

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Brandenburg e.V.  
Haus der Natur, Lindenstr. 34, 14467 Potsdam, info@vcd-brandenburg.de

## Stellungnahme zum Verkehrsentwicklungsplan Brandenburg an der Havel vom April 2018

### **A Vorbemerkung**

Der VCD Brandenburg tritt seit 1991 für eine umweltfreundliche und sozialverträgliche Verkehrsgestaltung in Brandenburg ein. Seit dem 9. August 2018 gibt es auch in Brandenburg an der Havel eine aktive Kreisgruppe des VCD, die sich für die sozial-ökologische Verkehrswende, eine lebenswerte Stadt, die Sicherstellung und den Ausbau des ÖPNV, attraktive Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und für Barrierefreiheit in Brandenburg an der Havel und dem Umland einsetzt.

### **B Allgemeine Einschätzung zum VEP und seinen begleitenden Plänen**

Der VCD begrüßt die parallele Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) mit dem Radverkehrskonzept, der Parkraumbewirtschaftung, dem Nahverkehrsplan, dem Lärmaktionsplan und dem Luftreinhalteplan, da so eine optimale Verzahnung der kommunalen Planungen erreicht werden kann. Bei einer derart umfangreichen Planung ist jedoch zu kritisieren, dass die Daten zum Mobilitätsverhalten von 1994 zugrunde gelegt wurden, da sich das Mobilitätsverhalten seit dieser Zeit grundlegend geändert hat. Der VEP basiert darüber hinaus auf der Annahme, dass die Bevölkerung sowohl in der Stadt Brandenburg an der Havel als auch im Umland weiter abnehmen wird, darauf aufbauend wird angenommen, dass einige Verkehrsprobleme, die heute als kritisch eingestuft werden müssen, sich von selbst lösen werden. Diese Grundannahme erscheint falsch, da sich aufgrund der steigenden Mieten in Berlin und Potsdam schon heute abzeichnet, dass Menschen die Stadt Brandenburg an der Havel als attraktiven Alternativwohntort sehen. Diese Tendenz hat sich für Eberswalde schon bestätigt und wird so auch im Leitbild „Verkehr und Umwelt“ von 2015 für Brandenburg an der Havel formuliert<sup>1</sup>. Der VCD sieht es deshalb als sehr kritisch, dass sich der VEP auf eine schrumpfende Stadt hin orientiert.

Angesichts der Klimaschutzziele des Landes Brandenburg, die eine Reduzierung der energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 72 Prozent (auf 25 Millionen Tonnen pro Jahr) bis zum

---

<sup>1</sup> [https://www.stadt-brandenburg.de/fileadmin/pdf/66/Verkehrsentwicklungsplan\\_Leitbild-Verkehr-und-Umwelt.pdf](https://www.stadt-brandenburg.de/fileadmin/pdf/66/Verkehrsentwicklungsplan_Leitbild-Verkehr-und-Umwelt.pdf) S.7 bezogen auf das Basisjahr 1990

Jahr 2030 vorsehen<sup>2</sup>, ist die Zielsetzung des VEP nicht zielführend. Berücksichtigt man die Tatsache, dass die Treibhausgasemissionen in Brandenburg aktuellen Berechnungen zu Folge 2017 noch bei 58,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub><sup>3</sup> lagen und die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 sogar gestiegen sind<sup>4</sup>, muss die deutliche Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erklärtes Ziel jeder Verkehrsplanung sein.

Eine Senkung des MIV-Anteils im Zielszenario des VEP von gerade einmal vier Prozent ist deshalb in keinsten Weise ambitioniert. Ein dreiprozentiger Anstieg des Rad-/Fußverkehrs und eine gleichbleibender Anteil des ÖPNV sind keine Basis, um den Verkehr in Brandenburg an der Havel klimaverträglich und nachhaltig zu gestalten.

Für den Planungshorizont 2030 sollte das Ziel deshalb sein, den Anteil des MIV annähernd zu halbieren. Dieses Ziel ist erreichbar, wenn der ÖPNV attraktiver gestaltet wird und sich die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr so verbessern, dass deren Nutzung für innerstädtische Wege bequemer als das eigene Auto wird. Das ist auch das erklärte Ziel der Kommunen im Deutschen Städte- und Gemeindebund (DStGB, Brandenburg ist Mitglied): *„Für Bürgerinnen und Bürger muss es attraktiver und leichter gemacht werden, Fortbewegungsmittel zu nutzen, die ohne jegliche Emissionen auskommen. Die Umkehrung der Politik der autogerechten (Innen-)Stadt zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt muss endlich in breiter Form vollzogen werden. Deshalb ist insbesondere ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur dringend erforderlich: Radfahren muss einfacher, schneller, bequemer und sicherer werden. [...] Erforderlich ist daher auch ein planerisches Umdenken, das sich an den Bedürfnissen der Menschen im Nahraum orientiert.“*<sup>5</sup>

Dieses planerische Umdenken wird mit dem vorliegenden VEP deutlich verfehlt. Der VCD Brandenburg empfiehlt daher, den VEP in dieser Form nicht zu verabschieden.

## **C. Stellungnahme zu den einzelnen Handlungsfeldern des VEP**

### **1. MIV/Straßennetz/Ruhender Verkehr**

Vor allem die Wilhelmsdorfer Vorstadt, die Neustadt und die Altstadt sind mittelfristig vom MIV zu entlasten. Dies sollte jedoch weniger durch den Bau und die Ausweisung von Entlastungsstrecken geschehen, als vielmehr durch eine konsequente Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund. Die geplanten Maßnahmen zum P&R werden deshalb begrüßt, ebenso die Bewirtschaftung der Parkplätze in der Innenstadt, auch wenn die Tarife von 0,25€/15 Minuten als zu gering angesehen werden. Bei den P&R Parkplätzen wird vorgeschlagen, dass Parkticket mit einem ÖV-Ticket zu kombinieren.

---

<sup>2</sup> <https://mlul.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.289616.de>

<sup>3</sup> <https://lfu.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.296595.de>

<sup>4</sup> Siehe Nachhaltigkeitsstrategie für das Land Brandenburg, S. 48, [http://www.mlul.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/nachhaltigkeitsstrategie\\_bb.pdf](http://www.mlul.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/nachhaltigkeitsstrategie_bb.pdf), Zugriff: 18.10.2017

<sup>5</sup> <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Publikationen/Positionspapiere/Verkehrswende%20voranbringen/> S. 4

Der VCD fordert darüber hinaus, dass ein Konzept für eine autofreie Innenstadt entwickelt und der Bürgerdialog darüber eröffnet wird.

| <b>Kurzfristige Maßnahmen bis 5 Jahre</b>   |  |   |
|---|--|---|
| <b>Handlungsfeld</b>                        | <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| Kfz-Verkehr                                 | Ausbau der Grünen Welle und Prüfung von Zulassung Tempo 70 am Stadtring (Voraussetzung hierfür ist die Erneuerung des Verkehrsleitrechners und die Sicherstellung der Kompatibilität der LSA am Stadtring untereinander) | Wird begrüßt als Maßnahme im Paket mit einer konsequenten Verkehrsberuhigung innerhalb des Rings                                  |
| Kfz-Verkehr                                 | Bürgerbeteiligungsprozess zur Umgestaltung des Straßenzuges Jacobstraße-Steinstraße-Neustädtischer Markt mit dem Ziel einer Aufwertung des Straßenraumes und höheren Aufenthaltsqualität                                 | Wird begrüßt  |
| Kfz-Verkehr                                 | Maßnahmen zur verträglichen Verkehrsabwicklung auf der Dominsel (Verdeutlichung des Lkw-Durchfahrtsverbotes, Einbau von geschnittenem Pflaster, Markierung Schutzstreifen beidseitig)                                    | Wird begrüßt, Anlage weiterer Fußgängerüberwege im Verlauf Domlinden und Mühlendamm prüfen  |
| Kfz-Verkehr                                 | Verkehrsorganisatorische Maßnahmen des LAP (Geschwindigkeitsbegrenzungen in Wilhelmsdorfer Straße, Magdeburger Straße, Brielower Straße, Bauhofstraße und Berliner Straße)   | Wird begrüßt  |
| Kfz-Verkehr                                 | Weiterentwicklung des Lkw-Netzes   | Mittelfristig: Reduzierung des Durchgangsverkehrs und Förderung von Lastenrädern  |
| Kfz-Verkehr                                 | Verbesserung der Anbindung des Packhofgeländes durch Einrichtung eines Einbahnstraßensystems in der Kleinen Münzenstraße und der Augustastraße)  | Umwandlung der Münzenstraße in Anliegersackgasse und Verlagerung des Packhof- und Hauptstraßenlieferverkehrs in die Augustastraße |
| Ruhender Verkehr                            | Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt (Altstadt und Neustadt) mit dem Ziel einer räumlichen Entzerrung des Kunden- und Anwohnerparkens  | Parken in der Innenstadt sukzessive reduzieren und Parkplätze am Rand nutzen  |
| Ruhender Verkehr                            | Änderung der Parktarifgestaltung   | Keine kostenlosen Parkplätze in der Innenstadt, Tarif 50 Cent / 15 Minuten  |
| Ruhender Verkehr                            | Überarbeitung der Wegweisung, Integration von Auslastungsinformationen   | Auf diese Maßnahmen kann verzichtet werden, wenn die Parkplätze in der Innenstadt abgebaut und am Rand zentralisiert werden       |
| <b>Mittelfristige Maßnahmen 5 -10 Jahre</b> |  |   |
| <b>Handlungsfeld</b>                        | <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| Kfz-Verkehr                                 | Neubau Verlängerung Gerostraße zur Willi-Sänger-Straße mit Unterbindung Durchfahrtsmöglichkeiten zwischen Rathenower Straße und Willi-Sänger-Straße, Neubau anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen und Gehwege         | Wird begrüßt als Maßnahme im Paket mit einer konsequenten Verkehrsberuhigung in der   |

|   |  |   |
|---|--|---|
|   |  | Altstadt  |
| Kfz-Verkehr                                     | Unterbindung Durchfahrt Mühlentorstraße für MIV (nur in Verbindung mit Neubau Verlängerung Gerostraße)   | Vorziehen als kurzfristige Maßnahme (unabhängig von Umbau Gerostr.)   |
| Kfz-Verkehr                                     | Lärmsanierung von Straßenräumen (Domlinden, Neustädtische Fischerstraße, Magdeburger Straße, Plauer Straße, Parduin, OttoSidow-Straße, Steinstraße, Luckenberger Straße, Bauhofstraße; im Zusammenhang mit baulich erforderlichen Sanierungsarbeiten vorzusehen) | Wird begrüßt  |
| Kfz-Verkehr                                     | Ausbau der Brahmsstraße/ Haydnstraße/Johann-Sebastian-Bach-Straße zur Vorbereitung eines Busverkehrs   | Wird begrüßt  |
| Kfz-Verkehr                                     | Sanierung der Bergstraße als Sammelstraße  | Verzichtbar   |
| Ruhender Verkehr                                | Ausbau/ Qualifizierung der P&R-Plätze beidseits der Bauhofstraße   | Vorziehen als kurzfristige Maßnahme, Prüfung eines kombinierten Park- und ÖV-Tickets                                  |
| Ruhender Verkehr                                | Anlegen zweier P&R-Plätze an den Straßenbahndaltestellen an der Quenzbrücke und in Hohenstücken Nord (Prüfung auf Möglichkeiten weitgehender Nutzung bestehender Strukturen)   | Wird begrüßt  |
| <b>Langfristige Maßnahmen mehr als 10 Jahre</b> |  |   |
| <b>Handlungsfeld</b>                            | <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| Ruhender Verkehr                                | langfristige bauplanerische Sicherung eines Parkhausstandortes westlich der Steinstraße  | Nicht nötig, durch konsequente Maßnahmen zur Verlagerung auf den Umweltverbund  |
| Kfz-Verkehr                                     | Neubau Umfahrung Wilhelmsdorfer Vorstadt mit anforderungsgerechten Rad- und Gehwegen, Einführung Tempo 30 auf Wilhelmsdorfer Straße, Jacobstraße, nördlicher Bauhofstraße  | Kosten und Nutzen der Umfahrung Wilhelmsdorfer Vorstadt stehen in keinem Verhältnis; Einführung Tempo 30 wird begrüßt |
| Kfz-Verkehr                                     | Neubau einer Bahnbrücke im Zuge der L93 an der Planebrücke   | Wird begrüßt; Radwegplanung Nordseite bis zum Wittstocker Gässchen erforderlich                                       |
| Ruhender Verkehr                                | Neubau einer Tiefgarage unter dem Neustädtischen Markt als Ersatz des oberirdischen Parkplatzes  | Nicht nötig durch konsequente Maßnahmen zur Verlagerung auf den Umweltverbund   |
| Ruhender Verkehr                                | Neubau eines zentralen P&R-Platzes südlich des Hauptbahnhofes  | Wird begrüßt  |
| <b>Daueraufgaben</b>                            |  |   |
| <b>Handlungsfeld</b>                            | <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| Kfz-Verkehr                                     | Kontinuierliche Kontrolle der Einhaltung von Grenzwerten der Umweltbelastung   | Sollte selbstverständlich sein  |
| Kfz-Verkehr                                     | Kontinuierliche Instandhaltung des Bestandsnetzes (z.B. Kurstraße, Wusterwitzer Straße, Schulstraße, Kanalstraße, Havelstraße, Haydnstraße, Johann-Sebastian-Bach-Straße, Brahmsstraße, ...)   | Bestandspflege geht vor Neubau  |

## 2. Radverkehr

Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sollten höchste Priorität haben, da die Stadtgröße und -struktur ein hohes Potential für den Umstieg auf das Fahrrad bieten, das aber aufgrund der schlechten Straßenbeläge und des hohen Anteils Autoverkehr (Kfz-, LKW und ruhender Verkehr) in der Innenstadt bisher nicht zum Tragen kommt. Die gemeinsame Darstellung des Rad- und Fußverkehr-Anteils am Modal Split ist wenig hilfreich, um nachzuvollziehen, wie wirksam die geplanten Maßnahmen sind. Zukünftig sollte hier unterschieden werden.

Höchste Priorität müssen dabei alle Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr haben. Der Anstieg der an Unfällen beteiligten Radfahrenden um 27% zwischen 2010 und 2014 ist dramatisch und wirkt allen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung entgegen. Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit dürfen dabei nicht zu Lasten der Attraktivität und Zügigkeit des Radverkehrs gehen.

Die pauschale Kritik an Zweirichtungsradwegen können wir nicht nachvollziehen. Sie sind Bestandteil des Radwegenetzes, können Umwege reduzieren und mehrfache Straßenquerungen vermeiden. Die Pressemitteilung der Polizei zu Radfahrerunfällen 2014 bis 2017 trifft keine Aussage zu Zweirichtungsradwegen. Wie die Autoren des VEP Maßnahmevorschläge zur Abordnung von Zweirichtungsradwegen abgeleitet haben, ist nicht nachvollziehbar. Vielmehr muss die verkehrliche Rolle von Zweirichtungsradwegen beachtet werden, und es müssen andere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit in Erwägung gezogen werden, z.B. die Abschaffung von feindlichem Grün (rechtsabbiegender Autofahrer und geradeaus fahrender Radfahrer haben gleichzeitig Grün) und die bauliche Ertüchtigung für den Zweirichtungsbetrieb.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Ausbesserung der Markierung sind nur kurzfristige Behelfslösungen. Um Abbiegeunfälle zu vermeiden, fordert der VCD außerdem die Kreuzungsbereiche, an denen das noch nicht geschehen ist, auf die Möglichkeit vorgezogener Fahrradaufstellflächen zu untersuchen.

| <b>Kurzfristige Maßnahmen bis 5 Jahre</b>  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>                |
| Lückenschlüsse durch Markierungen (z.B. Grillendamm, Ziegelstraße, Gerostraße)   | Markierungen sind nicht ausreichend |
| bauliche Umsetzung von 7 Hauptradrouten zwischen Stadtrand und Zentrum (mit Wegweisung)  | Wird begrüßt                        |
| Ausbau zentraler Abstellanlagen (Hauptstraße, Steinstraße, Molkenmarkt)  | Wird begrüßt                        |
| Abstellanlagen an wichtigen ÖPNV-Übergangspunkten (Hbf., Fontanestraße, Bahnhof Altstadt, EKZ Görden, Wilhelmsdorfer Straße, Quenzbrücke, Anton-Saefkow-Allee) | Wird begrüßt                        |
| Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Radverkehr (Abordnung von Zwei-Richtungs-Radwegen, Erneuerung von Markierungen)                             | Wird begrüßt                        |
| Fahrradboxen für Fahrradtouristen an der Jahrtausendbrücke   | nachrangig                          |

|  |   |
|--|---|
| Abstellanlagen an Bushaltestellen in Ortschaften   | Wird begrüßt  |
| Öffentlichkeitskampagnen zur Imagesteigerung und Verbesserung der Verkehrssicherheit im Radverkehr   | Besser als Plakat-kampagnen wirken Aktionen. Verstärkung des Stadtradelns, Förderung der VCD-Kampagne FahrRad! Für´s Klima auf Tour, der ADFC-Kampagne Mit dem Rad zur Arbeit, Lichtaktionen etc. |
| <b>Mittelfristige Maßnahmen 5 -10 Jahre</b>  |   |
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| Neubau einer Rad-/Gehwegverbindung zwischen Spittastraße und Magdeburger Straße  | Wird begrüßt  |
| Oberflächenverbesserung im Zusammenhang mit geplanten Sanierungen zur Attraktivierung des Fahrens auf der Fahrbahn im Innenstadtbereich (z.B. Hauptstraße) | Diese Maßnahme muss vorgezogen werden zu den kurzfristigen Maßnahmen  |
| Neubau eines Geh-/ Radwegs an der südlichen Richtungsfahrbahn Am Güterbahnhof  | Wird begrüßt  |
| Neubau eines Rad-/Gehwegs entlang des Planewegs oder Sandfurthweg (Havelradweg)  | Wird begrüßt  |
| Neubau eines Rad- und Gehwegs auf dem alten Bahndamm zwischen Wilhelmsdorfer Straße und Wiesenweg (Havelradweg)  | Wird begrüßt  |
| <b>Langfristige Maßnahmen mehr als 10 Jahre</b>  |   |
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| Neubau eines Radweges zwischen B1 bei Plauerhof und Anton-Saefkow-Allee  | nachrangig  |
| <b>Daueraufgaben</b>   |   |
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| kontinuierliche Instandsetzung von Radverkehrsanlagen (z.B. Otto-Sidow-Straße)   | Wird begrüßt; hier besteht großer Handlungsbedarf. Modifizierungen in der Finanzplanung zugunsten der Bestandspflege von Radwegen sind angezeigt.   |

### 3. Fußverkehr

Der VCD begrüßt ausdrücklich, dass die Stadt Brandenburg an der Havel die Belange des Fußverkehrs in einem separaten Handlungsfeld berücksichtigt und Ziele für eine gleichberechtigte Betrachtung aufstellt. Auch das Ziel, ein kindgerechtes Verkehrsumfeld zu schaffen, wird ausdrücklich befürwortet. Zukünftig sollte jedoch auch beim Modal Split der Fußverkehr gesondert erhoben und dargestellt werden, um die Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen besser einschätzen zu können.

Der VCD hat unter <https://www.vcd.org/themen/mobilitaetsbildung/familienfreundliche-mobilitaet/> eine Checkliste und gute Beispiele für eine familienfreundliche Stadt-und Verkehrsplanung formuliert, die als Orientierung dienen kann.

Der VCD und das Deutsche Kinderhilfswerk bieten außerdem regelmäßig im September die Aktionstage „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ an. Es wäre wünschenswert, wenn die Stadt Kooperationspartner dieser Kampagne wird und Schulen und Kindergärten dabei unterstützt, Kindern eine aktive Verkehrsteilnahme zu ermöglichen. Weitere Informationen finden Sie unter: <https://brandenburg.vcd.org/themen/mobilitaetsbildung/vcd-mobi-kids/>

| <b>Kurzfristige Maßnahmen bis 5 Jahre</b>  |  |
|--|--|
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>   |
| Ausbau Neustädtische Fischerstraße mit beidseitigen Gehwegen   | Nachrangig   |
| Neubau/Ausbau Querungshilfen (z. B. Magdeburger Straße, Rathenower Straße, Bauhofstraße, Jacobstraße, Am Hauptbahnhof) | Wird begrüßt   |
| Neubau Gehwegverbindung Kummerléstraße (TGZ)   | Wird begrüßt   |
| Schaffung von Ruhemöglichkeiten, damit Senioren auch längere Strecken bewältigen können                                | Wird begrüßt   |
| Aufstellen von Erlebniselementen für Kindern ermuntert zum zu-Fuß-gehen  | Wird begrüßt   |
| <b>Mittelfristige Maßnahmen 5 -10 Jahre</b>  |  |
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>   |
| Verbreiterung der Gehwegbereiche in der Steinstraße durch Verringerung des Gleisabstandes bei grundhaftem Ausbau       | Nachrangig; Klärung im Bürgerbeteiligungsprozess (s.o.)                                      |
| Entzerrung der Konflikte Fußgänger/Radfahrer durch Aufwertung der Fahrbahn für Radfahrer (z. B. Hauptstraße)           | Muss vorgezogen werden zu den kurzfristigen Maßnahmen, da hier schon große Probleme bestehen |
| Neubau Gehwegverbindung Friesenstraße - Bauhofstraße   | Wird begrüßt   |
| Neubau Gehwegverbindung Kanalstraße - An der Stadtschleuse - Bauhofstraße  | Wird begrüßt   |
| Neubau Gehwegverbindung Grüne Aue - Maerckerstraße   | Wird begrüßt   |
| Schaffung von Aufenthaltsflächen als Begegnungspunkte in den Wohnquartieren und im Stadtzentrum                        | Wird begrüßt   |
| <b>Langfristige Maßnahmen mehr als 10 Jahre</b>  |  |
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>   |
| <b>Daueraufgaben</b>   |  |
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>   |
| Konsequente Herstellung barrierefreier Gehwegeanlagen  | Wird begrüßt   |

#### 4. ÖPNV

Die Zielsetzung eines bedarfsgerechten ÖPNV ist angesichts der Klimaschutzziele und der schwierigen Verkehrssituation in der Innenstadt zu wenig ambitioniert. Vielmehr fordert der VCD ein Stufenkonzept, das einen kontinuierlichen Ausbau des ÖPNV Angebotes vorsieht. Vor allem die Einrichtung eines attraktiven Nachtverkehrs, die Anbindung der zentrumsfernen Stadtteile an die Innenstadt und die Optimierung der Umstiegsangebote an den P&R Parkplätzen sind hierfür wichtige Maßnahmen. Für ein solches Stufenmodell ist auch die Finanzierungsgrundlage zu schaffen. Das heißt einerseits Fördermittel und Landesmittel für den ÖPNV sicherzustellen, andererseits alternative Finanzierungsmöglichkeiten z.B. in Anlehnung an das Templiner Modell zu diskutieren und zu konzipieren.

| <b>Kurzfristige Maßnahmen bis 5 Jahre</b>   |  |
|---|--|
| <b>Maßnahme</b>   | <b>Stellungnahme</b>   |
| Ausbau B&R an den Hst. Quenzbrücke und Am Stadion   | Wird begrüßt   |
| Bessere Fahrgastinformation an wichtigen Umstiegspunkten (z.B. Fontanestraße, Nicolaiplatz, Neust. Markt, Hauptbahnhof) | Wird begrüßt   |
| Fahrradabstellanlagen an wichtigen Verknüpfungshaltestellen und in den Ortsteilen                                       | Wird begrüßt   |
| bessere Verdeutlichung der Übergangsmöglichkeiten an der Haltestelle Dreifertstraße/ Gobbinstraße                       | Wird begrüßt   |
| <b>Mittelfristige Maßnahmen 5 -10 Jahre</b>   |  |
| <b>Maßnahme</b>   | <b>Stellungnahme</b>   |
| Einrichtung einer Bus-Direktverbindung zwischen Hohenstücken und Görden über Brahmsstraße                               | Vorziehen in kurzfristige Maßnahmen                                |
| Stadtteilbus Kirchmöser   | Vorziehen in kurzfristige Maßnahmen                                |
| Bus-Haltestelle Bauhofstraße an den P&R-Plätzen   | Vorziehen in kurzfristige Maßnahmen                                |
| <b>Langfristige Maßnahmen mehr als 10 Jahre</b>   |  |
| <b>Maßnahme</b>   | <b>Stellungnahme</b>   |
| Stärkung Nachtlinienangebot mit Straßenbahn als Stammstrecke  | Vorziehen in kurzfristige Maßnahmen zumindest auf einzelnen Linien |
| Stärker angebotsorientierter Fahrplan mit regelmäßigem Tagedtakt  | Vorziehen in mittelfristige Maßnahmen                              |
| Verknüpfung des ÖPNV mit Fahrradverleihsystem und Car-Sharing als ganzheitliches Mobilitätsangebot                      | Vorziehen in mittelfristige Maßnahmen                              |
| <b>Daueraufgaben</b>  |  |
| <b>Maßnahme</b>   | <b>Stellungnahme</b>   |
| Flächendeckender barrierefreier Ausbau von Straßenbahn- und Bushaltestellen   | Wird begrüßt   |
| kontinuierliche Instandsetzung schadhafter Gleisabschnitte  | Wird begrüßt   |
| Fortsetzung der Abstimmung zwischen Regionalbusverkehr und Stadtbusverkehr  | Wird begrüßt   |
| weiter Einsatz für Unterstützung des Landes bei Beschaffung neuer vollflächig barrierefreier Straßenbahnwagen           | Wird begrüßt   |

## 5. Mobilitätsmanagement

Der VCD vermisst die konsequente Ausrichtung des VEP auf eine nachhaltige und klimaverträgliche Verkehrsplanung. Brandenburg an der Havel bietet sowohl von der Stadtstruktur als auch von der Größe gute Voraussetzungen dafür, den Umweltverbund konsequent zu fördern und auszubauen. Die neugegründete Kreisgruppe des VCD hat außerdem bemerkt, dass es in der Stadt viele interessierte Bürger\*innen und Akteure gibt, die sich für Verkehrsthemen interessieren. Nach Einschätzung von Jürgen Peters (InnoZ Berlin) besteht auch bei den Brandenburger Unternehmen eine große Aufgeschlossenheit gegenüber neuen Mobilitätskonzepten. Die Stadt Brandenburg sollte dieses Potential zur Reduzierung des MIV stärker nutzen und fördern. Die Kreisgruppe bietet der Stadt ausdrücklich ihre Mithilfe und Unterstützung bei der Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrsplanung an und beteiligt sich auch gerne an entsprechenden Aktionen, Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit.

| <b>Kurzfristige Maßnahmen bis 5 Jahre</b>  |   |
|--|---|
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| Umsetzung von standortbezogenem oder einzelbetrieblichem Mobilitätsmanagement (Bereitstellung notwendiger Infrastruktur, Jobtickets, Informationen zu Mobilitätsangeboten) | Wird begrüßt, kann durch Angebote z.B. Leaserad ergänzt werden  |
| Ausbau Ladeinfrastruktur für Elektro-Kfz und Fahrräder   | Wird begrüßt  |
| <b>Mittelfristige Maßnahmen 5 -10 Jahre</b>  |   |
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| Gewinnung eines gewerblichen Car-Sharing Betreibers oder Stärkung privater Initiativen - Schaffung eines Umfeldes in dem sich CarSharing durchsetzen kann                  | Vorziehen in kurzfristige Maßnahmen   |
| Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsmittel (infrastrukturseitig und organisatorisch (Tarife, Abrechnung))   | Vorziehen in kurzfristige Maßnahmen   |
| Sukzessive Umstellung des städtischen Fuhrparks auf Elektro-Kfz und/oder Ersatz durch (Elektro-)Fahrräder  | Vorziehen in kurzfristige Maßnahmen   |
| <b>Langfristige Maßnahmen mehr als 10 Jahre</b>  |   |
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| <b>Daueraufgaben</b>   |   |
| <b>Maßnahme</b>  | <b>Stellungnahme</b>  |
| Weiterführung einer Stadtentwicklung, die Innenentwicklung vor Außenentwicklung stellt (Förderung verkehrssparsamer Stadtstrukturen und Wohnformen)                        | Wird begrüßt; vgl. VCD-Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ und Vorschlag Peters & Krombholz zum Packhofgelände  |
| Prüfung der Möglichkeiten, innovative Ansätze durch Teilnahme an Forschungsvorhaben als Modellstadt umzusetzen (Pilotprojekte)   | Vorziehen in kurzfristige Maßnahmen   |
| Anstoß zur Gründung einer Verkehrswacht (ggf. mit Anschubfinanzierung)   | Eine Förderung der im Verkehrsbereich engagierten Verbände wird begrüßt. Diese Förderung sollte sich jedoch nicht ausschließlich auf die Einrichtung einer Verkehrswacht reduzieren |
| Öffentlichkeitsarbeit zur Änderung der Verkehrsmittelwahl und Steigerung der Verkehrssicherheit  | Auch hier sind Aktionen und Anreize besser als Posterkampagnen, z.B. Prämie für Lastenrad, E-Rad etc.   |
| Etablieren von Monitoring- und Evaluationsansätzen (z. B. regelmäßige Erhebung von Mobilitätskennziffern als Erfolgsmesser)  | Wird begrüßt  |
| Schaffung/ Sicherung ausreichender planerischer und personeller Kapazitäten  | Wird begrüßt  |