

Verkehrsentwicklungsplan Fortschreibung 2015

Leitbild „Verkehr und Umwelt“



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Brandenburg an der Havel, Fortschreibung 2015
Leitbild „Verkehr und Umwelt“
Teilbericht 3.2 gemäß Arbeitsplan

Auftraggeber: Stadtverwaltung Brandenburg an der Havel
Fachbereich VII, Bauen und Umwelt
Klosterstraße 14, 14770 Brandenburg an der Havel

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dirk Ohm (Projektleiter IVAS)
Dipl.-Ing. Jan Schubert

Status: Beschlussfassung

Stand: September 2015

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Inhaber

i. A. Dipl.-Ing. Jan Schubert
Projektbearbeiter

1. Vorbemerkungen

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Brandenburg an der Havel soll ein Leitbild zur zukünftigen Entwicklung des Systems Verkehr und Umwelt erarbeitet werden. Dieser klassischerweise als „verkehrliches Leitbild“ bezeichnete Baustein wird in Brandenburg an der Havel um den Aspekt Umwelt erweitert, um zu verdeutlichen, dass der zu erarbeitende VEP umweltorientierte Zielstellungen gleichberechtigt und integriert zu berücksichtigen hat.

Im Leitbild Verkehr und Umwelt werden die grundsätzlichen Handlungsrichtungen unter den konkreten Bedingungen der Stadt Brandenburg an der Havel auf handhabbare Ziele und Prämissen heruntergebrochen. Durch diesen Schritt wird es möglich, die noch zu entwickelnden Konzepte und Maßnahmen hinsichtlich ihrer Konformität mit den Zielen der Stadtentwicklung zu prüfen und die zu erwartenden Diskussionen in Öffentlichkeit und Kommunalpolitik immer wieder an den Zielen auszurichten.

Die im Folgenden erläuterten Zielstellungen basieren vor allem auf dem Leitbild, welches sich die Stadt Brandenburg an der Havel im Rahmen ihres Masterplans/ Integriertes Stadtentwicklungskonzept (Fortschreibung 2011) aufgestellt hat. Brandenburg an der Havel umschreibt sich hierbei als „die Stadt im Fluss“, was nicht nur auf die Lage in einem gewässerreichen Gebiet anspielt, sondern auch auf die Dynamik, mit der sich die Stadt entwickeln möchte. Der Fluss soll darüber hinaus auch Sinnbild regionaler Kooperation und einer „grünen Urbanität“ sein, die Brandenburg an der Havel auszeichnen sollen. Darüber hinaus berücksichtigen die Zielstellungen Erkenntnisse aus der Verkehrsanalyse. Zu den wesentlichsten gehören:

➤ **Bevölkerungsentwicklung:**

Die Stadt Brandenburg an der Havel geht im Betrachtungszeitraum des Verkehrsentwicklungsplans für die nächsten 15 Jahre von einer gleichbleibenden und ggf. sogar steigenden Bevölkerungszahl aus. Dabei handelt es sich um ein politisches Ziel als Vorgabe für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans. Wenngleich die derzeitigen Bevölkerungsprognosen einen Einwohnerrückgang vorhersagen, hat sich die Stadt eine Stabilisierung der Einwohnerzahl bzw. ein leichtes Wachstum zum Ziel gesetzt. Die derzeit beobachtbaren Reurbanisierungstendenzen, die auch attraktive Mittelstädte wie Brandenburg an der Havel erreicht haben, wirken diesbezüglich positiv und lassen ein derartiges Szenario nicht unwahrscheinlich erscheinen. Durch geschickte Stadtplanung soll es jedoch gelingen dieses Wachstum in bereits städtebaulich integrierten Lagen zu organisieren. Durch die deutlich stärkeren Bevölkerungsverluste in den Umlandgemeinden und die verkehrssparsame Stadtentwicklung dürfte auch zukünftig kein steigendes Verkehrsaufkommen auf den Straßen Brandenburgs an der Havel zu beobachten sein. Dies würde den Trend der letzten 15 Jahre bestätigen.

➤ **Es besteht ein weitgehend anforderungsgerechtes Verkehrsangebot für den Kfz-Verkehr. Zukünftig ist eher mit rückläufigen Verkehrszahlen zu rechnen. In einigen sensiblen Stadtbe-**

reichen bestehen Konflikte aufgrund hoher Verkehrsmengen hinsichtlich Lärm, Luftqualität, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität.

- Die Netze des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs sind ebenfalls weitgehend anforderungsgerecht. Lokal bestehen noch Netzlücken oder sind Anlagen aufgrund ihres baulichen Zustandes nur eingeschränkt nutzbar.

Es flossen auch Zielstellungen des Landes Brandenburg (Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg 2009) sowie der Europäischen Union (Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem von 2011) in die Aufstellung des Leitbilds Verkehr und Umwelt mit ein.

2. Präambel zu den Zielen der Entwicklung von Umwelt und Verkehr

Den einzelnen Zielen zur Entwicklung von Umwelt und Verkehr wird folgende Präambel vorangestellt:

Zweckbindung: Verkehr und Mobilität sind kein Selbstzweck, sondern dienendes und unterstützendes Element unseres arbeitsteilig organisierten Gemeinwesens. Individuelle Mobilität als eines der Grundbedürfnisse der Menschen und wirtschaftliche Austauschprozesse sind durch die Vorkhaltung geeigneter verkehrlicher Infrastrukturen und deren stadtverträglichen Betrieb sicherzustellen.

Verträglichkeit: Die störenden und insbesondere die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des Verkehrs müssen durch Maßnahmen der Verkehrsvermeidung aber auch der Bündelung, Verlagerung und effizienten, umweltschonenden Abwicklung minimiert werden, damit die wesentlichen städtischen Qualitätsmerkmale und die Ziele der Stadtentwicklung und Stadtsanierung erreicht bzw. erhalten werden können. Dazu sind die Ziele der Lärminderung, der Luftreinhaltung und des Klima- und Ressourcenschutzes in die Verkehrsentwicklungsplanung einzubeziehen.

Gleichberechtigung: Die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr) sollen für die Gesamtentwicklung der Stadt nutzbar sein. Zu berücksichtigen sind stets die Verträglichkeiten im sozialen, wirtschaftlichen sowie ökologischen Bereich. Eine Abwägung gegenüber den Notwendigkeiten und Bedürfnissen für Wirtschafts-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ist geboten und muss insbesondere die ökonomischen Anforderungen und Perspektiven sowie die Qualitäten als Wohnstandort berücksichtigen.

Wirtschaftlichkeit: Im Vordergrund sollte bei allen Verkehrsmaßnahmen die gesamtstädtische Nutzen-Kosten-Relation stehen. Kostenwirkungen sind im räumlichen Kontext aber auch vor dem Hintergrund langfristiger Finanzierbarkeit zu betrachten. Sie müssen dabei gegenüber gesamt-

städtischen Zielstellungen, externen Anforderungen und auch ökologischen Aspekten bewertet werden. Ein wesentlicher Beitrag zur Wirtschaftlichkeit des Verkehrs sind kurze Wege, die durch eine integrierte Standortpolitik für die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung und Versorgung und die Nutzung vorhandener Infrastrukturen und ÖPNV-Angebote verkehrsvermeidend wirken können.

Sicherheit: Der Schutz und die Unterstützung nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer – besonders der Fußgänger und Radfahrer sowie Älterer, Mobilitätseingeschränkter, Kinder und Jugendlicher – ist Voraussetzung für ein funktionierendes Gemeinwesen. Die demografischen Entwicklungen gebieten es in besonderem Maße, attraktiv für nicht motorisierte Kinder und Jugendliche sowie für Senioren und hoch Betagte zu sein. Dafür ist Verkehrssicherheit ein maßgeblicher Faktor.

Beteiligung: Um einen weitgehend gerechten und dauerhaften Interessen- und Lastenausgleich bei der Entwicklung der Konzepte, der Planung von Einzelmaßnahmen und dem dauerhaften Betrieb der Infrastrukturen herbeizuführen, sind Mitwirkung und Partizipation von Bevölkerung, Akteuren und Interessenverbänden unverzichtbare Planungsinstrumente. Aus diesem Grund sind Mitwirkung und Beteiligung der Öffentlichkeit als Grundlage aller Planungen zu verstehen und in diese zu integrieren.

3. Ziele für die Entwicklung von Verkehr und Umwelt in Brandenburg an der Havel

Ausgehend vom Leitbild des Masterplans/ Integriertes Stadtentwicklungskonzept (Fortschreibung 2011), den Vorgaben der Präambel und den in der Analyse festgestellten Defiziten sind mit der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans Brandenburg an der Havel folgende Zielstellungen zu verfolgen:

Ziel 1: Sicherung der oberzentralen Funktion durch die Einbindung in die überregionalen Netze zur Gewährleistung der Erreichbarkeiten im allgemeinen-, touristischen- und Wirtschaftsverkehr

Eine gute Erreichbarkeit der Stadt Brandenburg an der Havel ist von maßgeblicher Bedeutung bei der Wahrnehmung der Funktion als Oberzentrum und regionalem Wachstumskern im Land Brandenburg und für eine positive wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Die gute Erreichbarkeit ist in allen maßgeblichen Verkehrsnetzen sicherzustellen bzw. zu erhalten. Dazu gehören also die Erreichbarkeiten

➤ im Netz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen

- im Schienennetz der DB-AG einschließlich entsprechender Fernverkehrsangebote
- des Hafens im Schiffsverkehr für alle erforderlichen Schiffsgößen und im Landverkehr für Schwerverkehrsfahrzeuge und Spezialtransporte

Eine hohe Qualität der Verbindungen zum Metropolraum Berlin und nach Potsdam ist für die zukünftige Entwicklung Brandenburgs an der Havel elementar und genießt daher höchste Priorität.

Ziel 2: Leistungsfähige Anbindung der Stadt- und Ortsteile sowie Strukturschwerpunkte (Umweltverbund und Kfz-Verkehr) zur Gewährleistung der Erreichbarkeiten im allgemeinen-, touristischen- und Wirtschaftsverkehr

Alle Stadtteile, Ortsteile und Strukturschwerpunkte sind in die Netze der verschiedenen Verkehrsmittel einzubinden. Dazu gehört die leistungsfähige Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz ebenso wie eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie die Anbindung an das Hauptnetz des Radverkehrs.

Bei der Anbindung der großen Gewerbestandorte sind die Erreichbarkeit durch den ÖPNV, straßengebundenen Lkw-Verkehr sowie die Sicherung von Gleisanschlüssen von besonderer Relevanz. Dafür notwendige Verkehre sollen möglichst ohne Beeinträchtigung von Anwohnern abgewickelt werden. Die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem Pkw wird im Wesentlichen durch Abstellmöglichkeiten für das Fahrzeug bestimmt. Ein angemessenes Parkraumangebot ist hier insbesondere vor dem Hintergrund potenzieller modaler Verlagerungen und deren Auswirkungen auf Umfeld und Umwelt herzuleiten.

Ziel 3: Optimaler Betrieb des Straßennetzes zur Gewährleistung der finanziellen Nachhaltigkeit

In den vergangenen Jahren wurde das Straßennetz in Brandenburg an der Havel ergänzt und leistungsfähig ausgebaut. Es entspricht heute weitgehend den aktuellen Anforderungen und gesellschaftlich anerkannten Qualitätsmaßstäben. Auch wenn im Einzelnen noch weitere Ergänzungen des Straßennetzes im Prozess der Aufstellung des VEP zu prüfen und ggf. als Maßnahme zu übernehmen sind, kann man – auch vor dem Hintergrund zukünftig kaum mehr zunehmende Verkehrsmengen - die Phase der extensiven Infrastrukturerweiterung im Straßennetz als weitgehend abgeschlossen betrachten. Daraus resultiert die Zielstellung, das leistungsfähige Straßennetz in Funktionstüchtigkeit und Zustand zu erhalten und punktuell zu verbessern bzw. dort wo erforderlich zu sanieren.

Große Verkehrsmengen sollten auf leistungsstarken Achsen gebündelt werden, bei denen eine größtmöglich verträgliche Abwicklung des Verkehrs gewährleistet ist. In Brandenburg an der Havel trifft dies insbesondere auf den Stadtring zu, wohingegen die Straßen innerhalb weitestgehend

von Durchgangsverkehren befreit werden sollen. Auf die weitgehende Vermeidung von Durchgangsverkehren in sensiblen Bereichen, wie z. B. die Altstadt oder die Dominsel, ist hierbei ein besonderes Augenmerk zu richten.

Die finanzielle Nachhaltigkeit erhält auch im Verkehrssystem eine immer höhere Bedeutung. Infrastrukturen sind nur dann umfangreich zu ergänzen, wenn auch ihre dauerhafte Unterhaltung und Instandhaltung gewährleistet werden kann. Daher sind Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen und eine klare Prioritätensetzung integraler Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes. Der Rückbau von überdimensionierten Verkehrsanlagen im Rahmen von Sanierungen trägt zur langfristigen Wirtschaftlichkeit der Unterhaltung des Verkehrsangebots bei.

Ziel 4: Weitere Stärkung des ÖPNV

Ein leistungsfähiger ÖPNV ist das Rückgrat des Verkehrsverbundes und eine wesentliche Voraussetzung für die dauerhafte Sicherstellung der Teilhabe aller Bürger. Gleichzeitig sichern Investitionen in den ÖPNV dessen Attraktivität und tragen damit zu einem möglichst effizienten Betrieb des Nahverkehrssystems bei. Die eigentliche Förderung des ÖPNV soll vor allem über folgende Ansätze erfolgen:

- ÖPNV-affine Siedlungsentwicklung, das bedeutet gezielte Entwicklung von durch den ÖPNV bereits erschlossenen Stadtgebieten durch Nachverdichtung der Bebauung und Erschließung neuer Stadtareale durch neue Haltestellen/ Haltepunkte an bereits bestehenden ÖPNV-Achsen
- Neue Stadtareale außerhalb der Erschließung durch bestehende ÖPNV-Achsen sind vorrangig nur dann zu entwickeln, wenn eine qualitätsgerechte und wirtschaftliche Einbindung in das bestehende ÖPNV-System durch neue Angebote gewährleistet ist.
- Weiterer Abbau von Behinderungen des ÖPNV (insbesondere Straßenbahn und Bus) an Strecken und Knotenpunkten und sukzessive Erhöhung der mittleren Reisegeschwindigkeit sowie durchgehende Anschlusssicherung
- Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung eines qualitätsgerechten Fahrtenangebotes
- Dauerhafte Sicherstellung der Verfügbarkeit eines modernen Wagenparkes mit hohem Komfort für die Fahrgäste

Ziel 5: Förderung des Radverkehrs als umweltverträgliche Form des Individualverkehrs

Die Bedeutung des Fahrrades nimmt derzeit deutschlandweit zu. Insbesondere die Anforderungen aus Klimaschutz, Luftreinhaltung, Lärminderung und der Endlichkeit fossiler Brennstoffe auf der einen Seite – aber auch ein sich änderndes Gesundheitsbewusstsein sind Gründe dafür, dass auch in Brandenburg an der Havel immer häufiger Rad gefahren wird. Die Stadt bietet aufgrund

Ihrer flachen Topografie und der kompakten Größe ideale Voraussetzungen für den Radverkehr. Bei einer integrierten Radverkehrsförderung sind insbesondere folgende Ansatzpunkte zu verfolgen:

- Definition eines prioritären Radverkehrsnetzes und Festlegung angestrebter Standards je nach Bedeutung der einzelnen Routen
- Weitere Verdichtung des Angebotes an Radverkehrselementen im Hauptverkehrsstraßennetz gemäß den Vorgaben des Radverkehrskonzeptes (Lückenschlüsse, Querungsstellen)
- Gewährleistung kurzer Wartezeiten an LSA gemäß den Qualitätskriterien des HBS
- Ausschöpfung der weiteren baulichen/verkehrsorganisatorischen Möglichkeiten zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen (eigenständige straßenferne Radwege, Fahrradstraßen)
- Erschließung der Potentiale von E-Bikes bei der Bewältigung auch längerer Wege mit dem Fahrrad, z.B. durch Ladeinfrastruktur
- Berücksichtigung höherer Geschwindigkeiten und zunehmender Radverkehrsmengen beim Entwurf von Radverkehrsanlagen
- Weitere Systematisierung und Ergänzung des Netzes an Abstellanlagen des Radverkehrs einschließlich von Fahrradstationen an besonders aufkommensstarken Orten (z.B. Bahnhaltdepunkte, Zentrum, Stadtteilzentren), Förderung der Verbesserung von Fahrradabstellanlagen auf privaten Grundstücken (Vermieter, Unternehmen)
- Weitere Stärkung der saisonalen Unabhängigkeit des Radverkehrs (Winterdienst)
- Noch stärkere Einbindung des Radverkehrs in den Umweltverbund, u.a. durch Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen und Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Sukzessive Verbesserung des Radverkehrsklimas durch Image- und Bildungsmaßnahmen

Ziel 6: Förderung Fußgängerverkehr und Aufenthaltsqualitäten

Der Anteil des Fußgängerverkehrs als besonders gesunde und umweltschonende Fortbewegungsart ist weiter zu fördern, auch wenn dem Anteil der Fußwege auf Grund der strukturellen Rahmenbedingungen Grenzen gesetzt sind. Erforderlich sind insbesondere

- ein gutes Angebot an Einrichtungen der Nahversorgung in unmittelbarer Nähe der Schwerpunkte des Wohnens (Stadt der kurzen Wege)
- intakte Fußwege und ausreichend dichte Querungsstellen des Straßennetzes (und sonstiger trennender Barrieren)
- möglichst geringe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen und ausreichend lange Grünphasen
- eine hohe Aufenthaltsqualität, die den Fußweg nicht nur auf den Zweck zur Überwindung von Entfernungen reduziert, sondern das „Erleben des Stadtraumes“ insbesondere in Stadtteilzentren beinhaltet,

- eine ausreichend hohe Dichte an Sitzmöglichkeiten, Grünanlagen, öffentlichen Toiletten und kleinen Stadtplätzen, um nicht zuletzt der alternden Bevölkerung viele Fußwege bis ins hohe Alter zu ermöglichen.

Ziel 7: Größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zur Zielerreichung im Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung etc.

Die Stadt Brandenburg an der Havel setzt sich zum Ziel, eine größtmögliche Umweltverträglichkeit des Verkehrs zu erreichen. Dies bedeutet insbesondere, die Vorgaben aus dem Luftreinhalteplan, dem Lärmaktionsplan sowie dem Klimaschutzkonzept in die Strategien und Konzepte zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems einfließen zu lassen und mit entsprechenden Maßnahmen zu untersetzen. Dabei sind die in den anderen Zielen benannten Querbezüge zur Sozialverträglichkeit sowie zu weiteren Fragen der Stadtentwicklung ausreichend zu beachten. Bestandteil der Zielstellung zur Umweltverträglichkeit ist die Erreichung eines maximalen Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Ziel 8: Barrierefreiheit und kindgerechte Stadt als Grundsteine einer umfassenden Mobilitätsteilhabe

Zielstellung im VEP ist es, eine sozial gerechte Teilhabe an Mobilität und damit am gesellschaftlichen Leben für alle Personen in den verschiedenen Lebenslagen zu ermöglichen, also die Chancengleichheit zu wahren. Die Palette dementsprechender Ansätze ist sehr vielfältig und reicht von der grundsätzlichen Erreichbarkeit aller Stadtareale mit dem ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehrsmitteln über Sozialtickets bis hin zur Barrierefreiheit. Brandenburg an der Havel soll jedoch ausdrücklich nicht nur besser auf eine alternde Bevölkerung vorbereitet sein. Vielmehr gilt es durch weiche Standortfaktoren, zu denen z. B. auch ein kindergerechtes Wohnumfeld gehört, junge Familien zum Bleiben oder einem Umzug nach Brandenburg an der Havel zu bewegen.

Ziel 9: Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer

Gerade im Verkehr muss die körperliche Unversehrtheit ein wichtiger bei Planungen zu berücksichtigender Faktor sein. Dies muss auch als Anlass zur Verbesserung bestehender Situationen bzw. einzuleitender Maßnahmen ernst genommen werden. Die Stadt Brandenburg an der Havel setzt sich daher zum Ziel, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer nachhaltig zu erhöhen. Hierbei sind insbesondere schwächere Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer hervorzuheben, die nicht über den Schutz eines Fahrzeugs verfügen. Stadtverträgliche Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und die Sicherstellung von Sichtbeziehungen an Knotenpunkten sind die wichtigsten Stellschrauben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Ziel 10: Hohe Qualität der öffentlichen Räume

Die touristische Erlebbarkeit Brandenburgs an der Havel als „Stadt im Fluss“, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und nicht zuletzt dadurch die Wohnqualität werden maßgeblich durch die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums beeinflusst. Zielstellung ist es daher, durch eine weitergehende hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume einen nachhaltigen Beitrag zur Baukultur, zum Leben und Wohnen und Gastlichkeit in Brandenburg an der Havel zu leisten. Dies bedeutet insbesondere, einen hohen und modernen Planungsgrundsätzen gerecht werdenden Anspruch bei der Neuplanung von auch dem Verkehr dienenden öffentlichen Räumen (Straßen und Plätze) durchzusetzen, auf überzogene verkehrliche/ verkehrstechnische Gestaltungen wo möglich zu verzichten und im Einzelfall auch verkehrliche Überformungen zu Gunsten höherer stadträumlicher Qualitäten zurückzunehmen.

Ziel 11: Nutzung mobilitätsbeeinflussender Instrumentarien und innovativer Ansätze

Die Ausgestaltung der individuellen Mobilität durch die Verkehrsteilnehmer ist eine Schlüsselgröße für die Erreichung von Zielen der Umweltverträglichkeit, aber auch weiteren Zielen. Deshalb ist es nicht nur legitim sondern erforderlich, über die bloße Information hinaus Anreize für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu setzen. Dazu sollen einerseits Ansätze des Mobilitätsmanagements unter Einbeziehung maßgeblicher Akteure (z.B. Unternehmen) gezielt genutzt werden. Andererseits sollen auch angebots- bzw. nachfragesteuernde Elemente betont werden, um räumlich differenzierte Wirkungen zu erzielen. Dazu gehören beispielsweise Parkraummanagement bzw. Parkraumbewirtschaftung. Auch wenn sich öffentliche Fahrradverleihsysteme und Car-Sharing Angebote bisher vornehmlich in Großstädten durchgesetzt haben, sollten diese Instrumentarien als potenzielle Ergänzung des Mobilitätsangebots auch in Brandenburg an der Havel für die Zukunft nicht ausgeschlossen werden.

Ziel 12: Stärkung des Prozesscharakters im VEP durch Einbeziehung von Monitoring und Evaluierungsprozessen

Verkehrs- und Mobilitätskonzepte sind in Zeiten dynamischer Entwicklungsprozesse ständig auf neue Rahmenbedingungen und Anforderungen hin zu prüfen und anzupassen. Dafür sind Instrumente des Monitoring und der Evaluierung in den VEP zu integrieren, um frühzeitig auf Herausforderungen reagieren zu können. Dazu zählen beispielsweise die Gewinnung aktueller Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Brandenburgs an der Havel.

Ziel 13: Stärkung der institutionellen Verankerung nachhaltiger Verkehrsplanung

Zur Erreichung der oben vorgestellten Ziele bedarf es neben einer Planungskultur, die Beteiligung pflegt, auch institutionelle Voraussetzungen. Dazu zählen insbesondere Arbeitsgruppen

innerhalb der Verwaltung und zwischen Verwaltung und Kommunalpolitik, die Maßnahmen ganzheitlich vorbereiten und vorab diskutieren, um so den Planungsprozess effizienter zu gestalten. Darüber ist sicherzustellen, dass die Anforderungen, welche aus spezifischen Sichtweisen heraus entstehen im Planungsprozess ausreichend berücksichtigt werden. Die Benennung und Beteiligung bestimmter Beauftragter (z. B. für Radverkehr, Fußverkehr, Senioren, Schüler etc.) ist hierbei eine erprobte Maßnahme. Die in diese Richtung bestehenden Strukturen sind in Brandenburg an der Havel zu stärken und ggf. auszubauen.