

**An den
Landesbetrieb Straßenwesen
Region West – Herr Frank Schmidt
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
Frank.Schmidt@LS.Brandenburg.de**

**Verteiler
Stadt Brandenburg an der Havel
Der Bürgermeister
Fachbereich VI / Fachbereich VII
Altstädtischer Markt 10
14770 Brandenburg an der Havel**

Brandenburg an der Havel, den 1. August 2021

Stellungnahme des VCD Brandenburg e.V. Kreisgruppe Brandenburg an der Havel zur Entwurfsplanung Verkehrsplanung Ersatzneubau Brücke Altstadtbahnhof B1/B102 und Umbau Knotenpunkt B1/B102 am Altstadtbahnhof / Zanderstraße / Magdeburger Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD bedankt sich für die Einbindung und nimmt wie folgt Stellung:

Zum Projekt, zur Planung und dem Beteiligungsprozess als Ganzem:

- Durch die Verlegung der Verbindungskurve („Europakurve“) von Magdeburger Landstraße (B1) zur Fontanestraße (B1/B102) von westlich nach östlich der Fontanestraße stellt das Projekt aus unserer Sicht keinen Ersatzneubau dar. Daher vertritt VCD die Auffassung, dass aufgrund der umfangreichen Änderungen ein Planfeststellungsverfahren notwendig ist.
- In der bisherigen Lage verlief die „Europakurve“ in einem Industriegebiet und fernab von Wohnbebauung. Durch die Verlegung rückt ein weiterer intensiv genutzter Verkehrsweg sehr nahe an die Wohnbebauung Magdeburger Str. 22-24 heran. Dies führt zu signifikanter Lärm- und Abgasbelastung der Anwohner und somit zu einer Abwertung der Wohnanlage. Derzeit sind keine hinreichenden aktiven Schutzmaßnahmen für die Anwohner ersichtlich. Der Verlegung wird **nicht zugestimmt**; die bisherige Trassenführung durch das Industriegebiet sollte beibehalten werden.
- Wir bemängeln eine fehlende öffentliche Beteiligung am gesamten Planungsprozess, insbesondere für die Anwohner des Hauses Magdeburger Straße 22-24. Eine Rückmeldungsfrist von unter 28 Tagen, noch dazu während der Schulferien, ist absolut unangemessen. Der Landesbetrieb Straßenwesen und die Stadt Brandenburg erfüllen somit nicht die Zusagen, die sie im Ausschuss für

Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr der SVV Brandenburg am 14.04.2021 gegeben haben [1].

- Die uns zur Verfügung gestellten Planungsunterlagen sind nicht maschinenlesbar, es ist keine Volltextsuche möglich, was die inhaltliche Prüfung erschwert. Die Planungsdokumente sind somit auch nicht barrierefrei zugänglich (vgl. digitale Barrierefreiheit i.V.m. BbgBITV + Richtlinie (EU) 2016/2102).
- Das Projekt stellt den Neubau eines innerstädtischen Verkehrsknotens dar. Wir fordern eine Planung mit zukunftsfähiger Rad- und Fußwegführung und ÖPNV-Infrastruktur, die steigende Teilnehmerzahlen bei diesen Verkehrsarten des Umweltverbundes zulässt. Durch die Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) konterkariert die vorgelegte Planung das landeseigene Ziel, bis 2030 den Modal Split des Umweltverbundes auf 60% anzuheben [2]. Die Planung für einen innerstädtischen Verkehrsknoten muss sich daher an der in [Abbildung 1](#) dargestellten Zugangshierarchie ausrichten und direkte und sichere Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr gewährleisten. Beispielsweise müssen alle Knotenpunkte im Projekt daher eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger an allen vier Armen erhalten. Die vorliegende Planung berücksichtigt außerdem nicht in angemessener Weise, dass die für den Radverkehr wichtigen Radhaupttrouten II und III [3] aus dem Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Brandenburg [4] durch das Projektgebiet verlaufen.
- Bei der Gestaltung aller Knotenpunkte im Projekt sollte außerdem ein „Kreuzungsdesign auf niederländische Art“ verwendet werden, welches geschützte Kreuzungsbereiche für alle Verkehrsteilnehmer vorsieht („Schutzkreuzung“; siehe [Abbildung 2](#)). Damit verbunden sind Radwegbreiten, die auch Überholmanöver ermöglichen, sowie ausreichend große Aufstellflächen an Lichtsignalanlagen. Ein solches Kreuzungsdesign gewährleistet eine deutliche Reduzierung der Abbiegegeschwindigkeiten, führt zu besseren Sichtbeziehungen zwischen KFZ und Fuß-/Radverkehr, und beugt somit insbesondere schweren Unfällen mit LKW vor. Wir möchten an den Unfall an dem vor wenigen Jahren neu gestalteten Knotenpunkt Rathenower Landstraße (B102) / Upstallstraße erinnern, bei dem ein 10-jähriges Mädchen, das sich regelkonform verhalten hatte, von einem abbiegenden LKW-Fahrer überrollt wurde und das wenig später verstarb. Der LKW-Fahrer fuhr beim Abbiegen mit einer Geschwindigkeit von 16km/h [5].
- Aufgrund der Neuanlage von bzw. massiven Änderungen an den Knotenpunkten im Projekt fordern wir die Durchführung eines Verkehrssicherheitsaudits. Sollte ein solches Audit bereits durchgeführt worden sein, fordern wir Einblick in die Ergebnisse.
- Für den gemeinsamen Verlauf von B1 und B102 im Projektgebiet wird eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70km/h statt bisher 50 km/h angenommen. Nördlich des Projektgebiets sind für die B102 momentan ebenfalls 50 km/h angeordnet und auch weiterhin vorgesehen. Eine Erhöhung auf 70 km/h anstatt 50 km/h schafft nur minimale theoretische Reisezeitvorteile für den KFZ-Verkehr und hat ansonsten ausschließlich gravierende Nachteile:
 - o Durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten reduziert sich die Flüssigkeit des KFZ-Verkehrs und somit die Kapazität der Fahrbahnen. In der Praxis wird sich für die meisten KFZ-Fahrer kein Reisezeitvorteil realisieren.

- o Im Projektgebiet gibt es viel Querverkehr an Lichtsignalanlagen, auch von nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern. Durch die Erhöhung reduziert sich die Verkehrssicherheit deutlich. Bei 70 km/h ist der Anhalteweg von KFZ deutlich länger und die Wahrscheinlichkeit von schweren Unfällen steigt. Schon heute gibt es an den Knotenpunkten von B1 und B102 im Stadtgebiet viele Unfälle mit Personenschaden [6].
- o Auch aus Lärmschutzgründen ist die Erhöhung auf 70 km/h abzulehnen, sie widerspricht den Zielen des Lärmaktionsplans der Stadt Brandenburg an der Havel [7].
- o An Fahrbahnen mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h sind Fahrzeugrückhaltesysteme („Leitplanken“) vorgeschrieben. Die Installation dieser Systeme verursacht höhere Baukosten, einerseits direkt durch die Kosten für die Fahrzeugrückhaltesysteme selbst, andererseits muss durch den verbreiterten Straßenquerschnitt der Brückenteil über die B102 länger ausfallen, was zu weiteren indirekten Zusatzkosten führt, die zum Nutzen in keinem Verhältnis stehen.
- o Der erhöhte Flächenbedarf geht außerdem zulasten des Baumbestands und des weiteren Stadtgrüns.

In Summe ist die Erhöhung auf 70 km/h unverhältnismäßig für die betreffende, sich im urbanen Raum befindliche Strecke, dieser wird **nicht zugestimmt**. Wurde die Erhöhung auf 70km/h mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt?

- Die Planung enthält eine Verkehrsstromanalyse nur für KFZ. Da es sich um einen innerstädtischen Verkehrsknoten mit vielfältigen Wegebeziehungen auch von anderen Mobilitätsformen handelt, sind Verkehrsstromanalysen für den Fußverkehr und den Radverkehr anzufertigen, ebenso müssen die Wegebeziehungen für den ÖPNV und seine Nutzer (Wege von und zu Haltestellen bzw. Bahnsteigen) analysiert werden. Die Resultate dieser Verkehrsstromanalysen müssen in der Planung und Bewertung berücksichtigt werden.
- Es fehlt eine bedarfsgerechte Anbindung des geplanten Gewerbegebiets an der Zanderstraße („MSC Zanderstraße“, siehe [8]). Dieses Gewerbegebiet muss über die Zanderstraße in beiden Richtungen angebinden werden, da hier Lieferverkehr mit Großfahrzeugen zu erwarten ist, und eine Anbindung über die Klingenbergstraße die Sicherheit der Schulkinder auf dem hochfrequentierten Schulweg entlang der Klingenbergstraße gefährdet.
- Die Planung führt zu einem enormen Verlust an Grünflächen sowie an Gehölz- und Baumbestand. Neuanpflanzungen und trassenferne Ausgleichsmaßnahmen können die vielfältigen lokalen Ökosystemleistungen des Bestandsgrüns nicht erfüllen, wie z.B. Verbesserung des Mikroklimas durch Beschattung und Verdunstung, sowie Lärmschutz und Sichtschutz. Die vorgesehenen Fällungen von Bäumen und Gehölzen führen zu zusätzlichen Lärmbelastungen im Bereich der Behörden an der Magdeburger Straße, der Wohnbebauung Magdeburger Straße 22-24 sowie dem DRK-Kinderdorf. Durch den Verlust an Stadtgrün sinkt auch die Wasserrückhaltefähigkeit, welche angesichts der zu erwartenden Zunahme von Starkregenereignissen besonders wichtig ist. Statt einer weiteren Versiegelung von Flächen im innerstädtischen Bereich fordern wir eine Planung, die der Realität der Klimakrise Rechnung trägt und uns vor den Auswirkungen von

häufiger werdenden Extremwetterereignissen wie Starkregenereignissen und langen Hitzeperioden schützt.

Zu einzelnen Punkten im Entwurfsplan:

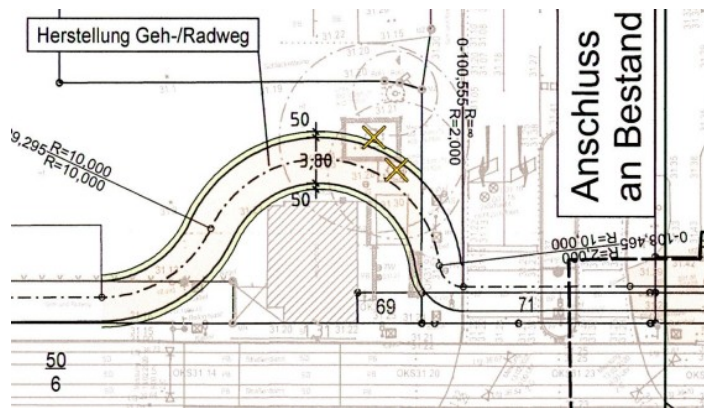
1. Die südliche Rampe von der Zanderstraße zur Magdeburger Straße sollte erhalten bleiben, die im Plan vorgesehene Neuanlage in nur minimal veränderter Position halten wir für unnötig. Die bestehende Rampe mitsamt Begrünung und Durchlass für Rad- und Fußweg erfüllt die geforderten Funktionen; der Erhalt trägt dazu bei, die Baukosten zu reduzieren.



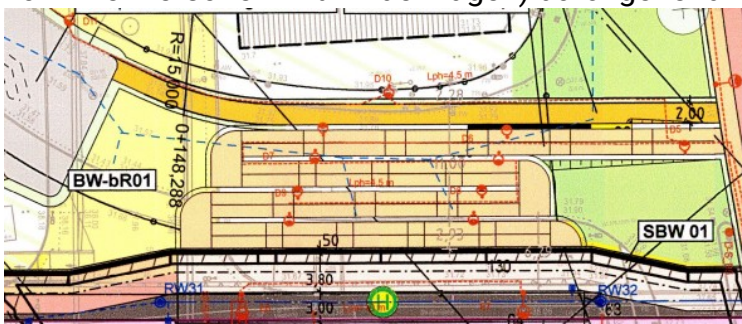
2. Der stadtauswärts führende Radweg entlang der Magdeburger Straße / Magdeburger Landstraße als wichtiger Bestandteil der Radhauptroute III (siehe [3] und [4]) wird mehrfach gebrochen.
 - a. Der Unterbrechung des Radwegs im Bereich der nördlichen Straßenbahn-Haltstelle wird **nicht zugestimmt**. Hier ist ein getrennter Rad- und Gehweg mit Entwurfsgeschwindigkeit für Radwege von 15 – 20 km/h zu planen.



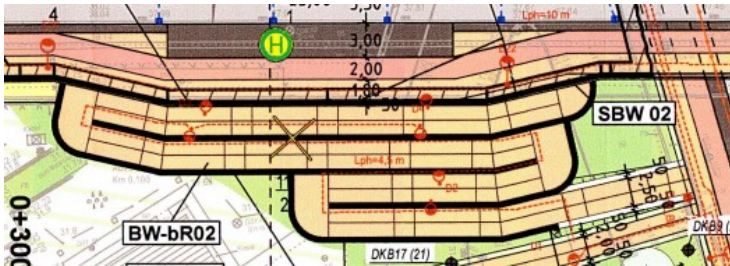
- b. Der Lösung mit Umfahrung des Imbisses kann auf Grund der Entwurfsgeschwindigkeit für Radwege von 15 – 20 km/h für das Radwegenetz **nicht zugestimmt** werden. Des Weiteren fehlt eine sichere Sicht-Wegebeziehung, die vorgelegte Planung führt zu absehbaren Konflikten mit dem in die F.-Franz-Straße einfahrenden KFZ-Verkehr sowie mit Kunden des Imbisses und des Ärztezentrum West.



3. Die trassenfernen ökologischen Ausgleichsflächen in Nahmitz und Wendegräben/Rasthof haben keinen Effekt auf die Begrünung in der Stadt. Die erhebliche Kompensation wird im Wesentlichen durch die Verlegung des nördlichen Radwegs und der Auffahrtrampe an der Magdeburger Landstraße notwendig. Gibt es keine bestandsnahe Lösung, welche den Verlust an Stadtgrün deutlich reduziert? Für die verbleibenden Baumfällungen sind Stadt und Landesbetrieb Straßenwesen aufgefordert, innerstädtische Kompensationsformen zu finden.
4. Die Führung der Rampen nördlich und südlich der Haltestellen im Brückenverlauf mit mehrfachen 180°-Kurven ist allgemein konfliktträchtig für eine Vielzahl von mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmern wie z.B. Rollstuhlfahrern oder Fußgängern, die einen Kinderwagen oder ein Fahrrad schieben. Die Rampen sind offenbar nur für Fußgänger ausgelegt, obwohl sie künftig auch von Radfahrenden genutzt werden, z.B. von Radfahrenden mit Quelle oder Ziel Bahnhof Brandenburg Altstadt. Für die (auch schiebende) Nutzung durch ein Fahrrad mit Anhänger oder ein Lastenrad sind die Rampen vollkommen ungeeignet. Die Rampen müssen so ausgelegt werden, dass eine solche Nutzung und auch Begegnungsverkehr (z.B. von zwei Personen mit Kinderwägen) durchgehend möglich sind.

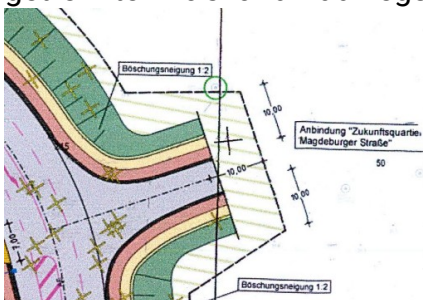


Ausschnitt 1 Nördliche Fuß- & Radverkehrsrampe

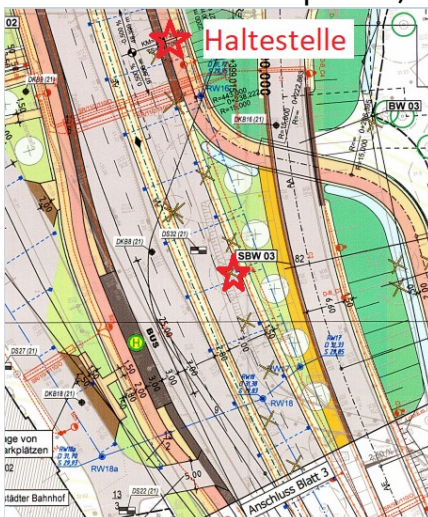


Ausschnitt 2 südliche Fuß- & Radverkehrsrampe

5. Die Anbindung des zukünftigen „Zukunftsquartiers Magdeburger Straße“ ist ohne eine geeignete Querung für den Fuß- und Radverkehr geplant. Hier ist entweder eine Schutzkreuzung mit Lichtsignalanlage oder eine geradlinige Führung des getrennten Fuß- und Radwegs mit Aufpflasterung vorzusehen.



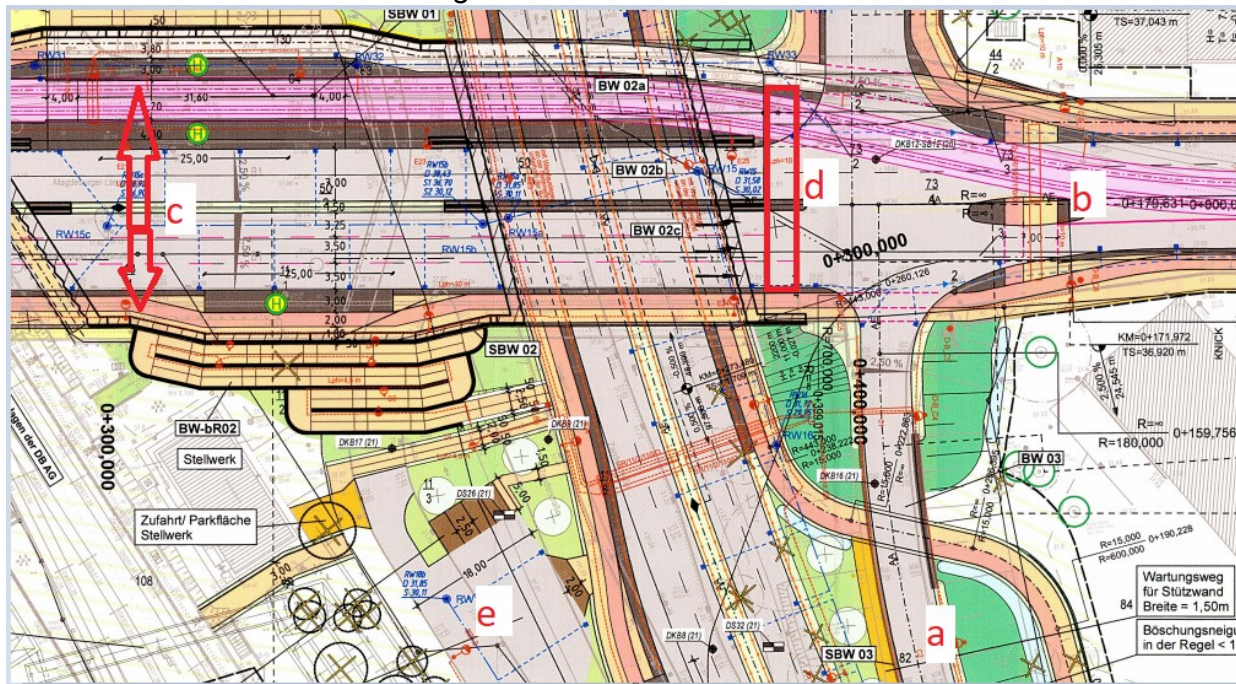
6. Auf Höhe des Altstädtischen Bahnhofs sind beidseitig der Zanderstraße barrierefreie Bushaltestellen für den Schienenersatzverkehr, Nachtbusse, Sonderlinien usw. zu planen, welche nicht im Konflikt zum Radverkehr stehen.



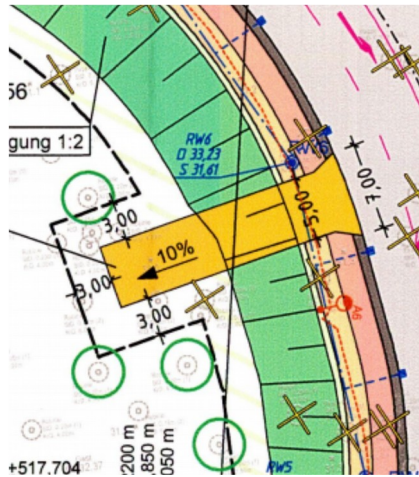
7. Am Standort der provisorischen Lichtsignalanlage für die Querung der B102 am Bahnhof Brandenburg Altstadt ist eine dauerhafte Lichtsignalanlage vorzusehen. Diese ist für eine direkte Wegeverbindung vom Behördenzentrum und der Hochschule zum Bahnhof für Fußgänger und Radfahrer notwendig.
8. Potentiale für eine verbesserte Führung des Fuß- und Radverkehrs werden nicht genutzt (siehe Skizze):
 - a. Die südliche Rampe von der Zanderstraße zur Magdeburger Straße ist bisher nur für den KFZ-Verkehr freigegeben. Wir empfehlen eine

Umgestaltung des bestehenden Querschnitts, so dass eine Nutzung für den Fuß- und Radverkehr auch möglich wird. Damit können Fuß- und Radverkehrsströme direkter geführt werden, die labyrinthischen Umwege über das Behördengelände entfallen.

- b. Die Mittelinsel für den Fuß- und Radverkehr auf der Magdeburger Straße ist zu kurz.
- c. Es gibt keine Querungsmöglichkeit für Fußgänger auf der Brücke – wie kommen Umsteiger von der Bushaltestelle auf der Südseite zur Straßenbahn-Haltestelle?
- d. Der Knotenpunkt im Verlauf der Magdeburger Straße benötigt eine 4-armige Lichtsignalanlage, um eine bedarfsgerechte Fuß- und Radwegeführung herzustellen. Insbesondere ist hier der künftig zu erwartende stadteinwärtige Verlauf der Haupttradrouten II [siehe 3 und 4].
- e. Es fehlt eine Fahrradabstellanlage im Umfeld des Altstadtbahnhofs.



- f. Der vorfahrtsberechtigten Geh- und Radweg entlang der „neuen Europakurve“ wird durch eine „Einfahrt zur Grünfläche“ (gegenüber Einfahrt "Zukunftsquartier Magdeburger Straße") unnötig unterbrochen. Diese Einfahrt ist sowohl verkehrsrechtlich als auch von der verkehrlichen Bedeutung nachrangig gegenüber dem Geh- und Radweg entlang der „neuen Europakurve“, und das sollte die Infrastruktur auch deutlich machen. Der gleiche Fehler wurde ebenfalls am neu gebauten Teil der Spittastraße begangen, hier erwarten wir eine umgehende Korrektur.



Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen und bitten um eine Beteiligung im weiteren Planungsprozess.

Mit freundlichen Grüßen,
Frank Träger und Gero Walter
für die VCD-Kreisgruppe Brandenburg an der Havel

[1] „Herr Schmidt versichert noch einmal, dass die Stadt zur Begutachtung einen kompletten Entwurf bekommt, wo die Stadt eine Stellungnahme gemeinsam mit allen Stadtverordneten abgeben muss, wo auch die 3 Varianten mit dabei sind, die heute vorgestellt wurden. Mit den Verbänden wurden noch keine endgültigen Abstimmungen getroffen. [...]

Herr Schmidt: Im Mai wird der Entwurf fertig und dann geht er zur Stadt. Von der Stadt wäre es gut, wenn die Stellungnahme innerhalb von 2 Monaten abgegeben werden könnte.

Herr Müller: Durch die Stadt wird eine abgestimmte Stellungnahme an den Landesstraßenbetrieb abgegeben. Die entsprechenden Verbände werden mit beteiligt und auch die Stadtverordneten werden dazu involviert.“

Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr am Mittwoch, den 14.04.2021, um 18:00 Uhr in 14770 Brandenburg an der Havel, Altstädtischer Markt 11, Rolandsaal, Seite 8, <https://ctx1.stadt-brandenburg.de/bi/si010.asp?YY=2021&MM=4&DD=14&PA=1>, abgerufen am 27.07.2021.

[2] „Ziel des MIL ist es, durch attraktive Angebote im ÖPNV sowie im Rad- und Fußverkehr eine umweltgerechte Mobilität im Land zu fördern. Konkret bedeutet das, dass der Anteil des sogenannten Umweltverbunds, also Fuß-, Fahrradverkehr und ÖPNV, am Modal Split bis 2030 auf 60 Prozent erhöht werden soll.“ <https://mil.brandenburg.de/mil/de/ministerium/energie-und-klima/>, abgerufen am 27.07.2021.

[3] Darstellung des Verlaufs der Radhaupttrouten auf <https://brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/kreisgruppe-brandenburg-havel/radverkehrskarten/offizielle-radrouten/>, abgerufen am 27.07.2021.

[4] <https://www.stadt-brandenburg.de/leben/stadtplanung/verkehrsentwicklung/verkehrsentwicklungsplan>, abgerufen am 01.08.2021

[5] <https://www.maz-online.de/Lokales/Brandenburg-Havel/Brandenburg-an-der-Havel-Kind-von-Lkw-ueberfahren-und-lebensgefaehrlich-verletzt>,

<https://www.maz-online.de/Lokales/Brandenburg-Havel/Lkw-Fahrer-steht-wegen-fahrlaessiger-Toetung-von-Zaira-10-vor-Gericht>, abgerufen am 27.07.2021.

[6] Eigene Auswertung der öffentlich verfügbaren Daten auf <https://unfallatlas.statistikportal.de/>, abgerufen am 01.08.2021.

[7] <https://www.stadt-brandenburg.de/leben/stadtplanung/verkehrsentwicklung/laermminderung>, abgerufen am 01.08.2021.

[8] <https://www.stadt-brandenburg.de/presse/erneute-oeffentliche-auslegung-des-entwurfs-des-bebauungsplanes-nr-26-multi-service-center>, abgerufen am 27.07.2021.

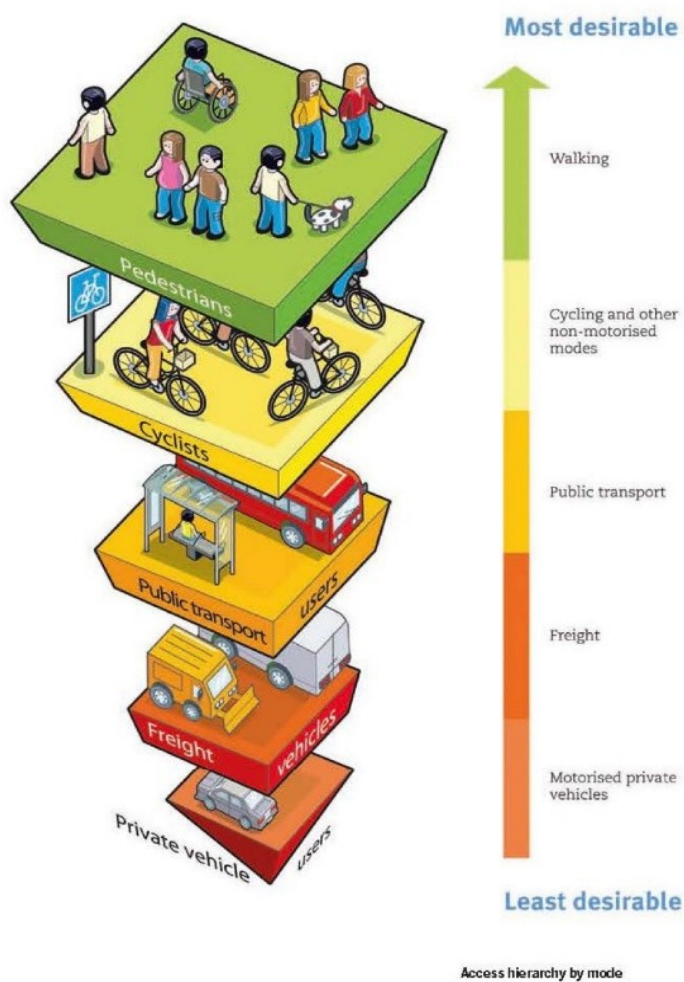


Abbildung 1 Zugangshierarchie

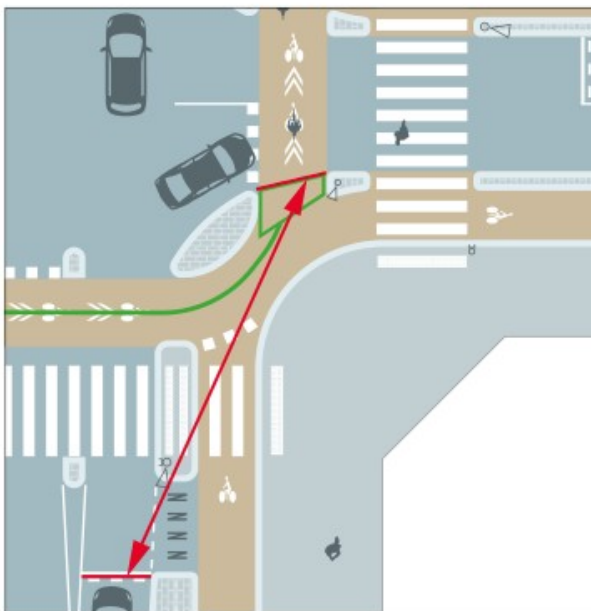
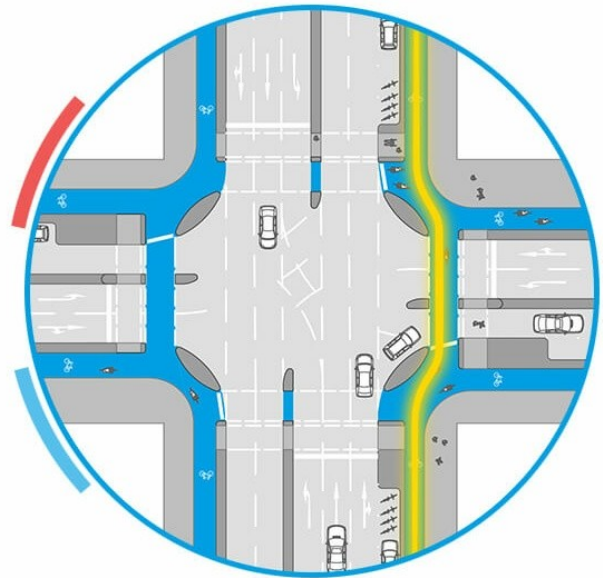
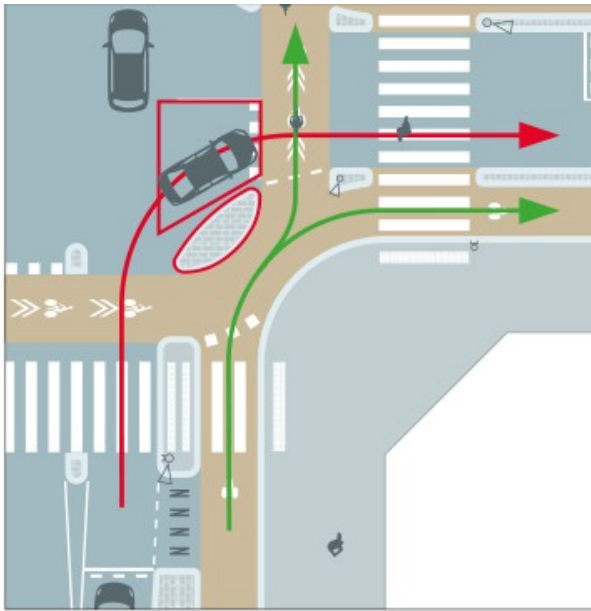


Abbildung 2 Geschützte Kreuzung –Best Practice in den Niederlanden

Verkehrsclub Deutschland e.V (VCD) - Kreisgruppe Brandenburg an der Havel

Der Brandenburger Landesverband des Verkehrsclub Deutschland (VCD) tritt seit 1991 für eine umweltfreundliche und sozialverträgliche Verkehrsgestaltung ein. Er beschäftigt sich mit verkehrs- und umweltpolitischen Fragestellungen in den Städten und Kreisen Brandenburgs. Dabei tritt er für ein menschen- und umweltverträgliches Verkehrswesen ein. Die Kreisgruppe Brandenburg an der Havel vertritt diese Werte auf lokaler Ebene in der Stadt Brandenburg.

Unser grundsätzlicher Standpunkt zum Ausbau der B1/B102 im Stadtgebiet

- Als umweltfreundliches, sicheres, gesundes und kostengünstiges Verkehrsmittel bieten der ÖPNV, das Fahrrad und der Fußmarsch im städtischen Raum der kurzen Wege eine hervorragende Alternative zur motorisierten Fortbewegung (motorisierter Individualverkehr, MIV). Dabei liegen die Potenziale überwiegend in der privaten Mobilität (Fahrten zur Arbeit, Bildungseinrichtungen, Einkauf, Freizeiteinrichtungen etc.). Allerdings bestehen auch im Wirtschaftsverkehr vielfältige Möglichkeiten zur Fahrrad-Nutzung, welche stetig erweitert werden. Insbesondere mit Lastenfahrrädern¹ lassen sich viele innerstädtische Wege und Transporte abwickeln. Elektrisch unterstützte Fahrräder werden die Nutzungsmöglichkeiten zukünftig weiter erhöhen.
- Ein großer Teil der innerstädtischen Autofahrten sind vermeidbar oder könnten ohne Einschränkungen durch andere, umwelt-, sozial- und kosten(!)günstigere Verkehrsarten ersetzt werden.
- Die Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat im Allgemeinen und im städtischen Bereich im Besonderen ein stark negatives Nutzen-/Kosten-Verhältnis. Selbst ihr einziges Ziel, den Zeitgewinn für Kraftfahrer, verfehlt sie. Insbesondere im städtischen Bereich wird dieser nicht in signifikanter Höhe erzeugt. Dafür leidet die Verkehrsqualität (höhere Geschwindigkeitsspreizung der Einzelfahrzeuge) und die Bau-, Umwelt- und Sozialkosten sowie das Gefahrenpotenzial für alle anderen Verkehrsteilnehmer steigen überproportional.
- Die Abtrennung von Stadtteilen wird gefördert durch Autozentriertheit: Wenn ich das Auto benutzen muss, um einen anderen Stadtteil zu erreichen, weil es mit anderen Verkehrsarten nicht (mehr) sinnvoll möglich ist, bin ich dann noch in derselben („meiner“) Stadt?
- Die Bereitstellung zusätzlicher Kraftverkehrsflächen führt zur zusätzlichen Nutzung durch den Kraftverkehr und damit nicht (!) zu einer Reduktion der Belastung durch den Kraftverkehr, sondern zum Gegenteil („Braess-Paradoxon“², „Jevons-Paradoxon“³). Andersherum bietet diese Gesetzmäßigkeit die Chance, Verkehrsarten zu fördern, die im städtischen Bereich verträglicher eingesetzt werden können.
- Unterdimensionierte Radwege ohne Überholmöglichkeiten unterwandern die Nutzung durch Kinder und Erwachsene gleichermaßen bzw. fördern ggf. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern und demotivieren damit die Gleichstellung von Kindern im Straßenverkehr und die eigenständige Fortbewegung von Kindern in der Stadt.
- Autolärm und Luftverschmutzung mindern nicht nur drastisch die Wohnqualität im Umfeld, sondern ebenso die Verkehrs- und Aufenthaltsqualität aller anderen Verkehrsteilnehmer.

1 www.parlamentsdokumentation.brandenburg.de/starweb/LBB/ELVIS/parladoku/w7/beschlpr/anlagen/1169-B.pdf

2 <https://de.wikipedia.org/wiki/Braess-Paradoxon>

3 <https://de.wikipedia.org/wiki/Jevons-Paradoxon>

- Die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene ist explizites Ziel des Bundes. Das muss bei der Prognose des zukünftigen LKW-Verkehrs berücksichtigt werden.
- Wenn die Infrastruktur stimmt und man sich beim Laufen, Wandern, Radfahren wohlfühlen kann, nutzen die Menschen diese Verkehrsarten sehr gerne und sogar zur Erholung (Fahrrad-/ Wandertourismus). Ist diese Infrastruktur schlecht oder gar nicht gegeben bzw. ist das im Alltag nicht möglich, müssen die Anwohner stattdessen aus ihrer Stadt „flüchten“, um in diesen Genuss zu kommen.
- Wir fordern einen Planungsprozess, der die geplanten Maßnahmen für alle Interessierten und Entscheidungsträger wirklich transparent macht. Durch eine frühzeitige, aktive Ansprache und Einbindung aller Interessengruppen soll ein konstruktiver Dialog gefördert werden. Leider sind die Beteiligungsmöglichkeiten derzeit nur unzureichend gegeben, da keine übersichtliche Visualisierung und Aufbereitung der geplanten Maßnahmen vorliegen. Eine zeitgemäße Visualisierung ist spätestens zur Bürgerbeteiligung zwingend vorzulegen.
- Wir fordern die Stadt Brandenburg auf, sich an einer aktiven Mitgestaltung im besten Sinne der in der Stadt lebenden Menschen zu beteiligen. Die vielschichtigen sozialen und urbanen Bedürfnisse sind einzubringen, statt der Hinnahme und blinden Umsetzung einer übergeordneten und überbordenden Stadtschnellstraßen-Planung. Die aktuellen Ziele der vorliegenden Planungen des Landesbetrieb Straßenwesen haben nichts anderes zum Ziel, als sich den durchfahrenden Kraftfahrzeugen („Blechlawine“) mit einer weiteren hilflosen Maßnahme zu ergeben und diese sogar zu fördern und im städtischen Bild einzuzementieren. Zwar ist die Ertüchtigung der B1/B102 Bestandteil der überregionalen Verbindung von Rathenow an die Bundesautobahn A2, doch sind die zentralen Interessen anliegender Wohnbebauungen, Querbeziehungen, Schulwege usw. zwingend in die Gestaltung zu integrieren. Ein alternativer (öffentlichkeitswirksamer) Gestaltungswille der Stadt ist hier derzeit nicht erkennbar.