

# Grüngürtel- & Beschattungskonzept

---

## **für Rad- und Fuß-Wegeverbindungen und für die Biotopvernetzung**

Die Stadt Brandenburg an der Havel beabsichtigt, Mobilität auf nicht motorisierte oder öffentliche Verkehrsträger zu verlagern und klimaschädliche motorisierte Mobilität sinnvoll zu reduzieren.

Um den beabsichtigten Verlagerungseffekt zu erzielen, müssen die Wegeverbindungen attraktiv sein und idealer Weise ganzjährig angenehm und sicher zu benutzen.

Mit den Vorboten des Klimawandels zeichnet sich ab, dass Beschränkungen hinsichtlich der angenehmen Benutzbarkeit nicht nur im Winter bestehen, wenn Wege vereist oder verschneit sein können. Vielmehr zeichnet sich auch ab, dass Wege im Sommer auf Grund hoher Temperaturen nicht mehr benutzt werden können.

Für den gesamten öffentlichen Stadtraum müssen daher Überlegungen zur sommerlichen Kühlung angestellt werden, insbesondere aber für diejenigen Wegeverbindungen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad, also aus „eigener Kraft“ zurückgelegt werden sollen.

Das Beschattungskonzept ist Bestandteil des Handlungsfeldes „Anpassung an den Klimawandel“ des Klimaschutzkonzepts. Es muss sich in den größeren Zusammenhang der Weiterentwicklung der Grünflächen und der Grünflächenpflege in Zeiten des Klimawandels einfügen.

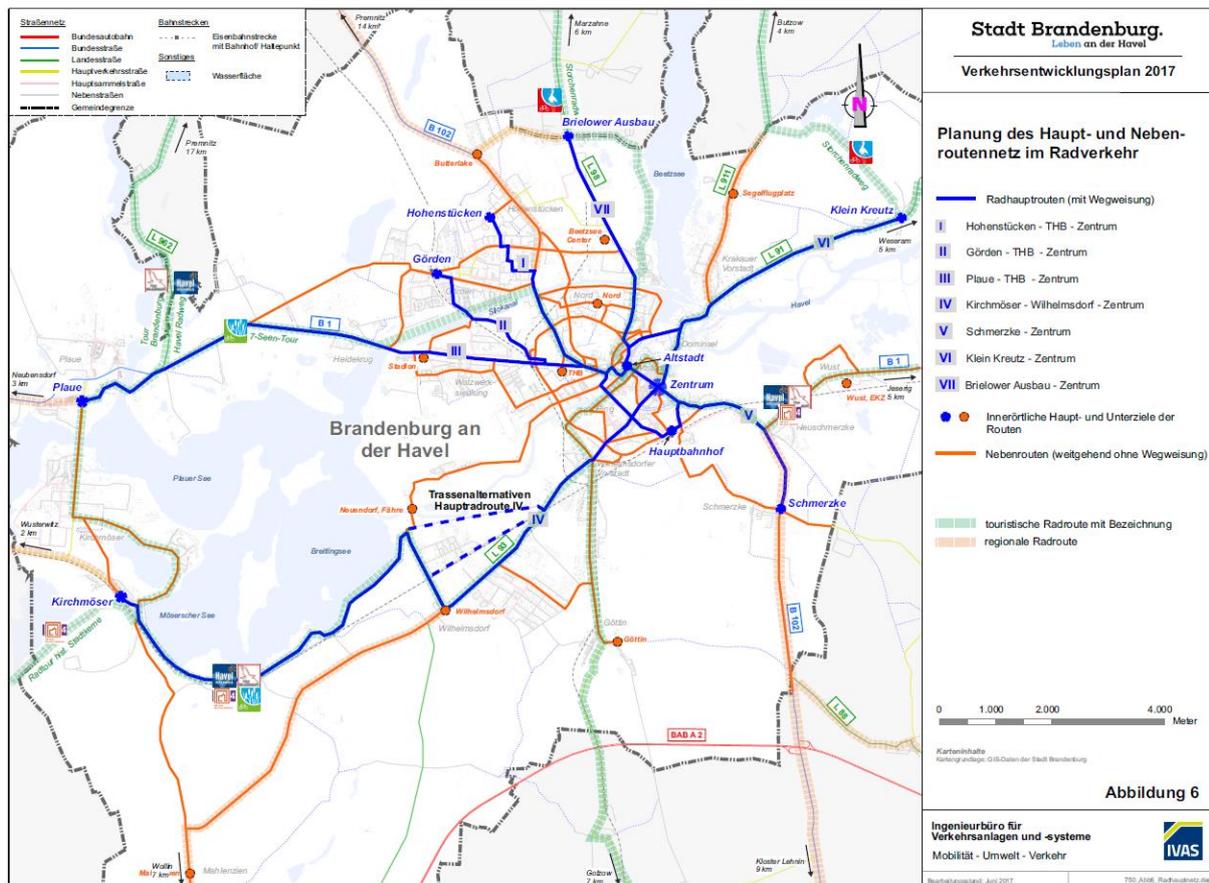
## **Verkehrsentwicklungsplan**

### **Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2017 hat die Stadt Brandenburg an der Havel auch eine Fortschreibung der Verkehrswegeplanung für den Radverkehr vorgenommen und ein Haupt- und Nebennetz ausgewiesen. Zusätzlich wurden touristische Radrouten in die Planung aufgenommen, die nur teilweise mit dem Haupt- oder Nebennetz deckungsgleich sind. Denkbare Aufgabenstellung(en) für eine Masterarbeit**

Grundidee ist die Erstellung eines „Grüngürtelkonzepts“ oder Beschattungskonzepts vorrangig für Radwegeverbindungen. Für den Bereich der Kernstadt, verstanden als historische Innenstadt zuzüglich angrenzender Bereiche, sollten auch Fußwegverbindungen entwickelt und auf ihre sommerliche Benutzbarkeit geprüft werden.

Aufbauend auf dem Radwegkonzept des Verkehrsentwicklungsplans kann ein Bewertungskonzept entwickelt werden, das die abschnittsweise Bewertung von Wegeverbindungen hinsichtlich ihrer sommerlichen Benutzbarkeit erlaubt. Insgesamt kann das von den Verkehrsplanern vorgeschlagene Netz dabei auf Sinnhaftigkeit geprüft werden - ob ggf. noch Lücken offen geblieben sind. Darüber hinaus kann auch geprüft werden, ob für

Verbindungen zweckmäßige, evtl. längere Alternativverbindungen ausgewiesen und idealer Weise durch vorhandene Grünanlagen oder durch Wohnstraßen geführt werden können.



Das vorhandene Planwerk muss zunächst digitalisiert und in ein GIS-Format umgesetzt werden. Dabei sollten die Objekte in sinnvollen Abschnitten gebildet werden.

Es gibt auch Karten im Brandenburger Geoportal und mehr noch – (bisher) interne Karten in der Stadtverwaltung, die man einerseits nutzen (und erweitern/verbessern) und andererseits für die Öffentlichkeit aufbereiten könnte

Für die einzelnen Abschnitte kann ein Erhebungsraster für die Bestandsituation entwickelt werden, das ermöglicht, die wesentlichen Charakteristika einzelner Wegeabschnitte hinsichtlich der Bestandsituation aufzunehmen. Die Eigenschaften können z.B. sein: Radwegführung (auf der Straße, neben der Straße, in einer Grünanlage), Beschattung im Bestand (ist beschattet, ist im Tagesverlauf teilweise beschattet, ist z.B. durch Bäume ganztägig beschattet). Im Ergebnis der Erhebung kann abschnittsweise eine Gesamtbewertung (rot, gelb, grün) der Wegeabschnitte des Rad- und Fußwegenetzes vorgenommen werden.

In einem zweiten Schritt könnten sinnvolle Maßnahmen für Einzelabschnitte entwickelt werden – ggf. unter Mitwirkung der Fachbehörden „Verkehrsplanung“ sowie „Umwelt- und Naturschutz / Grünflächen“. Auch sie könnten in ein sehr einfaches Bewertungsraster gebracht werden (Beschattung sinnvoll, möglich, Beschattung teilweise möglich, Beschattung nicht möglich, so dass in der Gesamtschau einerseits das Gefährdungspotenzial durch sommerliche Erhitzung unmittelbar erkennbar wird, aber auch

vorstellbare Eingriffsmöglichkeiten zur Verbesserung der Gesamtsituation (die im Bedarfsfall eben auch „Verlegung“ bedeuten kann).

Ergänzend können zusätzlich zu „Abschnitten“ des Radwegenetzes auch „Knoten“ gebildet werden an solchen Stellen, an denen Querungen erforderlich sind. Idealerweise liegen Knoten immer zwischen zwei „Abschnitten“. Für Knoten könnten zusätzlich zur Frage der Beschattung auch eine Erhebung der Querungssituation vorgenommen werden (sichere Ampelquerung, unsichere Querung ... )

Es ist vorstellbar, das Gesamtkonzept „Grüngürtel und Beschattung“ auf weitere Flächenkategorien auszudehnen, in dem Wegeverbindungen dann nur ein Teilaspekt im Gesamtkontext Biotopverbund, Beschattung und Kühlung des Stadtraumes darstellen.

Insoweit ist das Thema flexibel gestaltbar und kann an die Interessenlage der oder des Studierenden angepasst werden. Diese Skizze lässt viele Details offen und darf durchaus kreativ bearbeitet und verändert werden.

### Zusammenfassung

Die Arbeit ist eher konzeptioneller, planerischer Art. Das Geoinformationssystem ist dabei zentrales Auswertungs- und Darstellungsinstrument. Die vorgeschlagene Aufgabenstellung enthält in einigem Umfang eigene Erhebungsarbeit, die inhaltlich konkretisiert und operationalisiert werden muss. Die Arbeit schließt auch ein erhebliches Ausmaß eigener Digitalisierung von Objekten ein. Dafür können Kartengrundlagen zur Verfügung gestellt werden.

Als „Umweltinformationssystem“ dient das GIS Instrument zur Datensammlung und -darstellung. Die Arbeit hat daher eine sachlich-inhaltliche und einen technisch-methodische Fragestellung die gleichberechtigt nebeneinander stehen.

Geoportal:

<https://geoportal.brandenburg.de/detailansichtdienst/render?view=gdibb&url=https%3A%2F%2Fregistry.gdi-de.org%2Fid%2Fde.bb.metadata%2Feaf85c25-361f-4504-a811-a02637ce87bb>

Beschilderung: Wirtschaftsförderung, Jens Koba

CO2-Bilanzen von BRB:

- 2010 – 2021 frisch fertig (TL) 6 Faktoren, die 80% der Emissionen abdecken
- alte (öffentlich) 2010-14) von 2016 mit systemischen Fehlern