier einen städtebaulichen Fortschritt dergestalt, dass die Brielower Straße und der Anfang der Willi-Sänger-Straße verkehrsberuhigt gestaltet werden könnten. Das wäre auch ein großes Plus für die dortigen Bewohner*innen.

Einziger Grund dafür, die Spange zu bauen, sei für ihn, dass man so eine Verbesserung in diesem kleinen Stadtteil erreiche als Erweiterung der Altstadt mit einer hohen Qualität. Deswegen sei auch der Antrag 176/2021 geschrieben worden. Nun werde dies aber einfach umgedreht und behauptet, es handle sich um eine Schlüsselmaßnahme aus dem Verkehrsentwicklungsplan. Eine solche Schlüsselmaßnahme wäre aber z. B. die Fahrradstraße Mühlentorstraße, hier sei er vom Oberbürgermeister nach einem langen E-Mail-Verkehr darauf hingewiesen worden, dass verkehrslenkende Maßnahmen die SVV gar nicht beschließen könne, da die Straßenverkehrsbehörde zuständig wäre.

Also werde man wohl heute wieder dahin kommen, dass die Maßnahmen wieder um 6 Jahre verschoben werden. Dann müsse er Herrn Scheller aber ernsthaft bitten, dass er das, was die Einwohner*innen hier heute gesagt haben, ernst nehme und zusammen mit der Verkehrsbehörde zusehe, dass in der besagten Trasse wirklich endlich Ruhe einkehre zumindest in den Nachtstunden.

Er selber wohne dort, und er halte überhaupt nichts davon, dort das Pflaster herauszureißen und dafür Geld aufzubringen (1,6 Mio. Euro). Habe man denn in der Stadt nichts Besseres zu tun, wenn man an die vielen Straßen in der Stadt denke, die zur Sanierung anstünden?

Frau Jacobs: Sie beziehe sich auf den Antrag 176/2021 und wolle die eingangs stattgefundene Demonstration in Erinnerung rufen, an der auch einige Bewohner*innen des besagten Stadtteils teilgenommen hatten. Der Antrag fokussiere sich sehr stark auf Nutzergruppen, die der SVV mitunter gar nicht zugänglich seien, aber an diese müsse doch auch gedacht werden. Der Antrag 165/2021 habe diese Nutzergruppen (Fahrradfahrer*innen, Benutzer*innen von Rollatoren usw.) leider nicht berücksichtigt. Aufgrund dessen finde sie es wichtig, dass im Antrag 176/2021 nochmals darauf eingegangen werde.

Zudem sei auch die in Ziff. 3.1 vermerkte Lärmbelästigung ein wichtiger Punkt. Im ASUV habe über die Lärmbelästigung auch eine Stadtverordnete der CDU-Fraktion sehr häufig geklagt. Und das gehe doch allen so, die dort wohnen.

Vor diesem Hintergrund finde sie den Antrag 176/2021 umfassender und langfristig besser angelegt für die Bevölkerung der Stadt, weswegen diesem zugestimmt werden sollte.

Geschäftsordnungsantrag:

Herr Schaffer: Er beantrage das **Ende der Debatte**.

Frau Marx: Sie habe manchmal das Gefühl, man spreche unterschiedliche Sprachen. Die Verkehrsverlagerung durch die Gerostraße werde in die Bergstraße über 105 % Zunahme an Verkehr bringen. Sei das ungerechter oder gerechter als die Verkehrsvariante 3b? Oder wäre die Zunahme damit weniger belastend für die Menschen? In der Willi-Sänger-Straße habe man genau das gleiche Problem – die Umverlagerung des Verkehrs werde dort stärker werden. Warum könne dann der Gerostraße zugestimmt werden?

All diejenigen, die Verkehrsverlagerungen hier beklagen und als nicht sozial einstufen würden, dürften dem Bau der Spange an der Gerostraße einfach nicht zustimmen. Das könne man alles im Verkehrsentwicklungsplan nachlesen. Sie finde es schade, dass man sich da überhaupt nicht informiert habe und somit „aus dem Bauch heraus“ irgendeine Emotion herauslasse, die auf keinerlei Fakten beruhe.

„Es gibt viele gute Gründe für eine Verkehrs- und Mobilitätswende – Klimaschutz, bessere Luftqualität, mehr Raum für andere Arten der Mobilität und die Rückgewinnung des öffentlichen Raums, um mehr Möglichkeiten für soziale Begegnungen und Aktivitäten zu schaffen. Wir wollen lebenswerte Städte und Gemeinden, weniger Verkehr, ohne die Mobilität einzuschränken.“ Das stamme von Herrn Olaf Scholz und damit trete er in diesem Jahr zur Wahl an als Bundeskanzlerkandidat unter seinem Schwerpunktthema „Mobilitätswende“. Insofern müsse die SPD doch irgendwann mal dafür sorgen, dass das, was gut gedacht werde im Bund und auch im Land – Brandenburg sei Fahrradland – auch mal durchgesetzt werde zu Hause vor Ort. Ansonsten gebe es keine Glaubwürdigkeit hinsichtlich dessen, was die SPD leiste.

H i n w e i s des SVV-Vorsitzenden:

Herr Paaschen: Es sei ein Geschäftsordnungsantrag gestellt worden. Er nehme Frau Marx nicht das Rederecht; es gehe zwar um das Ende der Debatte, aber danach bestehe für die Einreicher das Recht auf einen abschließenden Vortrag. Insofern frage er nochmals, ob es zu dem Geschäftsordnungsantrag eine Gegenrede gebe. Das sei nicht der Fall, somit könne darüber abgestimmt werden.

Abstimmung über den Geschäftsordnungsantrag auf Ende der Debatte:

mehrheitliche Zustimmung

Der Geschäftsordnungsantrag wurde angenommen.

Herr Paaschen: Nun bestehe die Möglichkeit für die Einreicher zu einem abschließenden Vortrag, Frau Marx habe dies bereits getan.

Abschließender Vortrag zum Ergänzungsantrag 178/2021:

Herr Tonn: Gewollt sei eine Durchfahrtsgeschwindigkeit bei 30 km/h in der Altstadt. Dann sollte dies doch bitte auch wirklich durch bauliche Maßnahmen – wenn denn schon eine Oberflächenverbesserung geschehe - realisiert werden und somit dem Antrag 178/2021 zugestimmt werden.

Eine Verkehrsberuhigung hingegen sollte nicht versucht werden, denn dadurch gäbe es nur ein „Gängeln“ der Autofahrer und eine Benachteiligung vieler anderer Bürger*innen.

Herr Scheller: Herr Jumpertz habe vorhin darauf hingewiesen, dass zur Spange Gerostraße keine neue Begutachtung von der Verwaltung vorgelegt worden sei. Im Zusammenhang mit dem Verkehrsentwicklungsplan habe eine Simulation der Veränderung von Verkehrsströmen durch Maßnahmen, die sich im Verkehrsentwicklungsplan wiederfinden, stattgefunden. Da auch die Gerostraße eine der Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes gewesen sei, hätte er als Verwaltungsvertreter gesagt, die Simulation durch Gutachter habe bereits stattgefunden. Diese könne in der Anlage zum Verkehrsentwicklungsplan nachgelesen werden und sie gelte noch heute. Die Zahlen habe er bereits in der April-Sitzung des Hauptausschusses (HA) dargestellt, weil er auf die Begutachtung zurückgegriffen hatte. Für die heute zu treffenden Entscheidungen diene es jedenfalls weiterhin als Grundlage.

Er wolle auch nochmals daran erinnern, dass es mal einen Antrag zur Ritterstraße gegeben habe, bei dem es auch darum gegangen sei, den Belag zu tauschen. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen habe nun noch

einen Änderungsantrag eingereicht, der das auch vorsehe. Es stehe aber nicht ganz im Einklang zu dem, was er ansonsten bisher dazu gelesen habe.

Im Übrigen würden alle ganz genau wissen, dass entscheidende Maßnahmen, und zwar unabhängig davon, ob das nun Investitionen oder Instandhaltungen seien, im Vorfeld in den wesentlichen Eckpunkten mit den Stadtverordneten im ASUV und dann eben auch im HA beraten und im HA die Eckpunkte zur Ausschreibung gebracht würden. Das werde im vorliegenden Fall auch nicht anders sein. Die Diskussionen dazu, wie das mal aussehen soll, könne man wirklich ganz konkret - und nicht abstrakt hier und heute - dann führen, wenn die Verwaltung für die bevorstehende Ausschreibung einen Entwurf mit den Eckpunkten zur Beschlussfassung vorlege. Jedenfalls wäre es zu zeitig, diese Diskussion bereits heute zu führen.

Beschlusstext:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, in Beachtung der Festlegungen zum Verkehrsentwicklungsplan unverzüglich die notwendigen Planungen und Verfahrensschritte (u.a. Beteiligungs- und Abstimmungsprozesse) zur Schlüsselmaßnahme „Spange zwischen der Gerostraße und der Willi-Sänger-Straße" einzuleiten bzw. durchzuführen und unmittelbar anschließend die Realisierung des Vorhabens umzusetzen.
2. Gleichzeitig wird die Verwaltung beauftragt, unverzüglich die Planung und Durchführung der als vordringlich erkannten Maßnahme Verbesserung des Oberflächenbelags im Bereich Parduin bis Plauer Straße in geeigneten Bauabschnitten umzusetzen.
3. Die Verwaltung wird weiter beauftragt, die Variante 3b als Vorzugsvariante aus der Beschlussvorlage 36/2021 als Maßnahme der Verkehrsberuhigung im Stadtteil Altstadt weiter zu verfolgen. Die Umsetzung der Variante soll - ungeachtet einer zuvor möglichen Erprobung nach der Verbesserung des Oberflächenbelages - grundsätzlich im direkten Anschluss an die Errichtung der Spange zwischen Gerostraße und Willi-Sänger-Straße folgen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des Fortgangs der Planungs- und Umsetzungsschritte in geeigneter Weise öffentlich über die einzelnen Maßnahmen zu informieren.

Abstimmung über den Antrag 178/2021:

5	Zustimmungen
mehrheitliche	Ablehnung
einige	Stimmenthaltungen

Der Antrag wurde abgelehnt.

Abstimmung über den Antrag 176/2021:

13	Zustimmungen
mehrheitliche	Ablehnung
einige	Stimmenthaltungen

Der Antrag wurde abgelehnt.

Punktweise Abstimmung über den Antrag 165/2021:

- Punkt 1: mehrheitliche Zustimmung
- Punkt 2: mehrheitliche Zustimmung
- Punkt 3: 27 Stimmen dafür
 einige Gegenstimmen
 einige Stimmenthaltungen
- Punkt 4: mehrheitliche Zustimmung
 einige Gegenstimmen
 einige Stimmenthaltungen

Der Antrag wurde angenommen. Damit erübrigte sich die Abstimmung über die Vorlage 036/2021.

Beschluss-Nr. 165/2021

Stadt Brandenburg an der Havel
Der Oberbürgermeister

FB VII/66 FG Straßen und Brücken

Organisationseinheit

Vorlagen Nr.:	036/2021
Datum:	06.04.2021
zur Behandlung in öffentlicher Sitzung	

Beschlussvorlage an die Stadtverordnetenversammlung

Betreff: Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt, Stadtteil Altstadt

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
14.04.2021	Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr
19.04.2021	Hauptausschuss
28.04.2021	Stadtverordnetenversammlung

Beschlussvorschlag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Variante 3b als Vorzugsvariante weiter zu verfolgen und die Bearbeitung bzw. Planung fortzusetzen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, eine öffentliche Informationsveranstaltung zu der beschlossenen Vorzugsvariante durchzuführen.

Eingangs- und Sichtvermerke

Entwurfsverfasser/-in

FBL/FGL Herr Freund

Beteiligung

Ortsvorsteher/in

Ortsbeirat von

Ortsteil

Geschäftsbereich Oberbürgermeister Stab OBM / Organi- sation, Personal, Schule und Sport / Finanzen und Beteiligungen / Standort- marketing, Digitalisierung und Verwaltungsdienste	Geschäftsbereich Bürgermeister Stadtplanung / Bauen und Umwelt	Geschäftsbereich Beigeordneter für Kultur / Jugend, Soziales und Gesundheit	Geschäftsbereich Beigeordneter für Ordnung und Sicherheit / Feuerwehr und Rettungswesen
Oberbürgermeister _____ Datum / Unterschrift	Bürgermeister _____ Datum / Unterschrift	Beigeordneter _____ Datum / Unterschrift	Beigeordneter _____ Datum / Unterschrift
Stabsbereich OBM / Fachbereich _____ _____ Datum / Unterschrift	Fachbereich _____ _____ Datum / Unterschrift	Fachbereich _____ _____ Datum / Unterschrift	Fachbereich _____ _____ Datum / Unterschrift
Fachgruppe _____ _____ Datum / Unterschrift	Fachgruppe _____ _____ Datum / Unterschrift	Fachgruppe _____ _____ Datum / Unterschrift	Fachgruppe _____ _____ Datum / Unterschrift
Oberbürgermeister _____ Datum / Unterschrift	Kämmerer _____ Datum / Unterschrift	Fachgruppe Rechtsamt / Büro SVV _____ Datum / Unterschrift	Fachgruppe Rechtsamt / Büro SVV _____ Datum / Unterschrift

Begründung

Hintergrund

Die Stadt Brandenburg an der Havel hat im Jahr 2018 mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans 2018 (VEP) den Rahmen und Strategie für die weitere verkehrliche Entwicklung der Stadt geschaffen (Vorlage 75/2018).

Mit dem Leitbild Verkehr und Umwelt werden die Ergebnisse der Verkehrsanalyse berücksichtigt und mit den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung wird die Richtung und der Rahmen für die darauf aufbauenden Strategie- und Handlungskonzepte vorgegeben.

Die wichtigsten Ziele sind u. a.:

- Leistungsfähige Anbindung der Stadtteile und Strukturschwerpunkte (Umweltverbund und Kfz-Verkehr) zur Gewährleistung der Erreichbarkeiten im allgemeinen, touristischen und Wirtschaftsverkehr
- Optimaler Betrieb des Straßennetzes zur Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit
- Weitere Stärkung des ÖPNV
- Förderung des Radverkehrs als umweltverträgliche Form des Individualverkehrs
- Förderung Fußgängerverkehr und Aufenthaltsqualitäten
- Größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Zielerreichung im Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung etc.
- Barrierefreiheit und kindgerechte Stadt als Grundsteine einer umfassenden Mobilitätsteilhabe
- Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Hohe Qualität der öffentlichen Räume

Handlungskonzept

Auf der Basis des Leitbilds und der Ziele sind Strategien und Maßnahmenvorschläge entwickelt worden, die in Handlungskonzepte überführt wurden. In den Handlungskonzepten werden konzeptionelle und umsetzungsorientierte Maßnahmen beschrieben und nach den Handlungsfeldern Straßennetz, Ruhender Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und Barrierefreiheit sowie Mobilitätsmanagement und innovative Mobilität unterteilt.

Aufgrund der Vielfältigkeit und des großen Umfangs ist es nicht möglich, alle sinnvollen und prioritären Maßnahmen von Beginn an mit gleicher Intensität (weiter-) zu verfolgen. Daher wurden Schlüsselprojekte des Verkehrsentwicklungsplans identifiziert und hinsichtlich ihrer besonderen Bedeutung für die Weiterentwicklung des Verkehrsnetzes der Stadt Brandenburg an der Havel beschrieben. Schlüsselprojekte beinhalten sowohl Ansätze mit besonders hoher positiver Wirkung im Sinne der o. g. Zielfelder des VEP als auch solche mit einer großen öffentlichen Wahrnehmung.

Die Schlüsselprojekte sind u.a.:

- Neubau Verbindung Gerostraße - Willi-Sänger-Straße (Handlungsfeld Straßennetz)
- Umsetzung Parkraumkonzept (Handlungsfeld Ruhender Verkehr)
- Umsetzung Hauptradrouten und Lückenschlüsse im weiteren Radroutennetz (Handlungsfeld Radverkehr)
- Haltestellenausbauprogramm im ÖPNV (Handlungsfeld ÖPNV)
- Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (Handlungsfeld Straßennetz)

1. Verkehrsberuhigung im Stadtteil Altstadt

Als ein Baustein sind in den o. g. Schlüsselprojekten des VEP hierbei auch Ansätze zur Verkehrsberuhigung im Stadtteil Altstadt enthalten.

Die folgenden Ziele werden dabei in der Altstadt vordergründig verfolgt:

- Entlastung der Altstadt von Durchgangsverkehr
- Reduktion der Verkehrsmengen auf den als Hauptverkehrsstraßen klassifizierten Straßen Plauer Straße, Altstädtischer Markt, Parduin und Rathenower Straße
- Weitgehende Entlastung der Mühlentorstraße von gebietsfremdem Verkehr

- Konzentration von Verkehrsströmen auf umliegenden Hauptverkehrsstraßen, v.a. Gerostraße, Ziegelstraße, Brielower Straße und Willi-Sänger-Straße
- Sicherung des Verkehrsniveaus in den Sammelstraßen auf einem verträglichen Niveau, v.a. Bergstraße, Bäckerstraße, Ritterstraße, Hochstraße, Robert-Koch-Straße, Sprengelstraße
- Vermeidung von Schleichverkehren durch Wohnstraßen abseits des Netzes aus Hauptverkehrs- und Sammelstraßen

Schlüsselmaßnahme - Verlängerung der Gerostraße

Im Bereich des nördlichen Stadtringes besteht mit dem Doppelknotenpunkt Brielower Straße/Gerostraße bzw. Brielower Straße/ Willi-Sänger-Straße derzeit eine kapazitäts-begrenzende Engstelle, die sich zudem noch in einer relativ schmalen und damit lärmanfälligen Häuserschlucht befindet. Bereits in vorangegangenen Verkehrsentwicklungsplänen ist die Option diskutiert worden, die Gerostraße über die Brielower Straße hinweg bis zur Willi-Sänger-Straße zu verlängern. Dies steigert die Attraktivität des nördlichen Stadtrings deutlich, wodurch Optionen zur Entlastung angrenzender Wohnbereiche, wie dem Stadtteil Nord und der Altstadt entstehen.

So wurden schon 1997 die Planungen durch Beauftragung eines Ingenieurbüros aufgenommen und die Vorplanung mit Varianten erarbeitet. 1999 wurde das Planfeststellungsverfahren für den "Neubau der Landesstraße 98 zwischen Gerostraße und Bergstraße in der Stadt Brandenburg an der Havel" eingeleitet. Das Verfahren wurde kontrovers diskutiert, insbesondere Anlieger und die Schulkonferenzen der benachbarten Schulen sprachen sich gegen das Vorhaben aus. Der Planfeststellungsbeschluss durch das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr erging dann 2004 mit Auflagen zum Lärmschutz. Von 2005 bis 2009 findet das Vorhaben keine Berücksichtigung unter den prioritären Vorhaben der Stadt. Nunmehr erfolgt 2009 der Antrag auf Wiederaufnahme in das Förderprogramm Straßenbau. Wegen der Durchführung der BUGA 2015 wurde die Spange Gerostraße zeitlich nach hinten verschoben, zudem musste 2014 der Förderantrag zurückgenommen werden, weil dem Fördermittelgeber kein Nachweis der Aufnahme des Vorhabens in den Haushaltsplan der Stadt gegeben werden konnte. Zudem verstrich die Ausführungsfrist der Planfeststellung nach zweimaliger Verlängerung.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2018 wurde dann wieder zur Entlastung der Altstadt der Neubau einer Straße in Verlängerung der Gerostraße zur Willi-Sänger-Straße als Schlüsselmaßnahme herausgearbeitet. Verbunden mit verkehrsorganisatorischen Anpassungen in der Altstadt (ohne jedoch die Durchfahrtsmöglichkeit komplett zu unterbinden) konnten so wesentliche Verkehrsentlastungen im Verkehrsmodell nachgewiesen werden.

Aufgrund des erheblichen Aufwandes für eine Verlängerung der Gerostraße wurde die Erarbeitung eines Umsetzungskonzeptes für die Verkehrsberuhigung beschlossen (Beschluss 240/2019). Dieses wird fortfolgend unter Punkt 2 erläutert.

Zusätzlich zum Umsetzungskonzept wurde die Verwaltung im September 2020 beauftragt, im Form eines „integrierten städtebaulichen und verkehrlichen Konzeptes für das Gebiet Gerostraße“ über einen städtebaulichen Entwurf und partizipativen Prozesses, u. a. die Verlängerung der Gerostraße zu erarbeiten (Beschluss 208 / 2020).

2. Umsetzungskonzept und Variantenuntersuchung

Aufgrund des erheblichen planerischen, finanziellen und damit zeitlichen Aufwands, der mit dem Neubau / Verlängerung der Gerostraße verbunden ist, wurde die Stadtverwaltung im September 2019 mit Beschluss 240/2019 beauftragt, ein Umsetzungskonzept zur Verkehrsberuhigung für die Bereiche Neustadt, Dom und Altstadt zu erarbeiten. Hinzu kam eine Unterschriftensammlung von Anwohnern der Mühlentorstraße zur Reduzierung des Verkehrs in der Mühlentorstraße. Erste Ideen für einen Antrag der Fraktion B90/Die Grünen zielten deshalb lediglich auf eine Verkehrsberuhigung in der Altstadt ab. Von der Stadtverwaltung wurde daraufhin auf die Maßnahmenempfehlungen des VEP verwiesen und eine gesamtstädtische Betrachtung angeraten. Probleme mit zu hoher Verkehrsbelastung bestehen auch auf der Dominsel und in der Neustadt, eine Sperrung der Altstadt könnte diese noch verschärfen. Weiterhin wurde vorgeschlagen, phasenweise über eine verkehrstechnische Untersuchung bzw. Machbarkeitsstudie und darauf aufsetzende technische Planungen vorzugehen, um eine sinnvolle Lösung zu finden.

Die Diskussion dazu mündete dann im Beschluss 240/2019 mit einer Priorisierung der Altstadt. Von der Verwaltung wurden daraufhin mehrere Alternativen, beginnend für den Stadtteil Altstadt erarbeitet und intern vorabgestimmt. Die umsetzbaren Varianten wurden durch ein Gutachterbüro hinsichtlich ihrer Verkehrsverlagerungen in einer Simulation im Verkehrsmodell betrachtet. Im Ergebnis wurden folgende Varianten für die Altstadt betrachtet (Altstadtvarianten):

- Variante 1 – Sperrung der Mühlentorstraße
Bauliche Vollsperrung der Mühlentorstraße vor der Ziegelstraße und des Altstädtischen Kiezes für den motorisierten Verkehr. Durchfahrt für Radfahrer frei.
- Variante 1a – Sperrung Mühlentorstraße und Bergstraße
Wie Variante 1 zuzüglich Sperrung der Bergstraße z. B. in Höhe Mariengrund, Durchfahrt für Radfahrer frei
- Varianten 3a und 3b - Sperrung Mühlentorstraße, Einfahrverbot
Bauliche Vollsperrung der Mühlentorstraße vor der Ziegelstraße und des Altstädtischen Kiezes für den motorisierten Verkehr. Durchfahrt für Radfahrer frei. (wie Var.1). Einfahrverbot am Parduin bzw. Plauer Straße in Höhe Einmündung Ritterstraße, Quasi Einbahnstraßensystem über Plauer Straße/Altst. Markt/Parduin sowie Bergstraße gegenläufig (Var. 3a gegen und Var. 3b im Uhrzeigersinn) durch Verwendung Z 260 / Z 267
- Variante 4 – Sperrung Altstädtischer Markt und Regelung Bergstraße
Bauliche Sperrung des Altstädtischen Marktes zentral oder alternativ jeweils an den Eingängen Rathenower Straße und Plauer Straße mittels versenkbaren Pollern. Mühlentorstraße als Einbahnstraße stadtauswärts, nur notwendig bei zentraler Sperrung am Altst. Markt zur Unterbindung Ausweichverkehr über Rathenower Straße. Regelung in der Bergstraße ist als notwendig abzusehen. (Sperrung/Einbahnstraße wie vor) Anwohner sowie ÖPNV frei (Chip, Code etc.) Zeitlich begrenzte Freigabe für Belieferung, Ver- und Entsorgung
- Variante 6 – BUGA-Variante (Durchfahrverbot Plauer Straße)
Einfahrtbeschränkung am Plauer Torturm, Zufahrt und Ausfahrt nur über Rathenower Straße/ Parduin

Die Ergebnisse wurden am 30.06.2020 im Verkehrsforum vorgestellt und diskutiert. Es erging die Empfehlung des Verkehrsforums an die Stadtverwaltung, die beiden Varianten 3b und 4 planerisch zu vertiefen und sie im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr als die Vorzugsvarianten des Verkehrsforums zur Diskussion und Entscheidung über die Variantenuntersuchungen einzubringen.

Die Ergebnisse wurden dann den Mitgliedern des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr (ASUV) im September 2020 als Diskussionsgrundlage vorgestellt.

Wesentlich höhere Verkehrsbelastung im Stadtteil Dom

Der Beschluss zum Umsetzungskonzept (240/2019) umfasst neben dem Stadtteil Altstadt auch die Stadtteile Neustadt und Dom. Die Verkehrsanalyse des VEP hat aufgezeigt, dass die Verkehrsbelastung auf dem Straßenzug Mühlendamm / Domlinden / Krakauer Straße mit 13.200 bis 12.100 Kfz/24h wesentlich höher als im Bereich der Altstadt mit 8.800 bis 7.100 Kfz/24h ist. Das Flächendenkmal Dom begründet eine hohe Schutzbedürftigkeit. Von Anwohnern wurden Forderungen nach einer Verkehrsberuhigung auf dem Dom artikuliert.

Vor diesem Hintergrund wurden parallel in der weiteren Bearbeitung zwei Varianten für die Verkehrsberuhigung im Stadtteil Dom entwickelt (Domvarianten):

- Domvariante 1 – Abbiegeverbot
Abbiegeverbot vom Grillendamm nach rechts in Richtung Domlinden sowie aus den Domlinden nach links in den Grillendamm. Busse und Versorgungsfahrzeuge frei.

- Domvariante 2 – Sperrung mit versenkbarem Poller
Sperrung der Verbindung Mühlendamm – Krakauer Straße mittels versenkbarem Poller. Es kommen mehrere Standorte infrage, die in der Folge untersucht werden müssen.
Für Anwohner, ÖPNV sowie Ver- und Entsorgung frei, zeitlich eingeschränkte Freigabe für alle möglich.

Diese beiden Domvarianten wurden auf der Basis der Empfehlung des Verkehrsforums im Verkehrsmodell in Kombination mit der „Altstadtvariante“ 3b simuliert. Der Gutachterbericht wurde Ende Oktober 2020 fertiggestellt, so dass er den Mitgliedern des ASUV im November 2020 zur Kenntnis gegeben werden konnte.

Eine Übersicht über die Varianten einschließlich der Darstellung der entsprechenden Verkehrsverlagerungen sowie eine stichpunktartige Zusammenfassung befindet sich in der Anlage der Beschlussvorlage.

3. Einschätzung des Verkehrsgutachters

Der Gutachter kommt in seinem Bericht im Fazit bezüglich der **Varianten in der Altstadt** zu folgender Einschätzung (siehe Variantenuntersuchung zur Verkehrsberuhigung in der Altstadt Brandenburg an der Havel, Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme, Abschlussbericht 28.Oktober 2020, Seite 21):

„Die Entlastung der Altstadt vom Durchgangsverkehr ist ein wichtiges Ziel des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Brandenburg an der Havel. Mit den in der vorliegenden Untersuchung betrachteten Varianten kann dieses Ziel grundsätzlich erreicht werden, jedoch je nach Variante mehr oder weniger stark ausgeprägt.“ (...) „Bei der Untersuchung ist deutlich geworden, dass Varianten, welche die Durchfahrt durch die Altstadt sehr restriktiv unterbinden, Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind, die Bewohner in anderen Straßen mit Mehrverkehr belasten. So werden die Einschränkungen der Umfeldqualität letztlich nur aus der Altstadt heraus in andere Stadtquartiere verschoben.“

4. Wahl der Variante

Die Ergebnisse der ebenfalls im Gutachten untersuchten Kombination der Altstadtvariante 3b mit den Domvarianten zeigen, dass die negativen Auswirkungen der Verkehrsverlagerungen auf die Innenstadt punktuell noch verstärkt werden. Entsprechend werden noch weitere Untersuchungen notwendig, um eine verträgliche und zumutbare Abwicklung des Verkehrs zu erreichen.

Von der Stadtverwaltung wird deshalb als erster Schritt eine Verkehrsberuhigung entsprechend der Variante 3b, wie im Verkehrsforum, favorisiert. Mit einer anschließenden Evaluierung wird die Wirkung verifiziert und daraus können weitere Maßnahmen entwickelt werden.

Im Verkehrsentwicklungsplan ist als erster Schritt für die Entlastung der Altstadt die Verlängerung der Gerostraße zur Willi-Sänger-Straße aufgeführt. Da die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen in der Altstadt vorgezogen werden sollen, wurde eine Kapazitätsanalyse des Doppelknotens Brielower Landstraße/Gerostraße/Willi-Sänger-Straße notwendig. Im Ergebnis ergibt sich bei Umsetzung der Variante 3b eine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Knotens von der Qualitätsstufe D um eine Stufe. Voraussetzung für das Erreichen der noch tolerierbaren Stufe E ist eine Anpassung der Programmierung der Lichtsignalanlage (siehe Anlage, Seiten 31-34).

5. Weiteres Vorgehen und Öffentlichkeit

Angesichts der politischen und öffentlichen Diskussion soll die Vorzugsvariante in die weitere ergebnisoffene Abstimmung gebracht werden. Dies bedeutet einerseits, sich mit den Trägern öffentlicher Belange, wie Polizei, Feuerwehr, Rettungskräfte, Verkehrsbetriebe abzustimmen und die Praktikabilität zu prüfen sowie andererseits, auch die Gewerbetreibenden, Handwerksbetriebe etc. stärker zu involvieren.

Für eine Lösung mit breitem Konsens und hoher Akzeptanz, sollen im weiteren Prozess auch die Bewohnerinnen und Bewohner einbezogen werden, die nicht institutionalisiert organisiert sind.

Bisher sind die Varianten zur Verkehrsberuhigung Innenstadt im Verkehrsforum vorgestellt und diskutiert worden.

Die Vorhaben und Maßnahmen sind in Umfang und Wirkung für die Stadt weitreichend. Ob Anwohner, Gewerbetreibender, Besucher – die Ansprüche sind vielfältig und differenziert. Die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung werden neben den historischen Stadtkernen auch im peripheren Straßennetz bemerkbar sein. Dementsprechend sind die Betroffenheiten breit verteilt und lassen auf ein großes Interesse schließen.

Mit den Erkenntnissen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und zur Eruierung des Bürgerwillens, Einbeziehung und Information aller Betroffenen und Interessierten soll deshalb eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt werden.

6. Verkehrsberuhigung im Kontext der gesamtstädtischen Veränderungen und Ressourcen

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zeigt auf, dass das Verkehrsnetz einer Stadt immer dynamischen Prozessen unterworfen und kein starres Gebilde ist. Es verändert sich durch andere Nutzungen, Ansprüche an den Stadtraum oder Rahmenbedingungen. Dies kann auf die Schnelle oder auch sehr langsam erfolgen. Aus diesem Grund wird der VEP in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben.

Oberste Priorität des langfristigen wie kurzfristigen Handeln hierbei ist daher das Anpassen an neue Lagen und der Erhalt der Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes. Aufgrund begrenzter personeller wie finanzieller Ressourcen ist daher eine Priorisierung der Aufgaben unabdingbar. Dies erfolgt mittelfristig über Konzepte oder kurzfristig über konkrete Maßnahmen.

Eine dieser großen Veränderungen ist die Sperrung der Brücke des 20. Jahrestages im Dezember 2019.

Seit Bekanntwerden der Sperrung befindet sich die Stadtverwaltung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen (LSB) in enger Abstimmung den „Bruch“ im Verkehrsnetz der Stadt so verträglich und so schnell wie möglich zu „heilen“. Dies erfolgt als oberste Priorität ohne dabei die anderen wichtigen Projekte und Maßnahmen der Brücken- und Verkehrsplanung aus dem Auge zu verlieren.

Aufgrund der Sperrung bzw. des bevorstehenden Abrisses der Brücke des 20. Jahrestages ist die Verkehrsbelastung im Stadtteil Altstadt derzeit reduziert. Somit besteht aus Sicht der Verwaltung aktuell kein notwendigerweise sofortiger Handlungsdruck. Der Hinweis bezieht sich hier auch auf die unter Punkt 2 und in den Anlagen erläuterten Verkehrszahlen.

Es ist Ziel, einen Großteil des Verkehrs auf den Zentrumsring zu verlagern. Solange die Sanierung der Bundesstraßen des Zentrumsringes nicht abgeschlossen und die Kapazitätserweiterungen umgesetzt worden sind, wird die Akzeptanz gering sein und ungewollte Belastungen im Nebenstraßennetz auftreten.

Finanzielle Auswirkungen:

Anlagen:

Altstadt_Dom_Anlage VL036_2021.pdf

Verkehrsberuhigung in der historischen
Innenstadt
- Altstadt, Dom und Neustadt -

Anlage zur Beschlussvorlage 036/2021

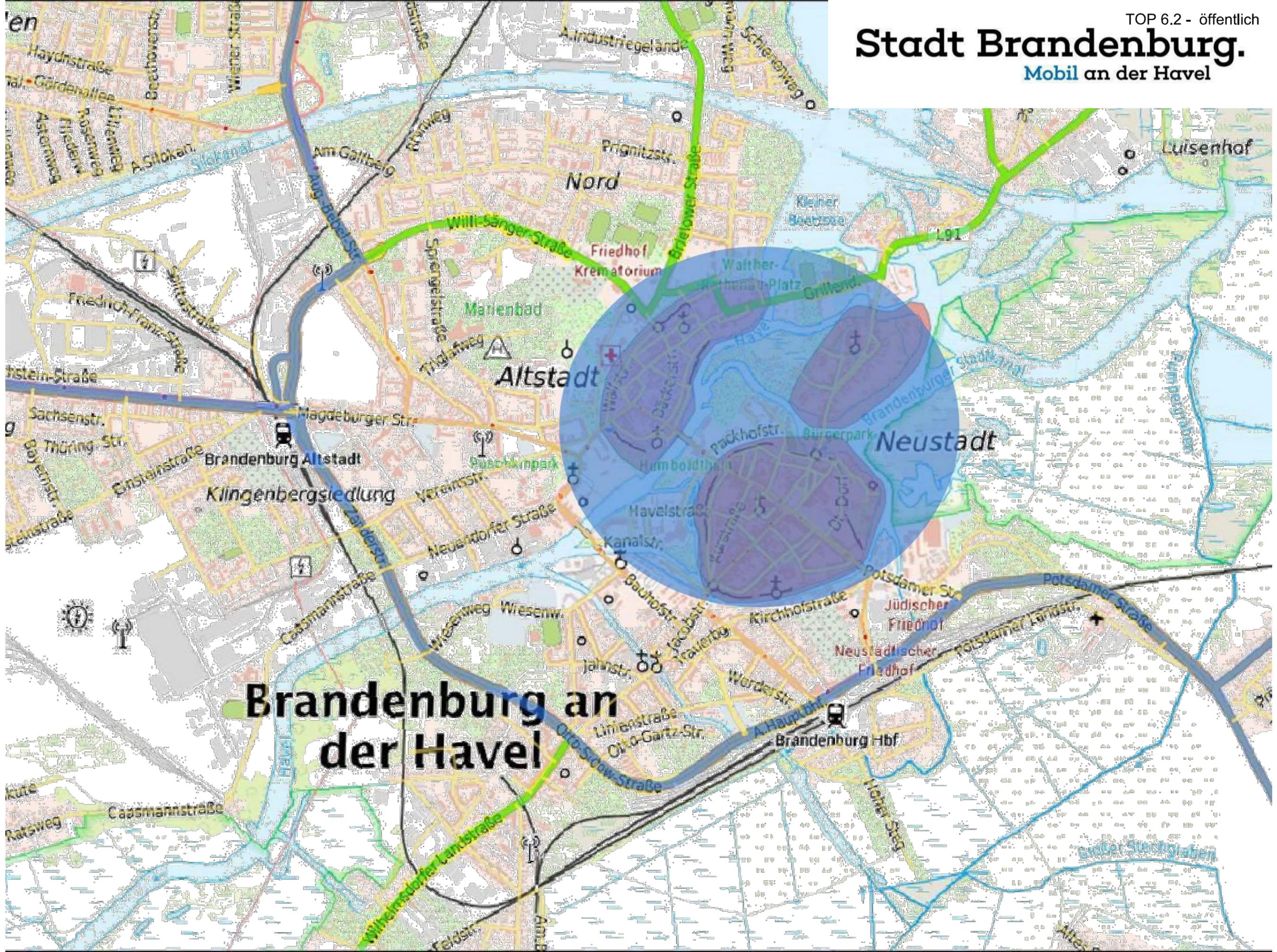


- Historische Innenstadt umfasst **Dominsel, Altstadt, Neustadt**
- Nördliche Zugänge: Brielower Landstraße L98, Krakauer Landstraße / Grillendamm L91
- Östlicher Zugang: Potsdamer Str./St.-Annen-Str.
- Südliche Zugänge: Wilhelmsdorfer Str./Jacobstraße L93
- Westlicher Zugang: Magdeburger Straße/Nicolaiplatz



Stadt Brandenburg.

Mobil an der Havel



Brandenburg an der Havel

Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

Grundlagen, Auswertung vorhandener Konzepte

- VEP - PRK - LRP - LAP -

- Verkehrsentwicklungsplan enthält:
 - die Verkehrsstrategie - generelle Handlungsweisen und Leitsätze der Verkehrsplanung
 - Handlungskonzepte – für konzeptionelle und umsetzungsorientierte Maßnahmen

 - Maßnahmen
 - haben strategischen Charakter, sind allgemein formuliert
 - Grundlage für konkrete Projektdefinitionen
 - bedürfen zur Umsetzung umfassende Fachplanungen

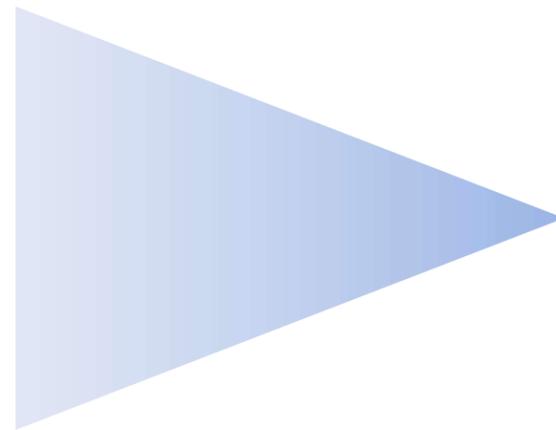
 - Verkehrsentlastung in der Innenstadt:
 - Restriktionen gegen den motorisierten Individualverkehr
- 
- Angebotsverbesserungen für alternative Verkehrsmittel.

Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

Reduzierung von (vermeidbarem) Verkehr in Innenstädten

Motivationen in die Stadt zu fahren

- Anwohnerverkehr
- Besucherverkehr
- Einkaufen
- Pendlerverkehr
- Anlieferverkehr
- Durchgangsverkehr



Rahmenbedingungen für
Maßnahmen

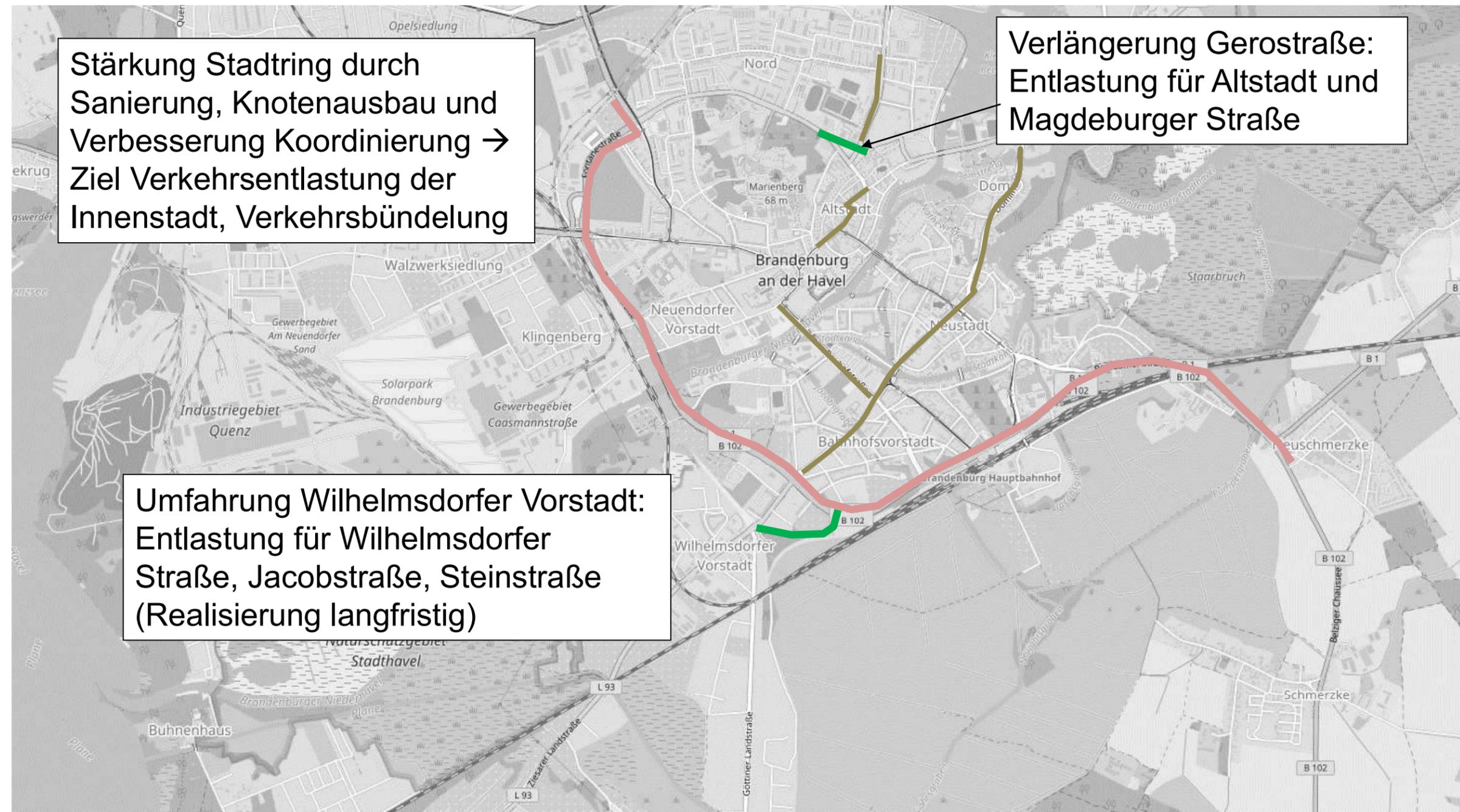
Maßnahmen

- Reduzierung von Parksuchverkehr: Parkraummanagement, Parkleitsystem
- Räumliche und zeitliche Beschränkungen: Lichtsignalanlagen, versenkbare Poller
- Verkehrsorganisation: Sperrungen, Einbahnstraßenregelungen, Durchfahrtsverbote
- Vermeidung von Verkehrsverlagerungen in Nebenstraßen
- Angebotsverbesserung für alternative Verkehrsmittel: ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger

Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

vorhandene Konzepte

- **VEP** - PRK - LRP - LAP -



Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

vorhandene Konzepte - Radverkehr -

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad:
 - Ausweisung von Radhaupttrouten mit Wegweisung als Grundnetz des Radverkehrs
 - Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz
(z.B. Grillendamm, Spittastraße – Magdeburger Straße, Havelradweg Bahndamm an der Grünen Aue)
 - ausreichend Abstellkapazitäten an zentralen Punkten
(z.B. Neustädtischer Markt, Jahrtausendbrücke, Salzhofufer)
 - Fahrradboxen und Ladesäulen für E-Bikes
 - Fahrbahnverbesserungen
(z.B. Hauptstraße, Ritterstraße, Plauer Straße, Parduin, Kurstraße...)



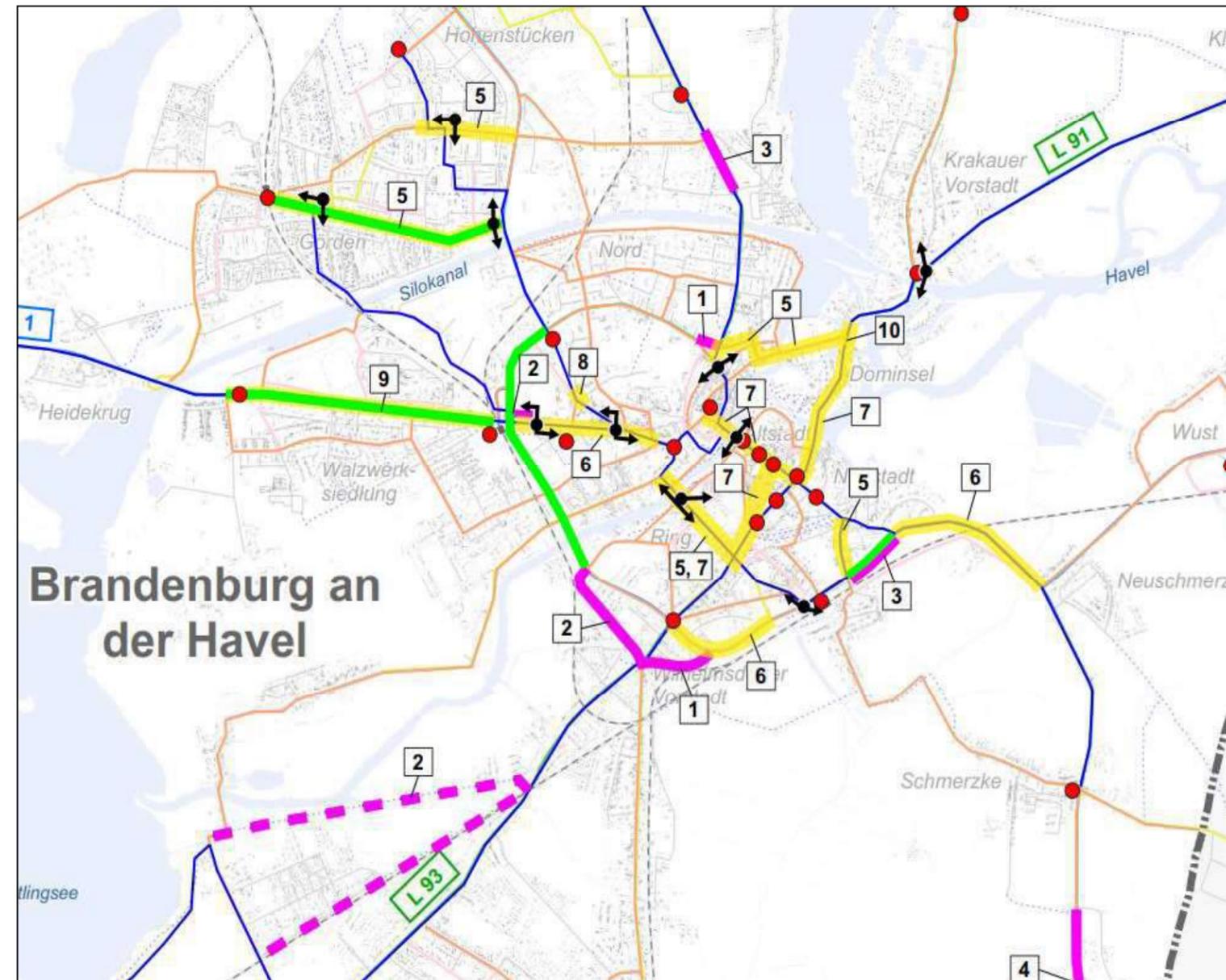
Radhauptverkehrsnetz mit touristischen und regionalen Routen

Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

vorhandene Konzepte - Radverkehr -

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad

-  Neubau
-  Bestandsnahe Verbesserungen
-  Abordnung 2-Richtungsweg
-  Verbesserungen Querungen
-  Neu/Ausbau Abstellanlagen

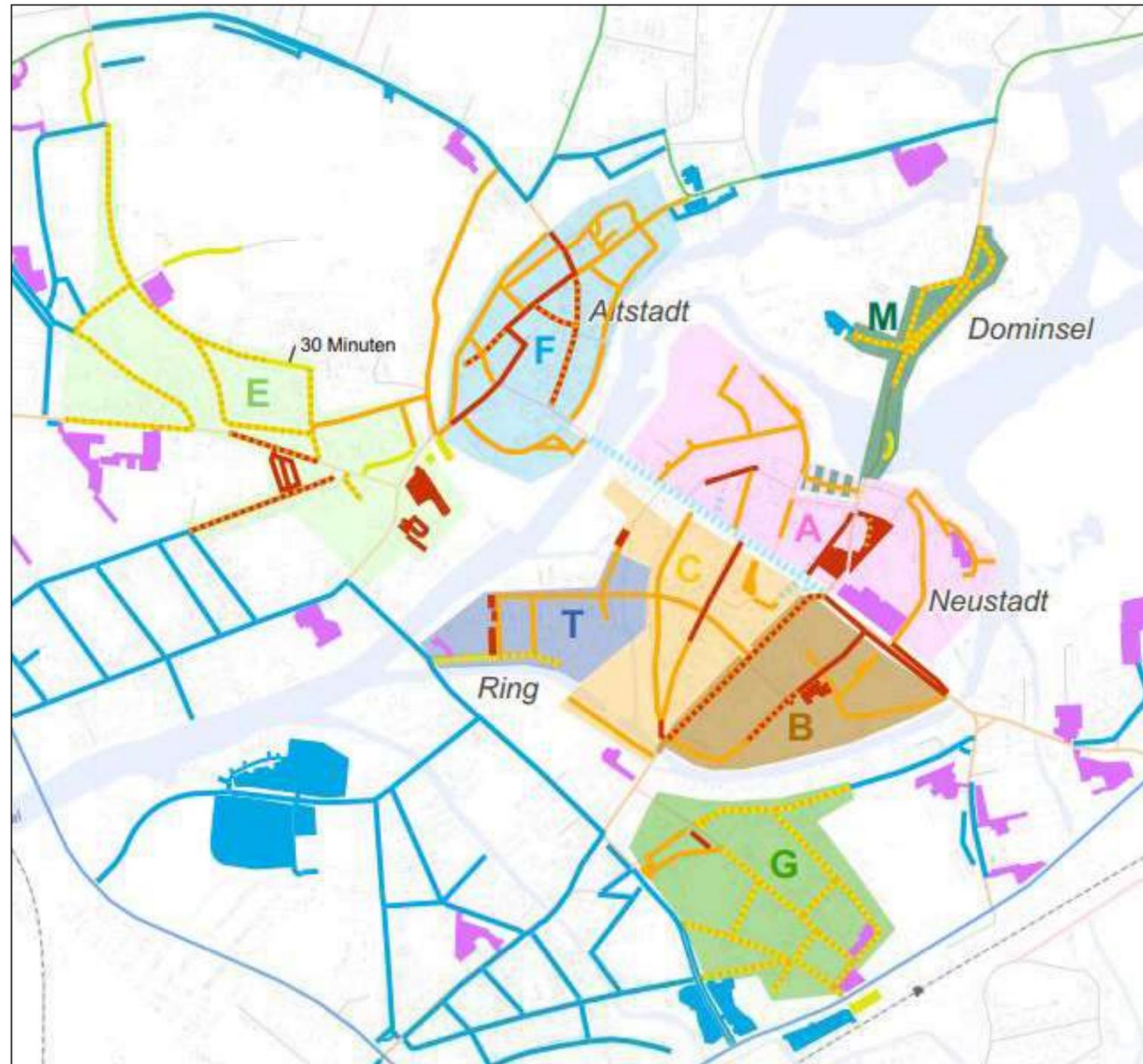


Maßnahmen im Radverkehrsnetz

Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

vorhandene Konzepte - Parkraumkonzept -

- Planung Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparkzonen



Parkraumbewirtschaftung

- Eingeschränktes Halteverbot
- Gebührenpflichtig
- Kurzparken, i.d.R. 2,0 h
- Unbewirtschaftet
- reines Bewohnerparken
- Private öfftl. zugängl. Flächen
- Parken auf Brachen
- Bewohner ganztägig frei

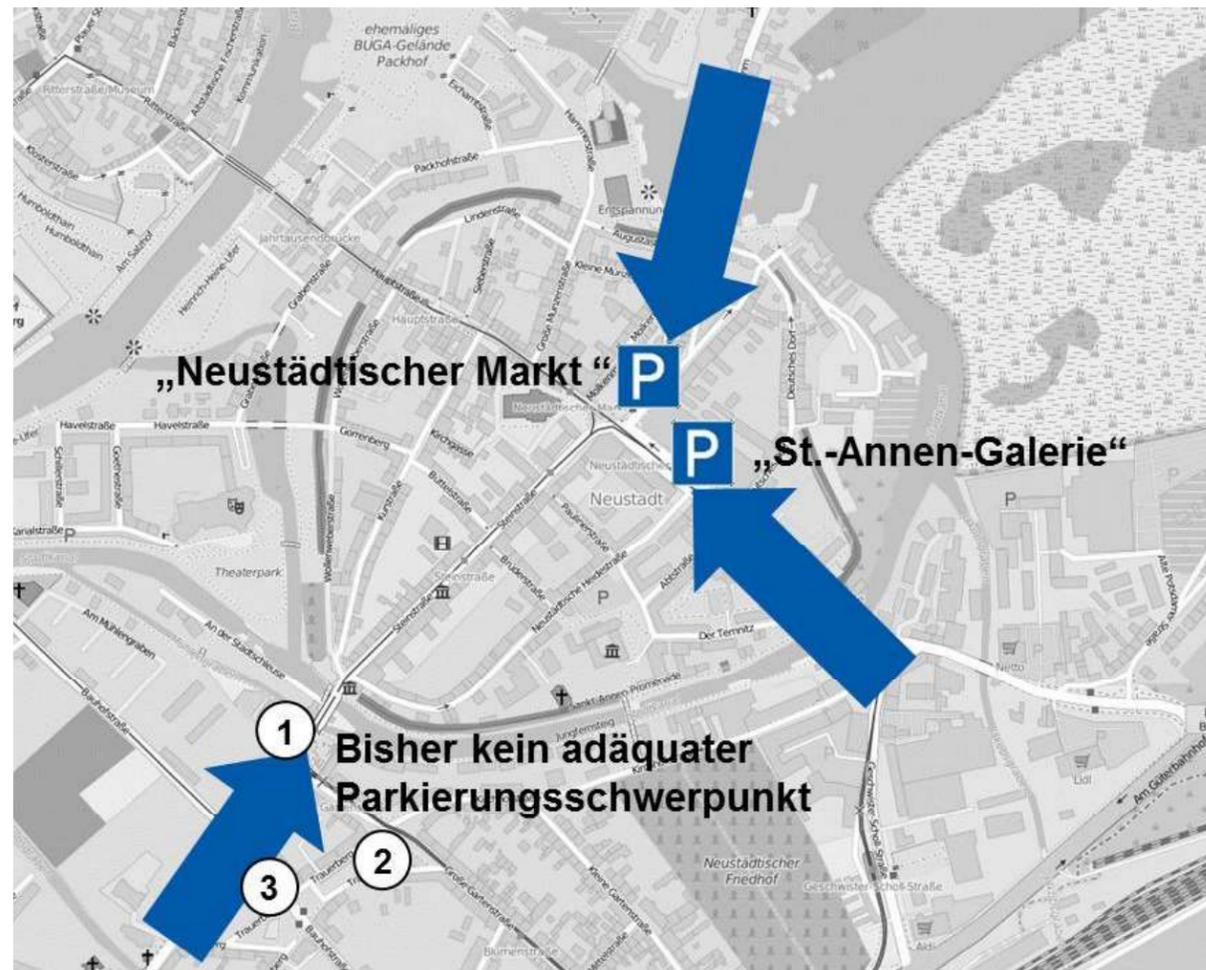
Bewohnerparkzonen

- A Bewohnerparkzone A (vereint mit Zone D)
- B Bewohnerparkzone B
- C Bewohnerparkzone C
- E Bewohnerparkzone E
- F Bewohnerparkzone F
- G Bewohnerparkzone G (vereint mit Zone H)
- M Bewohnerparkzone M
- K Bewohnerparkzone K
- T Bewohnerparkzone T (neu)

Verkehrsberuhigung in der Innenstadt

vorhandene Konzepte - Parkraumkonzept -

- Änderung der Tarifgestaltung
- Parkhäuser an den Hauptzufahrten zur Innenstadt
- Parkleitsystem
- Wiesenweg als kostenlosen Zentralparkplatz
Fußweg ins Zentrum
- Hinweise auf P&R Plätze in Zentrumsnähe



Beschlüsse der SVV

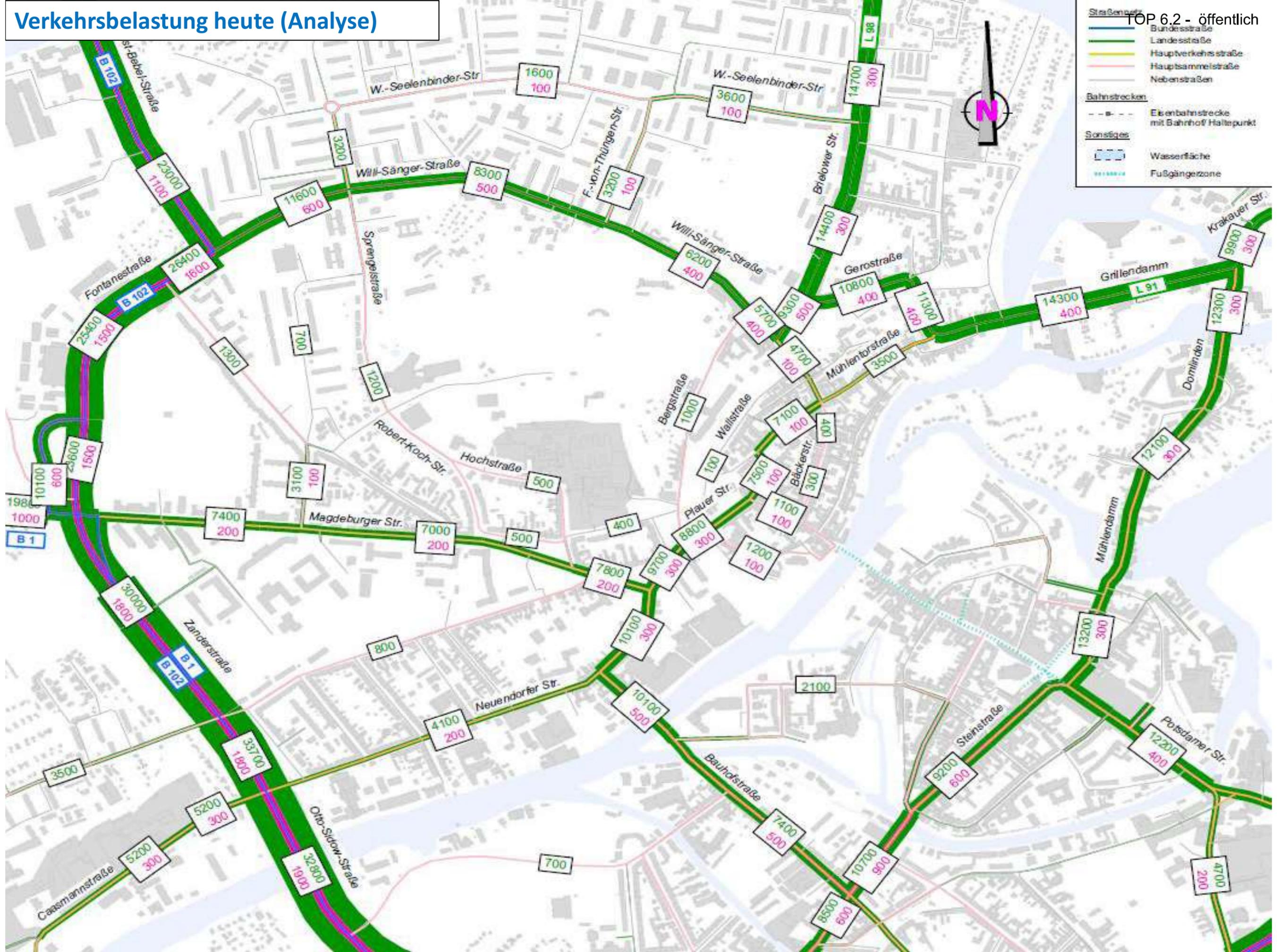
- 211/2015 Leitbild und Ziele der Verkehrsplanung
- 039/2017 Luftreinhalteplan
- 157/2017 Aktionsplan Lärminderung Stufe 2 mit Ergänzungsanträgen 169 und 207/2017
- 066/2019 Aktionsplan Lärminderung Stufe 3
- 075/2018 Verkehrsentwicklungsplan mit Ergänzungsanträgen 201/2018 und 258/2018
- 076/2018 Nahverkehrsplan
- 077/2018 Parkraumkonzept mit Ergänzungsantrag 202/2018
- 240/2019 Verkehrsberuhigung historische Innenstadt vom 27.08.2019

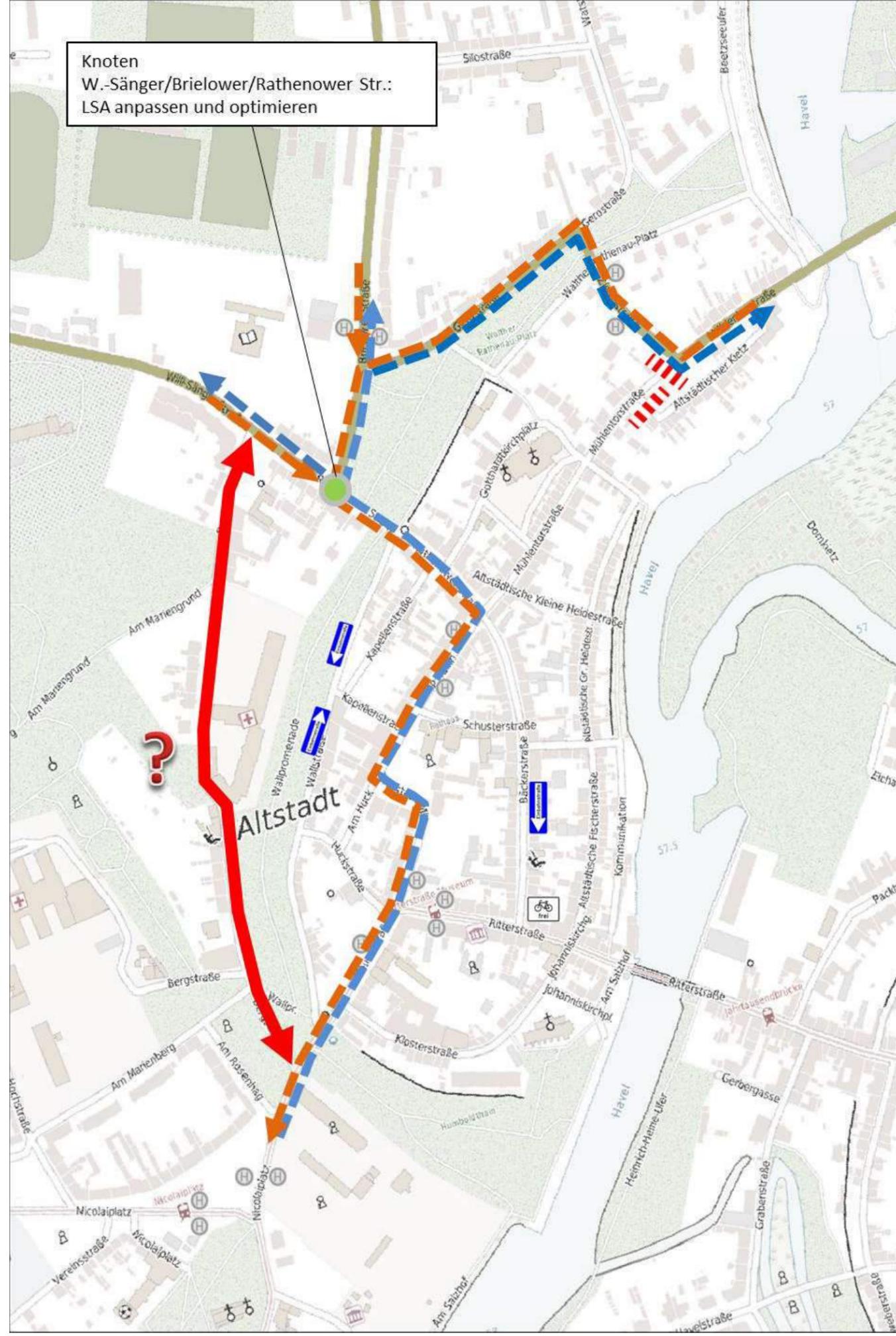
Variantenuntersuchung



Verkehrsbelastung heute (Analyse)

TOP 6.2 - öffentlich



Var. 1: Sperrung Mühlentorstraße**Beschreibung der Variante**

Bauliche Vollsperrung der Mühlentorstraße vor der Ziegelstraße und des Altstädtischen Kietzes für den motorisierten Verkehr.

Durchfahrt für Radfahrer frei.

Ausbildung der Einmündung Altstädtischer Kietz als Wendestelle für Müll- und Einsatzfahrzeuge.

Vor- und Nachteile

- + Konsequente Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Mühlentorstraße,
- Geringe bzw. tolerierbare Umwege für Bewohner Altstätt. Große Heidestraße, Mühlentorstraße, Gotthardkirchplatz und Altstädt. Kietz.
- geringe Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Altstadt
- Mehrbelastung Rathenower Straße, Ziegel/Gerostraße, Bauhofstraße und Neuendorfer Straße

Kostenschätzung

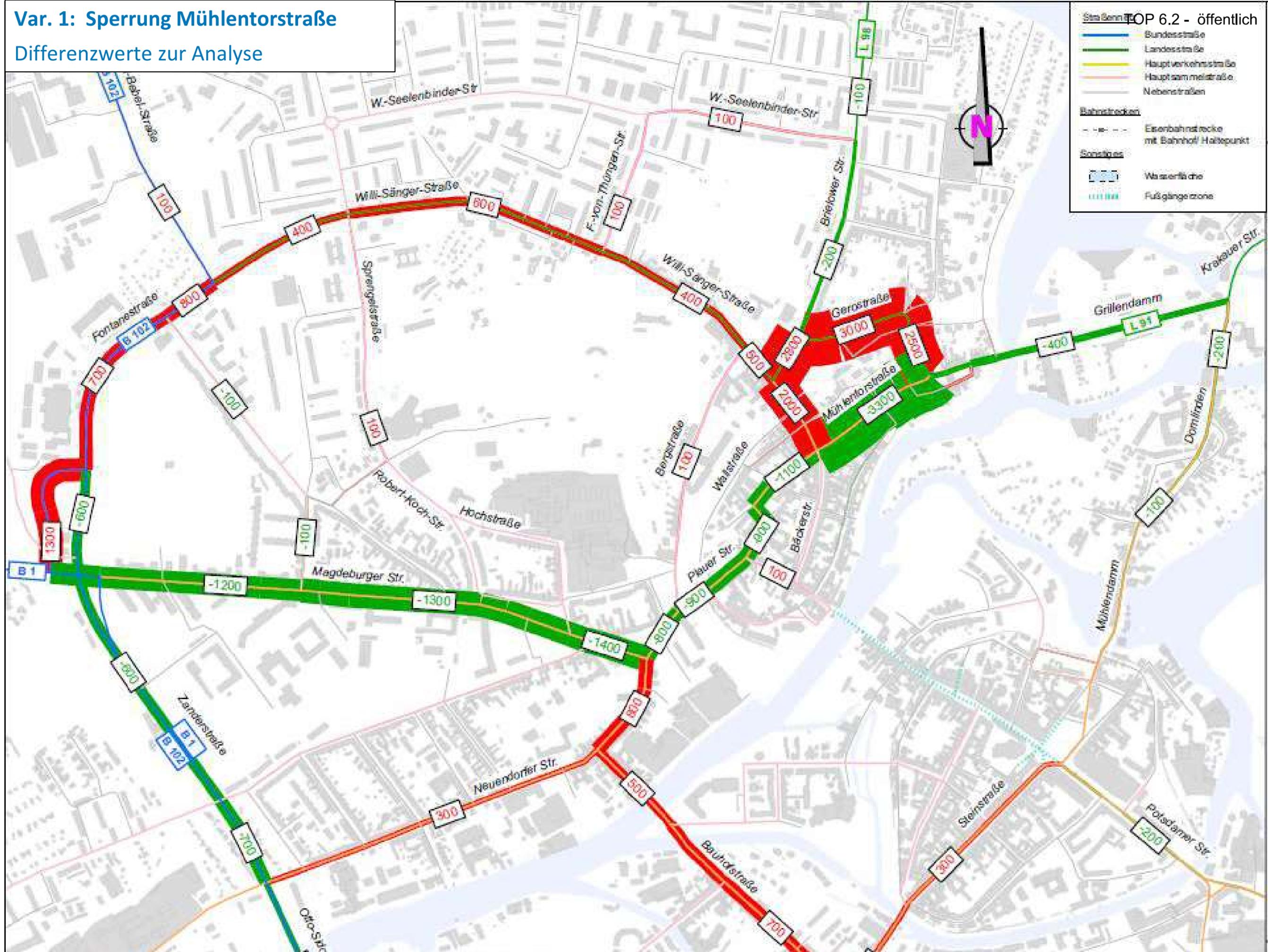
20.000 €	Poller, Markierung, Beschilderung
15.000 €	Radwege, Querungshilfen
6.000 €	Anpassung / Optimierung LSA

Umsetzungshorizont

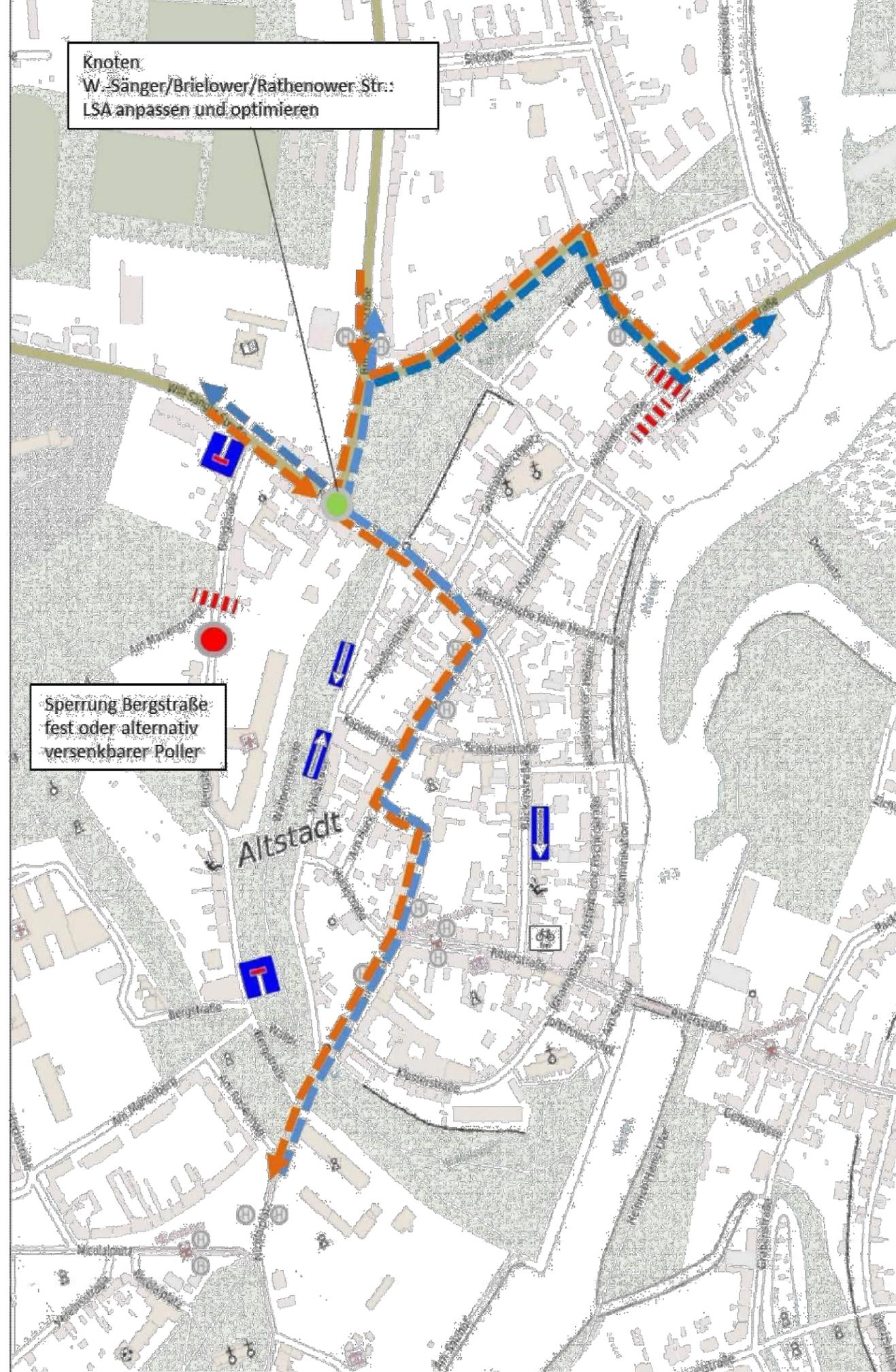
Kurzfristig

Var. 1: Sperrung Mühlentorstraße

Differenzwerte zur Analyse



Var. 1a: Sperrung Mühlentorstraße und Bergstraße



Knoten
W. Sängers/Brielower/Rathenower Str.:
LSA anpassen und optimieren

Sperrung Bergstraße
fest oder alternativ
versenkbarer Poller

Beschreibung der Variante

Wie Variante 1 zuzüglich Sperrung der Bergstraße z. B. in Höhe Mariengrund
Durchfahrt für Radfahrer frei

Vor- und Nachteile

- + Konsequente Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Mühlentorstraße,
- Geringe bzw. tolerierbare Umwege für Bewohner Altstadt. Große Heidestraße, Mühlentorstraße, Gotthardkirchplatz und Altstadt. Kietz.
- + Wirksame Unterbindung Durchgangsverkehr durch die Bergstraße
- Entlastungseffekt für die Altstadt geringer als Var. 1
- Mehrbelastung Rathenower Straße, Ziegel/Gerostraße, Bauhofstraße und Neuendorfer Straße

Kostenschätzung

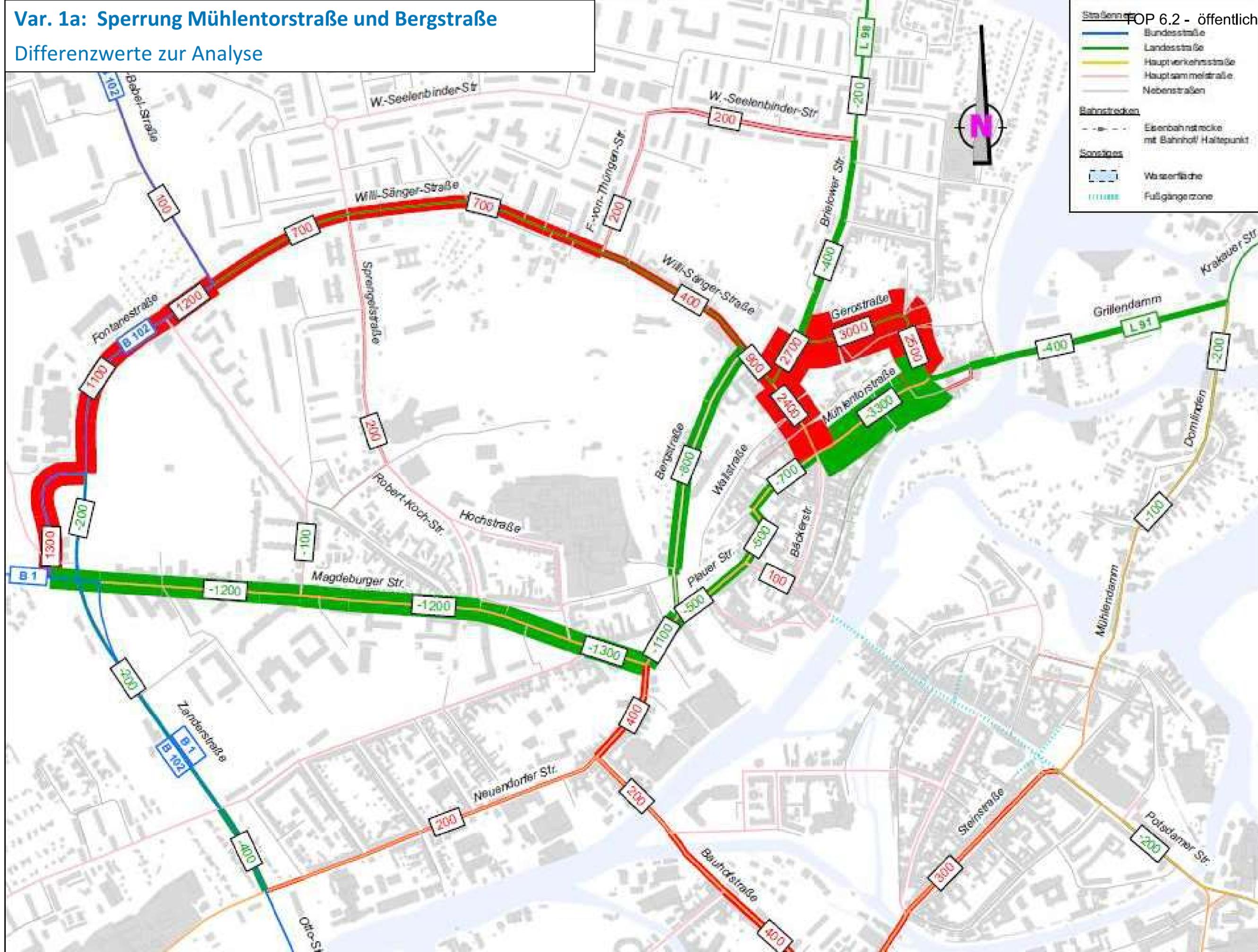
20.000 €	Poller, Markierung, Beschilderung
15.000 €	Radwege, Querungshilfen
6.000 €	Anpassung / Optimierung LSA

Umsetzungshorizont

kurzfristig

Var. 1a: Sperrung Mühlentorstraße und Bergstraße

Differenzwerte zur Analyse



Var. 3a: Sperrung Mühlentorstraße, Einfahrverbot

Var. 3b: Sperrung Mühlentorstraße, Einfahrverbot

Beschreibung der Variante

TOP 6.2 - öffentlich

Vollsperrung der Mühlentorstraße vor der Ziegelstraße und des Altstädtischen Kietzes für den motorisierten Verkehr.

Durchfahrt für Radfahrer frei. (wie Var.1).

Einfahrverbot am Parduin bzw. Plauer Straße in Höhe Einmündung Ritterstraße

Quasi Einbahnstraßensystem (Plauer Straße)/Altst. Markt/Parduin sowie Bergstraße gegenläufig (Var. 3a gegen und Var. 3b im Uhrzeigersinn) durch Verwendung Z 260 , Z 267

Vor- und Nachteile

- + Konsequente Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Mühlentorstraße,
- + Reduzierung des Durchgangsverkehrs über den Altstädtischen Markt stärker als Var. 1
- + Rückfahrt „entgegen der Fahrtrichtung“ möglich
- Umwege für Besucher und Bewohner der Altstadt und der Bergstraße im tolerierbaren Bereich,
- Erhöhung des Durchgangsverkehrs über die Bergstraße
- Mehrbelastung Ziegel/Gerostraße, Bauhofstraße und Neuendorfer Straße
- Akzeptanz? Kontrolle notwendig
- Ausweichverkehr durch Bäckerstraße möglich (Var. 3a)

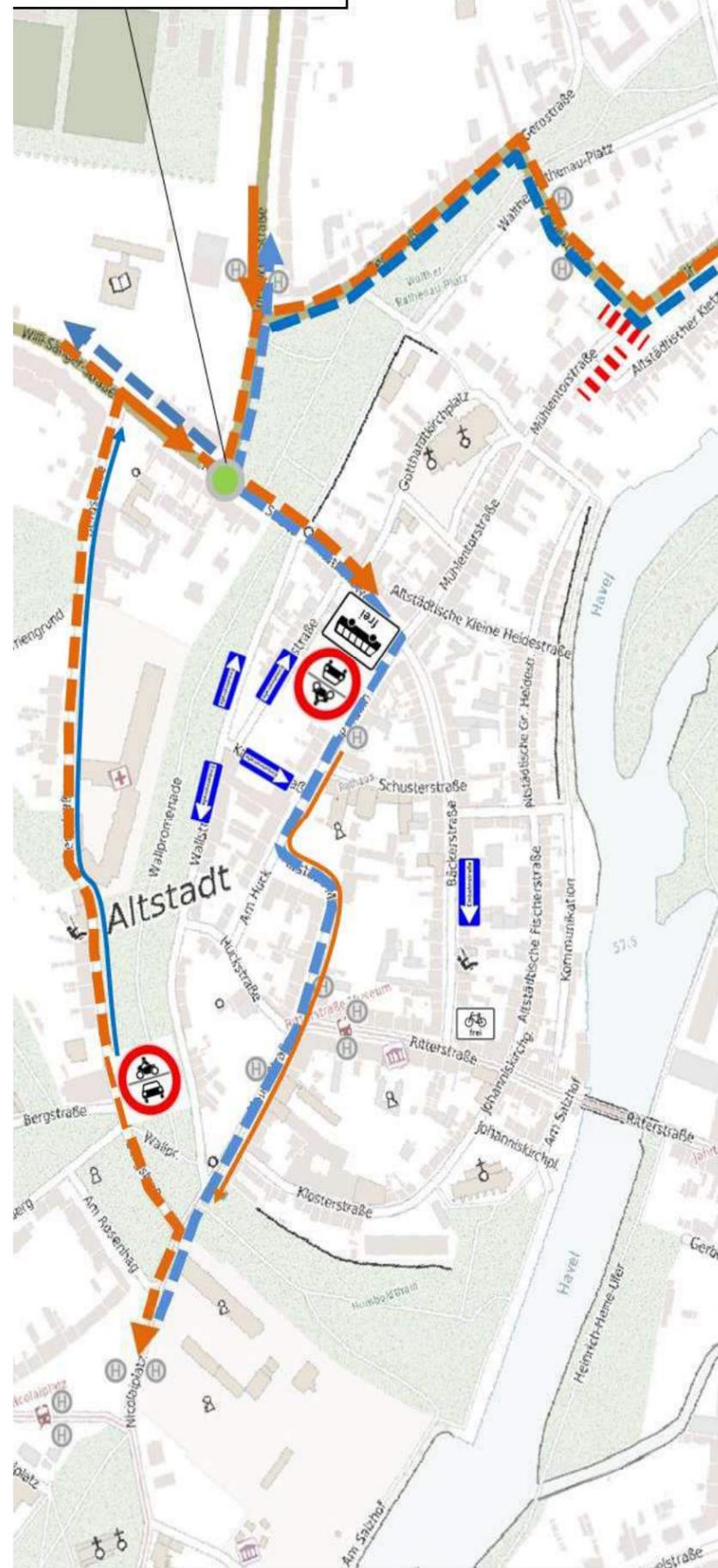
Kostenschätzung

10.000 €	Markierung, Beschilderung
7.500 €	Radwege
10.000 €	Anpassung / Optimierung LSA, Änderung Verkehrsführung Knoten

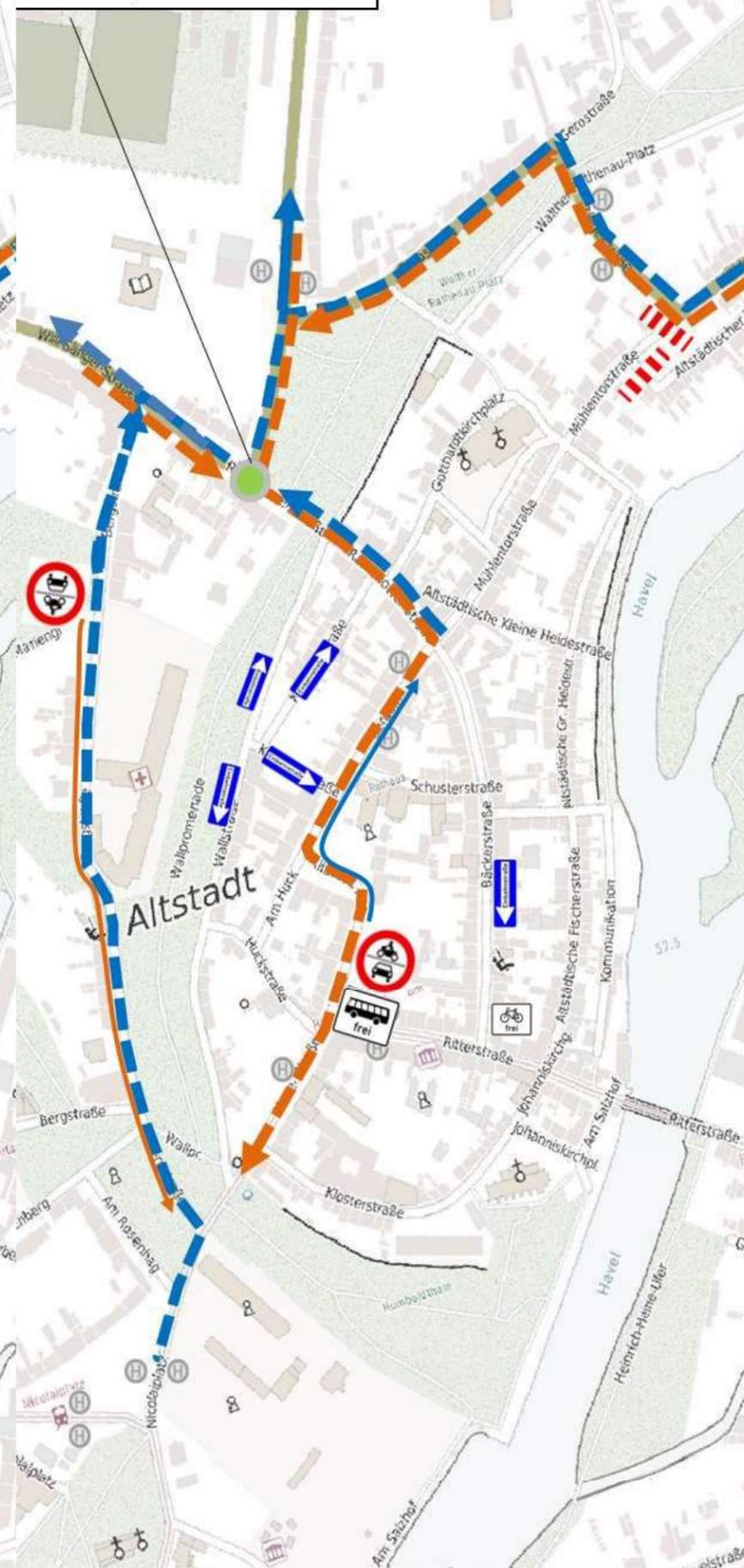
Umsetzungshorizont

kurzfristig

planen und optimieren

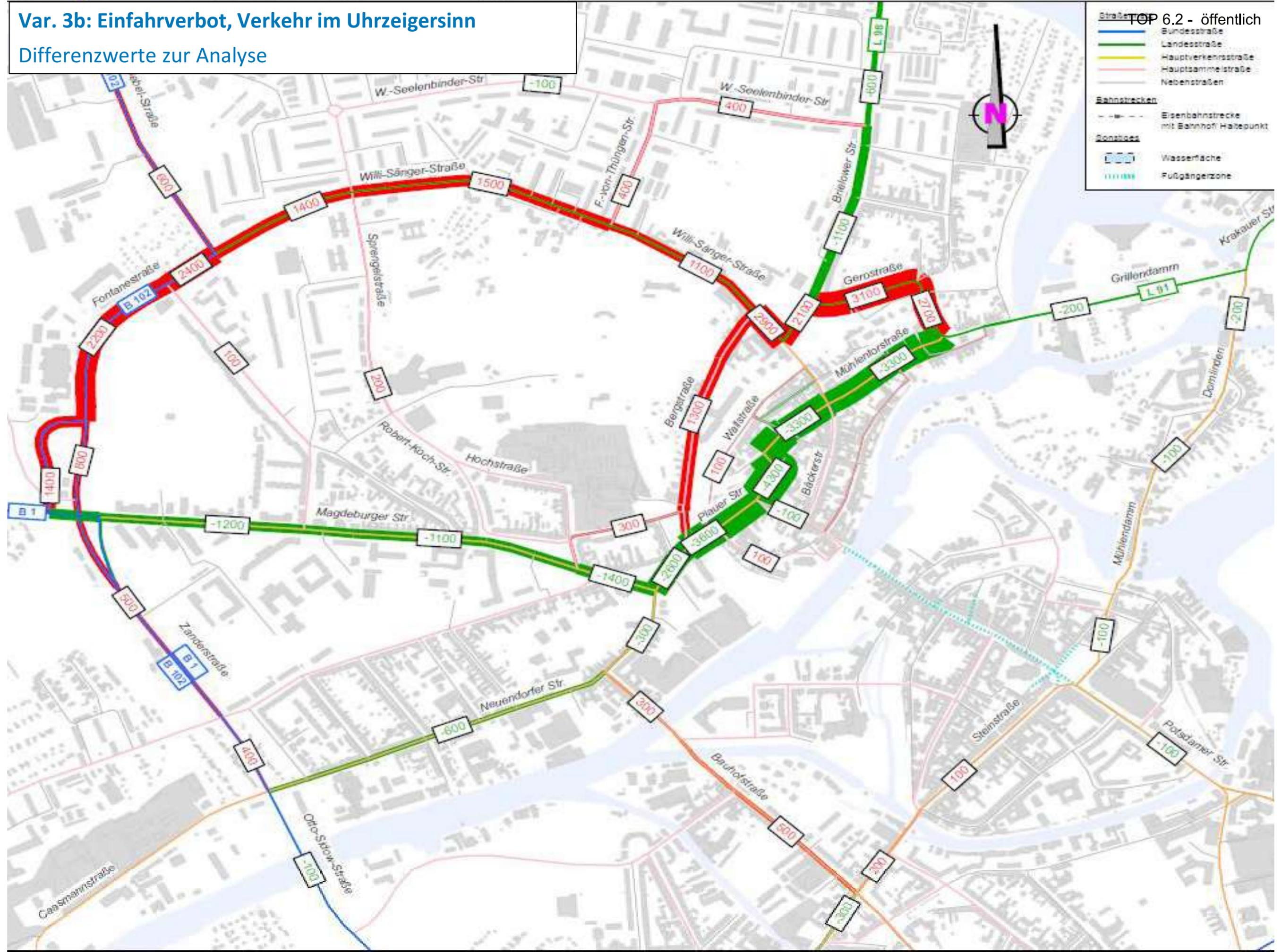


planen und optimieren

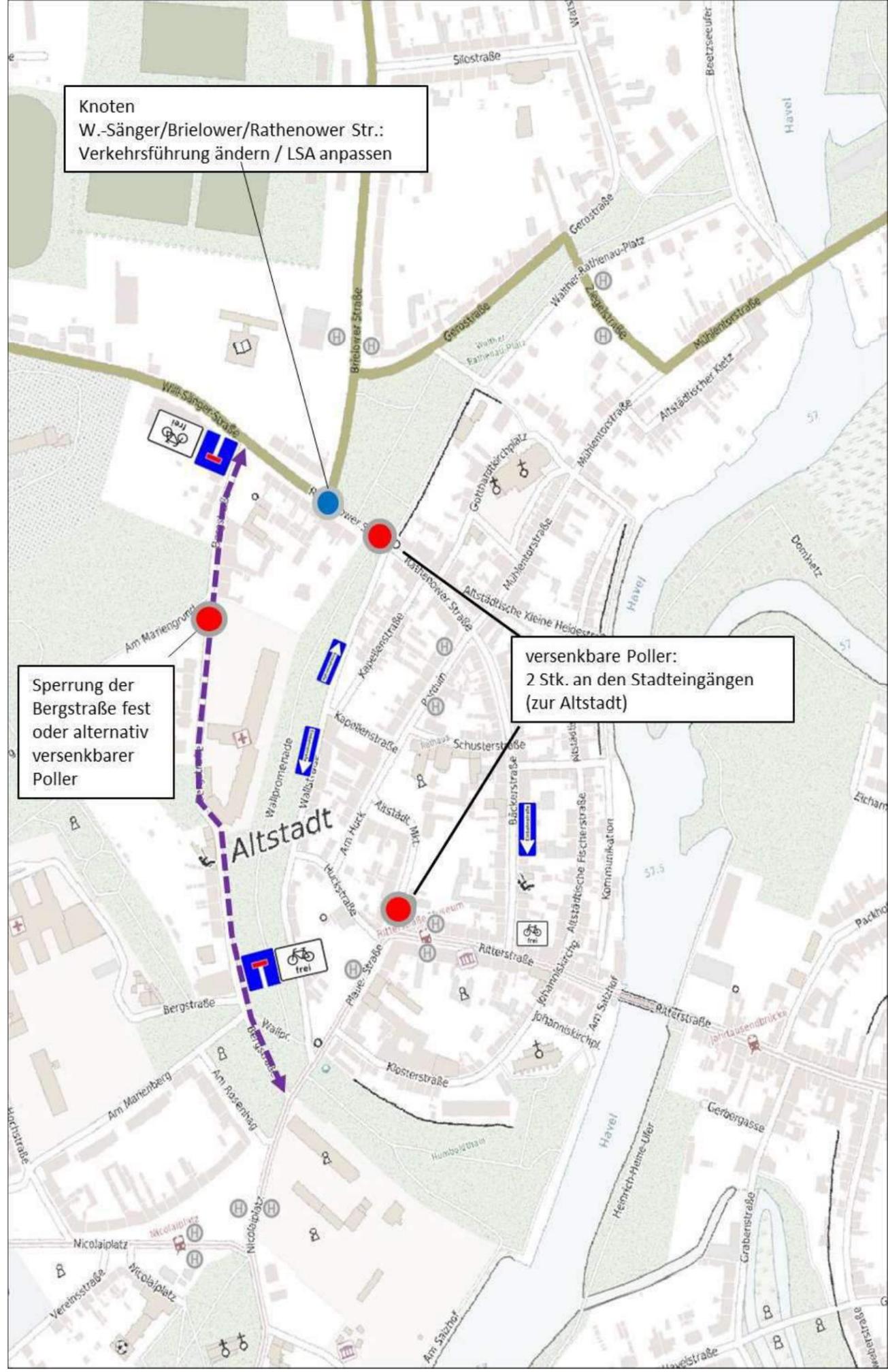


Var. 3b: Einfahrverbot, Verkehr im Uhrzeigersinn

Differenzwerte zur Analyse



Var. 4a: Sperrung Altstädtischer Markt mit 2 Pollern an den Stadteingängen



Beschreibung der Variante

Bauliche Sperrung des Altstädtischen Marktes **jeweils an den Eingängen** Rathenower Str. und Plauer Str. mittels versenkbaren Pollern

Regelung in der Bergstraße ist notwendig. (Sperrung fest oder mit versenkbarem Poller)

Anwohner, Rettungsdienste sowie ÖPNV frei (Chip, Code o. ä.)

Zeitlich begrenzte Freigabe für Belieferung, Ver- und Entsorgung möglich

Vor- und Nachteile

- + Konsequente Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Altstadt und erhebliche Reduzierung der Verkehrsmengen
- + Erhebliche Verlagerung des Verkehrs über nördlichen Zentrumsring
- Verzögerungen im Busverkehr zu vernachlässigen?
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs über die Robert-Koch- und Sprengelstraße (+100 %)

Kostenschätzung

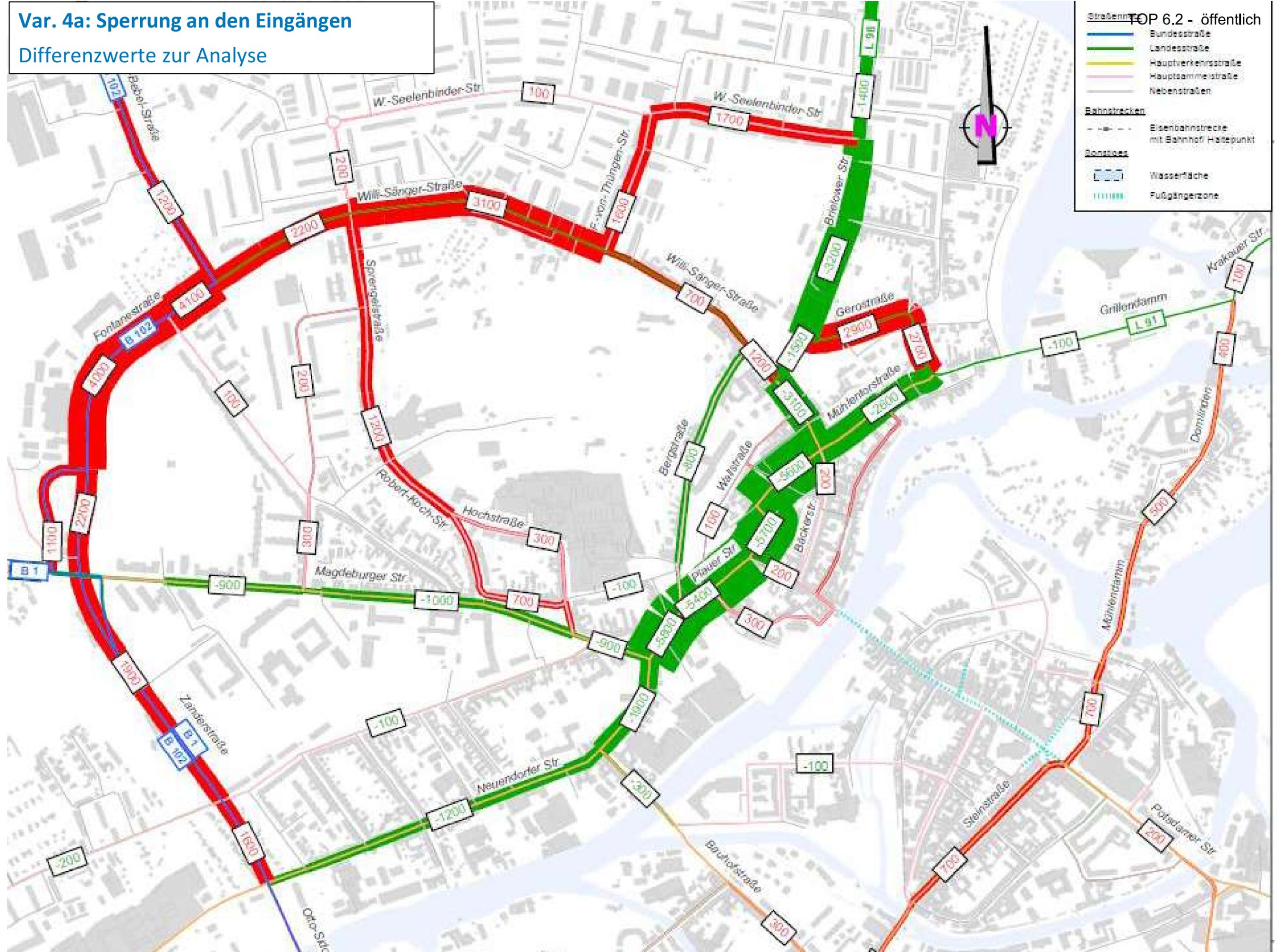
40.000 €	versenkbare Poller, Markierung, Beschilderung
7.500 €	Radwege
15.000 €	Anpassung / Optimierung LSA, Änderung Verkehrsführung Knoten

Umsetzungshorizont

Kurz- mittelfristig

Var. 4a: Sperrung an den Eingängen

Differenzwerte zur Analyse



Var. 4b: Sperrung Altstädtischer Markt zentral mit 1 Poller

Beschreibung der Variante

Bauliche Sperrung des Altstädtischen Marktes **zentral** am Altstädtischen Markt

Mühlentorstraße als Einbahnstraße stadtauswärts zur Unterbindung Ausweichverkehr über Rathenower Straße empfohlen.

Regelung in der Bergstraße ist notwendig.
(Sperrung/Einbahnstraße wie vor)

ÖPNV und Rettungsdienste frei (Chip, Code etc.)

Zeitlich begrenzte Freigabe für Belieferung, Ver- und Entsorgung möglich

Vor- und Nachteile (analog Var. 4a)

- + Konsequente Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Altstadt und erhebliche Reduzierung der Verkehrsmengen
- + Erhebliche Verlagerung des Verkehrs über nördlichen Zentrumsring
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs über die Robert-Koch- und Sprengelstraße (+100 %)

Im Vergleich zur Var. 4a:

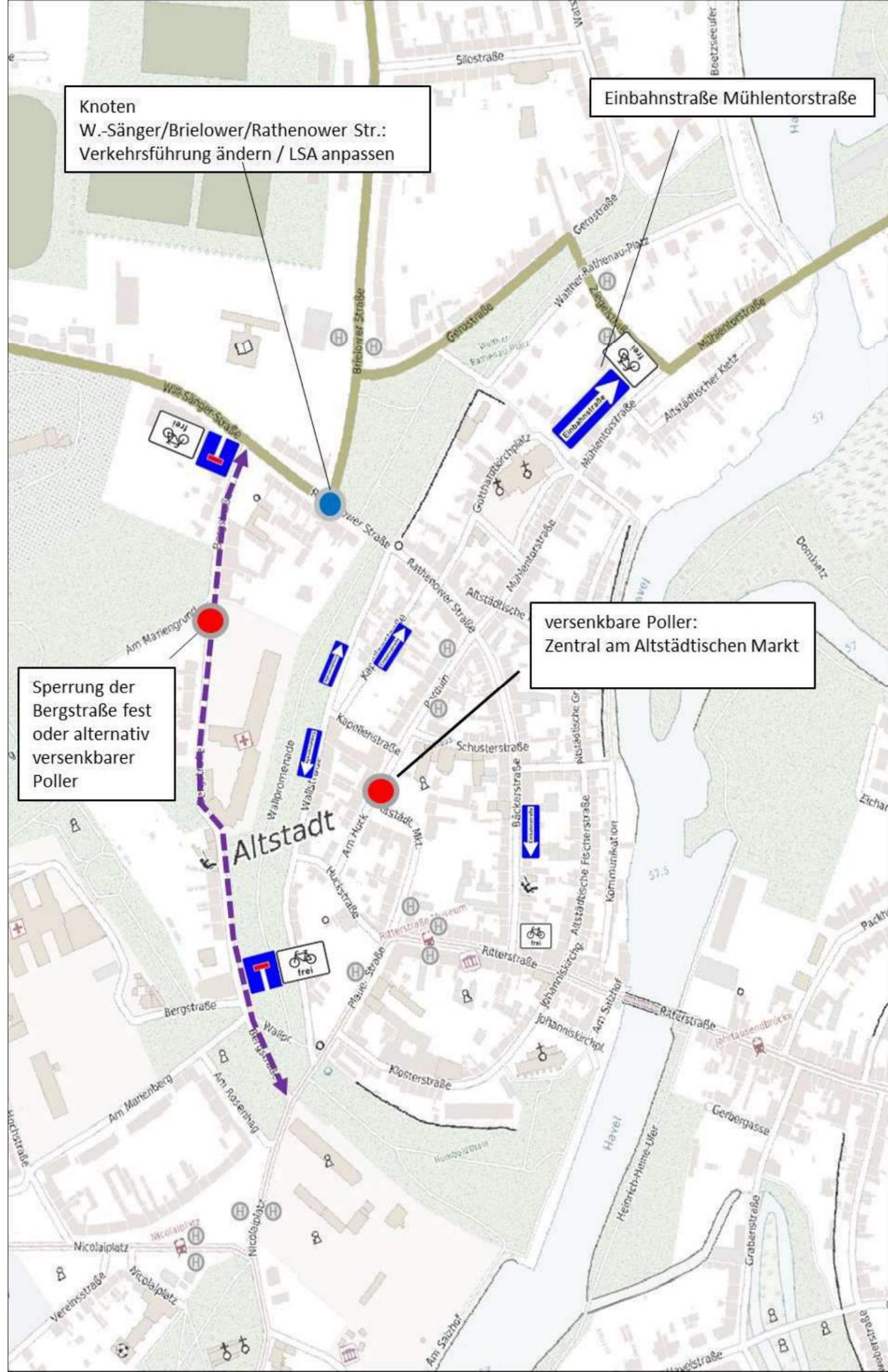
- + Gute Erreichbarkeit Quell- und Zielverkehr bis zum Altstädt. Markt möglich
- + Verzögerungen im Busverkehr geringer als Var. 4a
- + Wenig Unterhaltungsaufwand - Freigabe für Anwohner nicht notwendig
- Anpassung des Einbahnstraßensystems in Kapellenstraße und Wallstraße notwendig, ebenso ggf. Sperrung der Mühlentorstraße
- Entlastung für Rathenower Str. nicht ganz so hoch

Kostenschätzung

30.000 €	versenkbarer Poller, Markierung, Beschilderung
7.500 €	Radwege
15.000 €	Anpassung / Optimierung LSA, Änderung Verkehrsführung Knoten

Umsetzungshorizont

Kurz- mittelfristig



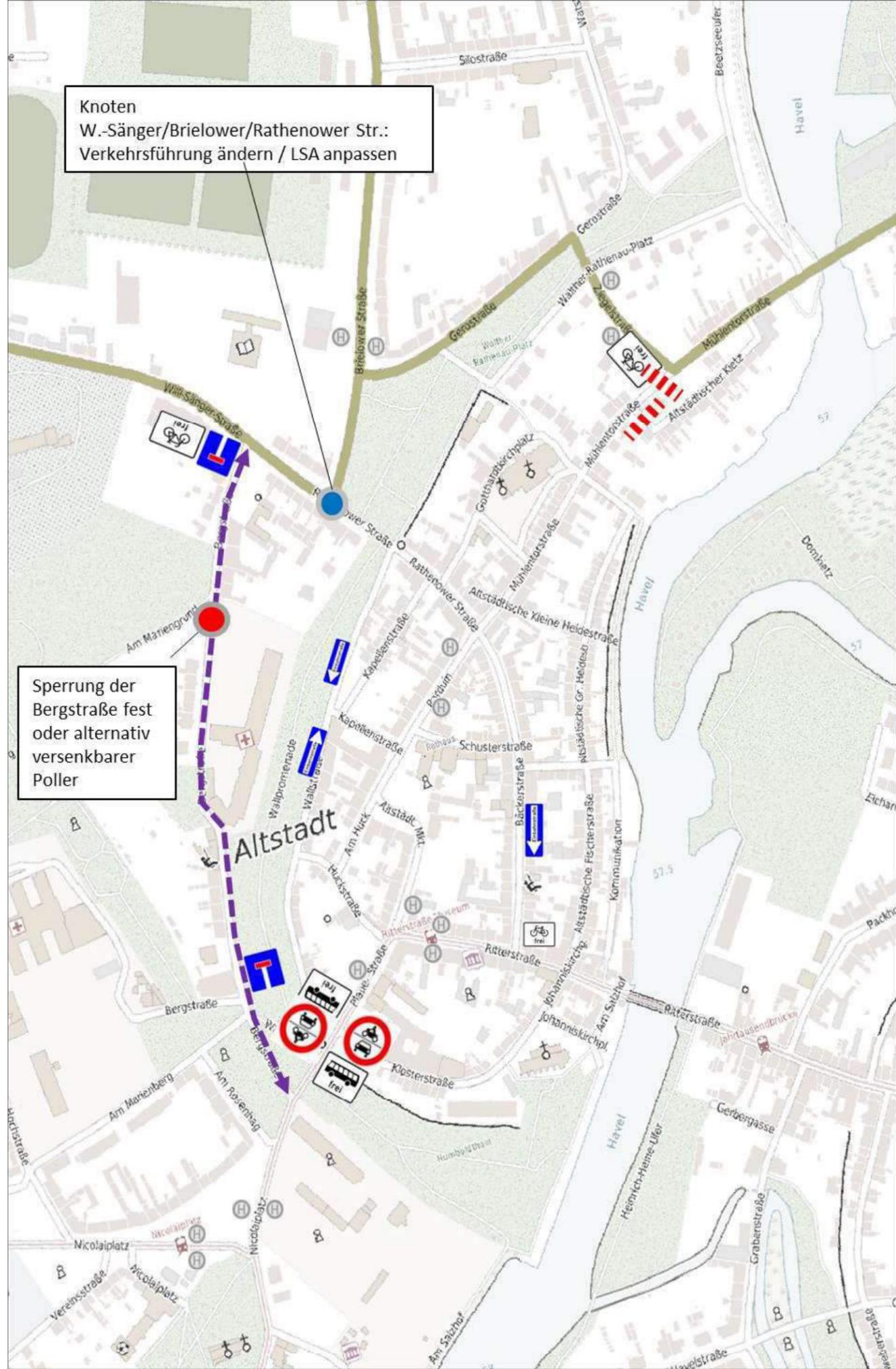
Knoten
W.-Sänger/Brielower/Rathenower Str.:
Verkehrsführung ändern / LSA anpassen

Einbahnstraße Mühlentorstraße

versenkbarer Poller:
Zentral am Altstädtischen Markt

Sperrung der
Bergstraße fest
oder alternativ
versenkbarer
Poller

Var. 6: Buga-Variante (Durchfahrtsverbot Plauer Straße)



Knoten
W.-Sänger/Brielower/Rathenower Str.:
Verkehrsführung ändern / LSA anpassen

Sperrung der
Bergstraße fest
oder alternativ
versenkbarer
Poller

Beschreibung der Variante

Einfahrtbeschränkung am Plauer Torturm
Zufahrt und Ausfahrt nur über Rathenower Straße/Parduin,
zeitliche Freigabe möglich

Var. 6a: Mühlenstraße gesperrt

Var. 6b: Mühlenstraße als Einbahnstraße

Vor- und Nachteile

- + Erhebliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch die Altstadt,
Effekt vergleichbar zu Varianten 4
- Umwege für Bewohner der Altstadt und der Bergstraße noch im tolerierbaren Bereich?
- Akzeptanz? Kontrolle notwendig
- Keine Reduzierung in der Rathenower Straße bei Var. 6a
- Verkehrssteigerung in der Bäckerstraße
- Mehr als Verdoppelung der Verkehrsstärke in R.-Koch-Str./Sprengelstr. (+1.900 Kfz/24h bzw. +172 %)
- Verkehrszunahme in der Gerostraße die höchste von allen untersuchten Varianten (+3.500 Kfz/24h, 32%)
- **bei Var.6b ist Durchfahung der nördlichen Altstadt möglich - wird deshalb nicht weiter verfolgt**

Kostenschätzung

7.000 €	Markierung, Beschilderung
7.500 €	Radwege
10.000 €	Anpassung / Optimierung LSA, Änderung Verkehrsführung Knoten

Umsetzungshorizont

kurzfristig

Var. 6: Bugavariante

Differenzwerte zur Analyse

TOP 6.2 - öffentlich

Strassen

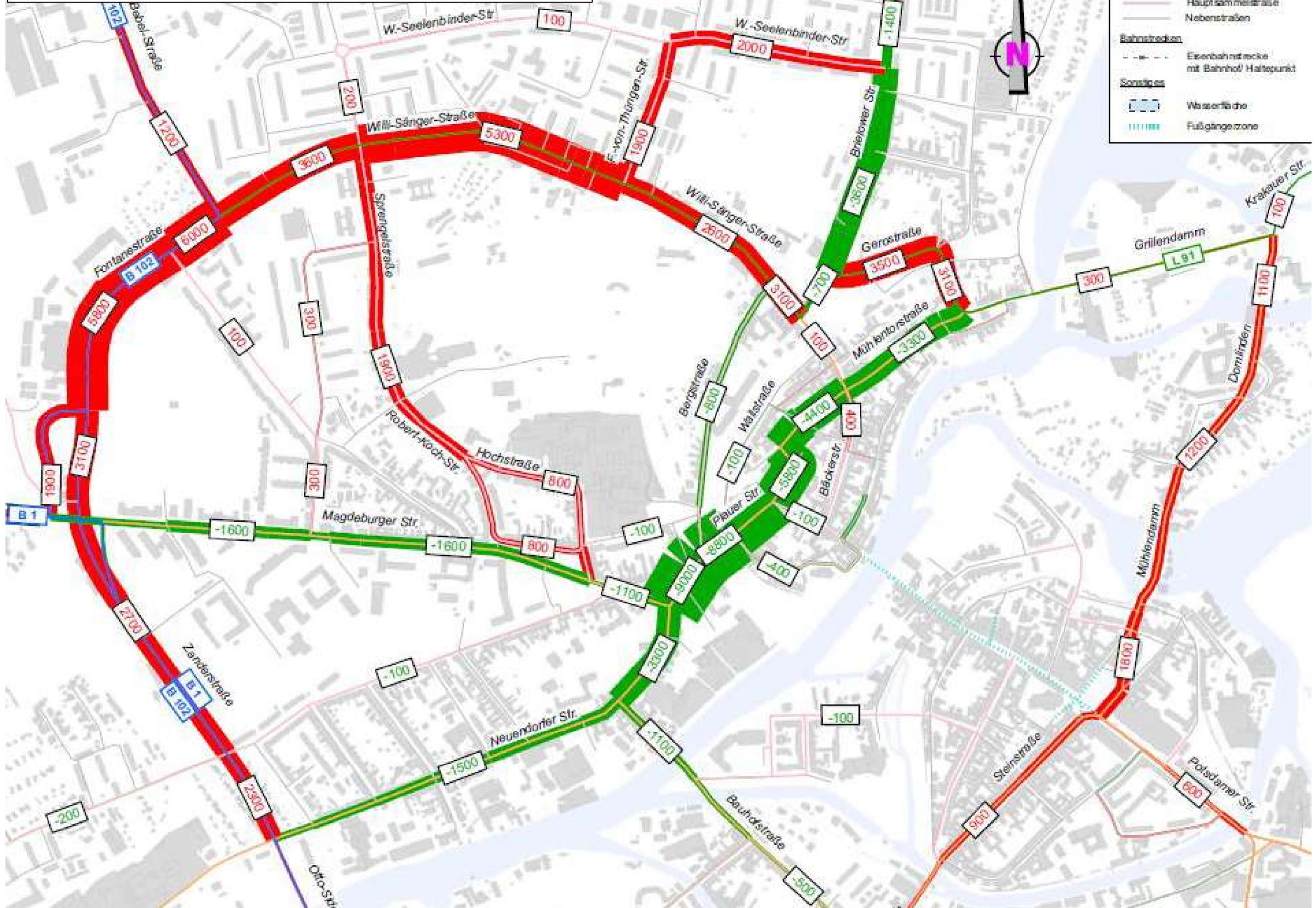
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptverkehrsstraße
- Nebenstraßen

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt

Sonstiges

- Wasserfläche
- Fußgängerzone



Dom Var. 1: Abbiegeverbot

Beschreibung der Variante

Abbiegeverbot vom Grillendamm nach rechts in Richtung Domlinden sowie aus den Domlinden nach links in den Grillendamm.

Busse und Versorgungsfahrzeuge frei.

Vor- und Nachteile

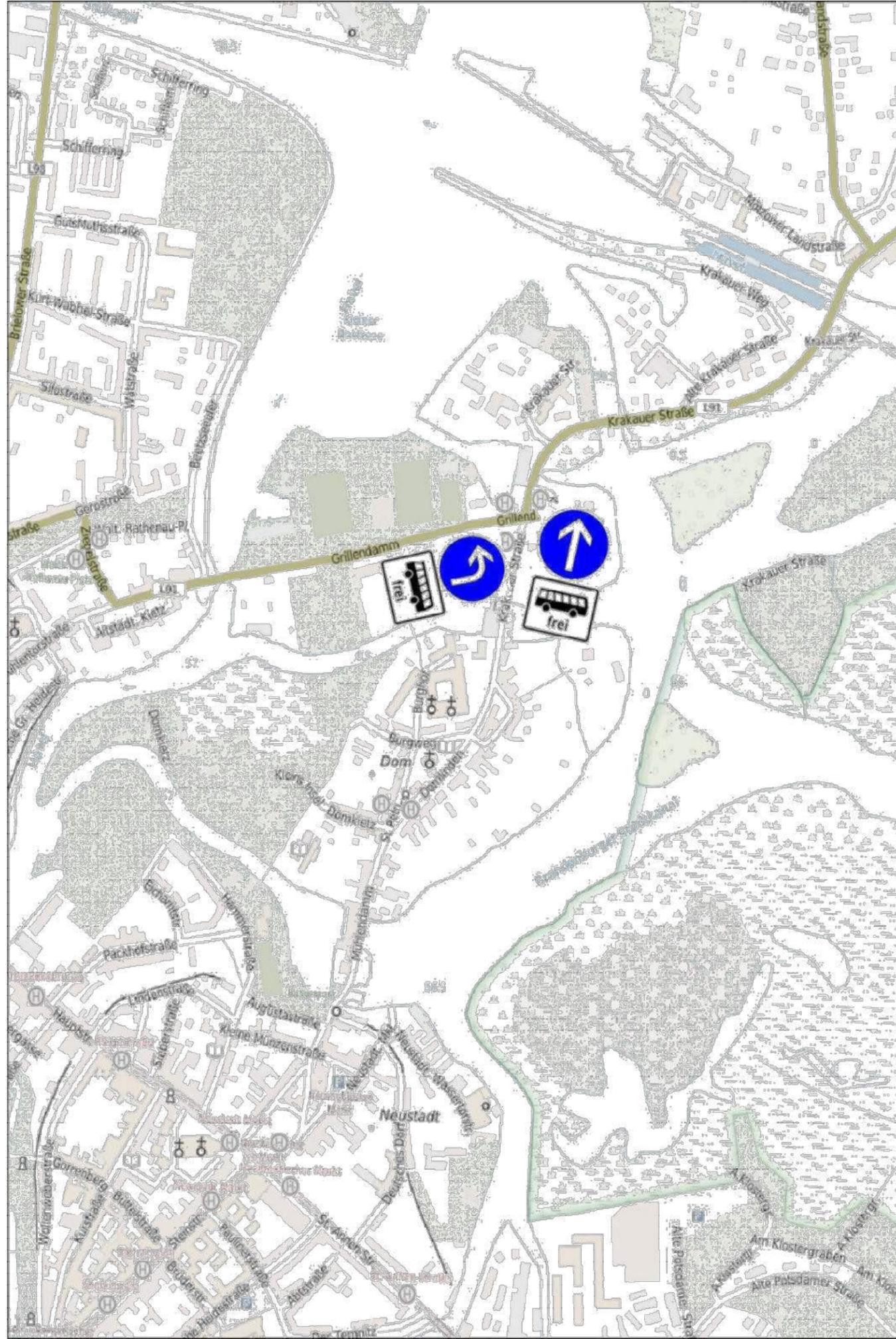
- + Senkung der Verkehrsbelegung um 56 %
- + Die interne Erreichbarkeit der beiden Stadtteile wird für Radfahrer und ÖPNV attraktiver da für MIV große Umwege.
- Akzeptanz? Kontrolle notwendig
- Verlagerung auf Bauhofstraße und Mehrverkehr in der Steinstraße
- Verkehrsreduktionen in der Altstadt aus Var. 3b werden wieder reduziert
- Erhebliche Mehrbelastung der Bergstraße

Kostenschätzung

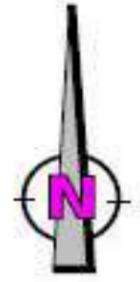
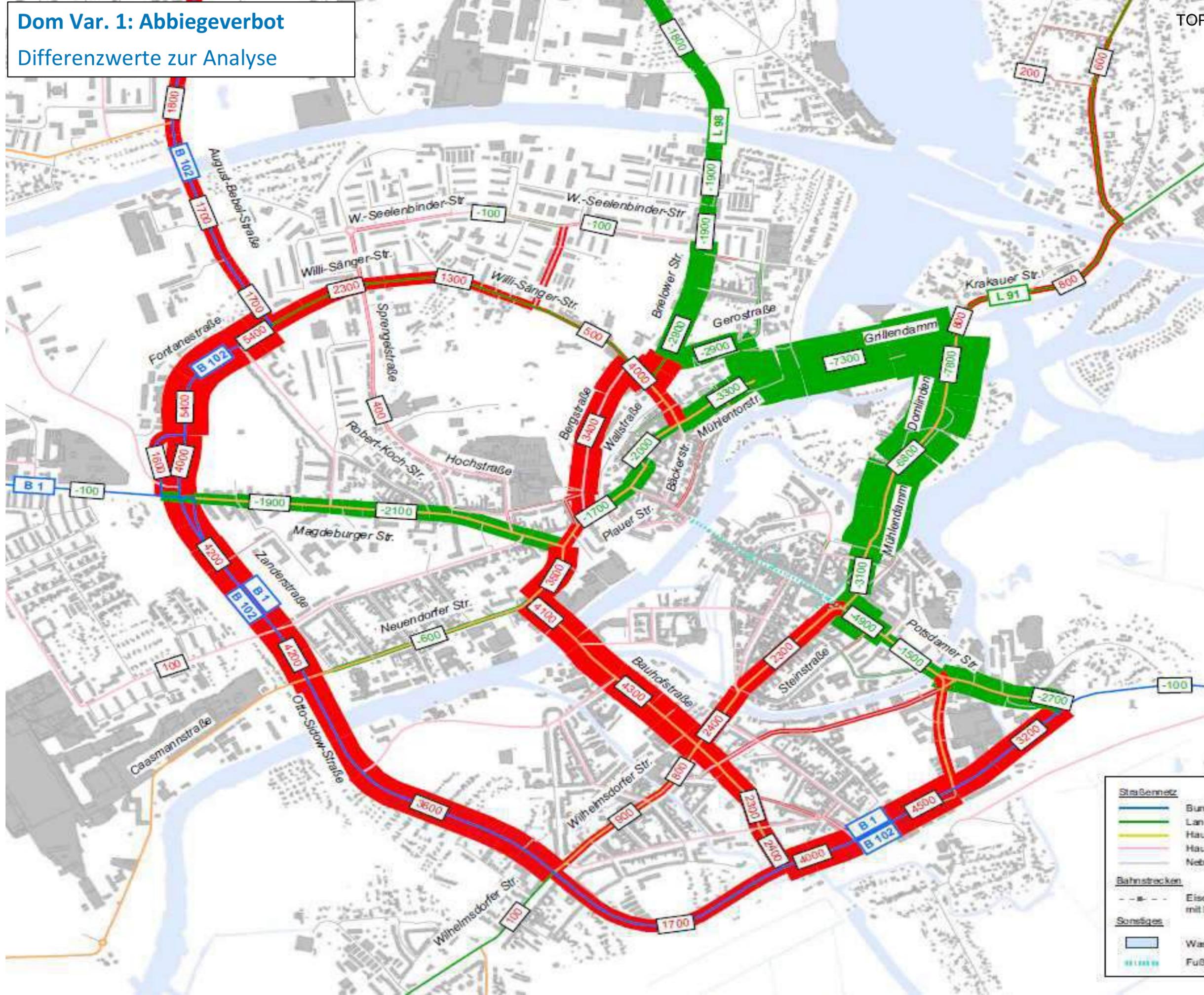
2.000 €	Markierung, Beschilderung
50.000 €	Umbau Knoten Krakauer Str./Grillendamm
14.000 €	Anpassung / Optimierung LSA

Umsetzungshorizont

kurzfristig



Dom Var. 1: Abbiegeverbot
 Differenzwerte zur Analyse



Straßennetz	
	Bundesstraße
	Landesstraße
	Hauptverkehrsstraße
	Hauptsammelstraße
	Nebenstraßen
Bahnstrecken	
	Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
Sonstiges	
	Wasserfläche
	Fußgängerzone

Dom Var. 2: Sperrung mit versenkbarem Poller

Beschreibung der Variante

Sperrung der Verbindung Mühlendamm – Krakauer Straße mittels versenkbarem Poller. Es kommen mehrere Standorte infrage, die in der Folge untersucht werden müssen.

Für Anwohner, ÖPNV sowie Ver- und Entsorgung frei, zeitlich eingeschränkte Freigabe für alle möglich

Vor- und Nachteile

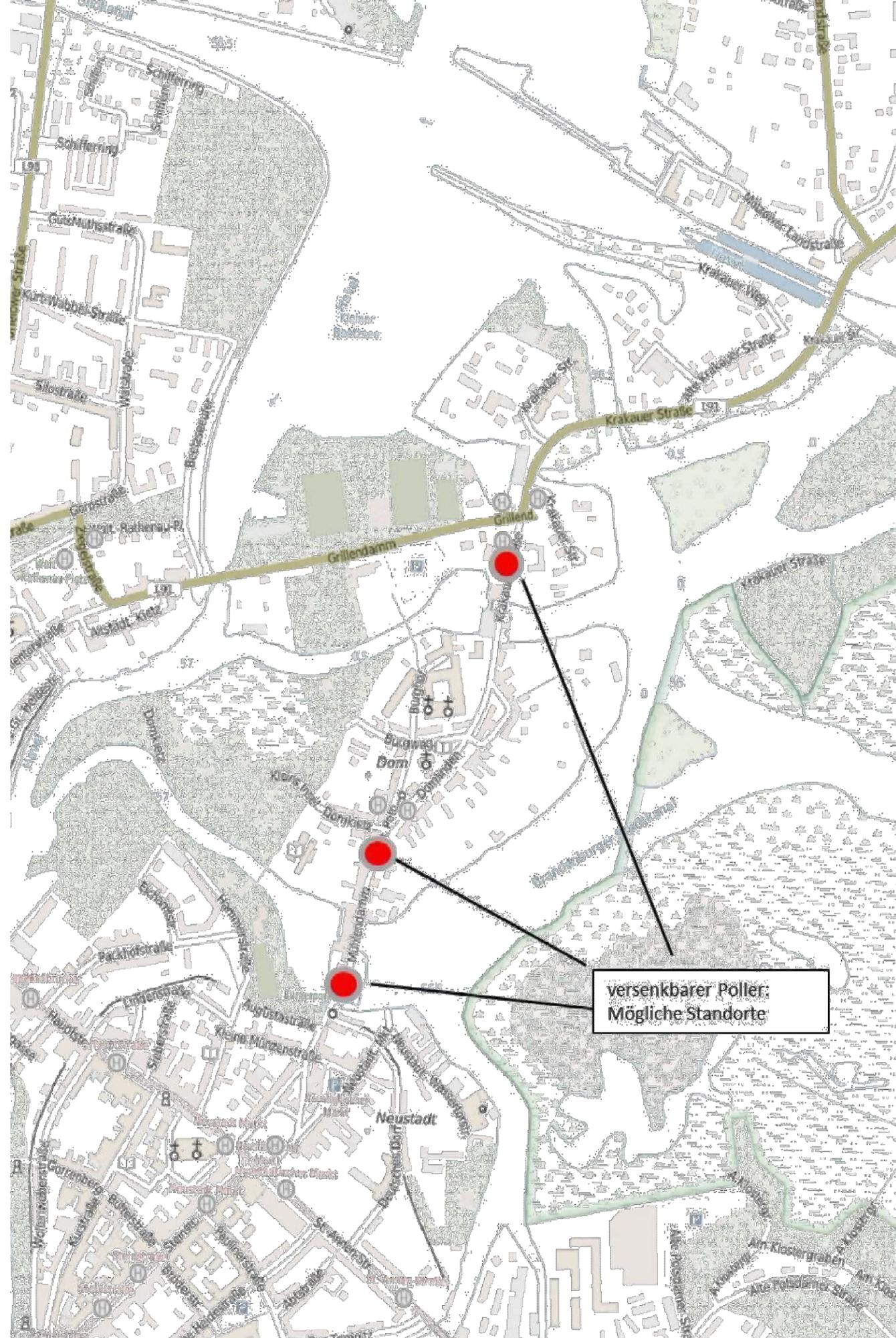
- + Wirksame Unterbindung des Durchgangsverkehrs über den Dom
- + Verkehrsberuhigung wirkt sich bis Neustädtischem Markt aus.
- + Senkung der Verkehrsbelegung um 90 %
- + Die interne Erreichbarkeit der beiden Stadtteile wird für Radfahrer und ÖPNV attraktiver da für MIV große Umwege.
- Starke Verlagerung auf Bauhofstraße, Mehrverkehr in der Steinstraße nicht so stark wie Var. D1
- Verkehrsreduktionen in der Altstadt aus Var. 3b werden fast vollständig wieder reduziert
- Erhebliche Mehrbelastung der Bergstraße (+450%)

Kostenschätzung

20.000 €	versenkbarer Poller
50.000 €	Umbau Knoten Krakauer Str./Grillendamm
14.000 €	Anpassung / Optimierung LSA

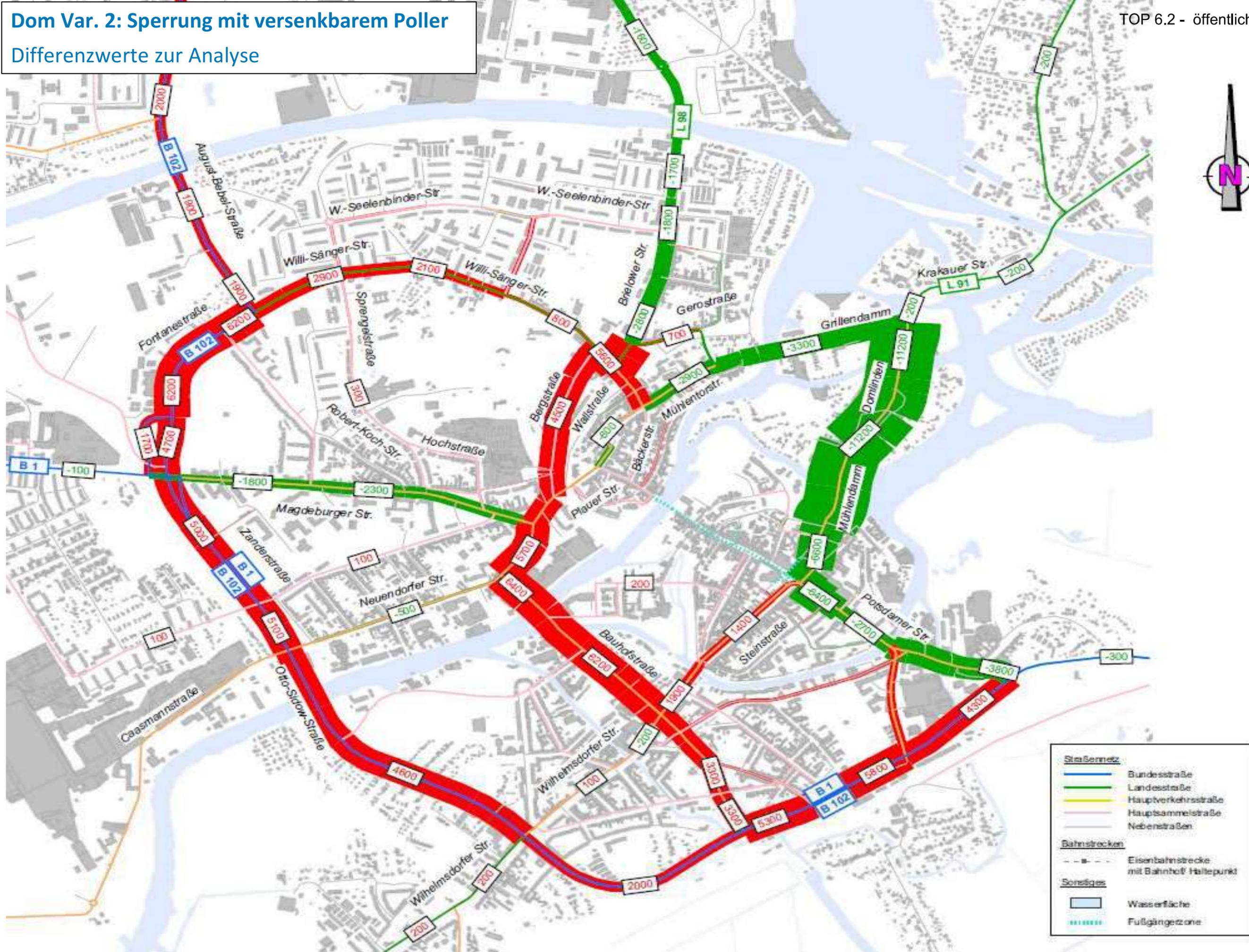
Umsetzungshorizont

mittelfristig



Dom Var. 2: Sperrung mit versenkbarem Poller

Differenzwerte zur Analyse



Leistungsfähigkeitsnachweis Standardbelastung (heute)

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{MS,95>n_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _W [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
3	1	→	K4	33	34	87	0,283	355	11,833	1,800	2000	-	19	566	0,627	44,419	1,088	11,403	17,114	102,684	C		
	2	↙	KRI2, K4	33	34	87	0,283	126	4,200	1,800	2000	-	15	444	0,284	40,602	0,227	3,714	6,973	41,838	C		
1	2	←	K1	73	74	47	0,617	317	10,567	1,800	2000	-	41	1234	0,257	11,035	0,197	5,007	8,791	52,746	A		
	1	↙	K2	34	35	86	0,292	294	9,800	1,800	2000	-	19	584	0,503	39,039	0,614	8,747	13,749	82,494	C		
2	1	↖	K3	15	16	105	0,133	128	4,267	1,800	2000	-	9	266	0,481	55,668	0,553	4,505	8,095	48,570	D		
	2	↗	KRI1, K3	62	63	58	0,525	353	11,767	1,800	2000	-	29	879	0,402	24,477	0,395	8,400	13,302	79,812	B		
5	2	↖	K14_16, SF1	58	59	62	0,492	318	10,600	1,800	2000	-	29	867	0,367	24,266	0,338	7,474	12,098	72,588	B		
	1	↙	K14_16	58	59	62	0,492	125	4,167	1,800	2000	-	33	984	0,127	16,812	0,081	2,339	4,926	29,556	A		
6	1	↗	K17_19	19	20	101	0,167	129	4,300	1,800	2000	-	11	334	0,386	48,458	0,367	4,196	7,660	45,960	C		
	2	↘	K17_19	19	20	101	0,167	192	6,400	1,800	2000	-	11	334	0,575	55,121	0,841	6,739	11,129	66,774	D		
4	2	↘	K11_13	43	44	77	0,367	50	1,667	1,800	2000	-	24	734	0,068	24,853	0,040	1,122	2,913	17,478	B		
	1	↙	K11_13, A1	43	44	77	0,367	262	8,733	1,800	2000	-	13	383	0,684	58,667	1,444	9,567	14,798	88,788	D		
Knotenpunktssummen:								2649						7609									
Gewichtete Mittelwerte:															0,440	35,822							
				TU = 120 s T = 3600 s																			

- q Belastung [Kfz/h]
- m Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf [Kfz/U]
- n_C Abflusskapazität pro Umlauf [Kfz/U]
- C Kapazität des Fahrstreifens [Kfz/h]
- x Auslastungsgrad [-]
- t_W Mittlere Wartezeit [s]
- NMS Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau [Kfz]
- L_x Erforderliche Stauraumlänge [m]
- QSV Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs [-]

Leistungsfähigkeitsnachweis bei Umlegung Verkehrsbelastung Var. 3b auf heutigen Signalzeitenplan

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{M5,95>N_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{M5} [Kfz]	N _{M5,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung	
3	1	→	K4	33	34	87	0,283	222	7,400	1,800	2000	-	19	566	0,392	37,098	0,378	6,346	10,606	63,636	C		
	2	↘	KRi2, K4	33	34	87	0,283	298	9,933	1,800	2000	-	15	444	0,671	53,660	1,355	10,436	15,899	95,394	D		
1	2	←	K1	73	74	47	0,617	317	10,567	1,800	2000	-	41	1234	0,257	11,035	0,197	5,007	8,791	52,746	A		
	1	↘	K2	34	35	86	0,292	395	13,167	1,800	2000	-	19	584	0,676	46,134	1,405	13,020	19,123	114,738	C		
2	1	↖	K3	15	16	105	0,133	305	10,167	1,800	2000	-	9	266	1,147	361,728	22,884	33,051	42,774	256,644	F		
	2	↗	KRi1, K3	62	63	58	0,525	402	13,400	1,800	2000	-	29	879	0,457	25,612	0,503	9,896	15,216	91,296	B		
5	2	↖	K14_16, SF1	58	59	62	0,492	313	10,433	1,800	2000	-	29	867	0,361	24,158	0,329	7,331	11,910	71,460	B		
	1	↘	K14_16	58	59	62	0,492	310	10,333	1,800	2000	-	33	984	0,315	19,294	0,265	6,477	10,781	64,686	A		
6	1	↗	K17_19	19	20	101	0,167	17	0,567	1,800	2000	-	11	334	0,051	42,314	0,030	0,506	1,709	10,254	C		
	2	↘	K17_19	19	20	101	0,167	61	2,033	1,800	2000	-	11	334	0,183	44,304	0,126	1,873	4,188	25,128	C		
4	2	↘	K11_13	43	44	77	0,367	80	2,667	1,800	2000	-	24	734	0,109	25,377	0,068	1,826	4,111	24,666	B		
	1	↖	K11_13, A1	43	44	77	0,367	458	15,267	1,800	2000	-	17	498	0,920	112,274	9,459	24,331	32,673	196,038	E		
Knotenpunktssummen:								3178						7724									
Gewichtete Mittelwerte:																0,573	74,571						
				TU = 120 s T = 3600 s																			

- q Belastung [Kfz/h]
- m Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf [Kfz/U]
- n_C Abflusskapazität pro Umlauf [Kfz/U]
- C Kapazität des Fahrstreifens [Kfz/h]
- x Auslastungsgrad [-]
- t_w Mittlere Wartezeit [s]
- N_{M5} Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau [Kfz]
- L_x Erforderliche Stauraumlänge [m]
- QSV Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs [-]

Knoten

Brielower Landstraße/Gerostraße/Brielower Straße/
Willi-Sänger-Straße/Rathenower Straße

Leistungsfähigkeitsnachweis bei Umlegung Verkehrsbelastung Var. 3b und Anpassung Signalzeitenplan

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	t _A [s]	t _S [s]	f _A	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	N _{M5,95>n_K}	n _C [Kfz/U]	C [Kfz/h]	x	t _w [s]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	QSV	Bemerkung		
3	1	→	K4	32	33	88	0,275	222	7,400	1,800	2000	-	18	550	0,404	38,084	0,398	6,434	10,724	64,344	C			
	2	↘	KRI2, K4	32	33	88	0,275	298	9,933	1,800	2000	-	14	428	0,696	56,592	1,550	10,724	16,262	97,572	D			
1	2	←	K1	67	68	53	0,567	317	10,567	1,800	2000	-	38	1134	0,280	14,077	0,222	5,661	9,685	58,110	A			
	1	↘	K2	29	30	91	0,250	395	13,167	1,800	2000	-	17	500	0,790	62,792	2,880	15,185	21,775	130,650	D			
2	1	↖	K3	21	22	99	0,183	305	10,167	1,800	2000	-	12	366	0,833	84,885	3,826	13,626	19,869	119,214	E			
	2	↗	KRI1, K3	63	64	57	0,533	402	13,400	1,800	2000	-	30	896	0,449	24,839	0,486	9,745	15,025	90,150	B			
5	2	↖	K14_16, SF1	55	56	65	0,467	313	10,433	1,800	2000	-	27	817	0,383	26,522	0,363	7,683	12,371	74,226	B			
	1	↘	K14_16	55	56	65	0,467	310	10,333	1,800	2000	-	31	934	0,332	21,279	0,287	6,805	11,217	67,302	B			
6	1	↗	K17_19	19	20	101	0,167	17	0,567	1,800	2000	-	11	334	0,051	42,314	0,030	0,506	1,709	10,254	C			
	2	↘	K17_19	19	20	101	0,167	61	2,033	1,800	2000	-	11	334	0,183	44,304	0,126	1,873	4,188	25,128	C			
4	2	↘	K11_13	46	47	74	0,392	80	2,667	1,800	2000	-	26	784	0,102	23,393	0,063	1,752	3,991	23,946	B			
	1	↖	K11_13, A1	46	47	74	0,392	458	15,267	1,800	2000	-	18	548	0,836	69,157	4,283	18,660	25,966	155,796	D			
Knotenpunktssummen:								3178						7625										
Gewichtete Mittelwerte:																0,553	44,784							
				TU = 120 s T = 3600 s																				

q	Belastung [Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf [Kfz/U]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf [Kfz/U]
C	Kapazität des Fahrstreifens [Kfz/h]
x	Auslastungsgrad [-]
t _w	Mittlere Wartezeit [s]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau [Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge [m]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs [-]

Knoten

 Brielower Landstraße/Gerostraße/Brielower Straße/
 Willi-Sänger-Straße/Rathenower Straße

Qualitätsstufe e QSV	Bedeutung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten Kriterium: mittlere Wartezeit t_w [s]
A	Wartezeit ≤ 20 Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
B	Wartezeit ≤ 35 Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
C	Wartezeit ≤ 50 Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
D	Wartezeit ≤ 70 Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
E	Wartezeit > 70 Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
F	Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt ($q > C$). Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Variantenvergleich

- **Varianten 1 und 1a:** außer auf der Mühlentorstraße sind die Verkehrsbelastungen in der Altstadt gering
- Sperrung der Bergstraße (Var. 1a) nicht notwendig

- **Varianten 3a, 3b und 4b** zeigten die die ausgewogensten Ergebnisse im Sinne Entlastung von Durchgangsverkehr und Sicherstellung der Erreichbarkeit.
- Anpassungen am Straßennetz erforderlich, um Schleichwege zur Umfahrung zu unterbinden.

- **Varianten 4a, 6a, und 6b** gehen über die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans hinaus - schlechtere Erreichbarkeit der ansässigen öffentlichen Einrichtungen und Geschäfte durch den MIV
- Es werden verkehrsorganisatorische Lösungen notwendig, um Mehrverkehre im Bereich Hochstraße, Robert-Koch-Straße und Sprengelstraße zu vermeiden.

Allgemein:

- Stärkste Verkehrsrückgänge auf der Mühlentorstraße, Plauer Straße, Parduin und Altstädtischer Markt
- Rathenower Straße wird nur in Variante 4 entlastet, nimmt in übrigen Varianten wichtigere Funktion bei der Erschließung der Altstadt ein, sodass sogar mit Verkehrszunahmen zu rechnen ist.

Varianten Dom (in Überlagerung mit Var. 3b)

- Beide untersuchten Planfälle entlasten die Dominsel spürbar, in jedem Fall ist die Verkehrsreduktion im Straßenbild und der Lärmsituation wahrnehmbar.
- Erhebliche Routenverlagerung im Stadtgebiet führen zu akustisch **wahrnehmbaren Verkehrssteigerungen** an dicht bebauten Straßen, insbesondere **Bergstraße** und Neuendorfer Straße.

Verkehrsmengen ausgewählter Straßen in den einzelnen Varianten in der folgenden Tabelle

Straße	Verkehrsmenge in Variante ... [Kfz/ 24 h]									TOP 6.2 - öffentlich Varianten Dom	
	Ana	1	1a	3a	3b	4a	4b	6a	6b	D1/3b	D2/3b
Parduin	7.100	6.000	6.400	3.300	3.800	1.600	1.600	2.200	2.600	5.200	6.600
Plauer Straße (nördl. Ritterstr.)	7.500	6.600	6.900	3.900	3.100	1.800	1.800	1.700	1.500		
Rathenower Straße	4.700	6.700	7.100	4.600	4.700	1.700	2.200	4.900	4.100		
Mühlentorstraße	3.500	200	200	200	200	900	900	200	1.400	200	500
Gerostraße	10.800	13.800	13.800	13.800	13.900	13.700	13.200	14.300	13.100	7.900	11.500
Bergstraße	1.000	1.100	100	1.900	2.300	100	100	200	200	4.300	5.500
Sprengelstraße/ R.-Koch-Straße	1.200	1.300	1.300	1.400	1.400	2.400	2.400	3.100	3.000	1.600	1.500
Bauhofstraße	7.400	8.100	7.800	7.900	7.800	7.600	7.700	6.900	6.900	11.700	13.600
Domlinden	12.100	11.900	12.000	12.000	11.900	12.600	12.600	13.300	13.400	5.300	900
Grillendamm	14.300	13.900	13.900	13.900	14.100	14.200	14.200	14.600	14.700	7.000	11.000
W.-Sänger-Str.	8.300	8.900	9.000	9.600	9.800	11.400	11.400	13.700	13.600	9.700	10.400
Fontanestraße	25.400	26.200	26.500	27.200	27.700	29.400	29.400	31.200	31.100	30.800	31.600

Weitere Untersuchungen und flankierende Maßnahmen

Strategisch übergeordnet:

- Bürgerinformation, Beteiligung der Öffentlichkeit
- Umsetzung der VEP-Schlüsselmaßnahmen Ausbau Zentrumsring und Straßenneubau Verlängerung Gerostraße
- Angebot von Mobilitätsalternativen zum Anreiz modalen Wechsels, besseres ÖPNV- Angebot
- Verbesserungen für den Radverkehr – Fahrbahnbelag, Lückenschlüsse

Vertiefende verkehrstechnische Planungen für:

- Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger in der Bergstraße.
 - Anpassung Parkraumkonzept
 - Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit der Knotenpunkten mit erheblicher Verkehrszunahme, Überprüfung der Trassierungen bzw. Knotengeometrien.
- Evaluierungskonzept

**Stadtverordnetenversammlung
Brandenburg an der Havel**

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Fraktion/Stadtverordnete

(zehn vom Hundert der Stadtverordneten)

Antrag Nr.:	176/2021
Datum:	26.05.2021
zur Behandlung in öffentlicher Sitzung	

Beschlussantrag an die Stadtverordnetenversammlung

Betreff: Änderungsantrag zum Änderungsantrag 165/2021 zur Beschlussvorlage 036/2021
"Verkehrsberuhigung in der historischen Innenstadt, Stadtteil Altstadt"
zum Änderungsantrag 157/2021 und zum Ergänzungsantrag 158/2021"

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
26.05.2021	Stadtverordnetenversammlung

Beschlussvorschlag:

1. – unverändert –

Die Verwaltung wird beauftragt, in Beachtung der Festlegungen zum Verkehrsentwicklungsplan unverzüglich die notwendigen Planungen und Verfahrensschritte (u.a. Beteiligungs- und Abstimmungsprozesse) zur Schlüsselmaßnahme "Spange zwischen der Gerostraße und der Willi-Sänger-Straße" einzuleiten bzw. durchzuführen und unmittelbar anschließend die Realisierung des Vorhabens umzusetzen.

2. Gleichzeitig wird die Verwaltung beauftragt, unverzüglich die Planung und Durchführung der als vordringlich erkannten Maßnahme Verbesserung des Oberflächenbelags im Bereich Parduin bis Plauer Straße in geeigneten Bauabschnitten umzusetzen. *Dabei sind auch solche Anpassungen vorzunehmen, die alle Nutzergruppen der Innenstadt berücksichtigt, insbesondere solche, die die Sicherheit von Fußgängerinnen, Mobilitätseingeschränkten und Radfahrenden erhöhen und die Aufenthaltsqualität verbessern.*

3. Die Verwaltung wird weiter beauftragt, die Variante 3b als Vorzugsvariante aus der Beschlussvorlage 36/2021 als Maßnahme der Verkehrsberuhigung im Stadtteil Altstadt weiter zu verfolgen. Die Umsetzung der Variante soll - ungeachtet einer zuvor möglichen Erprobung - grundsätzlich im direkten Anschluss an die *Verbesserung der Fahrbahnoberflächen erfolgen.*

3.1. *Zur Unterbindung der Verkehrs- und Lärmbelästigung und zum Schutz in den sensiblen Abend-, Nachtzeiten, soll der SVV eine geeignete, anordnungsfähige Maßnahme zur Beschlussfassung vorgelegt werden.*

4. – unverändert –

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen des Fortgangs der Planungs- und Umsetzungsschritte in geeigneter Weise öffentlich über die einzelnen Maßnahmen zu informieren.

.....
Unterschrift/en

Begründung:

Finanzielle Auswirkungen:

Anlagen:



Stadt Brandenburg an der Havel
DER OBERBÜRGERMEISTER

Stadt Brandenburg an der Havel, Klosterstraße 14, 14770 Brandenburg an der Havel

An die Mitglieder
der Stadtverordnetenversammlung
der Stadt Brandenburg an der Havel

Anfrage 168/2021 an den Oberbürgermeister
gemäß §§ 29 Abs.1, 30 Abs.3 BbgKVerf
zur Stadtverordnetenversammlung am 26.05.2021

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Stadtverordnete,

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. Die „Gerostraßen-Spange“ soll eine direkte Verbindung der Gerostraße zur Willi-Sänger Straße ermöglichen und somit die heutige Kreuzung Willi-Sänger-Straße/Brielower Straße aussparen. Der Verkehr soll so auf den Zentrumsring geführt werden. Diese „Umverlegung“ oder „Begradigung“ der Streckenführung umfasst wenige hundert Meter. Es handelt sich weder um ein raumbedeutsames, noch sonst wesentliches Vorhaben. Nach § 38 BbgStrG erscheint zunächst das Planfeststellungsverfahren nicht zwingend. Weshalb gehen Sie davon aus, dass für das eher unbedeutende Vorhaben ein Planfeststellungsverfahren mit Planfeststellungsbeschluss erforderlich ist? Wäre auch ein Plangenehmigungsverfahren möglich? Ist es möglich, einzelne Verfahrensabschnitte parallel laufen zu lassen? Wäre auch ein vorzeitiger Baubeginn möglich?

Zum Erlangen eines Baurechts für Straßenneubaumaßnahmen ist ein Genehmigungsverfahren durchzuführen. Hierbei sind im Rahmen der Planung gemäß dem jeweiligen Stand die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen.

Nach § 38 Abs. 4 Brandenburgischem Straßengesetz (BbgStrG) kann eine Planfeststellung bei Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung unter bestimmten Bedingungen unterbleiben, z.B. Rechte anderer nicht beeinflusst werden. Die Einwände zum ersten Planfeststellungsverfahren haben aber gezeigt, dass vielfältige Betroffenheit besteht werden, insbesondere beim Thema Lärmschutz.

Laut Brandenburgischem Straßengesetz (BbgStrG) § 38 Abs. 2 besteht folgende Regelung:

„Für den Bau oder die wesentliche Änderung einer Straße kann anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden,

STADT BRANDENBURG AN DER HAVEL
DER OBERBÜRGERMEISTER

AUSKUNFT ERTEILT
Oberbürgermeister Steffen Scheller

Dienstszitz im Altstädtischen Rathaus
Altstädtischer Markt 10
14770 Brandenburg an der Havel

Tel.: (03381) 58 70 01
Fax: (03381) 58 70 04
E-Mail: oberbuergemeister@
stadt-brandenburg.de

DATUM

26.05.2021

UNSER ZEICHEN
SVBRB- VII/66.006SVV

IHR ZEICHEN/SCHREIBEN VOM

BANKVERBINDUNGEN
Mittelbrandenburgische Sparkasse
IBAN: DE55 1605 0000 3611 6600 26
BIC: WELADED1PMB

Brandenburger Bank
IBAN: DE81 1606 2073 0000 5055 60
BIC: GENODEF1BRB

Postbank Berlin
IBAN: DE65 1001 0010 0651 8191 09
BIC: PBNKDEFF100

Steuernummer: 048/144/00560
Gläubiger-Identifikationsnummer:
DE 13 ZZZ 00000018553

DATENSCHUTZ
Hinweise zur Datenverarbeitung und
zum elektronischen Schriftverkehr:
www.stadt-brandenburg.de/datenschutz



wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist, Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben und mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist. Die Plangenehmigung erteilt die für Planfeststellungen zuständige Behörde. ..."

Dementsprechend kann für den Neubau der Spange Gerostraße eine Plangenehmigung infrage kommen, soweit auch die Regelungen nach BbgStrG §39 Abs. 3 erfüllt sind. Ein vorzeitiger Baubeginn ist unter Bedingungen nach BbgStrG §39 Abs. 8 möglich. Weiterhin ist die Zustimmung des Fördermittelgebers einzuholen.

2. Für die Angabe, für das Planfeststellungsverfahren wäre allein mit 6 Jahren zu rechnen, fehlt es an einer gesetzlichen Grundlage und an entsprechenden Erfahrungen. Bei wesentlich größeren und bedeutenderen Vorhaben gehen Fachleute großzügig betrachtet von einer Dauer von höchstens 3 Jahren aus, wenn mit intensiver Bürgerbeteiligung zu rechnen sei (www.kommunalwirtschaft.eu/Gelsenkirchen 02.07.2019). Nach den Verfahrensschritten zum Ablauf eines Planfeststellungsverfahrens kann dieses innerhalb eines Jahres bis zum Planfeststellungsbeschluss durchgeführt werden (www.lbv.brandenburo.de/685.htm) Es geht also deutlich schneller.

Woher kommt dann die Annahme einer Verfahrensdauer von 6 Jahren? Welche Grundlage hat diese Annahme? Welche Vergleichsfälle oder Erfahrungen zu einem vergleichbaren Vorhaben (nur kurze Strecke, keine Bundesstraße) wurden betrachtet?

Die Aussage im Fachausschuss war offensichtlich missverständlich. Der benannte Zeitraum von 6 Jahren beinhaltet sowohl die Planung einschließlich des Genehmigungsverfahrens als auch den Bau. Der Zeitraum ist straff geschätzt, ohne Puffer für Unvorhergesehenes und unter der Annahme eines ungestörten, reibungslosen Ablaufs.

3. Sollte ein Planfeststellungsverfahren erforderlich sein, so beginnt dieses mit der Beantragung bei der gemeinsamen Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde, dem Landesamt für Bauen und Verkehr. Erforderlich ist dazu die Übergabe eines Planes durch den Vorhabenträger, hier die Stadt Brandenburg an der Havel. Der Plan besteht aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Nach Übergabe schließen sich bereits innerhalb eines Monats weitere Verfahrensschritte (Auslegung, Stellungnahmen) an. Nach Prüfung und ggf. Erwidern folgt dann das Erörterungsverfahren, woran sich die Erarbeitung der Entscheidung, des Planfeststellungsbeschlusses, anschließt.

Zu dem Vorhaben war bereits in der Vergangenheit ein entsprechendes Verfahren begonnen worden. Der Planungsstand ist also nicht „Null“. Zudem ist die „Gerostraßen-Spange“ auch sonst thematisiert, so etwa im Verkehrsentwicklungsplan und seinen Dokumenten. Dort ist auch die empfohlene Streckenführung mit dem „Herausziehen“ der Bergstraße festgehalten.

Sind die zur Antragstellung erforderlichen Unterlagen auf aktuellem Stand bzw. was ist erforderlich (personell, zeitlich), um den Beantragungsstand zu erreichen? Wird für dieses vorrangige Vorhaben externe Unterstützung (Planung- und Projektsteuerung) benötigt? Wann kann also der Antrag gestellt werden?

Die im Jahr 2004 planfestgestellte Planunterlage kann aufgrund geänderter Rahmenbedingungen (z. B. Teilabriss der Schule) als auch neuen Richtlinien nicht mehr für eine erneute Genehmigung genutzt werden. Mit externer Unterstützung müssen neue Planunterlagen (Verkehrsanlagen, Entwässerung, Landschaftspflegerischer Begleitplan) und Gutachten (Vermessung, Baugrund, Lärm etc.) erarbeitet werden. Nach oben genannter Zeitschätzung könnte ein Antrag auf Planfeststellung nach ca. 22 bis 24 Monaten gestellt werden.



4. Auch diese Thematik zeigt die Bedeutung des Fachbereichs Stadtplanung. Bereits jetzt „hängen“ viele andere wichtige Themen. Beispielhaft sei an die Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen in Autobahnnähe, das Konversionsgebiet Zukunftsquartier Magdeburger Straße oder Wohnprojekte in Hohenstücken, in der Brielower Landstraße oder in Kirchmöser erinnert. Die Stellen Fachbereichsleiter/in Stadtplanung und Fachgruppenleiter/in Stadtentwicklung sind gegenwärtig nur kommissarisch besetzt. Wann ist mit der Besetzung dieser wichtigen Stellen zu rechnen, um die vielfältigen Aufgaben angehen zu können? Ist ggf. mit einer veränderten Struktur zu rechnen? Bis wann ist diese „einsatzbereit“, sind also Stellen besetzt? Warum ist die Nachbesetzung der Stellen nicht unmittelbar erfolgt?

Ich weise darauf hin, dass die Zuständigkeit für Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit Straßenplanungen beim Fachbereich Bauen und Umwelt liegt.

Ergänzend dazu: Das Arbeitsverhältnis der Fachgruppenleitung Stadtentwicklung endete am 31.01.2021. Das Arbeitsverhältnis der Fachbereichsleitung Stadtplanung wurde am 31.03.2021 beendet. Grundsätzlich besteht im Zusammenhang mit den Vakanzen die Möglichkeit, die Aufgaben und Strukturen neu zu organisieren und zu verändern. Dazu erfolgen Abstimmungen innerhalb der Verwaltungsleitung und dem Bereich Organisation. Nach erfolgter Abstimmung werden die Stellenbesetzungsverfahren eingeleitet. Der konkrete Zeitpunkt einer Neubesetzung ist im Weiteren auch abhängig von zu berücksichtigenden Kündigungsfristen der Bewerber*innen.

Im Übrigen werden die in der Frage genannten Planungsprozesse durch die Fachgruppe 61 (Bauleitplanung) intensiv und kompetent begleitet.

Mit freundlichen Grüßen

Steffen Scheller