

## Stadt Kremmen

### Verkehrskonzept für die Altstadt und das Scheunenviertel





# Verkehrskonzept für die Altstadt und das Scheunenviertel

im Auftrag der  
Stadt Kremmen

bearbeitet von  
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard  
Sascha Achtenhagen

Aachen/ Berlin, Oktober 2021



## INHALTSVERZEICHNIS

1.	VERANLASSUNG UND ZIELSETZUNG	1
2.	ALTSTADT KREMMEN	3
	2.1 Bestandsbeschreibung und Konfliktanalyse .....	3
	2.2 Parkraumanalyse öffentlicher Straßenraum .....	12
	2.3 Planungsvorschläge und Hinweise.....	19
	2.4 Östliche Ortsumfahrung Altstadt Kremmen (Einschätzung).....	27
3.	SCHEUNENVIERTEL	30
	3.1 Bestandsbeschreibung und Konfliktanalyse.....	30
	3.2 Planungsvorschläge und Hinweise.....	32
4.	BETEILIGUNGSVERFAHREN	37



## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 2.1:	Verkehrsregelung Altstadt Bestand .....	5
Abb. 2.2:	Bestand Straße Am Markt und Raniesstraße .....	7
Abb. 2.3:	Bestand Alte Kietzstraße und Dammstraße .....	7
Abb. 2.4:	Bestand Grabenstraße .....	8
Abb. 2.5:	Bestand Ruppiner Straße .....	9
Abb. 2.6:	Konfliktplan Altstadt Bestand .....	11
Abb. 2.7:	Öffentliches Parkraumangebot Altstadt Kremmen (Stand September 2019) .....	13
Abb. 2.8:	Auslastung öffentlicher Parkraum Donnerstagvormittag (ca. 10-11 Uhr) .....	16
Abb. 2.9:	Auslastung öffentlicher Parkraum Donnerstagnachmittag (ca. 16-17 Uhr) .....	17
Abb. 2.10:	Auslastung öffentlicher Parkraum Donnerstagabend (nach 21 Uhr) .....	18
Abb. 2.11:	Verkehrsregelung Altstadt Konzept – Planungsvorschläge .....	26
Abb. 2.12:	Verlauf Vorhalte-Trasse FNP (Quelle: Stadt Kremmen) .....	27
Abb. 2.13:	Liegenschaftskarte (städtisches Eigentum grün) mit Vorhalte-Trasse (Quelle: Stadt Kremmen) .....	28
Abb. 3.1:	Bestand Scheuneweg und Kurzer Damm .....	31
Abb. 3.2:	Parkflächenpotenziale Scheunenviertel .....	36

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 2.1:	Belegung/ Auslastung öffentlicher Parkraum Donnerstag 19.09.2019 .....	15
-----------	--	----



## 1. VERANLASSUNG UND ZIELSETZUNG

Die Stadtverwaltung Kremmen wurde von der Stadtverordnetenversammlung beauftragt, ein Verkehrskonzept für den Bereich der Altstadt mit dem Scheunenviertel zu erarbeiten. In einem Auftaktgespräch im September 2019 wurde die Aufgabenstellung diskutiert und um weitere Planungsschritte erweitert.

Die Stadt Kremmen gehört der Arbeitsgemeinschaft "Städte mit historischen Stadtkernen im Land Brandenburg" an. Historische Gebäude prägen die sanierte Altstadt. Die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume ist abgeschlossen. Das historische Scheunenviertel schließt südlich an die Altstadt an und ist ein touristischer Anziehungspunkt mit verschiedenen, vor allem touristisch orientierten Dienstleistungsangeboten.

Die stetige Kfz-Verkehrszunahme der letzten Jahre führt zu Konflikten im Straßenraum, die als störend empfunden werden. Dazu zählen u. a. überhöhte Fahrgeschwindigkeiten, hohe Parkraumauslastung in den schmalen Straßenräumen mit Behinderung der Rettungsfahrzeuge, unverträgliche Verkehrsführung zwischen Kfz-, Fuß- und Radverkehr.

Maßgebliches Ziel des Verkehrskonzepts ist,

- die Lebensqualität für Anwohner und Besucher zu verbessern,
- den Wohnstandort zu stärken,
- die vorhandenen Kfz-Verkehre zu beruhigen und den Verkehrsfluss zu verstetigen,
- die Verkehrsführung an die Erfordernisse des Fuß- und Radverkehrs sowie der Rettungsfahrzeuge anzupassen und
- die Parkraumsituation prüfen und ggf. zu ordnen.

Der Planungsraum des Verkehrskonzepts setzt sich aus den beiden Untersuchungsgebieten Altstadt Kremmen und historisches Scheunenviertel zusammen. Die Altstadt Kremmen wird durch die Berliner Straße, den Burgweg, Mühlenstraße, Neue Kietzstraße, Grabenstraße und Alte Wallstraße begrenzt. Das Scheunenviertel umfasst die Straßen Kurzer Damm und sowie den gesamten Scheuneweg.

In den beiden historischen Stadtvierteln wurden die Straßenzüge im letzten Jahrzehnt umfangreich erneuert. Querschnitte und Oberflächenbeläge sind für das Verkehrskonzept als feste Vorgabe gesetzt. Folglich werden große Baumaßnahmen (Austausch Fahrbahndecke, Versatz von Bordsteinen), die hohe Investitions- und Planungsmittel erfordern, nicht in Betracht gezogen.

Ausgeschlossen sind ferner Eingriffe in die Straßenraumgestaltung, die mit dem Denkmalschutz bzw. dem historischen Stadtbild nicht vereinbar sind. Dazu zählen beispielsweise eine übermäßige Anordnung von Verkehrszeichen ("Schilderwald") und Markierung oder der massive Einsatz von Poller oder ähnlichen Möblierungselementen zur Abwehr von regelwidrigen Parkvorgängen.

Das Konzept zielt vordringlich auf kleinteilige, möglichst kurzfristig umsetzbare Maßnahmen der Verkehrsregelung und -organisation ab. Flankierende bauliche Maßnahmen mit geringem Herstellungsaufwand, die in das verkehrlichen Gesamtkonzept passen, werden ergänzend empfohlen.



Zu beachten ist, dass es die "eine Maßnahme", die die bestehenden Konflikte vollständig oder zumindest in wesentlichen Teilen löst, nicht gibt. Die Maßnahmenvorschläge können deshalb nur im Zusammenspiel zum Erfolg führen. Deren Umsetzung ist ferner als Prozess zu verstehen. Daraus folgt, dass kurzfristig zunächst ein Erhalt des Status Quo, ggf. auch eine geringfügige Entspannung der Situation erreichbar erscheint, bis mittelfristig ein Bündel von Maßnahmen greift.

Das Verkehrskonzept entspricht vereinbarungsgemäß dem Grad einer verkehrsplanerischen Ersteinschätzung. Im Ergebnis bereitet dieses die Entscheidungsfindung, ob bestimmte Maßnahmen weiterzuverfolgen oder begründet abzulehnen sind, vor. Sie ist nicht die fachliche Grundlage eines straßenverkehrsrechtlichen Antrages.



## 2. ALTSTADT KREMMEN

### 2.1 Bestandsbeschreibung und Konfliktanalyse

Die historische Altstadt mit ihren zahlreich sanierten Wohn- und Geschäftshäusern bildet das Zentrum der Stadt Kremmen. Sie ist ein bedeutender Standort für Gewerbe, Einzelhandel und Dienstleister mit Versorgungsfunktion auch für die Kremmener Ortsteile. Hinzu kommen öffentliche Einrichtungen wie Rathaus (Verwaltung), Bibliothek und ein Kindergarten. Insbesondere der Marktplatz, die Dammstraße mit den ältesten Stadthäusern und die Pfarrkirche St. Nikolai sind Sehenswürdigkeiten mit touristischer Anziehungskraft.

#### Straßennetzhierarchie und Erschließungssystem

Die L 19 im Zuge der Straßen Schloßdamm, Am Markt und Ruppiner Straße durchquert die Altstadt Kremmen in Nord-Süd-Richtung und verbindet diese mit dem überörtlichen Straßennetz (A 10, A 24, B 96, B 167). Nachgeordnet übernimmt sie auch Erschließungsfunktionen und dient im sensiblen Stadtbereich zwischen Rathaus und Markt ferner dem Aufenthalt.

Die Berliner Straße führt von der Verkehrsachse Nauener Straße – Berliner Chaussee (L 170) zum zentralen Marktplatz und erschließt die Altstadt aus südwestlicher Richtung. Ab Dammstraße geht sie in die Straße Am Markt über, die als Durchfahrt zur L 19 genutzt wird. In der Berliner Straße treten insbesondere in nördliche Fahrtrichtung Durchgangsverkehre auf. Diese Verkehre nutzen nicht die Umfahrung im Zuge der L 170 und L 19 und sind im aufenthaltsorientierten Bereich am Markt unverträglich.

Die Grabenstraße ist bezogen auf die Altstadt als Wohnstraße einzustufen. In der Weiterführung als Straße der Einheit übernimmt sie aber auch eine Erschließungsfunktion für die östlichen Wohngebiete sowie des Schul- und Sportareals. Die durchgehende Straßenverbindung Straße der Einheit – Grabenstraße – Berliner Straße wird in geringem Umfang auch als Abkürzung zwischen der L 19 (Richtung Sommerfeld) und L 170 (Richtung Schwante) genutzt.

Die übrigen Straßen der Altstadt sind ausnahmslos als Wohnstraßen einzustufen, die die angrenzenden Wohnbereiche erschließen und auch dem Aufenthalt dienen.

#### Verkehrsregelung und -organisation

In den Altstadtstraßen gilt vornehmlich die innerörtliche Regelgeschwindigkeit (50 km/h). In den schmalen Wohnstraßen mit Fahrbahnparken ist das Niveau der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten deutlich niedriger. Dennoch fehlt es in der Altstadt an einer einheitlichen straßenverkehrsrechtlichen Verkehrsberuhigung. In der Ruppiner Straße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor allem im Abschnitt Am Markt bis Grabenstraße gegenüber den übrigen nicht verkehrlichen Nutzungsansprüchen (Wohnen, Aufenthalt) unverträglich.

In südlicher Fahrtrichtung der Ruppiner Straße ist zwischen Alte Kietzstraße und Schwedengasse eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (Sicherung Fußgängerübergang hinter Kurve) angeordnet. In der Grabenstraße (zwischen Raniesstraße und Ruppiner Straße), Alte Wallstraße und Straße der Einheit ist eine Tempo 30-Zone eingerichtet.



In der Berliner Straße (Alte Wallstraße bis Nauener Straße) wird zur Verkehrsberuhigung die Fahrbahn mit vorgezogenen Seitenräumen (Baumscheiben) eingeengt.

In der Altstadt gilt üblicherweise auch außerhalb der Tempo 30-Zone eine gleichberechtigte Vorfahrtregelung (Rechts-vor-Links). Davon ausgenommen sind die vorfahrtberechtigte Ruppiner Straße (L 19) und Berliner Straße.

Folgende Einbahnstraßenregelungen sind angeordnet:

- Alte Kietzstraße von Ruppiner Straße in Richtung Schwedengasse,
- Alte Wallstraße von Berliner Straße in Richtung Straße der Einheit.

Zur Entlastung der Altstadt von ortsfremden Lkw-Verkehr wurden angeordnet:

- Lkw-Einfahrverbot (Lieferverkehr frei) in der Berliner Straße von der L 170 (Süden) kommend sowie in den Zufahrten der Straßen Am Markt, Kirchplatz, Kirchstraße, Dammstraße, Baustraße, Raniesstraße, Burgweg (L 19 bis Berliner Straße).

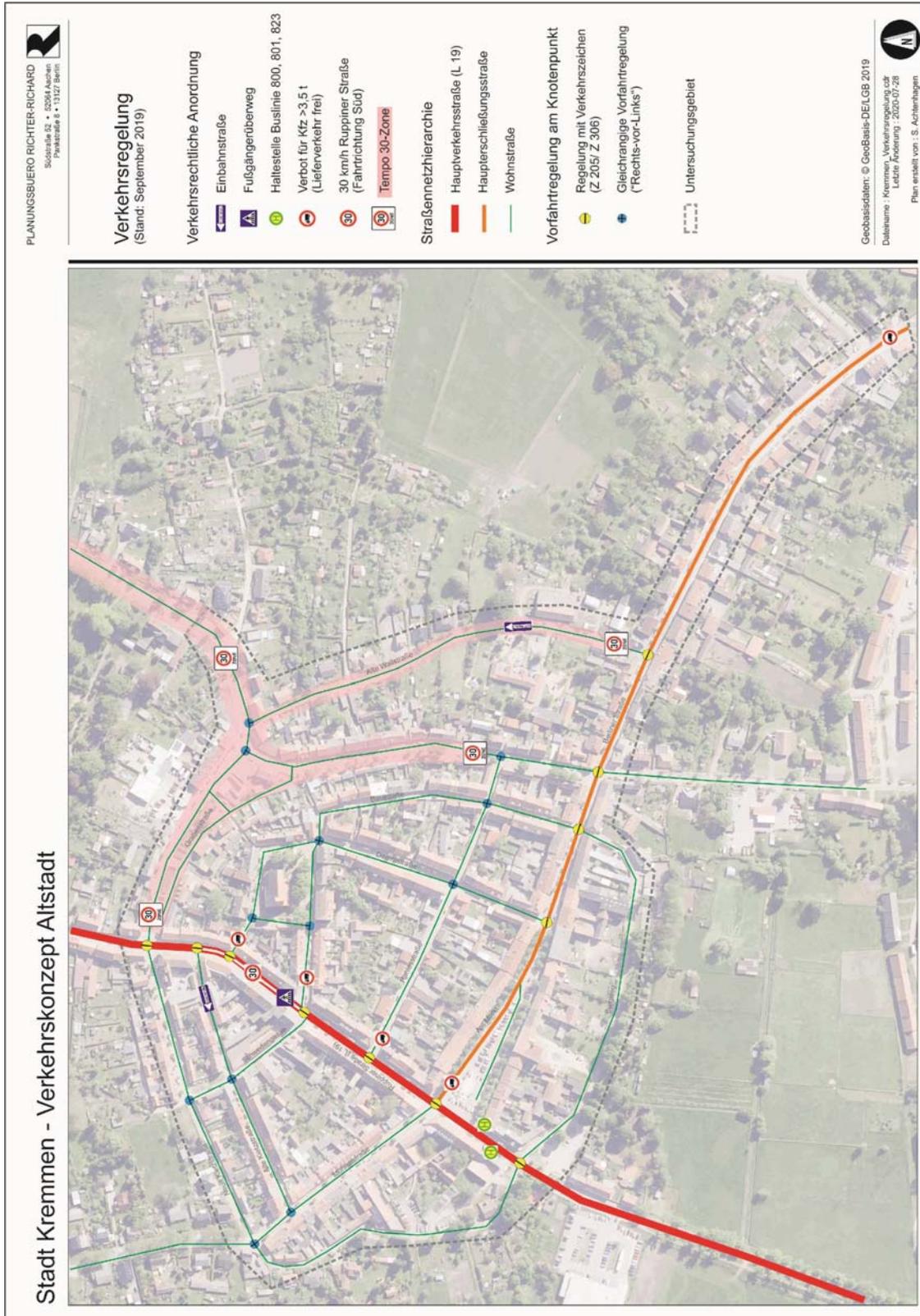


Abb. 2.1: Verkehrsregelung Altstadt Bestand



## Bauliche Gestaltung der Straßenräume

Die Straßen und Wege der Altstadt wurden vollständig – dem historischen Vorbild nachempfunden – saniert. Sie wurden mit einheitlichen und ortsüblichen Oberflächenmaterialien befestigt. Die Kernfahrbahnen bestehen überwiegend aus Großsteinpflaster in wilder Verlegung. In Einmündungs- und Kreuzungsbereichen ist gestalterisch davon abweichend Kopfsteinpflaster im Reihenverband verlegt, dies durchgehend in der Straße Am Markt und der Grabenstraße. Die Fahrbahnen der Ruppiner Straße (L 19), Berliner Straße (z.T.) und Straße Am Wall sind asphaltiert.

In der Regel schließen ein oder beidseitige Muldenrinnen (Pflaster) die Fahrbahnflächen ab. Diese werden durch Niedrigborde zur Längsführung begrenzt und stellen einen gestalterisch weichen Übergang zu den Seitenräume her.

Eine deutlichere Abtrennung der Fahrbahn ist in der Ruppiner Straße, Straße Am Markt, Mühlenstraße, Berliner Straße, Kirchstraße und Kirchplatz mit Hochborden umgesetzt.

Straßenräume ohne durchlaufende Bordbegrenzung sind z. T. in der Baustraße, Dammstraße, Alte und Neue Kietzstraße, Schwedengasse und Raniesstraße zu finden. Kritische Parkvorgänge außerhalb der Fahrbahnflächen treten dort häufiger auf.

Die Seitenräume der Straßen im Altstadtbereich sind üblicherweise aufgeteilt in

- einen gepflasterten Unterstreifen, der als Sicherheitsraum zur Fahrbahn und Parkflächen dient und Verkehrszeichen oder die Straßenbeleuchtung aufnimmt,
- eine aus Betonsteinpflaster oder Granitplatten (Straße Am Markt, Berliner Straße) befestigte Gehbahn,
- einen gepflasterten Oberstreifen als Raum zur angrenzenden Bebauung.

In den wenigen aufgeweiteten Straßenräumen sind Bäume gestalterisch eingebunden (z. B. Grabenstraße, Dammstraße, Marktplatz, Kirchplatz, Neue Kietzstraße).

Das heutige Straßennaster der Altstadt Kremmen entspricht dem historischen Straßengrundriss. Die verfügbaren Straßenflächen sind deshalb nicht beliebig erweiterbar und werden mit zunehmender Motorisierung durch den Flächenbedarf des Kfz-Verkehrs belegt. Die beidseitig dicht bebauten Straßenräume werden trotz der sich an die Historie anlehnenen Gestaltung dadurch verkehrlich überformt.

In der Ruppiner Straße werden die Straßenraumproportionen von der Fahrbahn und den beidseitig angeordneten Parkbuchten (Am Markt bis Kirchstraße) dominiert. Für die Seitenräume verbleiben lediglich Restflächen.

Die historische Straßenraumgestaltung passt mit dieser überwiegenden Beanspruchung der öffentlichen Straßenflächen durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr nicht mehr konfliktfrei zusammen. Die Potenziale für den Fuß- und Radverkehr mit den bestehenden kurzen Wegen in der Altstadt werden unterlaufen. Begegnung, Aufenthalt und Erholung im öffentlichen Straßenraum gehen weitgehend verloren.



Abb. 2.2: Bestand Straße Am Markt und Raniestraße

### Parkgewohnheiten

Durch das Parkverhalten ausgelöste Konflikte ergeben sich vor allem in Straßen mit geringen Querschnittsbreiten, hoher Parkraumnachfrage und fehlender bzw. uneindeutiger Abgrenzung der Parkmöglichkeiten. Die baulichen Strukturen der weichen Separation (kein Hochbord zwischen Fahrbahn und Seitenraum) begünstigen das regelwidrige Parken auf den Gehwegen.

Vor allem in Straßen ohne Bordsteinführung wird die Abgrenzung der Fahrbahn bzw. möglicher Parkflächen vor Ort nicht eindeutig erkannt. Die parkenden Fahrzeuge orientieren sich anstatt an den Muldenrinnen als Fahrbahnbegrenzung an der Gehbahn (Betonsteinpflaster). Häufig wird bevorzugt möglichst nahe zur Häuserfront geparkt, um die Fahrbahn für den fließenden Kfz-Verkehr freizuhalten und aus Sorge vor Anfahrschäden.

Die Duldung des konfligierenden Parkens verstärkt das Gefühl eines Gewohnheitsrechts, was zu Lasten von Sicherheit und Komfort des Fußverkehrs geht.



Abb. 2.3: Bestand Alte Kietzstraße und Dammstraße



Abb. 2.4: Bestand Grabenstraße

## Fuß- und Radverkehr

Die kompakte Altstadt mit ihrer geringen Ausdehnung bietet potenziell gute Voraussetzungen für eine autounabhängige Mobilität. Fast alle Quellen und Ziele befinden sich in einer fußläufigen Entfernung (500 m). Zwei Einzelhandelsstandorte, weitere öffentliche Einrichtungen wie Schule, Stadtparkhalle, Sportareal oder auch das Scheunenviertel sind ebenfalls nah gelegen. Die Distanz (1,5 bis 2 km) zwischen Altstadt und Bahnhof Kremmen mit SPNV-Anschluss nach Hennigsdorf (S-Bahn nach Berlin) und Neuruppin/ Wittenberge, ist mit dem Fahrrad ideal zu überwinden.

In den Altstadtstraßen sind i.d.R. beidseitig Gehwege angeordnet. Lediglich auf Straßenseiten ohne direkte Haus- bzw. Grundstückszugänge wurde auf Gehwege verzichtet.

Aufgrund der überwiegenden Straßenraumaufteilung zugunsten des Kfz-Verkehrs wird der Fußverkehr auf schmalen Seitenräumen abgewickelt. Das verfügbare Flächenangebot ist hier oft nicht ausreichend und kann die vielfältigen Anforderungen nicht erfüllen: Die Begegnung von Fußgängern, Nebeneinandergehen oder Benutzung von Rollstühlen und Rollatoren ist ohne Inanspruchnahme der Sicherheitsräume nicht möglich. Hinzu kommt der Raumbedarf für Verweilen (Anwohner vor der Haustüre, aber auch Besucher bei einer Besichtigung der Stadt), Begrünung oder Stadtmobiliar. Fahrzeuge, die auf oder dicht an den Gehwegbereichen parken, schränken den Bewegungsraum der Fußgänger weiter ein.

Ein Defizit an gesicherten und ggf. bevorrechtigten Querungsmöglichkeiten weist die Ruppiner Straße auf. Auf dem ca. 1,6 km langen Straßenabschnitt zwischen Burgweg und Bahnübergang ist der Fußgängerüberweg im Bereich Kirchstraße derzeit das einzige gesicherte Querungsangebot. Ein zusätzlicher Fußgängerüberweg ist in der nördlichen Ruppiner Straße beim Neubau des Einzelhandelsstandortes im Bereich Fontanewege geplant.

Radfahrer werden nahezu vollständig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies ist mit Ausnahme der Ruppiner Straße (hohe Geschwindigkeit und Verkehrsstärke) verträglich möglich.

Die überwiegend gepflasterten Fahrbahnoberflächen sind historisch nachvollziehbar, den Fahrkomfort schränken sie jedoch ein und bei nassen Witterungsbedingungen erhöht sich das Unfallrisiko. Als Folge weichen Radfahrer regelwidrig auf die ebenen, zu schmalen Gehwegbefestigungen aus – kontraproduktiv für die gewünschte Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.

Die kürzeste Radverkehrsverbindung zwischen Altstadt und Bahnhof sind die Berliner Straße und Berliner Chaussee (L 170). In Fahrtrichtung Norden der Berliner Chaussee ist ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig angeordnet. Am Anfang der Berliner Straße ist der Gehweg für den Radverkehr bis zur Einmündung zum ehemaligen Aldi-Markt freigegeben, so dass die Fahrbahn bis dahin wahlweise befahren werden darf.

In Gegenrichtung ist auf der Berliner Straße im Mischverkehr die Fahrbahn zu benutzen. Im Vorfeld der L 170 besteht die Möglichkeit, einen kurzen gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Scheunenviertel und Groß-Ziethener Weg zu nutzen. Anschließend ist die L 170 zu queren. Im weiteren Verlauf der Berliner Chaussee wird der Gehweg für den Radverkehr freigegeben.

Die Altstadt Kremmen ist gut in das (über-)regionale Radverkehrsnetz eingebunden (z. B. Rundkurs Deutsche Tonstraße, Radroute Historischer Stadtkerne, Rhinluch-Radweg, Seen-Kultur-Radweg).



Abb. 2.5: Bestand Ruppiner Straße

## ÖPNV

Die Altstadt ist über die Haltestelle Kremmen Markt an den öffentlichen Linienverkehr angebunden. Die Erschließungsqualität ist bei einem Einzugsbereich von 400 m ausreichend gesichert.

Die Haltestelle Markt wird durch die Buslinien 800, 801 und 823 bedient, die in Richtung der Ortsteile und Bahnhof Kremmen sowie nach Oranienburg verkehren:

- Die Buslinie 800 verläuft in beiden Fahrtrichtungen als Schleife über die Ruppiner Straße – Straße der Einheit – Grabenstraße – Ruppiner Straße. Sie bedient die Haltestelle Markt in der Hauptverkehrszeit an Schultagen im Stundentakt.
- Die Buslinie 801 verkehrt ohne Taktung in Richtung Oranienburg über die Ruppiner Straße und in Gegenrichtung von der Ruppiner Chaussee über Straße der Einheit, Grabenstraße zurück zur L 19.
- Die Buslinie 823 verkehrt zwischen Bahnhof Oranienburg und Kremmen Markt im Zwei-Stunden-Takt von ca. 10 bis 19 Uhr an Wochenenden und Feiertagen.



Die obere Grabenstraße wird zwischen Alte Wallstraße und Ruppiner Straße werktags (Schule) in der Spitzenzeit (ca. 13-14 Uhr) somit von bis zu vier Linienbussen in der Stunde frequentiert.

Das Bedienungsangebot ist generell am Abend ab 20.00 Uhr, in den Schulferien sowie an Wochenenden und Feiertagen entweder sehr stark ausgedünnt oder eingestellt.

## Straßenverkehrsunfälle

In den Jahren 2016 bis 2018 wurden in der Altstadt 95 Straßenverkehrsunfälle polizeilich erfasst, davon 41 Unfälle als Jahreshöchstwert im Jahr 2018 (Quelle: Polizeidirektion Nord Land Brandenburg). Die tatsächliche Unfallanzahl ist erfahrungsgemäß höher (Dunkelziffer). Zudem liefert die Unfallstatistik keine Angaben zum Gefährdungspotenzial ("Beinahe-Unfall").

Neben dem Unfalltyp "Sonstige" (42 Unfälle) waren vor allem Unfälle im Zusammenhang mit parkenden und haltenden Fahrzeugen vertreten (35). Abbiege- und Einbiegen/ Kreuzen-Unfälle an Knotenpunkten traten selten auf (9).

Es ereigneten sich fünf Unfälle mit Personenschaden, davon vier mit Fußgängerbeteiligung. Vier Personenschadenunfälle entfielen auf die Berliner Straße und einer auf die Ruppiner Straße. Insgesamt waren lediglich zwei Straßenverkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung zu verzeichnen.

In der Altstadt liegen gemäß "Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen" keine Unfallschwerpunkte vor. Unfallhäufungen, dabei überwiegend mit leichtem Sachschaden als Unfallfolge, sind für folgende Straßen auszumachen:

- Ruppiner Straße zwischen Marktplatz und Kirchstraße
  - 26 Unfälle, oft vom Unfalltyp ruhender Verkehr.
  
- Berliner Straße im Bereich Volksbank und Einmündung Alte Wallstraße
  - 17 Unfälle, oft vom Unfalltyp ruhender Verkehr.

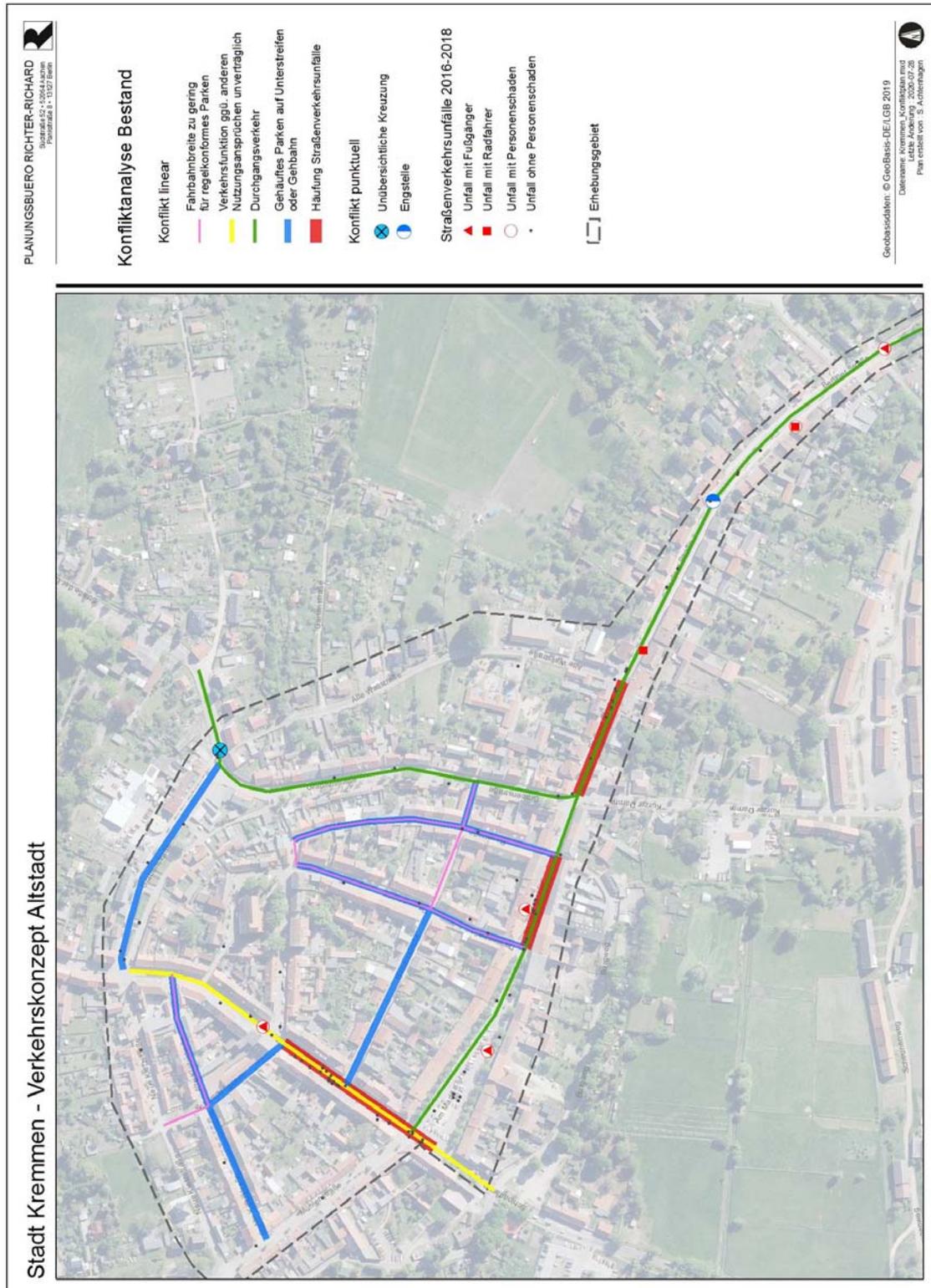


Abb. 2.6: Konfliktplan Altstadt Bestand



## 2.2 Parkraumanalyse öffentlicher Straßenraum

### Parkraumangebot

Das Parkraumangebot wurde aus amtlichen Unterlagen der Stadtverwaltung und durch Vor-Ort-Begehungen ermittelt. In der Altstadt stehen mindestens ca. 340 legale öffentliche Pkw-Abstellmöglichkeiten zur Verfügung.

Parken am Fahrbahnrand bietet eine Kapazität für ca. 150 Pkw. Das legal nutzbare Parkraumangebot ist hier nicht eindeutig zu bestimmen und schwankt in Abhängigkeit der Parkabstände und Fahrzeuglängen. Die Parkraumkapazität wird in diesen Fällen aus dem Höchstwert zwischen einer angenommenen Parkstandslänge von 6,00 m oder der maximalen Parkraumnachfrage ermittelt.

Etwa 190 Parkstände sind baulich von der Fahrbahn eindeutig abgegrenzt. Darunter befinden sich die größten zusammenhängenden Angebote im Bereich am Markt (79 Parkstände), Ruppiner Straße (22) und den beiden öffentlichen Parkplätzen am Burgweg (27).

Eine Kapazität von weiteren etwa 130 vor Ort genutzten Parkständen entfällt auf Straßen, in denen aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht regelkonform geparkt werden kann. Deren Fahrbahnbreiten sind für das ein- oder beidseitige Parken zu schmal bzw. wird bei einem regelkonformen parken am Fahrbahnrand keine ausreichende Fahrgassenbreite eingehalten. Von daher werden die Fahrzeuge in diesen Erhebungsabschnitten mehrheitlich außerhalb der eigentlichen Fahrbahnflächen (z. B. in den Sicherheitsräumen der Gehwege) abgestellt. In Kapitel 2.3 "Ordnung des Parkens" wird auf diesen Umstand näher eingegangen.

Der öffentliche Parkraum ist weitgehend nicht bewirtschaftet. Im südwestlichen Teil des Marktes ist eine Haltverbotzone am Montag und Donnerstag für die Zeit von 6-18 Uhr angeordnet. Diese Regelung wird künftig auf Montag bis Samstag zeitlich ausgedehnt und der Geltungsbereich verkleinert (Straße Am Markt Haus Nr. 4-8). Diese Änderung hat keine grundlegenden verkehrlichen Auswirkungen auf die nachfolgenden Ergebnisse und Aussagen der Parkraumerhebung.

In der Berliner Straße und der Straße Am Markt, wo sich die Nachfrage von verschiedenen Parkraumnutzern (Bewohner, Beschäftigte, Kunden) überlagert, ist eine Parkdauerbegrenzung auf eine/ zwei Stunden (Parkscheibe) von Montag bis Freitag von 8.00/ 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr eingeführt. Zudem ist das Parken auf den sieben Schrägparkständen am östlichen Kirchplatz von Montag bis Sonntag auf 2 Std. begrenzt.

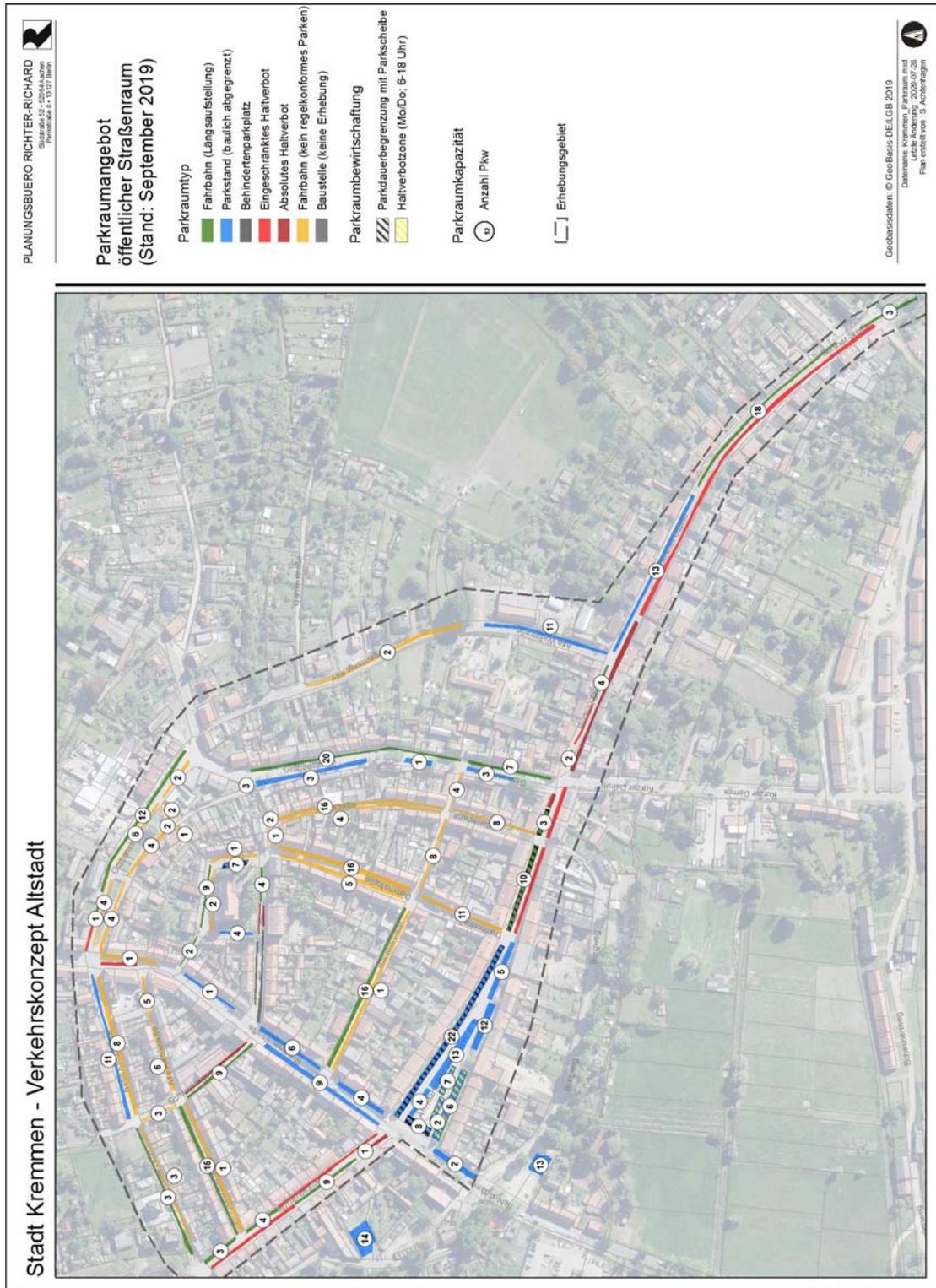


Abb. 2.7: Öffentliches Parkraumangebot Altstadt Kremmen (Stand September 2019)



## Parkraumbellegung

Die Parkraumbellegung im öffentlichen Straßenraum (ohne Parkplätze am Burgweg und an der Baustelle Kirchstraße) wurde am Donnerstag, den 19. September 2019, zu drei Tageszeiträumen (Vormittag 10-11 Uhr, Nachmittag 16-17 Uhr, Abend ab ca. 21 Uhr) stichprobenhaft erhoben.

Die höchste Parkraumbellegung war am Nachmittag mit etwa 300 abgestellten Fahrzeugen festzustellen, was einer Parkraumauslastung von ca. 65 % entspricht. Am Vormittag wurden etwa 280 und in den Abendstunden 260 parkende Fahrzeuge aufgenommen. Im Tageszeitvergleich ist somit eine relativ konstante Parkraumauslastung auf mittelmäßigem Niveau zwischen 58 und 65 % zu verzeichnen.

Schwerpunkte mit illegalem Parken (Falschparker z. B. vor Grundstückszufahrten) sind die nördliche Grabenstraßen, Ruppiner Straße, Dammstraße und Baustraße. Nicht regelkonform bzw. außerhalb der Fahrbahnflächen wird darüber hinaus gehäuft in der Schwedengasse, Alte Kietzstraße und Raniesstraße geparkt. In diesen Straßen wird vornehmlich von Bewohnern geparkt.

Die Auslastung des öffentlichen Parkraums in der Altstadt differiert zeitlich und lokal. Kein Straßenzug war zu allen drei erhobenen Tageszeiten gleichmäßig sehr hoch ausgelastet. Zu einzelnen Tageszeiten ergibt sich lokal begrenzt auch mal eine stark erhöhte Parkraumauslastung (s.u.), wobei in diesen Fällen im näheren Umfeld (200 - 300 m) jeweils noch freie Parkraumkapazitäten zur Verfügung stehen.

Die höchsten Auslastungsgrade ( $\geq 80$  %) verzeichneten am

- Vormittag (Parkraumnutzer Beschäftigte, Kunden, Besucher)
  - Straße Am Markt, Mühlenstraße, Alte Wallstraße,
- Nachmittag (Parkraumnutzer Bewohner, Beschäftigte, Kunden, Besucher)
  - Kirchstraße, Ruppiner Straße, Mühlenstraße,
- Abend (Parkraumnutzer Bewohner)
  - Alte Kietzstraße, Neue Kietzstraße, Dammstraße, Kirchstraße, Mühlenstraße, Grabenstraßen (Raniesstraße bis Straße der Einheit).

Sehr geringe Auslastungen ( $< 50$  %) während mindestens einem Erhebungsintervall trafen für

- Alte Wallstraße, Straße Am Markt, Baustraße, Kirchplatz und Raniesstraße zu.

Tab. 2.1: Belegung/ Auslastung öffentlicher Parkraum Donnerstag 19.09.2019

Parkraumgebiet	Kapazität* (Kfz)	Vormittag (10.00 - 11.00 Uhr)		Nachmittag (16.00 - 17.00 Uhr)		Abend (21.00 Uhr)	
		Belegung (Kfz)	Auslastung (%)	Belegung (Kfz)	Auslastung (%)	Belegung (Kfz)	Auslastung (%)
Alte Kietzstraße	27	15	56	20	74	23	85
Alte Wallstraße	13	14	108	6	46	5	38
Am Markt	79	63	80	48	61	23	29
Baustraße	31	13	42	24	77	11	35
Berliner Straße	53	29	55	27	51	32	60
Dammstraße	32	21	66	25	78	27	84
Grabenstraße	75	42	56	45	60	53	71
Kirchplatz	19	8	42	13	68	6	32
Kirchstraße	10	6	60	10	100	8	80
Mühlenstraße	16	13	81	13	81	14	88
Neue Kietzstraße	25	17	68	18	72	21	84
Raniesstraße	29	8	28	12	41	11	38
Ruppiner Straße	23	18	78	21	91	14	61
Schwedengasse	12	7	58	9	75	8	67
<b>Gesamt</b>	<b>444</b>	<b>274</b>	<b>62</b>	<b>291</b>	<b>66</b>	<b>256</b>	<b>58</b>

\*einschließlich der genutzten Straßenraumflächen für das nicht regelkonforme Parken



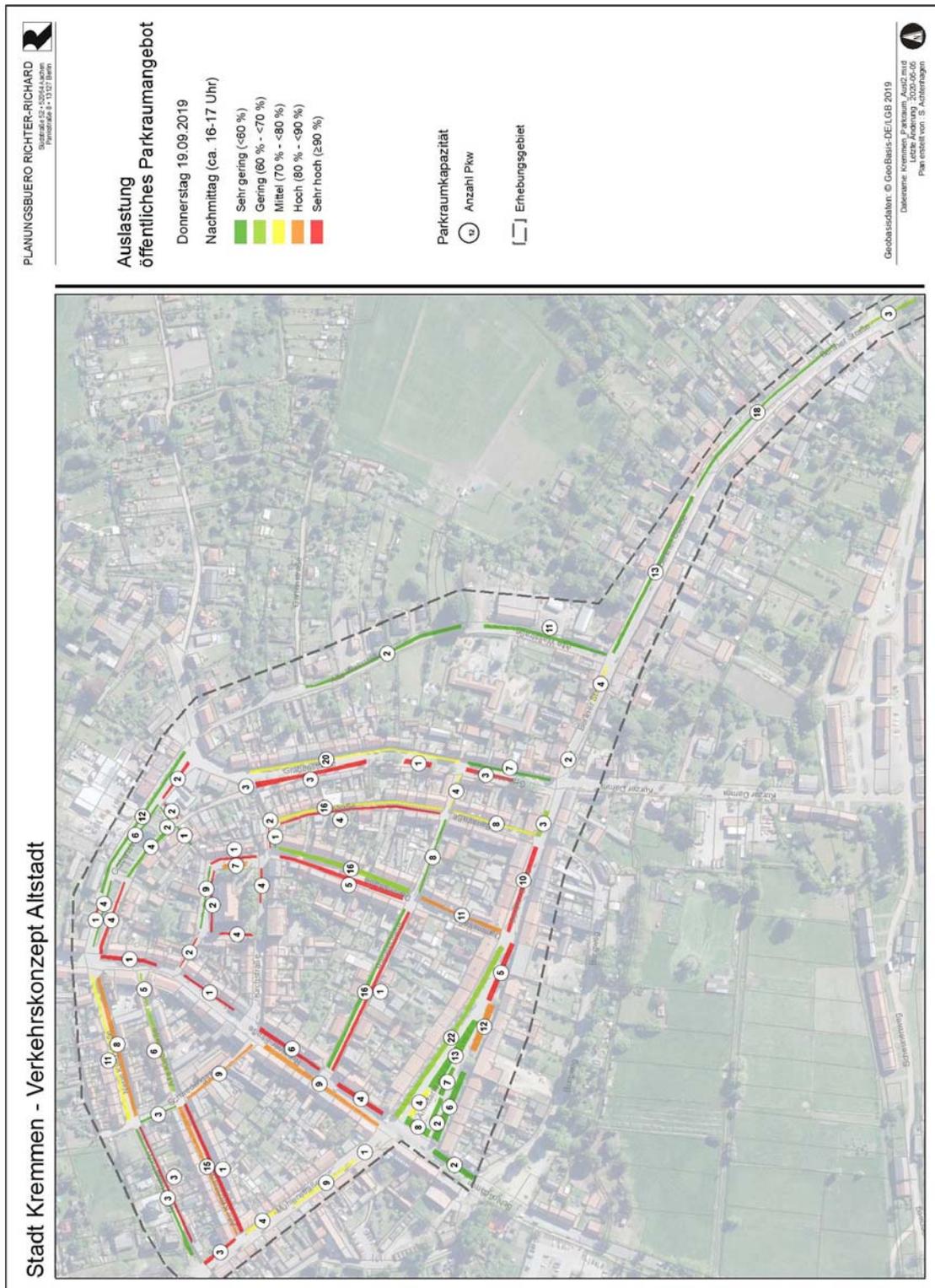


Abb. 2.9: Auslastung öffentlicher Parkraum Donnerstagnachmittag (ca. 16-17 Uhr)

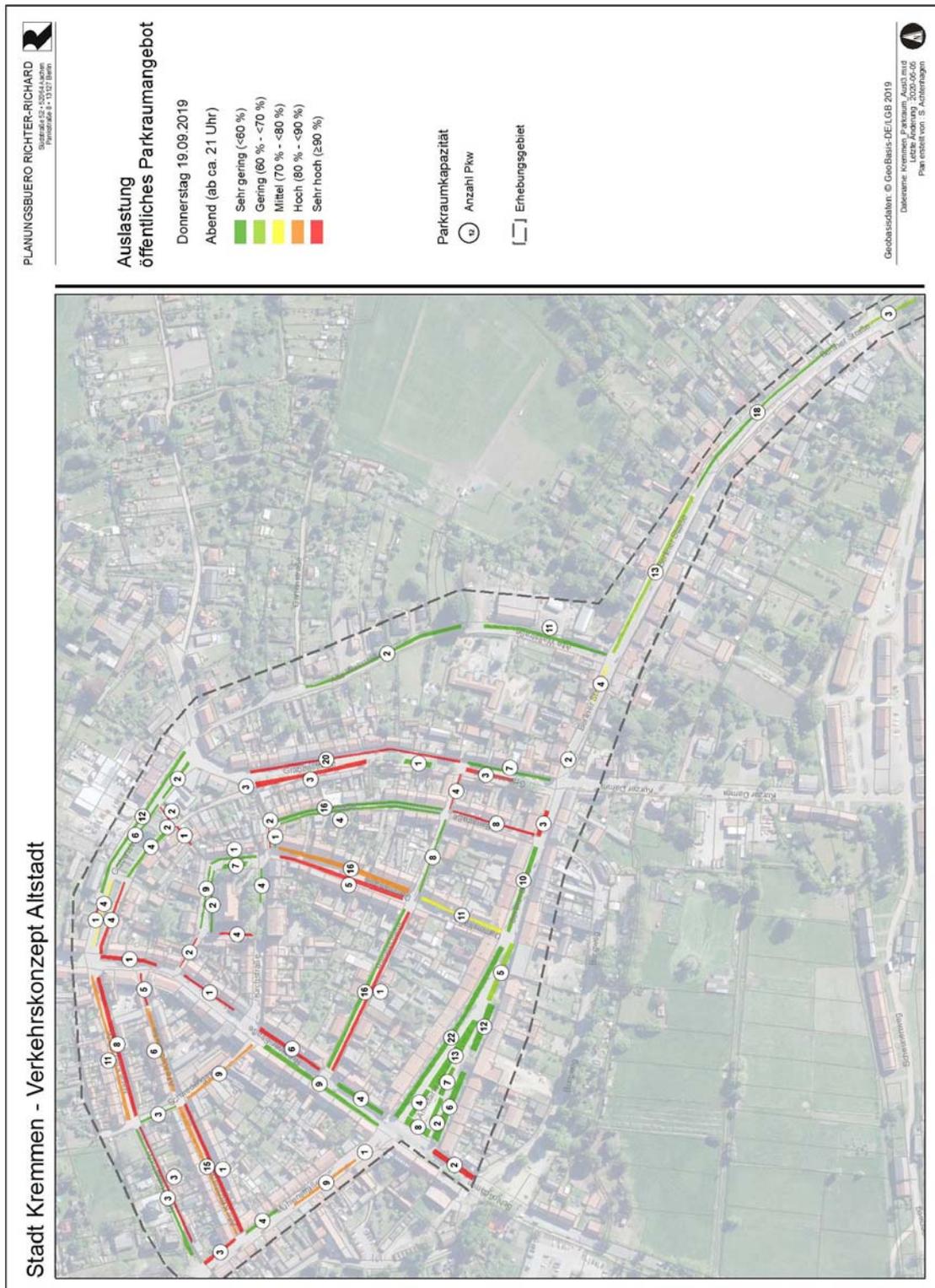


Abb. 2.10: Auslastung öffentlicher Parkraum Donnerstagabend (nach 21 Uhr)



## 2.3 Planungsvorschläge und Hinweise

Im Ergebnis der Bestands- und Konfliktdanalyse werden die folgende Planungsvorschläge zur Diskussion gestellt oder sind begründet nicht weiterzuverfolgen.

### Verkehrsberuhigung und Verkehrsorganisation

- Ausweitung der bestehenden Tempo 30-Zone östlich Ruppiner Straße
  - Zonenregelung für die Straßen innerhalb des Kordons Burgweg – Kurzer Damm (bis Haus Nr. 4) – Am Markt – Raniesstraße – Kirchenring – Grabenstraße – Straße der Einheit – Berliner Straße (ab Einmündung Nauener Straße),
  - Umsetzung einer einheitlichen Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsbeschränkung, wodurch sich auch der Verkehrswiderstand für unerwünschten Durchgangsverkehr auf der Achse Berliner Straße – Ruppiner Straße und Berliner Straße – Grabenstraße – Straße der Einheit erhöht,
  - keine Änderung der Vorfahrtverhältnisse gegenüber dem Bestand, mit Ausnahme der Berliner Straße "Rechts-vor-Links"-Regelung bereits etabliert,
  - Integration des Burgwegs aus Gründen der Einheitlichkeit und Wahrung des Zonencharakters (bezogen auf die Altstadt) in die Zone. Sollten sich an der Kreuzung zur Berliner Straße aufgrund der geänderten Vorfahrtregelung Konflikte abzeichnen, ist diese entweder zu verdeutlichen, die gleichrangige Regelung aufzuheben oder die Einfahrt aus Richtung Burgweg zu unterbinden.
  
- Anordnung einer neuen Tempo 30-Zone westlich der Ruppiner Straße unter Einschluss aller Wohnstraßen
  - Zonenregelung innerhalb des Kordons Neue Kietzstraße – Alte Kietzstraße – Schwedengasse – Mühlenstraßen – Burgweg.
  
- Umkehrung der Einbahnstraßenführung in der Alten Wallstraße
  - Verbesserung der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Grabenstraßen/ Straße der Einheit durch Herausnahme der einfahrenden Verkehrsströme,
  - Die Anfahrsicht von Alte Wallstraße in die Berliner Straße ist bei Anordnung der Einbahnstraßenregelung zu prüfen. Lassen sich die erforderlichen Sichtfelder nicht erreichen, sind flankierende Maßnahmen (Haltverbot) in der Berliner Straße anzustreben.
  
- Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Schwedengasse in Fahrtrichtung zwischen Ruppiner Straße und Alte Kietzstraße
  - Der Abbiegekonflikt von der Ruppiner Straße in die Schwedengasse wird unterbunden (kein Begegnungsverkehr). Die Schwedengasse erschließt hier keine Grundstücke. Sie dient als Zu-/ Abfahrt und Parkraum für angrenzende Bewohner. Die Einbahnstraßenführung aus Richtung Ruppiner Straße ist wegen der einfacheren Zufahrt zu den Parkständen in der Alte Kietzstraße zu bevorzugen. Ferner ist eine Ausfahrt über Mühlenstraße im Vergleich zu einer Zufahrt über die bestehende Einbahnstraße Alte Kietzstraße günstiger.



- Berliner Straße – Anordnung absolutes Haltverbot vor Haus Nr. 39 und 41
  - Beginn etwa 12 m hinter der ersten Baumscheibe in Fahrtrichtung Ruppiner Straße und Ende etwa hinter der ersten Baumscheibe in Fahrtrichtung Nauener Straße,
  - die von parkenden Fahrzeugen freigehaltene Fahrbahnfläche zwischen dem Versatz/ Wechsel der Baumscheiben auf einer Länge von ca. 20 m sichert eine ausreichend freie Durchfahrt,
  - ein Rückbau der Baumscheiben/ Fahrbahnverengung ist nicht erforderlich.

Keine Empfehlung für weitere Einbahnstraßen, da Durchgangsverkehr in geringem Umfang lediglich in der Grabenstraße vorhanden ist und dort durch die neue Tempo 30-Zone bereits beruhigt wird. Es entstehen durch Einbahnstraßen zudem Umwege zum Erreichen einzelner Grundstücke und dadurch Verkehrsverlagerungen bzw. -zunahmen in angrenzende Straßen. Durch Wegfall der Fahrzeugbegegnungen wird in Fahrtrichtung der Einbahnstraße oft schneller gefahren. Ein zusätzlicher Parkraum wird durch ein Einbahnstraßensystem nicht geschaffen.

### Ordnung des Parkens (Kfz)

An der Auslegung, dass auf den Flächen zwischen Fahrbahn und Gehweg (gemeint ist hier die Gehbahn aus Betonsteinpflaster) als ausreichend befestigter Seitenstreifen legal geparkt werden darf, bestehen für die Gutachter Zweifel.

Die Gutachter sind der Auffassung, dass die Abgrenzung zur Fahrbahn grundsätzlich der Bordstein bildet. In den Altstadtstraßen ohne Bordstein wird die Fahrbahn durch den äußeren Randstein der dreireihigen Pflasterrinne begrenzt. Der Materialwechsel vom Reihengroßpflaster der Muldenrinne zum Feldstein-/ Lesesteinpflaster stellte den Übergang von der Fahrbahn zum Seitenraum bzw. Unterstreifen der Nebenanlagen dar.

In der Nachbarstadt Neuruppin besteht in den vorklassizistischen Altstadtquartieren eine ähnliche Problematik. Die fehlende Verkehrsflächengliederung (niveaugleicher Ausbau, keine Borde) führt dort ebenfalls zum Überparken der Gehbahnen. Im "Konzept- und Maßnahmenplan Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum" der Fontanestadt wird die Auffassung geteilt, dass der äußere Rand der Entwässerungsrinne die Fahrbahn begrenzt und der Unterstreifen Teil des Gehwegs ist.

Die Gehweganlagen werden aus Sicherheitsaspekten sowie stadt- und verkehrsplanerischen Prinzipien in drei Funktionsbereiche unterschieden:

- Gehbahn bzw. nutzbarer Gehbereich als Fortbewegungsraum,
- Oberstreifen zwischen Gehbahn und angrenzender Bebauung/ Grundstücken,
- Unterstreifen als fahrbahnseitiger Schutzraum zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, der u. a. auch Lichtmaste, Verkehrszeichen und Begrünung aufnimmt.
- Das Parken auf dem Unterstreifen als Teil des Gehwegs wird damit als nicht legal aufgefasst. Der Ein- und Ausstieg aus den Fahrzeugen erfolgt dabei direkt im Gehbereich, ein Sicherheitsabstand zu sich öffnenden Wagentüren fehlt. Dadurch wird der Fußgängerverkehr behindert und gefährdet sowie dessen Bewegungsfreiheit grundlegend eingeschränkt.



Die nutzbaren Gehwegbreiten der Altstadtstraßen liegen ohnehin überwiegend unterhalb vom empfohlenen Mindestmaß (1,80 m) der technischen Regelwerke (RASt, EFA). Die Inanspruchnahme der Sicherheitsräume für den Fußgängerverkehr durch parkende Fahrzeuge muss daher möglichst vermieden werden.

Allerdings sind die verfügbaren Fahrbahnbreiten zur Aufnahme legal parkender Fahrzeuge (einseitig) mit gleichzeitiger Einhaltung der straßenverkehrsrechtlich geforderten Durchfahrtsbreite von 3,00 m (Feuerwehr) teilweise zu schmal. Dieser Zielkonflikt betrifft folgende Straßen:

- Alte Kietzstraße (Ruppiner Straße bis Schwedengasse),
- Baustraße,
- Dammstraße,
- Raniesstraße (Dammstraße bis Grabenstraße),
- Schwedengasse (Alte Kietzstraße bis Neue Kietzstraße).

Gemäß den Planungen der 1990er Jahre ist das regelkonforme Parken am Fahrbahnrand dort nicht vorgesehen bzw. integriert bedacht worden. Dies stellt einen wesentlichen Zwangspunkt für die aktuelle Parkraumorganisation dar. Folglich dürften bei strikter Befolgung der genannten Vorgaben keine Fahrzeuge in den genannten Straßenräumen geparkt werden.

Die Verlagerung auf alternative Parkflächen in zumutbarer Entfernung bzw. benachbarten Straßen ist aufgrund der dafür fehlenden Flächenverfügbarkeit weder möglich noch weiterführend.

Eine auf einzelne Straßen begrenzte Legalisierung des Gehwegparkens (Z 315 StVO) zur Freihaltung der Durchfahrtsbreiten hätte eine unterschiedliche Ausweisung auf den Altstadtstraßen zur Folge. Aufgrund der ähnlichen baulichen Gestaltung der Altstadtstraßen wäre die Parkregelung nicht eindeutig nachvollziehbar, wenig praktikabel und voraussichtlich von geringer Akzeptanz.

Eine denkbare Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO) bedeutet rechtlich, dass es keine Trennung zwischen Fahr- und Gehbereichen gibt. Die betroffenen Straßen sind jedoch nicht als Mischverkehrsflächen konzipiert. Trotz des nahezu niveaugleichen Ausbaus sind Fahrbahn und Gehwege gestalterisch und funktional getrennt. Das Planungsprinzip der Einheit von Bau und Betrieb wäre missachtet. Zudem wird der Parkraumkonflikt nicht gelöst, da legale Parkmöglichkeiten in verkehrsberuhigten Bereichen zu kennzeichnen sind und dies im vorliegenden Fall auch nur unter Einbeziehung der Gehwegbereiche möglich wäre.

Folglich zeichnet sich entsprechend der vorgegebenen Rahmenbedingungen als pragmatische Lösung ab, in diesen Straßen den Status Quo vorerst zu belassen und das Parken auf dem Unterstreifen zu tolerieren. Fahrzeuge, die auf den Gehbahnen parken oder die erforderliche Durchfahrtsbreite nicht einhalten, sind als Falschparker zu sanktionieren.

Folgende Maßnahmen zur Parkraumorganisation in der Altstadt werden vorgeschlagen:

- Vereinbarung zwischen Verwaltung, Ordnungsamt und Straßenverkehrsbehörde zur eindeutigen Feststellung und Ahndung der Falschparker in der Altstadt sowie Mitteilung und Vertretung gegenüber der Öffentlichkeit.
- Konsequente Ahndung der Falschparker, insbesondere verstärkt
  - Fahrzeuge auf nicht zum Parken vorgesehen Flächen außerhalb der Fahrbahn in Straßen mit ausreichenden Fahrbahnbreiten (>5 m), Freihaltung der Gehwege (Unterstreifen und Gehbahnen) durchsetzen,



- Fahrzeuge, die zu dicht an Einmündungen/ Kreuzungen parken, wodurch die Querungsstellen der Fußgänger behindert und blockiert werden.
- Anordnung einseitiges absolutes Haltverbot zur Unterstützung ausreichender Durchfahrtsbreiten in engen Straßenräumen durch Unterbindung des versetzten Parkens und Schaffung einer durchgehenden Straßenseite ohne parkende Kfz:
  - Alte Kietzstraße (Mühlenstraße bis Schwedengasse),
  - Baustraße (Fahrtrichtung Süd),
  - Dammstraße (Fahrtrichtung Süd),
  - Raniesstraße (Ruppiner Straße bis Dammstraße, Fahrtrichtung Ost).

## Fuß- und Radverkehr

- Umsetzung der Maßnahmenvorschläge zur Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs
  - Freihaltung der Geh- und Aufenthaltsflächen und Querungsmöglichkeiten, Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Einhaltung Sicherheitsabstände.
- Sanierung bzw. Herstellung beidseitiger Gehweganlagen in der Straße der Einheit
  - Vervollständigung Wegenetz mit beidseitigem Führungsangebot,
  - Schüler der Grundschule Kremmen aus/ in Richtung Altstadt müssten die Fahrbahn der Straße der Einheit nicht mehr zusätzlich queren.
- Heranführung des abrupt endenden Gehwegs in der nördlichen Grabenstraße (Richtung Ruppiner Straße) in Pflasterbauweise an die Fahrbahn bzw. in Richtung des gegenüberliegenden Gehweges
  - Verbesserte Orientierung für Sehbehinderte, durchgängiges Wegenetz.
- Konzept und Maßnahmenplanung zur Umsetzung barrierefreier Straßenräume in der historischen Altstadt bei anstehenden Umbaumaßnahmen.
- Öffnung der Einbahnstraßen Alte Wallstraße, Alte Kietzstraße, Schwedengasse für Radfahrer in Gegenrichtung zur Vermeidung von Umwegen, ausreichende Begegnungsbreite und Ausweichmöglichkeiten vorhanden (tolerierbare kurze Engstelle bei übersichtlicher Streckenführung und geringem Kfz-Verkehr in Alte Wallstraße).
- Hochwertige Fahrradabstellanlagen (Anlehnbügel) im öffentlichen Straßenraum im Bereich Markt (Rathaus, Haltestelle, Tourismus), Ersatz der vorhandenen Vorderradhalter.
- Berliner Straße – neue Tempo 30-Zone und vorhandene bauliche Verkehrsberuhigung unterstützt eine verträgliche Radverkehrsführung auf der Fahrbahn.
- Ruppiner Straße – Unterstützung der Fahrbahnführung (Rad) durch Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h), gesonderte Radverkehrsanlagen wegen der örtlichen Gegebenheiten nur durch Neuaufteilung des Straßenquerschnitts (z. B. Rücknahme Parkbucht, Verringerung Fahrbahnbreite) mit großem baulichen Aufwand möglich.
- Haupttradroute Am Markt – Berliner Straße: Perspektivisch ist im gepflasterten Abschnitt eine anspruchsgerechte Deckschicht (glatt, eben, griffig) mit gutem Fahrkom-



fort in Erwägung zu ziehen, in Abstimmung mit dem Denkmalschutz sind (Kompromiss-)Lösungen zwischen stadtgestalterischer Integration und ausreichender Akzeptanz durch Radverkehr zu prüfen, z. B. innenseitig zur Muldenrinne angrenzende Randstreifen aus ebene Betonpflastersteine in passenden Farbtönen.

- Die Führung der Radfahrer im Mischverkehr ist aus verkehrlichen Aspekten (Verkehrsstärke, Geschwindigkeit) in der gesamten Altstadt mit Umsetzung der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduktionen verträglich. In der Altstadt sind die vorhandenen nutzbaren Gehwegbreiten zur Freigabe für den Radverkehr durchgehend zu schmal (vorausgesetzte Mindestbreite 2,50 m). Die Gehwegfreigabe ist unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger nicht vertretbar. Der zusätzliche Flächenbedarf zur Führung des Radverkehrs im Seitenraum könnte nur durch geringere Fahrbahnbreiten und Umbau der Straßenquerschnitte gewonnen werden.

## Radverbindung Altstadt – Bahnhof

Der erste Abschnitt der Radverkehrsverbindung vom Markt/ Rathaus über die Berliner Straße bis zur Nauener Straße (L 170) wird durch die Maßnahmenvorschläge (Tempo 30-Zone, radfahrergerichte Oberflächen, Querungssicherung Groß-Ziethener-Weg) gesichert und aufgewertet.

Entlang der L 170 sind entweder

- die Fahrbahnbenutzung verträglich zu gestalten,
- die straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen auszubauen oder
- der Radverkehr über eine alternative, möglichst straßenunabhängige Trasse zu führen.

Eine straßenunabhängige Trassenführung ist ohne Umwege nur sinnvoll, wenn diese direkt vom Bahnhof parallel zur Bahnstrecke verläuft und dann nördlich im Bereich Berliner Straße, Haus Nr. 59, einmündet. Die dafür erforderlichen Flächen (Regelbreite gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr  $\geq 2,50$  m) stehen aktuell nicht zur Verfügung. Ferner befinden sich in Bahnhofsnähe einige Nebengebäude auf der potenziellen Trasse.

Ein Führungsangebot auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen, Schutzstreifen) der L 170 scheidet aufgrund der dafür zu geringen Fahrbahnbreite aus.

Der gemeinsame Geh- und Radweg in Fahrtrichtung Altstadt Kremmen ist in Regelbreite hergestellt und ohne Handlungsbedarf. Die geringe nutzbare Breite der Nebenanlagen in südliche Fahrtrichtung lassen derzeit nur die Ausweisung als Gehweg "Radfahrer frei" zu. Diese sollte zukünftig verbreitert werden, um einen regelkonformen, gemeinsamen Geh- und Radweg (2,50 m nutzbare Breite zzgl. 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn) anordnen zu können.

Der etwa 400 m lange Abschnitt der Berliner Chaussee (L 170) wird von Fußgängern und Radfahrern als laut und langweilig empfunden. Eine abwechslungsreiche Gestaltung (z. B. Bänke, Infotafeln für Touristen, anspruchsvolle Begrünung, Kunstobjekte) könnte die subjektive Wahrnehmung positiv beeinflussen und damit dessen Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer auf diesen Straßenabschnitt steigern.



## ÖPNV

- Sicherung Bedienungsqualität Linienbusverkehr, Ausweitung Verkehrsangebot (Taktverdichtung) in Abstimmung mit Aufgabenträger (Landkreis Oberhavel) anstreben.
- Bushaltestellen Am Markt in Bezug auf Ausstattung und Einzugsbereich erfüllt Mindeststandards, so dass vorerst kein Handlungsbedarf gegeben.

## Schwerpunkt Ruppiner Straße

- Einzelfallprüfung einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zwischen Burgweg und Fontaneweg
  - Verkehrsberuhigung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im historischen Denkmalensemble der Altstadt, dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm, Erhöhung der Verkehrssicherheit für querende Fußgänger und Parkvorgänge (Einordnung in Fließverkehr), verträglichere Führung der Radfahrer im Mischverkehr,
  - In dem Antrag zur Einzelfallprüfung ist gegenüber der Straßenverkehrsbehörde darzulegen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung hier mehrere Ziele verfolgt. Alternative Maßnahmen mit ähnlicher Wirkung sind weder kurzfristig noch mit vergleichbar verhältnismäßigem Aufwand umsetzbar.
- Anlage Gehweg entlang der nördlichen Richtungsfahrbahn der Ruppiner Straße/ Ruppiner Chaussee vom Bahnübergang bis zum Anschluss an den Bestand in der Altstadt
  - Gesichertes Führungsangebot, Vervollständigung Wegenetz.
- Verbesserung und Sicherung der Querungsmöglichkeiten (z. B. Mittelinsel, Fahrbahnverengung mit Gehwegvorstreckung, Fußgängerüberweg) im Bereich Bushaltestelle Markt und Rathausvorplatz, Stadtparkhalle mit Bushaltestelle Sportplatz und Einmündung der Straße der Einheit, am Discounter im Bereich Seeweg.
- An den Knotenpunkten sind ausreichend freie Sichtfelder zur Vermeidung von Gefährdungen und Unfällen bei Einbiegen-/ Kreuzen-Situationen stets zu gewährleisten und diese auch für die Verkehrssicherheit querender Fußgänger entscheidend. Im Fall von Sichtbehinderungen durch Parkflächen (-buchten) im Zuge der Ruppiner Straße ist deren Rückbau und anschließende Umnutzung in Betracht zu ziehen.
- Keine weiteren Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung einführen (vorerst)
  - Parkbuchten waren zu keiner Erhebungszeit vollständig belegt, freie Parkmöglichkeiten in der Nähe (Raniesstraße, Am Markt) vorhanden,
  - Begrenzung der Höchstparkdauer erhöht den Parkplatzumschlag bzw. Parkraumkapazität und somit auch die mit den Parkvorgängen verbundenen Behinderungen für den fließenden Verkehr, verdrängt Lang-/ Dauerparker (Bewohner) in nicht bewirtschaftete Parkraumabschnitte.
- Mittel-/ langfristig – Neufassung der städtebaulichen Situation auf dem Abschnitt zwischen Grabenstraße und Raniesstraße im Bereich Markt und Rathaus



- Rücknahme von Fahrbahn- und Parkflächen in Einmündungsbereichen, vorziehen der Seitenräume in den untergeordneten Straßen zur Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger längs und quer zur Ruppiner Straße,
- Darstellung/ Sichtbarmachung der städtebaulichen Qualitäten durch Freihaltung der Sichtachsen von ruhendem Verkehr,
- Planungsgrundsatz Aufenthaltsqualität vor Verkehrsfunktion.

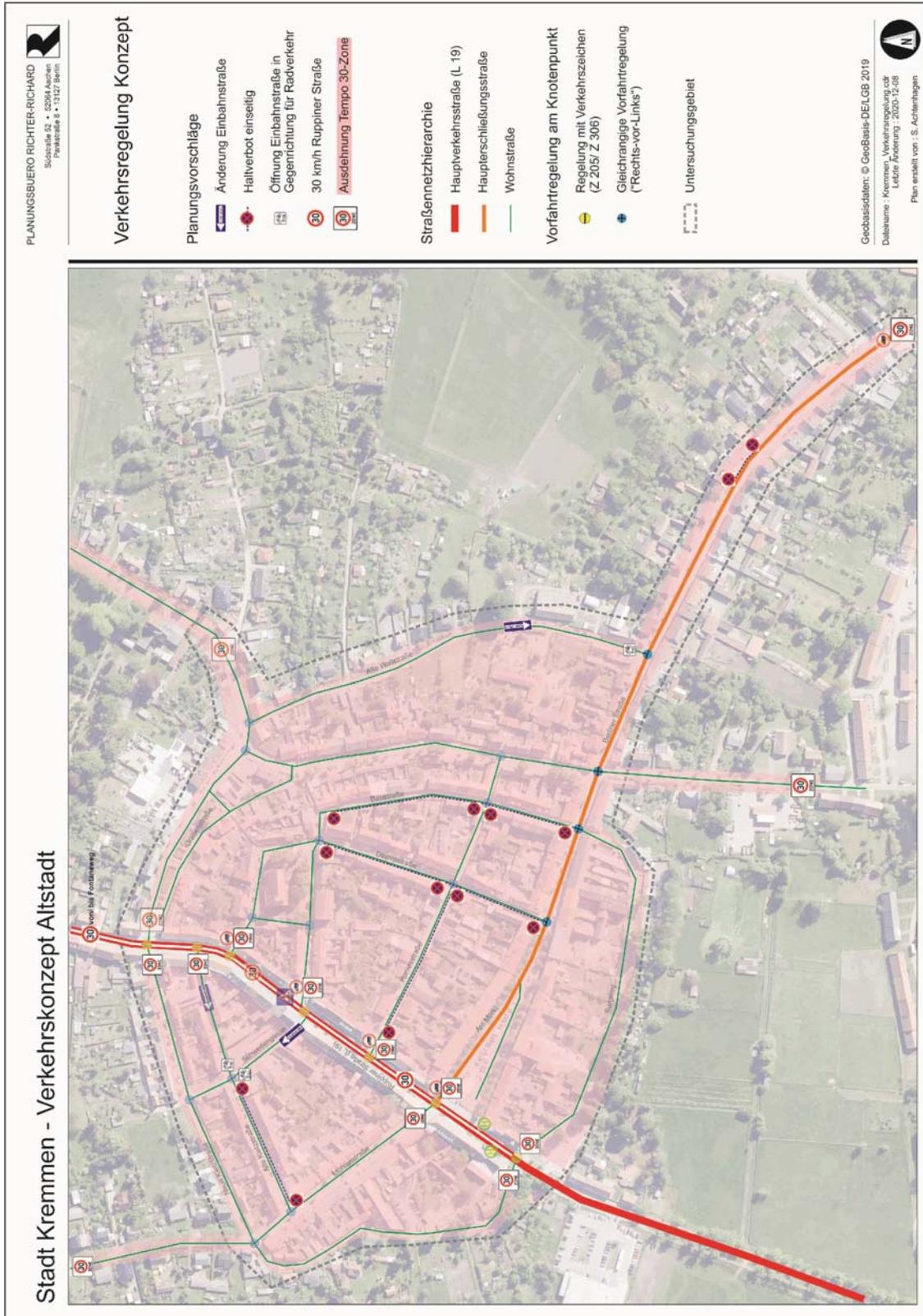


Abb. 2.11: Verkehrsregelung Altstadt Konzept – Planungsvorschläge

## 2.4 Östliche Ortsumfahrung Altstadt Kremmen (Einschätzung)

Im vorbereitenden Verkehrskonzept zur Sanierung der Altstadt Kremmen von 1994 (Quelle: Stadtentwicklung Südwest Gemeinnützige GmbH) ist die Untersuchung einer Straßenverbindung für den überörtlichen Verkehr in Nord-Süd-Richtung als langfristige Maßnahme enthalten.

Im Vorentwurf des Flächennutzungsplans 2030 (Stand: November 2018) wurde eine Vorhaltetrasse für die östliche Umfahrung des Ortskerns Kremmen aufgenommen. Diese ist ca. 1,6 km lang und knickt von der Berliner Chaussee (L 170) im Bereich Oranienburger Weg ab, verläuft parallel zur Bahntrasse und mündet im Norden vor dem Bahnübergang in die Ruppiner Chaussee (L 19).

Ziel ist es, den regionalen Durchgangsverkehr im Zuge der L 19 und L 170 aufzunehmen und die historische Ortsdurchfahrt der Ruppiner Straße zu entlasten. Zudem sind im Entwurf des Flächennutzungsplans zwei Baulandflächen außerhalb der Innenentwicklung enthalten, die an die Vorhaltetrasse grenzen. Insbesondere für das potenzielle Wohngebiet zwischen Straße der Einheit, Kleingartenanlage und Bahnstrecke soll die Planstraße eine Erschließungsoption bieten. Die südliche Baulandfläche (Mischgebiet) könnte dagegen unabhängig über die Berliner Straße erschlossen werden.

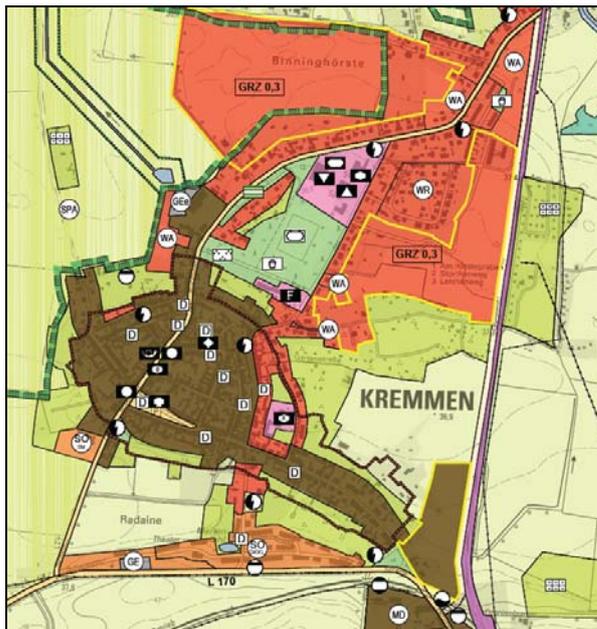


Abb. 2.12: Verlauf Vorhalte-Trasse FNP (Quelle: Stadt Kremmen)

Im aktuellen Landesstraßenbedarfsplan des Landes Brandenburg (Laufzeit bis 2024) ist die Ortsumfahrung Kremmen nicht als Vorhaben enthalten. Sie wurde ferner in der Schwachstellenanalyse nicht als Bedarfsprojekt vorgeschlagen, da sie die Voraussetzungen (keine ausreichend gewichtige Belastungssituation) nicht erfüllt. Eine Übernahme des Straßenbauprojekts durch das Land Brandenburg ist damit nicht zu erwarten.

Folglich wären Planung und Bau der Straßenverbindung in kommunaler Baulastträgerschaft. Der Betrieb könnte anschließend durch Umstufung auf das Land übertragen werden. Das bedeutet für

die Stadt Kremmen eine hohe finanzielle Aufwendung in einem geschätzten unteren einstelligen Millionenbereich.

Hinzu kommen die Kosten für Grunderwerb, da die Trasse überwiegend auf Flächen im nichtstädtischen Eigentum verläuft. Dies bedeutet auch, dass aktuell keine Planungssicherheit besteht und ein langer Umsetzungszeitraum aufgrund der erforderlichen Grundstücksverhandlungen zu erwarten ist.

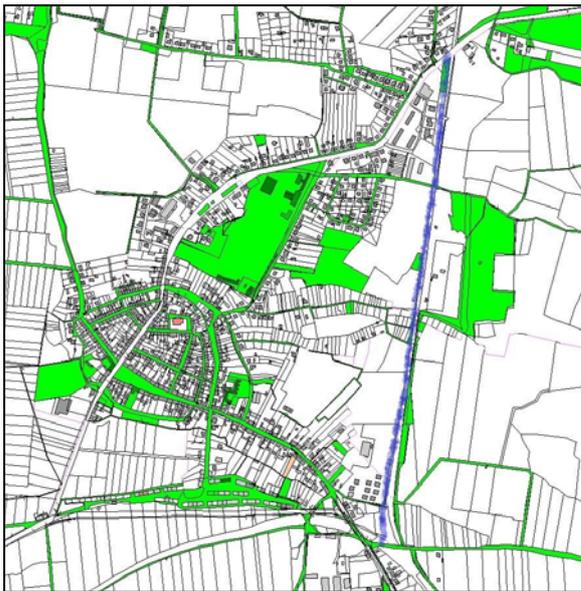


Abb. 2.13: Liegenschaftskarte (städtisches Eigentum grün) mit Vorhalte-Trasse (Quelle: Stadt Kremmen)

Die verkehrliche Wirkung der Umgehungsstraße wird von dem vorhandenen Kfz-Verkehrsaufkommen und den Anteilen des Durchgangsverkehrs auf der Ortsdurchfahrt bestimmt. Die Verkehrsstärke beträgt auf der Berliner Chaussee (L 170) ca. 5.500 Kfz/24 h und liegt auf der Ruppiner Chaussee (L 19) bei ca. 4.500 Kfz/24 h (Quelle: SVZ 2015). Davon entfällt der größte Verkehrsstärkeanteil erfahrungsgemäß auf den Binnen- und Quelle-Ziel-Verkehr der Stadt Kremmen.

Auf der Ortsdurchfahrt setzt sich der Durchgangsverkehr maßgeblich aus dem Fahrtenaufkommen zwischen der A 10 bzw. A 24 und der B 167 zusammen. Diese laufen von der Anschlussstelle Kremmen (L 170) und Anschlussstelle Oberkrämer (L 17) kommend auf der Ortsdurchfahrt Kremmen zusammen und führen dann weiter in Richtung des dünn besiedelten Raums um Herzberg. Nördlich von Sommerfeld sinkt die Verkehrsstärke der L 19 auf unter 2.500 Kfz/24 h ab. Dies verdeutlicht das relativ geringe Verlagerungspotenzial.

Ferner ist die aktuelle Ortsdurchfahrt in der südwestlichen Verkehrsrelation im Vergleich zur Planstraße um etwa 500 m kürzer. Dadurch wird das Verlagerungspotenzial weiter gesenkt, dem nur mit einem starken Rückbau der Ortsdurchfahrt (Erhöhung Verkehrswiderstand) entgegengewirkt werden könnte. Außerdem ist die Ortsumfahrung auch mit neuen Belastungen, vordergründig im nördlichen Siedlungsbereich der Stadt Kremmen, verbunden.

Als Ersteinschätzung bleibt festzustellen, dass aufgrund der bestehenden Verkehrsbelastung sowie dem als gering einzuschätzenden Entlastungspotenzials im Durchgangsverkehr der Investi-



onsbedarf der Ortsumfahrung weder ökonomisch noch verkehrsplanerisch zu rechtfertigen ist. Das zeigen auch die Bewertungen des Landesstraßenbedarfsplans.

Stattdessen sollte die vorhandene Ortsdurchfahrt städtebaulich integriert und insbesondere im Abschnitt der Altstadt weiter verkehrlich beruhigt werden. Das vorliegende Verkehrskonzept zeigt entsprechende Maßnahmenvorschläge auf (u. a. Geschwindigkeitssenkung auf 30 km/h, Rücknahme von Fahrbahn- und Parkflächen, Querungssicherung).

Die Ortsdurchfahrt ist nicht nur als monofunktionale Verkehrsachse, sondern als Chance für die Stadtentwicklung aufzufassen. Die erforderliche bauliche sowie gestalterische Anpassung ist mit der vorhandenen Verkehrsbelastung (ca. 5.000 Kfz/24 h) möglich und auch bereits an zahlreichen Beispielen in Deutschland erfolgreich nachgewiesen (z. B. Umbau OD Rudersberg).

Die potenziellen Wohnbauflächen sollten über das vorhandene Straßennetz (Straße der Einheit, Ruppiner Straße) oder einer neuen Planstraße aus nördlicher Richtung erschlossen werden.

Die Vorhalte-Trasse ist im FNP zu belassen. Die Trasse kann ggf. auch für eine durchlaufende Geh- und Radwegverbindung zwischen Kremmen Nord und dem Bahnhof Kremmen verwendet werden. Dies fördert ein autounabhängiges Mobilitätsverhalten in den bestehenden oder geplanten Siedlungsgebieten und trägt damit zur Verkehrsentlastung bei.



### 3. SCHEUNENVIERTEL

#### 3.1 Bestandsbeschreibung und Konfliktanalyse

Das historische Scheunenviertel ist von großer städtebaulicher und bauhistorischer Bedeutung und steht für den unverwechselbaren Charakter Kremmens als Ackerbürgerstadt. Das Ensemble aus ca. 40 erhaltenen Scheunen als lose in Reihen gefügte Gruppen steht seit 1993 unter Denkmalschutz.

Das Scheunenviertel ist ein beliebter Kultur- und Erlebnisort mit vielen künstlerischen und kreativen Angeboten. Die Scheunen beherbergen kleinere Handwerks-, Gewerbe- und Gastronomiebetriebe, ein Museum und ein Theater sowie die Touristeninformation der Stadt Kremmen.

Speziell zu Veranstaltungen am Wochenende und Feiertagen von März bis Oktober (z. B. Floh- und Kunsthandwerkermarkt) ist das Scheunenviertel ein überregional nachgefragtes Ausflugsziel. Von Montag bis Freitag und in den Wintermonaten ist das Gästeaufkommen dagegen gering.

Die Straße Kurzer Damm mit Anbindung an die Berliner Straße und der östliche Scheunenweg mit Anbindung an die Nauener Straße (L 170) erschließen das Scheunenviertel für den Kfz-Verkehr. In der westlichen Verlängerung des Scheunenweges besteht eine wilde (d. h. nicht öffentlich gewidmete und baulich hergestellte) Zufahrt zum Schloßdamm (L 19).

Das Scheunenviertel ist für Radfahrer aus allen Richtungen erreichbar. Auf den beiden innenliegenden Straßen Kurzer Damm und Scheunenweg werden Radfahrer auf der Fahrbahn geführt. Der westliche Scheunenweg geht in eine Radwegverbindung zum Schloßdamm über, die dann weiter in Richtung des Kremmener Ortsteils Staffelde führt.

Vom Bahnhof Kremmen zum Scheunenviertel ist eine durchgehend befahrbare Radverbindung vorhanden. In der Gegenrichtung ist der Radverkehr auf einem kurzen Abschnitt nicht gesichert. Vom Scheunenviertel kommend muss die L 170 im Mischverkehr für ca. 50 m befahren werden, um den gegenüberliegenden Gehweg, freigegeben für Radfahrer, zum Bahnhof zu erreichen.

Die Bushaltestelle Scheunenviertel befindet sich an der Berliner Chaussee (L 170) unweit der Zufahrt zum Spargelhof Kremmen. Sie liegt somit ca. 250 m vom südlichen Zugang (Scheunenweg) des Scheunenviertels versetzt und erschließt dieses nicht optimal. Die Bushaltestelle wird an Schultagen von den Buslinien 800 und 801 in der Hauptverkehrszeit im Stundentakt bedient, die in Richtung Kremmen Bahnhof, Altstadt sowie zu den Ortsteilen und nach Oranienburg verkehren. Die Taktung wird in den Ferien sowie Samstag, Sonntag und an Feiertagen ausgedünnt. Die Buslinie 823 fährt seit 2019 von Mai bis Oktober im zweijährigen Probetrieb zwischen Bahnhof Oranienburg und Kremmen Markt an Wochenenden und Feiertagen. Das Scheunenviertel wird hierbei im Zwei-Stunden-Takt von ca. 10 bis 19 Uhr bedient.

Innerhalb des Scheunenviertels sind die Straßen als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) ausgewiesen. Verkehrsrechtlich sind damit Fahrzeuge und Fußgänger getrennt. Kfz und Radfahrer müssen die Fahrbahn, Fußgänger die Gehwege nutzen. In Straßen ohne Gehweg darf am linken oder rechten Fahrbahnrand gegangen werden.

In der Praxis benutzen Fußgänger im Regelfall die Fahrbahn konfliktfrei, da die Kfz-Verkehre gering sind und die Aufenthalts- die Verkehrsansprüche überwiegen. Die tatsächliche Nutzung entspricht damit eher einem verkehrsberuhigten Bereich. Schon- und Schutzräume außerhalb der Fahrbahn sind für Fußgänger vorhanden und werden im Begegnungsfall mit Kfz genutzt. Die aufenthaltsorientierte Gestaltung unterstützt dieses Verhalten.

Die Fahrbahn der Straße Kurzer Damm ist bis zum Scheunenviertel mit einem ca. 3,50 m breiten Asphaltstreifen befestigt, der im Scheunenviertel in Betonsteinpflaster übergeht. Die Fahrbahn wird beidseitig von etwa 1,20 m breiten Entwässerungsmulden aus Lesesteinen begleitet. Die Nebenanlagen werden durch Flachborde in weicher Separation abgegrenzt. Auf der östlichen Straßenseite ist ein Gehweg in Betonsteinpflaster angelegt.

Der Scheunenweg ist baulich als Mischverkehrsfläche ausgebildet. Die 3,40 bis 4,20 m breiten Fahrbahnen in Betonsteinpflaster werden durch ein- oder beidseitige Pflasterrinnen begrenzt. Abwechselnd sind Grünflächen und Schotterbefestigungen im Straßenraum zu finden. Der Übergang zu den anliegenden Nutzungen ist fließend ohne harte Trennung.

Kritisch ist die Situation, wenn bei größeren Veranstaltungen innerhalb des Scheunenviertels das Kfz- wie auch das Fußverkehrsaufkommen deutlich zunehmen. Die Nutzung einer gemeinsamen Verkehrsfläche mit den Kfz ist für Fußgänger dann nicht mehr verträglich und steht dem Sicherheitsbedürfnis und der gewünschten Aufenthaltsqualität (Besucher, die verweilen, genießen, erkunden und entdecken) entgegen.

Im gesamten Scheunenviertel gilt eine eingeschränkte Haltverbotzone mit Zusatzzeichen "Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt". Auf der westlichen Straßenseite des Kurzen Damms sind mehrere Längsparkstände (Parkbuchten) baulich hergestellt. Inmitten des Scheunenviertels, zwischen Scheunenweg, Haus Nr. 50 und Nr. 54, ist eine größere unbefestigte Fläche als öffentlicher Parkplatz beschildert. Zusätzlich werden weitere größere Freiflächen gewohnheitsmäßig zum Parken genutzt, die jedoch nicht gekennzeichnet sind. Diese befinden sich auf dem Scheunenweg im Bereich der Haus Nr. 9-12, 40 sowie 45/ 46. Vor, hinter und zwischen den Scheunen werden einzelne Fahrzeuge abgestellt.



Abb. 3.1: Bestand Scheunenweg und Kurzer Damm



### 3.2 Planungsvorschläge und Hinweise

Die beiden wesentlichen Verkehrskonflikte im Scheunenviertel sind

- eine unverträgliche Verkehrsführung zwischen Kfz- und Fußverkehr (Radfahrern) bei starkem Besucheraufkommen sowie
- das ungeordnete legale wie falsche Parken.

Das Ziel des Konzepts muss deshalb darin liegen

- den fließenden wie ruhenden Kfz-Verkehr und den Fußverkehr entweder weitgehend zu entflechten oder
- ein verträgliches, möglichst gleichrangiges Verkehrsverhalten zu arrangieren.
- Besucherverkehre sind bei größeren Veranstaltungen auf vorhandene und ggf. noch herzustellende Parkmöglichkeiten außerhalb des Scheunenviertels zu lenken.
- Ferner ist die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Straßenraums so zu stärken, dass sie dem historischen Anspruch des Scheunenviertels entspricht.

Unabhängig der Art des Veranstaltungsfalls werden folgende Maßnahmen zur Lösung der Verkehrskonflikte zur Diskussion gestellt:

- Unterbindung der illegal genutzten Zufahrt vom Schloßdamm für Kfz, einschließlich motorisierter Zweiräder, Beschilderung des westlichen Scheunenwegs als Sackgasse. Eine Öffnung für den Kfz-Verkehr widerspricht dem Ziel der Verkehrsberuhigung für das Scheunenviertel. Die Zufahrt ist durch die Nähe zum Knotenpunkt L 170/ L 19 verkehrstechnisch ungünstig und wäre wahrscheinlich auch nicht genehmigungsfähig. Rad- und Fußverkehre können den Scheunenweg weiterhin durchgehend bis zu den beiden Landesstraßen (L 19, L 170) in beiden Fahrtrichtungen nutzen.
- Bauliche Vorkehrungen, um die südliche Anbindung des Scheunenweges an die Nauener Straße temporär sperren zu können und so den Kfz-Verkehr im Scheunenviertel beispielsweise am Wochenende oder bei Veranstaltungen zu reduzieren. Dies gilt, sofern eine alternative Anbindung an die L 170 in Verlängerung der Straße Kurzer Damm nicht weiterverfolgt wird.
- Das Parken ist derzeit bereits nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Eine Ausweitung des Scheunenwegs und der Straße Kurzer Damm ab Haus Nr. 4/13 als Verkehrsberuhigter Bereich ist somit ohne weitere bauliche Maßnahmen umsetzbar. Die Mitbenutzung der Fahrbahn wird so für Fußgänger legalisiert, die Verkehrsregelung passt zur baulichen Struktur, gewünschtes und vorherrschendes Verkehrsverhalten wird unterstützt.
- Neuordnung der Parkflächen und Zufahrten sowie ggf. bauliche Umgestaltung (Befestigung) des zentralen Parkplatzes im Scheunenviertel.
  - Die Belange von Motorrädern bezüglich ebener und befestigter Abstellflächen sind als relevante Zielgruppe für das Scheunenviertel zu beachten.



- Eine Durchfahrt vom östlichen Scheunenweg zum zentralen Parkplatz vor Haus Nr. 56 (Bereich Spielplatz) ist baulich zu unterbinden.
- Kennzeichnung und ggf. bauliche Herstellung "legaler" Parkflächen in den Bereichen im Scheunenviertel, wo derzeit bereits gehäuft ohne ausgewiesene Parkstände geparkt wird (z. B. im Nahbereich des Theaters, vor Scheunenweg Haus Nr. 44 und 46).
- Möglichkeiten zum Wiederaufbau abgetragener Scheunen (z. B. Haus Nr. 52 und 53) in Alternative zu dem heutigen Parkplatz je nach Parkflächenkonzept prüfen.
- Überwachung und Durchsetzung der Parkregelung mit konsequenter Ahndung illegal abgestellter Kraftfahrzeuge (einschl. Motorräder) außerhalb gekennzeichnete Parkflächen, das geordnete Halten zum Be- und Entladen oder Ein- und Aussteigen sowie Lieferfahrten bleiben weiterhin möglich.
- Überprüfung und ggf. Anpassung der (über-)örtlichen amtlichen Kfz-Wegweisung zum Scheunenviertel, Zielanzeiger an den Knotenpunkten Nauener Straße/ Schloßdamm und Nauener Straße/ Berliner Straße.
- Anlage qualitativ hochwertiger und benutzerfreundlicher Fahrradabstellmöglichkeiten (Anlehnbügel) in Nähe der Hauptziele (z. B. Theater, Touristeninformation), wodurch wildes Abstellen der Fahrräder im Scheunenviertel reduziert und der Radverkehr gefördert werden soll.
- Sicherung und ggf. Ausweitung der öffentlichen Busanbindung (Takt, Bedienzeitraum) nach Auswertung der zweijährigen Beobachtungszeit, Aufwertung der Bushaltestelle Scheunenviertel (Wetterschutz, Fahrgastinformation), eine Verlegung in Richtung Scheunenviertel ist mittel-/ langfristig anzustreben.
- Zusätzliche Sicherung der Fahrbahnquerungen auf der Nauener Straße für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der südlichen Anbindung vom Scheunenviertel, Lückenschluss des Radwegeangebots zwischen Scheunenviertel und Bahnhof.
- Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen auf der Nauener Straße (L 170) südlich vom Scheunenviertel, bei hoher Überschreitungshäufigkeit Einbau einer stationären Anlage.
- Grün- und Freiflächenkonzept für einladend gestaltete Bereiche vor den einzelnen Scheunen im Übergang zwischen privatem und öffentlichem Raum.

Der alleinige Versatz der Ortstafel Kremmen am Scheunenviertel um ca. 800 m in westliche Richtung vor die Einmündung Schloßdamm/ L 170 ist nicht zielführend. Die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen sind nicht gegeben. Die L 170 ist auf diesem Abschnitt anbaufrei und liegt außerhalb der geschlossenen Ortslage, da die anliegenden Grundstücke des Scheunenviertels nicht von der Nauener Straße erschlossen werden. Im Vorentwurf des Kremmener Flächennutzungsplans ist eine Bebauung entlang der L 170 nicht vorgesehen.

Eine Verlängerung der Straße Kurzer Damm nach Süden mit Anbindung an die L 170 ist in Verbindung mit einem Versatz der Ortstafel und einer gleichzeitigen Schließung der vorhandenen Zufahrt des Scheunenweges für den Kfz-Verkehr verkehrsplanerisch sinnvoll. Der Quell-Ziel-Verkehr wird auf den zentralen Parkplatz geleitet und der Scheunenweg verkehrlich beruhigt.



Allerdings sind die straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen für einen Versatz der Ortstafel, wie bereits geschildert, sehr hoch. Ferner sind aus Verkehrssicherheitsgründen straßenbauliche Anpassungen mit entsprechenden Investitionskosten (zumindest Aufstellbereich mit Fahrbahnaufweitung für Linksabbieger) erforderlich. Die Entscheidung für eine neue Anbindung an die L 170 ist auch in Abhängigkeit der zukünftigen Parkflächennutzung bzw. deren Verfügbarkeiten zu treffen. Flächenpotenziale in Nähe der Straße Kurzer Damm (Flächen A und G) könnten über die neue Zufahrt direkt erreicht und damit der östliche Scheunenweg vom Parkverkehr entlastet werden.

Im weiteren Verfahren sind die notwendigen Voraussetzungen für eine Umsetzung dieser Erschließungsvariante mit dem Straßenbaulastträger und der Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

Das Verkehrskonzept sollte sich sinnvollerweise an den weiteren Entwicklungsabsichten für das Scheunenviertel ausrichten. Entscheidend für die Verkehrsplanung ist, ob die Nutzungen, auch weiterer Scheunen, intensiviert oder der Bestand im kleineren Maßstab qualitativ ausgebaut werden soll, wie viele größere Veranstaltungen zukünftig angestrebt und in welchem Umfang die Außenflächen (heutiger Parkplatz) einbezogen werden sollen.

Dies wirkt insbesondere auf das Parkraumangebot, wo die Frage zu beantworten ist, wie oft und in welcher Größenordnung Stellplätze zukünftig vorzuhalten bzw. eine mögliche Umsetzung wirtschaftlich darstellbar ist. Daher wird abhängig von der Art der Veranstaltungen und dem erwarteten Besucheraufkommen zunächst ein zweiteiliges Parkierungssystem zur Diskussion gestellt.

### Parkierungssystem im Regelfall ohne Veranstaltungen sowie bei kleineren Veranstaltungen in einzelnen Scheunen (z. B. Theater, Museum)

- Alle ausgewiesenen Parkmöglichkeiten im Scheunenviertel sind anfahrbar.
- Bei Bedarf kann der westliche oder östliche Seitenarm vom Scheunenweg über die Beantragung einer Sondernutzung für den Fahrverkehr gesperrt werden, insbesondere dann, wenn auch der Außenbereich in die Veranstaltung einbezogen wird.

### Parkierungssystem im Fall von großen Veranstaltungen mit Bezug zum gesamten Scheunenviertel

- Temporäre Vollsperrung (keine Zufahrt zum Scheunenviertel) der Straße Kurzer Damm und des Scheunenwegs für Besucher.
- Anliegern und mobilitätseingeschränkten Personen ist die Ein-/ Ausfahrt zum Scheunenviertel und die Nutzung dort ausgewiesener Parkstände gestattet.
- Ordner/ Einweiser regeln am Knoten Berliner Straße/ Kurzer Damm die Zufahrtsberechtigung zum Scheunenviertel, alternative Regelung über einen absenkbaren Poller (nachteilig sind Kosten für Anschaffung und Wartung und der Verwaltungsaufwand bei der Personenberechtigung).
- Die Parkflächen im Scheunenviertel können wahlweise in die Veranstaltung einbezogen und als Aufenthaltsbereiche genutzt werden.



- Besucher nutzen vorhandene Parkmöglichkeiten außerhalb des Scheunenviertels, z. B. im Bereich Groß-Ziethener Weg (südlich L 170), Am Markt, Berliner Straße. Die erforderlichen Fußwege zum Scheunenviertel von etwa 500 m sind zumutbar.
- Kooperation mit dem "Spargelhof Kremmen" und gemeinsame Nutzung der dortigen Parkplätze.
- Prüfung von geeigneten Flächen für die Anlage zusätzlicher Parkplätze zur Kompensation der bei Veranstaltungen umgenutzten/ nicht anfahrbaren Parkflächen im Scheunenviertel und Aufnahme der sonst illegal abgestellten Fahrzeuge. In einer ersten Ableitung wird ein Bedarf von 100 Stellplätzen angenommen. Die nachfolgenden Flächenpotenziale stehen unter dem Vorbehalt der nicht abschließend festgelegten Entwicklungsziele für das Scheunenviertel sowie einer ggf. später durchzuführenden Erhebung zur Quantifizierung und Verifizierung des Parkaufkommens im Veranstaltungsfall. In allen Fällen ist (in Teilen) Grunderwerb erforderlich.
  - Fläche A – Anlage eines Parkstreifens (ca. 70 Stpl.) zwischen Nauener Straße und Scheunenviertel, Erschließung über Nauener Straße mit Rechtsabbiegegebot in der Ein- und Ausfahrt, Herstellung einer temporären Durchwegung zum Scheunenweg, die für Anlieger/ Schausteller nutzbar und für den übrigen Verkehr durch Poller, Sperrgitter oder Ordner gesperrt wird, Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 50 km/h auf der L 170 zwischen Schloßdamm und Berliner Straße während der Veranstaltungszeiten.
  - Fläche B – Anlage eines Parkplatzes (ca. 80 Stpl.) auf den Flurstücken 65, 66 südwestliche des Scheunenviertels, Erschließung über die Zufahrt zur Tankstelle an der Nauener Straße.
  - Fläche C – Anlage eines Parkplatzes (ca. 100 Stpl.) auf der Fläche zwischen Schloßdamm und Nauener Straße (Flurstücke 46-48, 366, 418), Erschließung über Schloßdamm.
  - Fläche D – Ordnung und Befestigung der Parkflächen (ca. 60 Stpl.) am Groß-Ziethener Weg (südlich L 170 unterhalb alter Bahndamm), in Verbindung mit einer zusätzlichen Sicherung der Fahrbahnquerungen auf der Nauener Straße für den Fuß- und Radverkehr.

Sofern sich bei den nachfolgend genannten Flächen eine Verfügbarkeit ergeben sollte, wären auch sie geeignet, das Stellplatzangebot im Umfeld des Scheunenviertels zu erweitern:

- Fläche E – Anlage eines Parkplatzes (ca. 60 Stpl.) auf der Fläche zwischen Berliner Straße und Nauener Straße (Flurstücke 198-201), gleichzeitig Aufwertung des Stadteingangs Berliner Straße, Erschließung über die Berliner Straße.
- Fläche F – Nutzung der Parkflächen (ca. 110 Stpl. auf Privatgelände) am leerstehenden Discounter in der Berliner Straße, Haus Nr. 57.
- Fläche G – Anlage eines Parkplatzes (>60 Stpl.) auf der aktuell gewerblich genutzten Fläche an der Straße Kurzer Damm, Haus Nr. 2.
- Umsetzung einer einfachen Wegweisung (Klappschilder) zu den öffentlichen Parkmöglichkeiten.

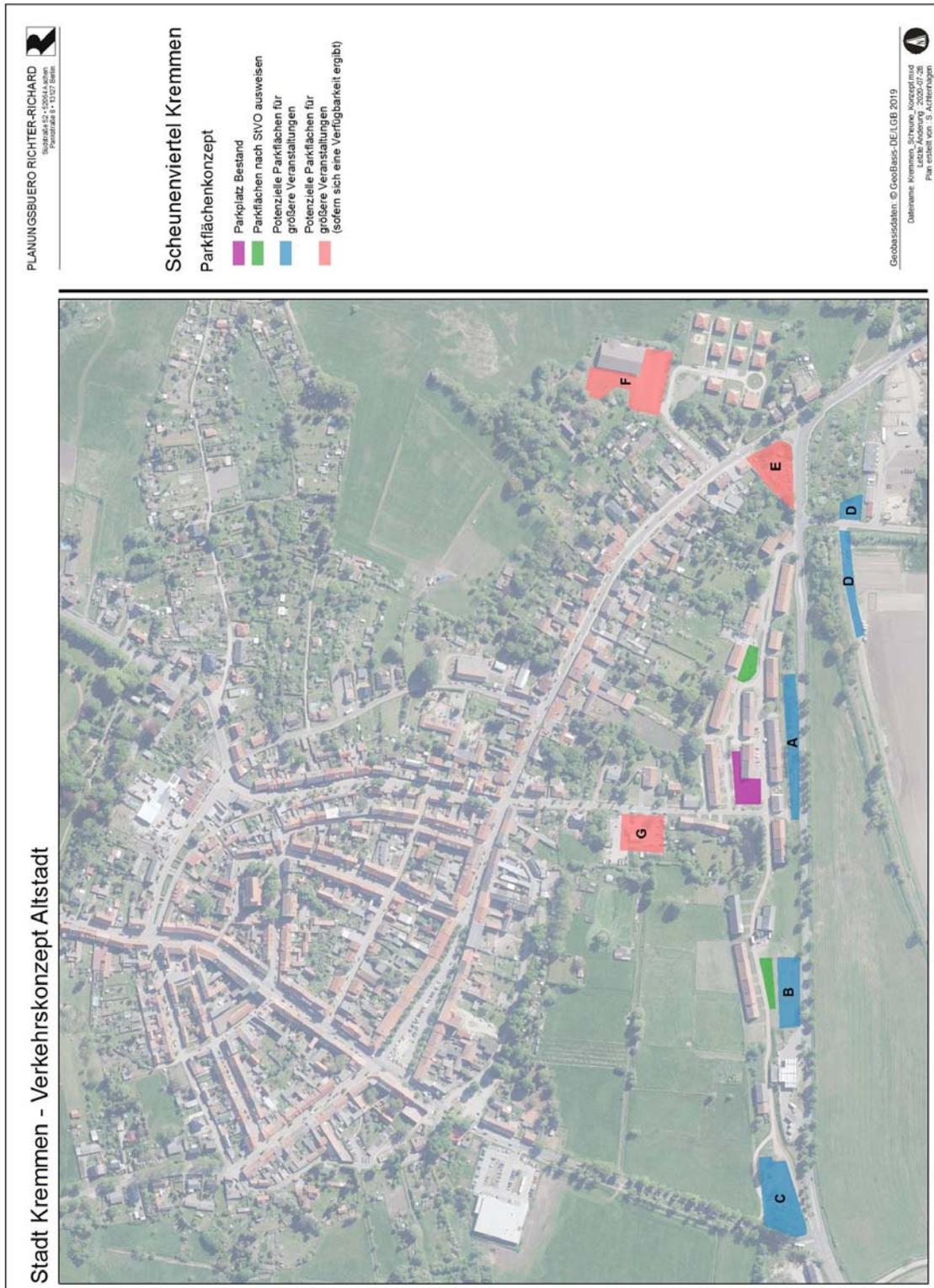


Abb. 3.2: Parkflächenpotenziale Scheunenviertel



## 4. BETEILIGUNGSVERFAHREN

Die Erarbeitung des Verkehrskonzepts wurde durch eine umfangreiche Bürger- und Akteursbeteiligung begleitet. Dazu wurden die folgenden Formate und Veranstaltungen in zeitlich aufsteigender Abfolge durchgeführt:

- Auftaktgespräch mit OBR Kremmen, Fraktionsvorsitzenden, Vertreter Scheunenviertelverein am 25. September 2019,
- Vorstellung erster Entwurf OBR, Fraktionsvorsitzenden, Feuerwehr, Ordnungsamt, Scheunenviertelverein usw. am 16. Juni 2020,
- Einarbeitung Hinweise, Beratung neuer Entwurf im OBR Kremmen, weitere Hinweise und Änderungswünsche mit Planungsbüro besprochen im November 2020,
- Vorlage letztmalig überarbeiteter Entwurf im Dezember 2020 (welcher am 14. September 2021 als Diskussionsgrundlage genommen wurde),
- Einbindung Straßenverkehrsamt Landkreis Oberhavel im Februar 2021,
- Beratung im OBR Kremmen, Prüfauftrag einer Einwohnerversammlung zum Verkehrskonzept an Verwaltung im April 2021,
- Termin mit Stadt Kremmen und Straßenverkehrsamt zur möglichen Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen am 7. Juli 2021,
- Durchführung einer Einwohnerversammlung als Workshop am 14. September 2021 (Werbung und Ankündigung auf Veranstaltung im Schaukasten, Kremmen-Magazin, Internetseite, Tagespresse, Konzept seit Mitte August im Internet abrufbar).

Die öffentliche Einwohnerversammlung im September 2021 wurde als Workshop, einem direkten und niedrigschwelligem Format, geplant, um mit den Bürgern auf Augenhöhe einen Dialog zu führen. Die Bewohner sind Experten vor Ort, da sie die vorherrschenden Verkehrsverhältnisse alltäglich erleben und die verbesserungswürdigen Situationen bestens kennen. Sie bestätigen und ergänzen die gutachterliche Einschätzung. In kleinen Gesprächsgruppen mit Vertretern der Stadtverwaltung und dem Fachplaner wurden die Fragen der Teilnehmenden individuell beantwortet, die Maßnahmenvorschläge bedarfsweise erläutert und alternative Lösungsansätze diskutiert.

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, ihre Kernforderungen oder weitere Diskussionsbeiträge in einem vorbereiteten Fragebogen schriftlich festzuhalten. Die hierbei vorgebrachten Hinweise sind in einem Übergabeprotokoll für das weitere Plan- und Umsetzungsverfahren sinngemäß und redaktionell z. T. überarbeitet, zusammengefasst.

Die nachfolgend genannten Punkte sind verkehrsplanerisch sinnvolle Maßnahmen oder Hinweise, die zur Zielerreichung des Verkehrskonzepts beitragen und in der weiteren Umsetzung zu prüfen bzw. beachten sind:

- Ausreichend freie Sichtverhältnisse in den Einmündungsbereich der Berliner Straße, z. B. Grabenstraße, Alte Wallstraße gewährleisten, ggf. dafür Parken unterbinden.
- Einbahnstraße Alte Kietzstraße bis zur Mühlenstraße verlängern.





Zudem wurden allgemeine Anmerkungen (Lob, Bestätigung der geplanten Maßnahmen) sowie weitere Lösungshinweise gegeben. Diese werden hier nachrichtlich angeführt, da sie aus gutachterlicher Sicht zunächst nicht erforderlich, ungeeignet oder während der Konzeptbearbeitung und Diskussion bereits fachlich widerlegt worden sind:

- Grabenstraße wird durch umgedrehte Einbahnstraße (Alte Wall Straße) stärker frequentiert.
- Parkplatzsituation in der Grabenstraße überdenken.
- Alte Wallstraße von Einmündung Berliner Straße bis Kita beidseitig befahrbar gestalten und von der Kita bis Straße der Einheit als Einbahnstraße ausführen.
- Verkehrsberuhigung Markt (20 km/h) und Einbahnstraße Alte Wallstraße sehr gut.
- Alte Kietzstraße zwischen Schwedengasse und Ruppiner Straße zusätzlich Parkverbot.
- Durchfahrt Alte Wallstraße nur noch für Anlieger möglich.
- Einfahrt Müllfahrzeug (AWK) von der Mühlenstraße in die Alte Kietzstraße prüfen.
- Rücknahme von zwei Baumscheiben in der Berliner Straße (im Kurvenbereich vor Haus-Nr. 39-41).
- Erweiterung der zeitlichen Begrenzung der Parkplätze am Markt (Dauerparker verhindern).
- Generelle Ausweitung der Tempo 30-Zone in der Altstadt, einschl. Ruppiner Straße.
- Parken auf die Seite festlegen, welche eine optimale Durchfahrt ermöglicht (Feuerwehr).
- Einbahnstraßenregelung Alte Wallstraße umkehren, einschl. 30 km/h.
- Unterstreifen nicht als Gehweg festlegen, um Straßenbreite einschl. Parken in einem ausreichenden Maß zu ermöglichen.
- Veröffentlichung der Neuregelung der Parkplatzordnung (siehe S. 21 Verkehrskonzept) im Kremmen – Magazin und Kontrollen.
- Tempo 30 auf der Ruppiner Chaussee ab Höhe Straße der Einheit, da Straße der Einheit Tempo 30, Schule in Öffnungszeiten auch 30 km/h und ab Ruppiner Straße Höhe Fontaneweg auch Tempo 30 geplant (einheitliche Verkehrsregelung)
  - eventuell Tempo Zone mit Querungssicherung kombinieren, da auf Dreiecksfläche Ruppiner Chaussee/ Straße der Einheit ein Schulerweiterung geplant ist.
- Idealerweise Verlängerung Kurzer Damm bis zur L170.
- Verkehrsberuhigung im Scheunenweg durch Bodenschwellen.



- Anordnung/ Kennzeichnung Spielstraße im Scheunenweg.
- Entlastung Scheunenviertel vom Autoverkehr und parkenden Autos.
- Auch beim Parken auf ausgewiesenen Teilflächen im Scheunenviertel entstehen Suchverkehre um die freien Parkplätze zu finden, daraus folgen Belästigung, Gefährdung der Fußgänger, Einschränkung der Aufenthaltsqualität (unromantisch).
- Immer wieder fahren schwere Lkws in Überlänge und mit Anhänger in den Scheunenweg; es bilden sich Spurrillen im Weg, Straßenleuchten werden gerammt und beschädigt.
- Scheunenweg als verkehrsberuhigten Bereich (Spielstraße) ausweisen.
- Das Hauptproblem der Stadt, einer ehem. mittelalterlichen Kleinstadt, ist die zu wenige Verkehrsfläche für den fahrenden und den ruhenden Verkehr. Das ist auch mit den konzeptionellen Veränderungen nicht zu lösen. Deshalb als Vorschlag:
  - Atmosphäre schaffen, die Fahrzeuge von der Straße zu holen und wieder auf den Höfen zu parken. Das Langzeitparken auf den engen Straßen muss verringert werden.
  - Dazu müssen die Bürger aufgerufen und gewonnen werden.
  - Die Unternehmer der Stadt werden aufgerufen, ihre Dienstfahrzeuge nicht langfristig auf den Straßen zu parken. Firmenparkplätze sind zu schaffen.
  - Für Mitarbeiter, die den ganzen Tag die Parkplätze im Zentrum blockieren, sollten ebenfalls erreichbare Dauerparkplätze geschaffen werden.
  - Schwerpunkt der Parksituation vom Standpunkt der Stadtaussicht ist der Kirchplatz, der schon morgens beparkt ist. Dies ist kein zufriedenstellender Anblick für die Touristen und auch die Kremmener.