

DVR-Beispielsammlung Gute Straßen in Stadt und Dorf



Funktion Gestaltung Sicherheit | Die Kunst des Entwerfens führt nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen und Plätzen. Gegebene Straßenraumbreiten und Gebäudepositionen lassen oft nicht die Querschnittsaufteilung zu, die wünschenswert wäre. Gleichzeitig sind Planende und Entscheidende häufig zu stark ins „Tagesgeschäft“ eingebunden, um selbst nach gut gestalteten Straßen zu suchen. Daher hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat das vorliegende Format geschaffen.

Zielgruppen | Die Beispielsammlung richtet sich an alle, die sich mit Straßenentwurf befassen: Planende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei, fachlich und politisch Entscheidende, Bildungsfachleute in technischen Schulen und Hochschulen und nicht zuletzt interessierte Laien.

Der Link zur Sammlung: www.dvr.de/gutestrassen

Nicolaiplatz | Brandenburg an der Havel

Zentraler Verkehrsknotenpunkt als Stadtplatz



Bild 1 | Der Nicolaiplatz nach der Umgestaltung: Flächenhafte Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Bündelung der Verkehrsfunktion am Rand

Projektdaten

- Oberzentrum mit ca. 71.000 Einwohnern in Brandenburg
- Zentraler Platz mit Verkehrsfunktion auf rd. 420 m Straßenlänge
- Verkehrsstärken (Summe der Zufahrten im zentralen Knotenpunkt):
 - Rd. 15.000 Kfz/24h
 - Rd. 500 Radfahrende/24h (Schätzwert)
 - Rd. 450 Linienbusse/24h
 - Rd. 360 Straßenbahnen/24h
- Planung: ARGE NP Consult Stapelmann & Bramey, Brandenburg an der Havel
- Baukosten: ca. 7,4 Mio. €
- Verkehrsfreigabe im Dezember 2013

Erstfassung 02/2017
Update 10/2023

Die genannten Verkehrsstärken wurden bezogen auf die Erstveröffentlichung im Jahr 2019 recherchiert. Sie gelten nach Auskunft der zuständigen Verwaltung (siehe „Kontakt“ im Impressum) 2023 unverändert.

Lage und städtebauliches Umfeld

Der Nicolaiplatz liegt als Dreiecksplatz unmittelbar vor der historischen Altstadt der Stadt Brandenburg an der Havel, deren westliche Begrenzung mit dem Plauer Torturm vom Platz aus gut sichtbar ist. Im Verkehrsnetz stellt er einen zentralen Knotenpunkt für den MIV und ÖPNV dar, an dem Magdeburger Straße, Neuendorfer Straße und Plauer Straße aufeinandertreffen (Bild 2).

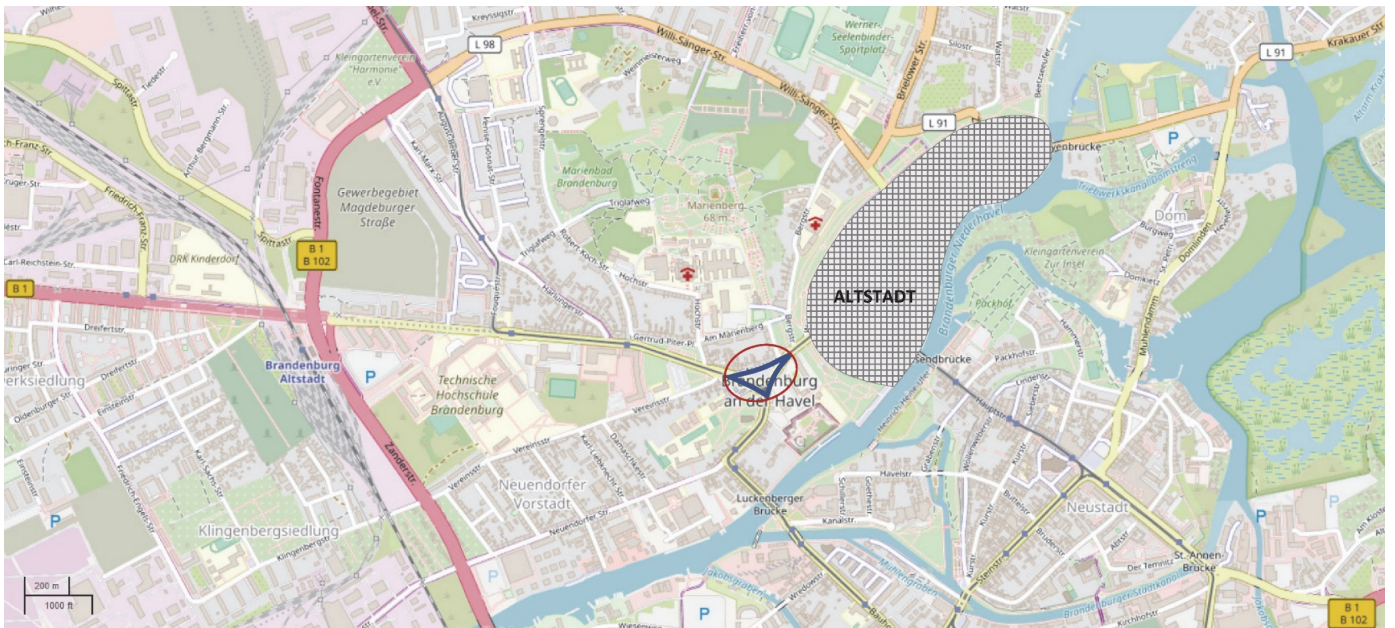


Bild 2 | Lage im Straßennetz: Zentraler Platz und zugleich Verkehrsknotenpunkt am Rand der historischen Altstadt im Zentrum von Brandenburg an der Havel (Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors | www.openstreetmap.org)

Der Platz wird im Norden von einer drei- bis vier-geschossigen, lückenlosen Häuserzeile gefasst, deren Fassaden überwiegend vom Beginn des 20. Jahrhunderts stammen. Im Südwesten grenzt der Puschkinpark an, flankiert von der St. Nikolaikirche. Im Südosten befindet sich eine Gedenkstätte für die Opfer der Euthanasie-Morde im dritten Reich, die von einer denkmalgeschützten Mauer umgeben ist.

Eine auf dem Platz stehende ahornblättrige Platane, die mit ihrer Baumkrone den Platz überspannt und eine als vertikales Element wirkende Säuleneiche sind als Naturdenkmäler eingestuft.

Planerische Rahmensetzungen

Die Umgestaltungsmaßnahme resultiert aus dem Aktionsplan zur Luftreinhaltung, den die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Brandenburg an der Havel im Januar 2007 beschlossen hat. Wesentliche Anforderungen an die Gestaltung des Platzes betrafen:

- die Bündelung der hier zusammenlaufenden Straßen in einem 3-armigen Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage,
- die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h,
- eine zentrale Anordnung der Bus- und Straßenbahnhaltstellen und
- eine deutliche Steigerung der Attraktivität des Platzes, insbesondere im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität.

Problemdimensionen

Die Funktion und Geometrie des Nicolaiplatzes war vor der Umgestaltung maßgeblich durch die Anordnung der Verkehrsanlagen geprägt (Bilder 3 und 4).



Bilder 3 und 4 | Der Nicolaipplatz vor der Umgestaltung: Luftbild und Flurkarte machen die Dominanz der Verkehrsanlagen deutlich, die den Platz „umzingeln“ und als Aufenthaltsfläche weitgehend unbrauchbar machen

Aufgrund seiner Lage als südwestliches „Eingangstor“ in die historische Altstadt kommt dem Nicolaipplatz verkehrlich wie städtebaulich eine hohe Bedeutung zu, der die beschriebene Gestaltung in keiner Weise gerecht wurde. Ein wahrnehmbarer Platzcharakter, wie er für eine solche Lage wünschenswert wäre, existierte vor dem Umbau nicht.

Der Platz war vielmehr von Fahrbahnen und Gleisanlagen gesäumt. Die Knotenpunkte der drei hier zusammenlaufenden Straßen und die Haltestellen für den Straßenbahn- und Linienbusverkehr waren rund um den Platz verteilt. Mitten auf dem Platz wurde geparkt. Die Verkehrsführung wirkte sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den öffentlichen Personennahverkehr ungeordnet und unübersichtlich.

Die Anlagen für Zufußgehende im Seitenraum waren grundsätzlich ausreichend dimensioniert. Eine als signalisierte Furt gesicherte Überquerungsstelle wurde jedoch nur auf der nordwestlichen Seite des Nicolaipplatzes auf der Magdeburger Straße im Anschluss an die Straßenbahnhaltestelle angeboten.

Die Verteilung der Bus- und Straßenbahnhaltestellen rund um den Platz machte Umsteigevorgänge schwierig und aufgrund der teilweise langen Umsteigewege zeitaufwändig. Barrierefreiheit konnte bei keiner Haltestelle gewährleistet werden.

Die Fahrbahnen bestanden überwiegend aus Kopfsteinpflaster. Die Schienengleise waren teilweise in Betonplatten eingelassen (Bild 5). Die Nebenanlagen wiesen einen Mix aus kleinteiligem Mosaikpflaster, Großpflaster, Betonsteinpflaster und Gehwegplatten auf, der schmale Bordsteinradweg war asphaltiert (Bild 6).



Bilder 5 und 6 | "Platzgestaltung" vor dem Umbau: überdimensionierte, umlaufende Fahrbahnen mit Gleisanlagen, parkende Fahrzeuge mitten auf der Platzfläche, keine gesicherten Überquerungsmöglichkeiten und Angebote zum Aufenthalt, ein unstrukturierter Seitenraum mit zu schmalen Radweg, deutliche Schäden bei allen Oberflächenbelägen

Grundsätzlich waren alle Anlagen stark überaltert und wiesen deutliche bautechnische Defizite und Materialschäden auf. Eine Unfallhäufungsstelle wurde auf dem Nicolaiplatz nicht verzeichnet.

Gestaltungsziele

Für die Umgestaltung des Nicolaiplatzes wurden folgende grundlegenden Ziele formuliert:

- Die unbefriedigende Verkehrssituation im motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Personennahverkehr sollte durch Bündelung der Verkehrsströme in einem Knotenpunkt und Neuordnung der Haltestellen verbessert werden.
- Dazu gehörte die Erneuerung von Gleisanlagen, Fahrbahnen, Nebenanlagen (Geh- und Radwege in allen drei Zufahrten) und Straßenbeleuchtung sowie eine behindertengerechte, barrierefreie Gestaltung der Haltestellen.
- Die beiden Naturdenkmäler (Platane und Säuleneiche) sollten bei der Umgestaltung gezielt beachtet und besser geschützt, ihr raumbildender Charakter sollte wirksam hervorgehoben werden.
- Durch die Bündelung und Neuordnung der Verkehrsströme sollten neue Flächen für die Platzgestaltung geschaffen werden. Eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme im Bereich des angrenzenden Puschkinparks war allerdings nicht möglich.
- Durch Aufhebung der Funktion der nördlich den Platz tangierenden Straße für den Kfz-Verkehr und öffentlichen Verkehr sollte der Platz an die Bebauung heranrücken, auch um hier die Lärmbelastung sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität maßgeblich zu verbessern.
- Die Anlieferung der vorhandenen Geschäfte und Gastronomiebetriebe und Anfahrbarkeit der Grundstücke sollte allerdings weiterhin möglich bleiben.
- Mit Hilfe von Sitzgelegenheiten, Neupflanzungen und hochwertigen Materialien sollte der öffentliche Raum insgesamt aufgewertet und attraktiver gestaltet werden, damit der Platz als Aufenthaltsfläche angenommen und genutzt wird.
- Der neue zentrale Knotenpunkt zur Verbindung von Magdeburger Straße, Neuendorfer Straße und Plauer Straße auf dem Nicolaiplatz sollte mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden, um den ÖPNV bevorzugen zu können.

Entwurfskonzept

Zur Umsetzung der festgelegten Zielsetzungen wurden zwei Varianten entwickelt und vergleichend bewertet. Folgende grundlegenden Aspekte wurden bei der Bewertung berücksichtigt:

- Benötigter Platzbedarf der verschiedenen Verkehrs- und Nutzflächen
- Orientierung und Umsteigebeziehungen im ÖPNV
- Beeinträchtigungen zwischen MIV und ÖPNV
- Potenziale zur Aufwertung des Platzes
- Belieferungsmöglichkeiten für die anrainenden Geschäfte und Betriebe
- Beeinträchtigung der Naturdenkmäler
- Erforderlicher Grunderwerb.

Das letztlich gewählte Entwurfskonzept (Bilder 7 und 8) wird den definierten Zielen und Anforderungen am besten gerecht. Trotz leistungsfähiger Verkehrsanlagen wird hier auch die Aufenthaltsfunktion des Nicolaiplatzes deutlich wahrnehmbar, erlebbar und nutzbar.



Bild 7 | Der neugestaltete Nicolaipplatz im Lageplan: Dreiarmer Knotenpunkt am Rand einer großzügig dimensionierten, zusammenhängenden Platzfläche, verbesserte Umsteigebeziehungen im ÖPNV, exponierte Lage der beiden Naturdenkmäler Platane und Säuleneiche – die Führung des Radverkehrs wurde im Rahmen der Ausführungsplanung geändert zu Mischverkehr auf der Fahrbahn bei 30 km/h sowie „Gehweg, Radfahrer frei“

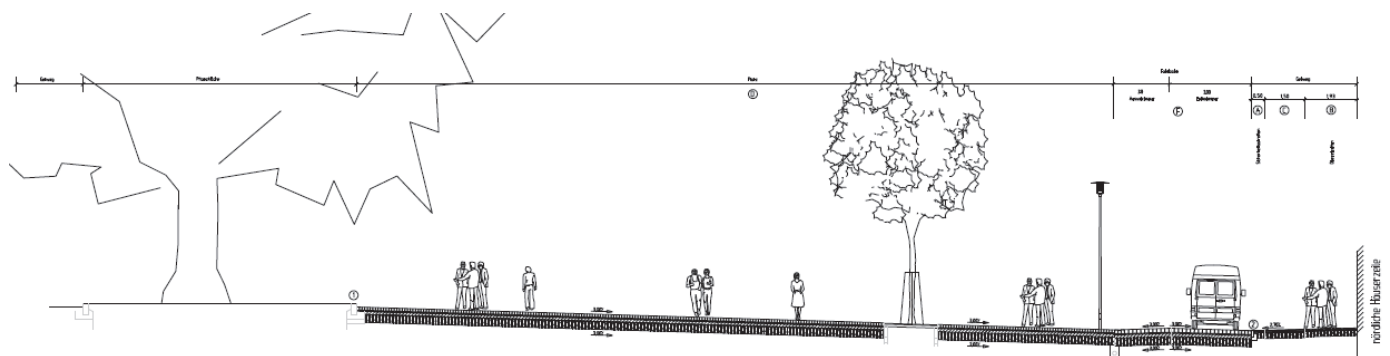


Bild 8 | Der neugestaltete Nicolaipplatz im Querschnitt: markante Platane (Naturdenkmal) an erhobener Stelle, ausgedehnte Platzfläche mit neu gepflanzter Baumreihe (Linden), Sitzgelegenheiten, Leuchten sowie Anliegerfahrbahn entlang der nördlich gelegenen Häuserzeile

Zur Gewährleistung einer richtlinienkonformen Planung wurden einige grundlegende Entwurfsstandards festgelegt (Bild 9):

- 3,25 m Fahrstreifen- bzw. 6,50 m Fahrbahnbreite für Kfz-Verkehr und ÖPNV (Straßenbahn, Linienbus) in den Hauptverkehrsstraßen, mit notwendigen Aufweitungen im Bereich von engen Radien und Verzierungen, die auf Grundlage relevanter Fahrzeugschleppkurven bemessen wurden
- 6,50 m Trassenbreite für die Straßenbahn (Zweirichtungsverkehr), in der Haltestelle als vom Linienbusverkehr mitgenutzter besonderer Gleiskörper und ansonsten als straßenbündiger Gleiskörper ausgebildet

- 3,00 m Breite für die Seitenbahnsteige der Straßenbahn-Bus-Haltestelle in der Zufahrt zur Magdeburger Straße, die zur ÖPNV-Fahrbahn hin bautechnisch mit Dresdner Combibord gefasst sind
- 3,00 m Breite für die Bushaltebuchten in der Fahrbahn auf der Platzsüdseite (Zufahrten zu Plauer Straße und Neuendorfer Straße)
- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn (bei 30 km/h) mit ergänzender StVO-Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ im gesamten Platzbereich sowie 1,60 m Radwegbreite mit 0,50 m breitem Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn in den zuführenden Straßen
- 5,00 m Fahrgassenbreite in der Anliegerfahrbahn auf der nördlichen Platzseite, die zur Erschließung und Belieferung der dortigen Häuserzeile dient.

Der Achsabstand der Straßenbahngleise beträgt in der Fahrbahn 3,05 m und in der Haltestelle 4,10 m.

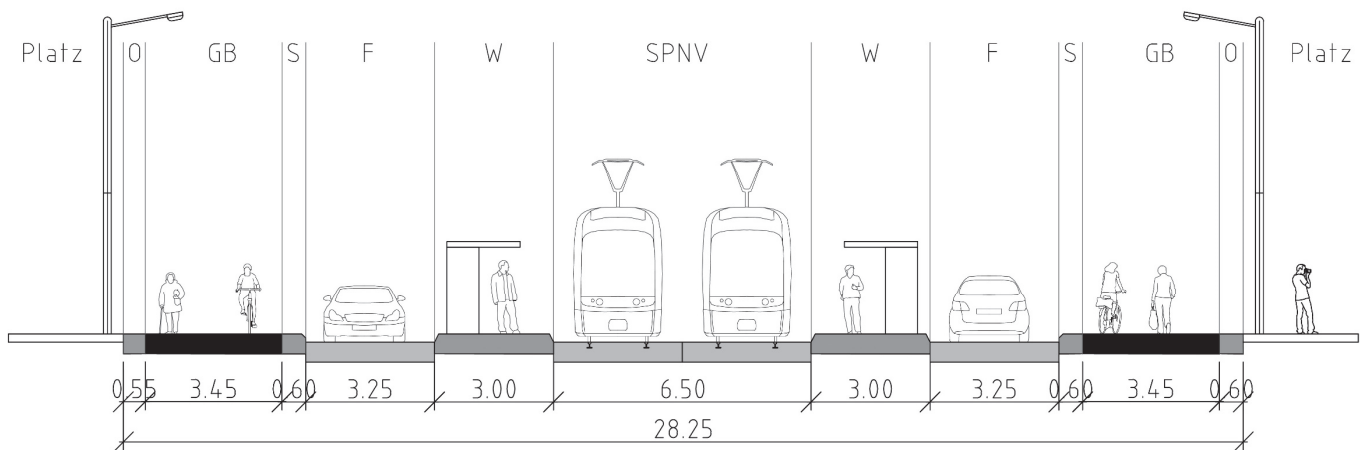


Bild 9 | Grundlegende Maße im Querschnitt: richtlinienkonforme Entwurfsstandards am Beispiel der zentralen ÖPNV-Haltestelle mit Fahrstreifen (F), Warteflächen (W), von Bus und Straßenbahn gemeinsam befahrenem Gleiskörper (SPNV) sowie Differenzierung des Gehwegs in Sicherheitsstreifen (S), Gehbahn (GB) und Oberstreifen (O)

Im Zuge der Anliegerfahrbahn auf der nördlichen Platzseite (Verkehrsberuhigter Bereich) gilt „Schrittgeschwindigkeit“. Kurzparken mittels Parkscheibe ist hier in der Fahrgasse bei 30 Minuten Höchstparkdauer erlaubt. Auf den übrigen Fahrbahnen im Platzbereich gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.

Wichtige Gestaltungselemente

■ Knotenpunktgestaltung

Die Zufahrten zu Magdeburger Straße, Neuendorfer Straße und Plauer Straße laufen nach der Umgestaltung in einem Knotenpunkt zusammen (vgl. Bilder 7 und 10). Kfz-Verkehr und öffentlicher Verkehr (Straßenbahn, Linienbus), die den Nicolaipplatz zuvor auf drei Fahrbahnen verteilt durchströmten, werden jetzt über diese Einmündung zentral abgewickelt. Die Verkehrsstärken sind mit rd. 15.000 Kfz, 450 Linienbussen und 360 Straßenbahnen pro Tag in Summe der Zufahrten entsprechend hoch. Der Knotenpunkt wird daher vollständig lichtsignalgeregelt, wobei der ÖPNV durch Grünzeit-Anforderung bevorzugt wird.

Zufußgehende können in allen Knotenpunktarmen auf signalisierten Furten die Fahrbahn überqueren.

Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt und ist ergänzend mittels StVO-Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ für unsichere Radfahrende auch im Seitenraum erlaubt.

Zur Sicherung einer guten Befahrbarkeit des Knotenpunktes, insbesondere für abbiegende Linienbusse, wurden die Ausrundungshalbmesser auf der Grundlage von Schleppkurven aufgeweitet.

■ Aufenthaltsqualität

Ein wesentlicher Bestandteil der Umgestaltung ist die Einbindung der ehemals entlang der nördlichen Häuserreihe verlaufenden Fahrbahn in die Platzfläche unter Aufhebung ihrer früheren Verkehrsfunktion. Die maßgeblichen Verkehrsfunktionen wurden vielmehr in die südwestlichen und südöstlichen Randbereiche des Platzes verlagert. Dieser hat damit eine respektable Ausdehnung erhalten und vermittelt insgesamt einen homogenen, geschlossenen Eindruck (Bilder 10 bis 12). Eine gewünschte Nutzung der Platzfläche durch einen Wochenmarkt konnte nach Aussage der Verwaltung bislang nicht realisiert werden.



Bild 10 | Der Nicolaiplatz nach der Umgestaltung im Luftbild: eine große, zusammenhängende Platzfläche unmittelbar angrenzend an die nördliche Häuserreihe, drei großzügig dimensionierte Baum- bzw. Pflanzbeete, an den Rand verlagerte Verkehrsanlagen für MIV und ÖPNV



Bilder 11 und 12 | Blick von Osten auf den Nicolaiplatz: breiter Gehweg mit Oberstreifen, Gehbahn und Unterstreifen aufseiten der südöstlich gelegenen Gedenkstätte und eine großzügig bemessene, weit überschaubare Platzfläche auf der nordwestlichen Seite ergeben ein einheitliches, geschlossenes Bild vom Gesamtensemble und lassen die beiden Baumdenkmäler als zentralen Blickfang wirksam werden

Den beiden raumwirksamen Bäumen – Platane und Säuleneiche – werden großflächige Vegetationsflächen eingeräumt, auch um deren Bedeutung als Naturdenkmal gerecht zu werden (Bild 13; vgl. auch Bild 7).



Bild 13 | Naturdenkmal Platane: großzügig dimensioniertes Baumbest zum Schutz des Wurzelraums mit Sitzbänken am Rande zum Aufenthalt im Schatten der über 25 m breiten Krone

Von der ursprünglichen Hauptverkehrsstraße „Nikolaipplatz“ bleibt eine gestalterisch in die Platzfläche integrierte Fahrgasse übrig (Bilder 14 und 15), die lediglich noch für Liefervorgänge und als Zufahrt zu den vorhandenen Grundstücken dient. Die gewählte Fahrgassenbreite von 5,00 m soll das Vorbeifahren an kurzparkenden Pkw und haltenden Lieferfahrzeugen ermöglichen. Straßenverkehrsrechtlich ist ein Verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Parkvorgänge werden mit Parkscheibe (30 Minuten Höchstparkdauer) bewirtschaftet.



Bild 14 | Blick von Westen auf den umgestalteten Nicolaipplatz: hinter dem Pflanzbeet zur Häuserzeile hin abknickend verläuft die gestalterisch integrierte Fahrgasse, die zur Erschließung und Belieferung der anrainenden Grundstücke dient und als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen ist



Bild 15 | Blick von Südwesten: städtebaulich angemessene Platzfläche unmittelbar im Vorfeld zur historischen Altstadt, die am Plauer Torturm – im Bild hinten – beginnt

Platz und Fahrgasse sind in unterschiedlich hellem und auch unterschiedlich formatiertem Natursteinpflaster angelegt. Die Flächen zwischen Fahrgasse und Häuserzeile sind in eine Gehbahn aus Granit-Großplatten sowie Ober- und Unterstreifen aus Mosaikpflaster gegliedert. Die gewählte gelbgraue Farbe des Granit-Kleinpflasters sorgt für einen warmen Grundton und lässt den Platz insgesamt größer erscheinen. Die Ausführung in ungebundener Bauweise bietet den Bäumen die Möglichkeit zur Wasseraufnahme und soll spätere Eingriffe und Reparaturen erleichtern. Die dunklere Fahrgasse ist zugleich visuell gut identifizierbar und ein durch die Befahrung erwartbarer Reifenabrieb wirkt auch langfristig nicht so störend.

Die Platzkante zur Anliegerfahrbahn hin wird durch Pflanzung einer leicht gekrümmten Reihe aus neun Linden sowie dazwischenliegenden Sitzelementen optisch wahrnehmbar (Bild 16).



Bild 16 | Nicolaipplatz mit Blick in Richtung Westen: die leicht gekrümmte Baumreihe (Linden) mit Schutzgittern und dazwischenliegenden Sitzelementen grenzt die Hauptplatzfläche gestalterisch vom Vorbereich der nördlichen Häuserzeile ab und bilden eine angenehme Raumkante, der dunklere Pflasterbelag der Fahrgasse ist deutlich wahrnehmbar

■ ÖPNV-Haltestelle

Die Haltestelle „Nicolaiplatz“ stellt einen zentralen Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehr dar. Durch Anordnung der Teilhaltestellen des Straßenbahn- und Linienbusverkehrs im unmittelbaren Umfeld des neuen zentralen Straßenknotenpunktes (vgl. Bild 7) werden die Umsteige- und Wartebeziehungen im ÖPNV gegenüber vorher deutlich verbessert: Die kombinierte Straßenbahn-Bus-Haltestelle in der Zufahrt zur Magdeburger Straße bietet Fahrgästen ein Umsteigen zwischen beiden ÖPNV-Teilsystemen gänzlich ohne Standortwechsel. Auch zu den Bushaltestellen in der Zufahrt zu Plauer Straße und Neuendorfer Straße ist der Weg zu Fuß in jedem Fall kürzer als 50 m.

Die kombinierte Straßenbahn-Bus-Haltestelle ist in Mittellage mit Seitenbahnsteigen ausgebildet, eine gute Anfahrbarkeit durch beide Fahrzeugsysteme wird durch den Dresdner Combibord gewährleistet (Bilder 17 und 18).



Bilder 17 und 18 | Kombinierte Straßenbahn-Bus-Haltestelle in der Zufahrt zur Magdeburger Straße: asphaltierter Gleiskörper, der von Straßenbahn und Linienbus gemeinsam befahren wird, Bahnsteige in Seitenlage mit Witterungsschutz und Sitzmöglichkeit in hintereinanderliegenden Wartehäuschen, transparente Spritzschutzwände zum parallel verlaufenden Kfz-Fahstreifen

Die lückenlos durchlaufenden, transparenten Spritzschutzwände zu den parallellaufenden Kfz-Fahstreifen führen zu einer guten gestalterischen Integration der Verkehrsanlage in die Platzfläche, obwohl sie diese teilt. Gleichzeitig erhöht die transparente Ausführung die soziale Kontrolle, insbesondere auch bei Nacht.

Der Kfz-Verkehr wird neben den Bahnsteigen auf 3,25 m breiten Fahstreifen geführt. Signalisierte Fußgängerfurten an beiden Enden der Haltestelle bieten einen sicheren, umwegfreien Zugang zu den Bahnsteigen

aus allen möglichen Richtungen. Zur Verbesserung des fußläufigen Zugangs und Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs zu den Bahnsteigen wurden die Furten auf kompletter Länge eben angelegt, die notwendigen Rampen beginnen erst im Zugang zum Bahnsteig. Auch die kontrastreiche Gestaltung des Bahnsteigs unterstützt einen barrierefreien Zugang zur Straßenbahn (Bilder 19 und 20).



Bilder 19 und 20 | Bahnsteig und Zugang von der Fußgängerfurt aus: Elemente zur Unterstützung eines barrierefreien Zugangs

Die beidseitig der Fahrbahn in den Zufahrten zu Neuendorfer Straße und Plauer Straße liegenden Busbuchten wurden zur Verkürzung von Umsteigevorgängen unmittelbar hintereinander angeordnet (Bild 21; vgl. auch Bild 7). Integriert ist außerdem eine Sonderhaltestelle für Besucherinnen und Besucher der auf der südöstlichen Platzseite gelegenen Gedenkstätte.



Bild 21 | Busbuchten und Warteflächen in der südöstlichen Fahrbahn (mit Blick zur Plauer Straße): kurze Umsteigebeziehungen durch hintereinanderliegende Haltepositionen, kontrastreiche Haltekante, mittig der Bucht verlaufende Entwässerungsrinne

Ein interessantes bauliches Detail: Die mittig in der Busbucht verlaufende Rinne lässt den Bus hier ohne Querneigung halten.

Abstimmung und Beteiligung

Abstimmungen sowie Information und Beteiligung der Öffentlichkeit fanden in einem üblichen Rahmen statt. Im Zuge der Planung wurden mit verschiedenen Fachbehörden und Projektbeteiligten Abstimmungsgespräche geführt. Die Ergebnisse der Abstimmungen sind in die Erarbeitung der Pläne eingeflossen. Durch die Verlegung der Zufahrt Magdeburger Straße im Platzbereich war für den Neubau der ÖPNV-Anlagen ein Eingriff in privates Eigentum im südöstlichen Quadranten unvermeidlich. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit fand im Rahmen des aus diesem Grund notwendig gewordenen Planfeststellungsverfahrens statt. Der Beschluss erfolgte im Juni 2011.

Wirkungen

■ Verkehrssicherheit

In den ersten beiden Kalenderjahren nach Verkehrsfreigabe (2014/2015) verringerte sich das Unfallgeschehen rund um den Nicolaipplatz gegenüber den beiden Kalenderjahren 2010/2011, also vor Beginn der Umbauarbeiten, deutlich (Bilder 22 und 23).



Bilder 22 und 23 | Unfallgeschehen am Nicolaipplatz vor (links) und nach (rechts) der Umgestaltung: Im Vergleich der Kalenderjahre 2010/2011 und 2014/2015 zeigt sich bereits kurzfristig ein deutlicher Rückgang der Unfälle im Bereich der ehemaligen nördlichen Fahrbahn und des innen liegenden Parkplatzes. Insgesamt waren gegenüber vorher zwei Unfällen mit Schwer- und drei Unfällen mit Leichtverletzten nachher noch ein Unfall mit Schwerverletzten und ein weiterer mit Leichtverletzten zu verzeichnen.

Die Umgestaltung führte damit bereits relativ kurzfristig zu günstigen Verkehrssicherheitswirkungen:

- Die Anzahl der polizeilich registrierten Unfälle ging insgesamt um 56 % von 36 auf 16 zurück.
- Der Rückbau der nördlichen Fahrbahn zu einer in den Platz integrierten Anliegerfahrbahn mit Wegnahme des ursprünglich in Platzmitte gelegenen Parkplatzes (vgl. Bilder 5 und 6) konnte am stärksten zur Reduzierung der Unfallzahlen beisteuern. Hier wurden in den beiden Jahren vor dem Umbau zwei Überschreiten-Unfälle (Unfalltyp ÜS) mit schwerverletzten Fußgängerinnen, zwei Unfälle mit Leichtverletzten – ein Auffahrunfall zweier Pkw (Typ LV) und ein Alleinunfall (Typ SO) eines Radfahrers – sowie 17 Unfälle mit lediglich Sachschaden registriert. In den ersten beiden Jahren nach dem Umbau wurden im gleichen Abschnitt nur noch vier Unfälle mit leichtem Sachschaden (Typ SO) aufgenommen. Insbesondere im Knotenpunkt Nicolaiplatz / Plauer Straße waren im zweijährigen Nachher-Zeitraum keine Unfälle mehr zu verzeichnen.
- Im neu gestalteten zentralen Knotenpunkt Nicolaiplatz / Neuendorfer Straße waren in den ersten beiden Jahren nach Verkehrsfreigabe demgegenüber zwei Unfälle mit Personenschaden (Typ SO) zu verzeichnen. In beiden Fällen waren Radfahrende beteiligt, davon wurde eine Person bei einem Fahrbahnunfall leicht, eine zweite bei einem Unfall im Seitenraum schwer verletzt. Darüber hinaus wurden hier drei Sachschadenunfälle aufgenommen, davon jeweils einer als Abbiegeunfall (AB), Unfall im Längsverkehr (LV) bzw. als Sonstiger Unfall (SO).

In den sieben Kalenderjahren von 2016 bis 2022 wurden 75 Unfälle polizeilich registriert, davon ein Unfall mit schwerem und 20 Unfälle mit leichtem Personenschaden sowie ein Unfall mit schwerem Sachschaden, die übrigen 54 Unfälle lediglich mit leichtem Sachschaden (Bild 24). Die Unfallanzahl lag demnach mit durchschnittlich rd. 11 Unfällen pro Jahr, davon drei Unfälle mit Personenschaden und rd. acht Unfälle mit Sachschaden, etwa auf vergleichbarem Niveau wie in den ersten beiden Jahren nach Verkehrsfreigabe.

Unfälle mit Beteiligung von Lkw oder Straßenbahn fanden im untersuchten Zeitraum nicht statt.

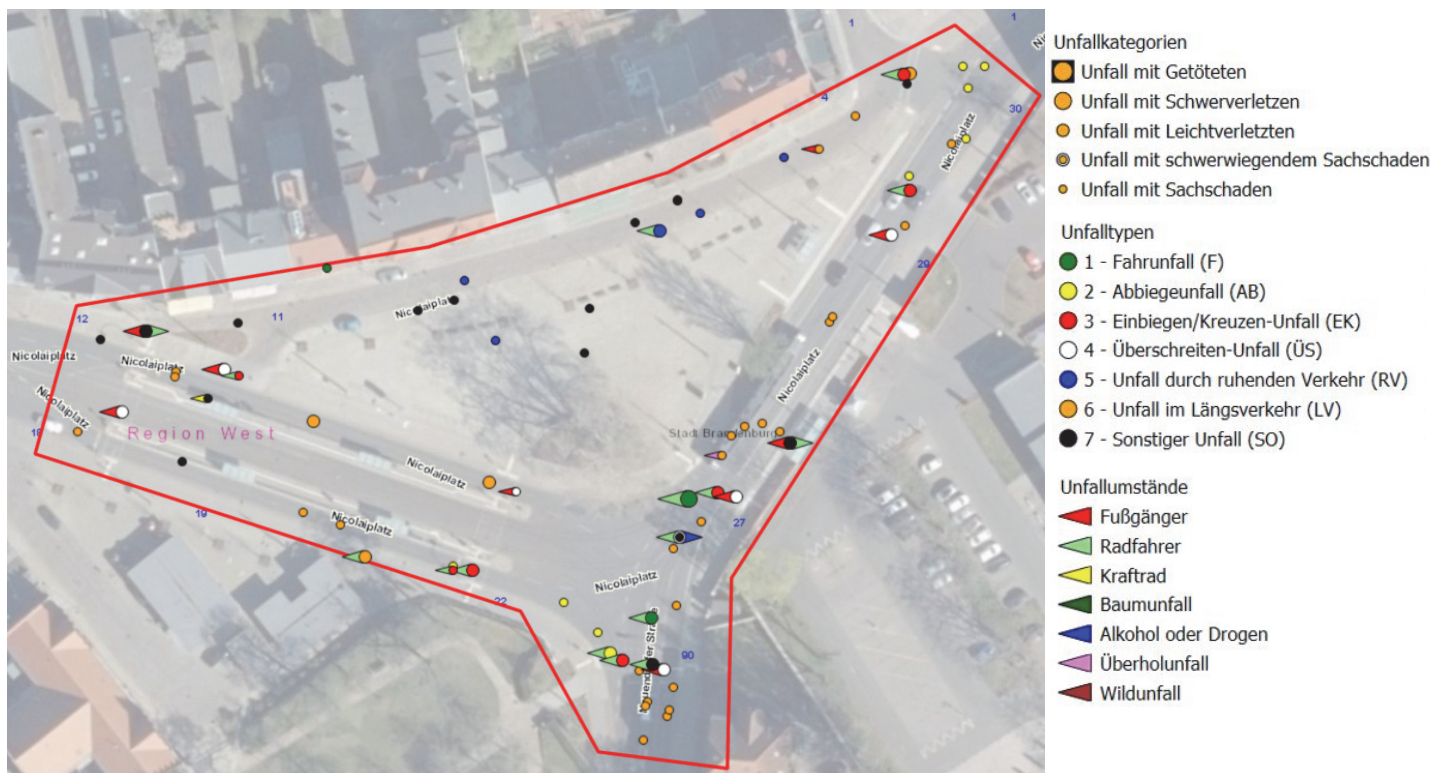


Bild 24 | Längerfristiges Unfallgeschehen am Nicolaiplatz nach der Umgestaltung: In den sieben Kalenderjahren von 2016 bis 2022 wurden 75 Unfälle registriert, davon 21 mit Personenschaden, der überwiegend Zufußgehende und Radfahrende betraf. Lediglich ein Allein-Unfall eines Radfahrenden führte zu schweren Verletzungen, die übrigen Personen wurden leicht verletzt.

Bei den Unfällen mit Personenschaden wurden 15 Radfahrende, sechs Zufußgehende sowie vier Personen in Pkw (bei zwei Auffahrunfällen) verletzt.

Eine gewisse Bündelung des Unfallgeschehens zeigt sich im signalisierten Knotenpunkt Nicolaiplatz / Neendorfer Straße einschließlich seiner Zuläufe – hier waren neun Unfälle mit Personenschaden, darunter auch derjenige mit schwerem Personenschaden, sowie etwa 20 Unfälle mit Sachschaden, darunter auch derjenige mit schwerem Sachschaden, zu verzeichnen. Zwei Unfälle mit Personenschaden waren hier Alleinunfälle von Radfahrenden, die in die Straßenbahnschienen gerieten und dadurch stürzten, dabei wurde eine Person schwer, die andere leicht verletzt. Vier Unfälle mit Personenschaden stehen mit der „bedingt verträglichen“ Ampelschaltung in Zusammenhang, das heißt, dass Kraftfahrzeugverkehr und parallellaufende Fußgänger- und Radfahrerfurten gleichzeitig Grün erhalten. Bei einem weiteren Unfall im Knotenpunkt war der leicht verletzte Fußgänger bei Rot auf der Fußgängerfurt unterwegs.

Bei Betrachtung der Unfallhergänge und -zusammenhänge zeigt sich, dass – von den verkehrstechnischen Bedingungen der bedingt verträglichen Ampelschaltung im zentralen Knotenpunkt und der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn bei straßenbündiger Gleisführung der Straßenbahn abgesehen – kein Unfall und insbesondere kein Unfall mit Personenschaden auf die umgesetzten Gestaltungsprinzipien zurückzuführen ist.

Jährlich sind nach den vorliegenden Unfalldaten aus den Kalenderjahren 2016 bis 2022 rd. 0,7 Unfälle mit Personenschaden je 100 m Straßenlänge zu verzeichnen. Die Umgestaltung hat damit auch langjährig zu einer höheren Verkehrssicherheit geführt. Selbst der zentrale dreiarmlige Knotenpunkt bleibt hinsichtlich des Unfallgeschehens mit durchschnittlich etwas mehr als einem Unfall mit Leichtverletzten pro Kalenderjahr weitgehend unauffällig.

■ Nutzungsaspekte

Die Nutzbarkeit des Nicolaiplatzes wurde durch die realisierte Umgestaltung in vielfacher Hinsicht maßgeblich verbessert. Insbesondere ist er nun tatsächlich als Platz erlebbar und nutzbar. Auch die neu gewonnene städtebauliche Qualität ist deutlich wahrnehmbar und wird der besonderen Lage des Nicolaiplatzes als „Eingangstor“ in die Brandenburger Altstadt aus Richtung Westen gerecht.

Die Gestaltung der Verkehrsflächen entspricht den funktionalen Anforderungen, die sie vor allem für den öffentlichen Verkehr haben. Inwieweit sie dem Rad- und Fußverkehr langfristig gerecht wird, bleibt allerdings im Zusammenhang mit der gewählten Radverkehrsführung – StVO-Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ (Bild 25) ergänzend zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn – und einem möglicherweise steigenden Radverkehrsaufkommen in gewissem Maße offen.



Bild 25 | StVO-Regelung für Radfahrende: die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h erlaubt grundsätzlich Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn, die 3,45 m breite Gehbahn (neben jeweils 60 cm breiten zusätzlichen Pflasterstreifen) ist zusätzlich für Radfahrer freigegeben

Insbesondere im zentralen Knotenpunkt wäre eine eindeutige Markierungslösung zur Radverkehrsführung, wie sie in den Entwurfsplänen noch enthalten war, möglicherweise längerfristig wünschenswert.

Nicht ausreichend erscheint das Angebot an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die in Haltestellennähe angeordneten Fahrradbügel (vgl. Bild 15) werden gut angenommen, sind jedoch für die gegebene Nachfrage im Bereich der Geschäftsnutzungen auf der Platznordseite zu weit entfernt. Hier werden stattdessen Fahrräder an den Schutzgittern der neu gepflanzten Baumreihe angeschlossen, weil geeignete dezentral positionierte Abstellanlagen fehlen. Eine „Nachrüstung“ erscheint sinnvoll, um Gestalt- und Aufenthaltsqualität zu sichern.

Die Gebäudenutzungen auf der Platznordseite (Ärzte, Geschäfte, Gastronomie etc.) erzeugen zeitweilig im Kfz-Verkehr eine (Kurz)Parknachfrage, die auf den vorhandenen Parkständen nicht gedeckt werden kann. Statt den fußläufig in ca. 2-3 Minuten Entfernung liegenden öffentlichen Parkplatz an der Gedenkstätte auf südöstlicher Platzseite zu nutzen, wird dann auch die Platzfläche selbst – teils in Senkrechtaufstellung – beparkt. Die bordfreie Abgrenzung von Gehbereich und zum Kurzparken freigegebener Fahrgasse führt außerdem dazu, dass Fahrzeuge „unsauber“, das heißt unter Mitnutzung der eigentlichen Gehflächen, abgestellt werden. Der Verkehrsberuhigte Bereich wird zudem trotz weiter einschränkender Beschilderung (Bild 26) hin und wieder in Richtung Ost-West zur Umfahrung des signalisierten Knotenpunktes genutzt.



Bild 26 | StVO-Beschilderung aus Richtung Osten: Überführung vom Radweg Plauer Straße in den hinter der Bushaltestelle entlang geführten „Gehweg, Radfahrer frei“, Verkehrsberuhigter Bereich ergänzt um ein Verbot für Kraftfahrzeuge mit Ausnahme von Anliegern der angrenzenden Adressen, im Hintergrund rechts Parken mit Parkscheibe bei 30 Minuten Höchstparkdauer

Die beschriebenen Fehlnutzungen ließen sich nur durch eine technische Beschränkung der Zufahrt auf Liefervorgänge und private Anrainer verhindern, beispielsweise durch hydraulische Poller oder vergleichbare Absperrelemente.

Bewertung der Umgestaltung aus behördlicher Sicht

Aus einer schriftlichen Befragung im Sommer 2023 ergeben sich folgende Aussagen zur Bewertung der Umgestaltung fast zehn Jahre nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe im Dezember 2013:

- Die für die städtische Straßen- und Verkehrsplanung zuständige Fachgruppe Straßen und Brücken im Fachbereich Bauen und Umwelt bewertet die zwischenzeitlich vorliegenden Erkenntnisse zur Umgestaltung „eher kritisch“ und erläutert dazu, das Ergebnis sei zwar für das Stadtbild weiter positiv zu bewerten, jedoch sei die Belebung des neu gewonnenen Platzes durch einen Wochenmarkt bislang misslungen und als Zugeständnis an den Einzelhandel und ansässige Arztpraxen in der Ladestraße das Kurzparken für 30 Minuten mit Parkscheibe weiterhin zugelassen; dies führe aufgrund des fehlenden Kontrolldrucks dazu, dass das Parken auf nicht dafür zugelassenen Flächen unverhältnismäßig zugenommen habe. Weitergehende verkehrsplanerische und verkehrstechnische Maßnahmen wurden nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe nicht ergriffen.

Anderen Kommunen wird empfohlen, bei vergleichbaren Gestaltungsvorhaben das Thema Parken nicht nur planerisch-baulich zu behandeln, sondern auch Sorge zu tragen, dass Ordnungsbehörden oder ggf. die Polizei im Zuge der laufenden Nutzung geltende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nachdrücklich umsetzen. Ggf. sollte über die politischen Gremien frühzeitig ein Rückhalt für einen gänzlichen Verzicht auf Parkraumangebote in solch sensiblen Bereichen gewonnen werden.

- Auch die Straßenverkehrsbehörde bewertet das durch die Umgestaltung erzielte verkehrliche Nutzungsverhalten „eher kritisch“ und gibt hierzu zwei Begründungen. Einerseits wird die straßenverkehrsrechtliche Anordnung „Verkehrsberuhigter Bereich, Anlieger frei“ auf der nördlichen Fahrgasse in der Praxis nicht akzeptiert, vielmehr nutzen ‚Nicht-Anlieger‘ die Durchfahrtmöglichkeit dazu, um die signalisierte Kreuzung insbesondere bei längeren Warteschlangen vor Rot zu umfahren und dies dann auch mit nicht angepasster Geschwindigkeit. Andererseits hat sich zwar die gebäudeseitig angeordnete Kurzparkregelung auf der nördlichen Fahrgasse aus behördlicher Sicht bewährt, jedoch wird hier teils zu weit in die Gehfläche hinein geparkt – baulich abgegrenzte oder markierte Parkstände bestehen hier nicht – und gleichzeitig wird der Platz selbst (südlich der Fahrgasse) zum Parken mit längeren Parkdauern genutzt. Die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen wurden vor diesem Hintergrund zwischenzeitlich des Öfteren diskutiert, Anpassungen erfolgten jedoch bislang nicht. Auch von dieser Seite wird anderen Kommunen empfohlen, Parkregelungen sensibel abzuwägen, insbesondere auch im Hinblick auf die Frage, ob eine wirksame, kontinuierliche Überwachung in der Praxis umsetzbar ist.
- Die Polizei bewertet die Umgestaltung „überwiegend positiv“ und begründet dies mit dem besseren Verkehrsfluss und mehr Sicherheit. Aufgrund der „eher positiv“ bewerteten Entwicklung der Unfallzahlen wurden bisher keine präventiven Maßnahmen notwendig. Verkehrskontrollen finden routinemäßig während des Streifendienstes statt.

Quellenhinweise

Bilder 17 und 18: www.teamtejbrant.de; Bild 19: www.bahninfo-forum.de; Bild 21: David Marosky/www.bus-bild.de; Unfalldaten und EUSKa-Auszüge (Bilder 22-24): Polizeiinspektion Brandenburg, Führungsdienst; alle übrigen Abbildungen sowie Unterlagen zur Planung: Stadt Brandenburg und ARGE NP Consult (Stapelmann und Bramey AG + B/M Consult mbH), Brandenburg an der Havel. Kartenbasis von Bild 2: © OpenStreetMap contributors, www.openstreetmap.org.

Kontakt

Stadt Brandenburg an der Havel, Fachbereich IV, Fachgruppe 63.7, Klosterstraße 14, 14770 Brandenburg an der Havel; www.stadt-brandenburg.de (Kontakt-Mailadresse: tiefbau@stadt-brandenburg.de)

Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin

T +49 (0)30 2266771-0 | F +49 (0)30 2266771-29 | E info@dvr.de | www.dvr.de

Bearbeitung: Prof. Karl Heinz Schäfer | Isabelle Dembach M. Eng.

Technische Hochschule Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | www.th-koeln.de

Berlin/Köln 10/2023