

Lärmaktionsplan für die Stadt Luckenwalde



Entwurf Stand 14. Mai 2013

Stadt Luckenwalde
Stadtplanungsamt
Markt 10
14943 Luckenwalde

Bearbeiter:
Ekkehard Buß

Inhalt

Inhalt.....	2
1 Einleitung.....	4
1.1 Gesetzliche Grundlage	4
1.2 Verfahrensweise	4
2 Ausgangssituation und Bestandsanalyse.....	5
2.1 Verkehrsziel und –knoten Luckenwalde	5
2.2 Verkehrsnetz sowie maßgebende Problem und -konfliktbereiche.....	7
2.3 Plausibilitätsprüfung.....	8
3 Lärminderungspotenziale	10
3.1 Konsequente Verkehrsentwicklung als Bestandteil einer integrierten Stadtentwicklungsstrategie der Stadt Luckenwalde	10
4 Maßnahmenkatalog.....	12
4.1 Überblick.....	12
4.2 Katalog der Maßnahmen	15
4.2.1 Reduzierung des Durchgangsverkehrs	15
4.2.1.1 Verkehrsfreigabe der gesamten Ortsumgehung der B 101	15
4.2.1.2 Verbesserung der Bahnanbindung Luckenwaldes an das Luftverkehrsnetz, Optimierung der Bahnanbindung an Berlin und Potsdam, Verbesserung der Einbindung in das Fernbahnnetz	16
4.2.2 Emissionsreduzierung	18
4.2.2.1 Einführung von Regelwerken für die bauliche Ausgestaltung der einzelnen Straßen - Maßnahmen am Hauptstraßennetz	18
4.2.2.2 Einführung von Regelwerken für die bauliche Ausgestaltung der einzelnen Straßen - Maßnahmen an Nebenstraßen	18
4.2.2.3 Maßnahmen am Nebenstraßennetz – Reduzierung von Schleichwegen in den Wohngebieten und vor besonders schützenswerten Einrichtungen	19
4.2.2.4 Entlastung von Wohngebieten durch Verkehrsverlagerung – Spange zwischen Industriestraße und Dämmchenweg	19
4.2.2.5 Dezentralisierung (bzw. Verlagerung) der Verkehrsführung durch den Ausbau von Alternativrouten	21
4.2.2.6 Förderung der Elektromobilität durch die Standortvorsorge bzw. Schaffung von Ladestationen für Elektroautos und –fahräder	21
4.2.3 Geschwindigkeitsreduzierung.....	22
4.2.3.1 Tempo-20-Zone am Markt	22
4.2.3.2 Tempo-30-Zonen aus Verkehrsentwicklungsplan.....	23
4.2.3.3 Kreisverkehr Dämmchenweg / Jüterboger Tor	24
4.2.3.4 Aufhebung von Vorfahrtstraßen (gleichberechtigte Kreuzungen, Kreisverkehre)	25
4.2.3.5 Shared Space im Bereich Zinnaer Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße / Haag ..	26
4.2.3.6 Prüfauftrag Überwachung Verkehrsentwicklung Schieferling und allgemein zur Entwicklung des Verkehrs nach der Inbetriebnahme der B101n OU Luckenwalde	27
4.2.4 Verkehrsmittelwahl, Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit	28
4.2.4.1 Optimierung der Stadtbuslinie und der Umsteigerelationen.....	28
4.2.4.2 Ausstattung Bushaltestellen.....	30
4.2.4.3 Mobilitätszentrale im Postbahnhof mit Fahrradservice	30
4.2.4.5 Optimierung der Erreichbarkeit öffentlicher Gebäude und anderer wichtiger Ziele (hohes Besucheraufkommen, hohe Beschäftigtenzahlen) für Fußgänger und Radfahrer	32
4.2.4.6 Parksuchverkehr Oberstufenzentrum	33
4.2.4.7 Verbesserung der Fuß- und Radwege.....	34

4.2.4.8 „Luckenwalder Platte“ als Regelgestaltung für rollstuhl- und skatertaugliche Fußwege und Mischverkehrsflächen	35
4.2.4.9 Ausbau von Radfahrerschutzstreifen an geeigneten Straßen.....	36
4.2.4.10 Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer	37
4.2.4.11 Aufhebung unzulässiger Radwegebenutzungszwänge	38
4.2.4.12 Skating taugliche Verbindung zur Fläming Skate	38
4.2.4.13 Verbesserung der Kreuzungssituationen (Fußgängerüberwege)	39
4.2.4.14 Sicherung von Schulwegen – auch Umwandlung der Theaterstraße zwischen Kleiner Haag und Breite Straße, Verlagerung der Parkplatzzufahrt zum Kleinen Haag, und allgemeiner: Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger im Straßenverkehr	40
4.2.4.15 Gestaltung des öffentlichen Raumes - Erhaltung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer im öffentlichen Raum (hierzu auch: Erhalt und Pflanzung von schattenspendenden und kleinklimatisch wirksamen Großbäumen, Sitzgelegenheiten, Pocket Parks	41
4.2.5. Verkehrsvermeidung.....	42
4.2.5.1 Ausbau Park, Kiss, <i>Bike</i> , <i>Skate</i> & Ride am Bahnhof, Park & Read an der Bibliothek.....	42
4.2.5.2 Ausschilderung Parkring Luckenwalde	43
4.2.6 Bauleitplanung, Ortsrecht	45
4.2.6.1 Berücksichtigung der Lärmkartierung im Rahmen von Bebauungsplanverfahren (Schalleistungspegel, Schallschutzmaßnahmen).....	45
4.2.6.2 Bebauungsplan zur Sicherung zentrale Versorgungsbereiche - Radfahrer- und Fußgängerfreundliche Gestaltung von Bauvorhaben	45
4.2.6.3 Satzung über notwendige Fahrradstellplätze.....	46
4.2.7 Stadtentwicklung.....	47
4.2.7.1 Fokus Innenstadt.....	47
4.2.7.2 Modellprojekte „Neues Wohnen in der Stadt“	48
4.2.7.3 Fortsetzung Nuthe-Grünzug.....	48
4.2.4.4 Burg – Boulevard (Europapark 8)	50
4.2.4.5 Schaffung eines autofreien Wegenetzes für Fußgänger, Radfahrer und Skater.....	50
4.2.6 Monitoring	51
4.2.6.1 Regelmäßige Verkehrszählungen, Beschaffung eigener Technik	51
4.2.6.2 Beobachtung der Einwohnerentwicklung / Leerstandsentwicklung in den belasteten / entlasteten Bereichen (statt Pegelmessungen ..).....	52
4.3 Zusammenfassung und Prioritäten	52
5 Prognose	52
6 Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung.....	52
6.1 Beteiligung der Öffentlichkeit	52
6.2 Auswertung des Bürgerservice Maerker Luckenwalde.....	53
6.3 Verhältnis des Lärmaktionsplans zum Klimaschutz- und Energiekonzept	54
6.4 Verfahrensabschluss.....	54
7 Anlagen	55

Titelfoto: Verkehrsberuhigung an der Kita Burg, Mai 2013, Foto: Stadt Luckenwalde

1 Einleitung

In der Stadt Luckenwalde liegen die Voraussetzungen des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vor. Daher hat die Gemeinde als zuständige Behörde die Pflicht einen Lärmaktionsplan aufzustellen, mit dem die Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Bei der Erstellung der Lärmaktionsplanung orientiert sich die Stadt Luckenwalde an den **LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung**¹. Im Einzelfall wird jedoch davon abgewichen. Insbesondere wird die Darstellung der Rechtsgrundlagen auf das wesentliche reduziert, auch um die Lesbarkeit des Planwerks nicht zu beeinträchtigen. Die rechtlichen Grundlagen sind in den zur Verfügung stehenden Informationsmedien allgemein verfügbar.

Grundlage dieses Entwurfs ist die Lärmkartierung des Landes Brandenburg. Diese findet man im Internet unter <http://www.mugv.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.299530.de> sowie in der Anlage. Diese bezieht sich jedoch lediglich auf das Straßennetz. Der Bahnlärm konnte nicht berücksichtigt werden, weil die Deutsche Bahn AG ihre Pflicht zur Lieferung der Lärmkartierungen bislang nicht erfüllt hat.

1.1 Gesetzliche Grundlage

Die Verpflichtung zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen und die Pflicht zur Berichterstattung ergeben sich aus der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm. Die Umsetzung dieser Richtlinie in deutsches Recht und damit insbesondere die Festsetzung der Zuständigkeiten sind im BImSchG, sechster Teil, §§ 47a ff., geregelt sowie in der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (34. BImSchV). Insbesondere ist darin auch festgelegt, welche Behörden bzw. Unternehmen für die Datenerhebung, Datenübermittlung und die Ausarbeitung von Lärmkarten zuständig sind und welche Inhalte die Lärmkarten enthalten sollen.

Luckenwalde ist insbesondere vom durch Eisenbahnen und durch Straßenverkehr hervorgerufenen Umgebungslärm betroffen. Für den Eisenbahn-Umgebungslärm haben die „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ die Karten auszuarbeiten, für den Straßenverkehr die Träger der Straßenbaulast.

§ 47d BImSchG legt fest, dass bis zum 18. Juni 2013 für Orte mit Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Diese Regelung wird so ausgelegt, dass Gemeinden mit Straßen mit mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, also mit ca. 8000 Kraftfahrzeugen pro Tag, zur Verpflichtung von Lärmaktionsplänen verpflichtet sind.

1.2 Verfahrensweise

Die Erstellung der Lärmkarten für das Hauptstraßennetz erfolgte landesweit im Jahr 2012 durch das Land Brandenburg, vertreten durch das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz. Die Karten wurden im Herbst 2012 bereit gestellt. Seitens der Stadt wurden die Plausibilität geprüft und Rückfragen gestellt. Aufgrund dieser Optimierungsvorschläge der Stadt Luckenwalde erfolgte eine Korrektur im März / April 2012. Gleichzeitig wurde in zwei aufeinander folgenden Ausschusssitzungen die Thematik und der

¹ Quelle: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Bund / Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz, 2009

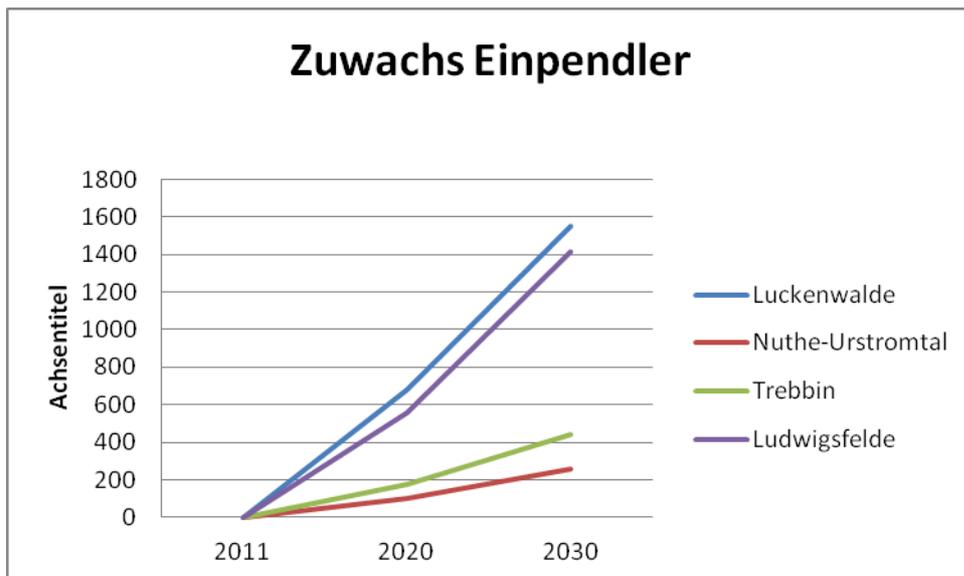
Entwurf eines Maßnahmenkatalogs im zuständigen Ausschuss der Stadtverordnetenversammlung vorgestellt. Im April erfolgte die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer zweiwöchigen Auslegung der Unterlagen. Wegen der engen Terminkette wurde auf eine Behördenbeteiligung verzichtet. Die Verpflichtung zur Erstellung von Lärmkarten wurde seitens des zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens landesweit nicht erfüllt.

2 Ausgangssituation und Bestandsanalyse

2.1 Verkehrsziel und –knoten Luckenwalde

Die Stadt Luckenwalde mit ca. 20.500 Einwohnern ist die Kreisstadt und das Verwaltungszentrum des Landkreis Teltow-Fläming. Luckenwalde liegt 50 km südlich der Metropole Berlin und ist durch die weitgehend kreuzungsfrei ausgebaute B101 und die Anhalter Bahn mit der Metropole verbunden. Luckenwalde ist Mittelzentrum des aus den Gemeinden Luckenwalde, Trebbin und Nuthe-Urstromtal bestehenden Mittelbereichs mit ca. 37.000 Einwohnern. Aufgrund seiner vergleichsweise hervorragenden Ausstattung mit mittel- und oberzentralen Einrichtungen reicht der tatsächliche Verflechtungsbereich jedoch weit über den Mittelbereich hinaus. Der bedarfsgerechte Ausbau der Anbindung an die Metropole fand im Wesentlichen erst in den letzten 10 Jahren statt und ist noch nicht abgeschlossen. Ein Meilenstein neben dem abschnittswisen Ausbau der B101 war die Wiedereröffnung der Anhalter Bahn im Jahr 2006². In der Zentrenhierarchie steht Luckenwalde also zwischen der Metropole Berlin als übergeordneter zentraler Ort und den Orten des Verflechtungsbereichs, der den Mittelbereich Luckenwalde, aber auch den Mittelbereich Jüterbog und Teile der Mittelbereich Bad Belzig und Zossen umfasst. Die Landeshauptstadt Potsdam hat eine gewisse oberzentrale Bedeutung für Luckenwalde, und ist aber aufgrund der schlechteren verkehrlichen Anbindung weniger relevant als die Metropole Berlin. Diese Zentrenhierarchie zeigt sich auch deutlich in den Verkehrsströmen. Während aus dem Verflechtungsbereich ein erheblicher Verkehrsfluss in die Stadt Luckenwalde (Einpendler zu den Arbeitsplätzen, Schüler zu den weiterführenden Schulen, Patienten und Besucher zum Krankenhaus und den Ärzten, Bürger zu den Verwaltungssitzen, Kunden zum Einzelhandel, Kino und Theater) besteht, überwiegt in Richtung Berlin und nähere Umgebung sowie in Richtung Potsdam der Verkehr aus der Stadt heraus. Die Wirkung der verbesserten Verkehrsanbindung an die Metropole lässt sich auch damit belegen, dass die Pendlerbeziehungen zu Berlin seit 2006 für alle Gemeinden entlang der Anhalter Bahn deutlich stärker stiegen als die eher stagnierenden Pendlerbeziehungen zur Landeshauptstadt Potsdam. Die modernen Industriebetriebe Luckenwaldes bieten interessante Arbeitsplätze für Fachkräfte aus der Metropole.

² Die Transportpotenzial der Anhalter Bahn wird frühestens im Jahr 2022 vollständig nutzbar sein, wenn die Dresdener Bahn wiederhergestellt ist und der Verkehr von Berlin nach Schönefeld, Dresden etc. den Verkehr auf der Anhalter Bahn nicht mehr behindert.



1

Pendlerentwicklung im Szenario „moderater Anstieg der Mobilität, moderater Anstieg der Erwerbstätigenquote, konstante Zahl der Arbeitsplätze in Luckenwalde“ (Stadt Luckenwalde, Stadtplanungsamt, 2013)

Diese Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen. Die Mobilität wird weiter ansteigen. Auch der demographische Wandel führt zu einer Zunahme des Verkehrs. Dies liegt daran, dass die Zahl der Arbeitsplätze in Luckenwalde trotz sinkender Bevölkerungszahlen weiter ansteigt. Daher führt also nicht nur die höhere Mobilität der jüngeren Generation und die aufgrund der verbesserten Verkehrsanbindung nun vorhandene Möglichkeit, Arbeits- oder Ausbildungs- und Studienplätze in Berlin und Potsdam auch ohne Wohnortwechsel anzunehmen, zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen, sondern auch die Neubesetzung von Arbeitsplätze, die frei werden, weil Einheimische in den Ruhestand gehen. Die Beschäftigungsquote in Luckenwalde ist vergleichsweise gering, mit einem Anstieg ist zu rechnen. Auch dadurch entsteht zusätzliches Verkehrsaufkommen.

In den letzten Jahren ist auch der Immobilienmarkt Luckenwalde wieder etwas dynamischer geworden. Die Erwerber spekulieren hier sicherlich damit, dass Luckenwalde als Wohnstandort am Metropolenrand – nicht zuletzt aufgrund der Verdrängungseffekte auf dem Wohnungsmarkt Berlins - attraktiver werden wird.

Luckenwalde ist aber nicht nur Ausgangspunkt und Ziel im Berufs- und Ausbildungsverkehr. Es stellt mit seinem Bahnhof auch eine wichtigen Verkehrsknoten zwischen dem ländlichen Raum und dem Schienenverkehrsnetz dar. Und auch für den angrenzenden ländlichen Raum gilt, dass die Verkehrsbeziehungen immer wichtiger werden. Auch für die Gemeinden steigt die Pendlerquote in Richtung Berlin seit der Öffnung der Anhalter Bahn kontinuierlich und dürfte noch weiter steigen.



2 Anteil der Auspendler nach Berlin an den in der Gemeinde wohnenden Arbeitnehmern (Grafik: Stadt Luckenwalde, Stadtplanungsamt, 2012)

2.2 Verkehrsnetz sowie maßgebende Problem und -konfliktbereiche

Die wichtigsten Verkehrsstrassen sind die Bahnstrecke Berlin-Halle-München (Anhalter Bahn) und die Bundesstraße B101. Am Bahnhof Luckenwalde steigen wochentags rund 1500 Reisende ein und aus, die Tendenz ist steigend. Die B101 ist die wichtigste Nord-Süd-Trasse im Landkreis und verbindet Luckenwalde mit Berlin und den wichtigsten Orten des Landkreises. Bezüglich der Ortsdurchfahrt steht hier eine Entlastung der Innenstand vom Durchgangsverkehr bevor, da die Ortsumgehung noch im Jahr 2013 vollständig in Betrieb genommen werden wird. In Ost-West-Richtung ist die Landesstraße 73 der wichtigste Straßenzug.

Die Ziele sind im Stadtgebiet relativ dispers verteilt. Die wichtigsten Ziele sind:

- die zentralen Versorgungsbereiche
- die wichtigsten Arbeitgeber und Dienstleister
- der Bahnhof
- die Schulen

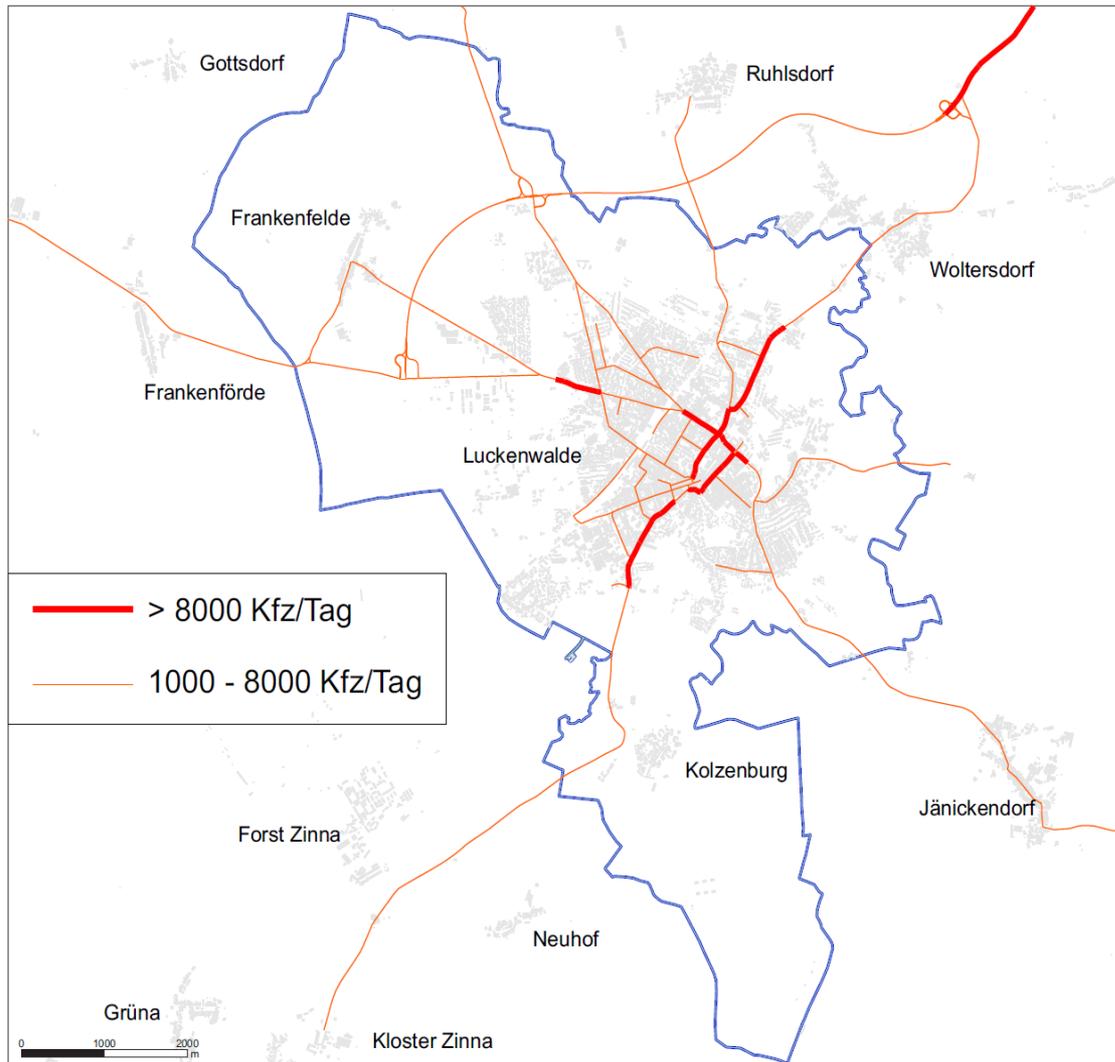
Ziele, die in besonders hohem Maße durch LKW angefahren werden (Logistikzentren, Güterverkehrszentren) sind in der Stadt nicht vorhanden.

Die Verpflichtung der Stadt Luckenwalde, in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung einen eigenen Plan zu erstellen, ergibt sich der Feststellung, dass im Gemeindegebiet Straßen mit einer Belastung von mehr als 8000 Fahrzeugen am Tag vorhanden sind. Es ist davon auszugehen, dass sich auch aus der Verkehrsbelastung auf der Bahnstrecke die Verpflichtung ergäbe, einen Lärmminderungsplan aufzustellen. Darüber liegen jedoch noch keine Daten vor.

Folgende Straßenzüge sind betroffen:

- Die Landesstraße L 73 (Beelitzer Straße / Salzufler Allee)

- Die B 101 in den Bereichen Schützenstraße, Trebbiner Straße, Haag und Jüterboger Straße
- Der Kleine Haag (kommunale Straße)
- Die Frankenfelder Chaussee (kommunale Straße) zwischen Ampelkreuzung Straße des Friedens und Recyclinghof



3 Straßennetz > 1000 Fahrzeuge / pro Tag (Grafik: Stadt Luckenwalde auf der Basis der Lärmkartierung des LUGV)

2.3 Plausibilitätsprüfung

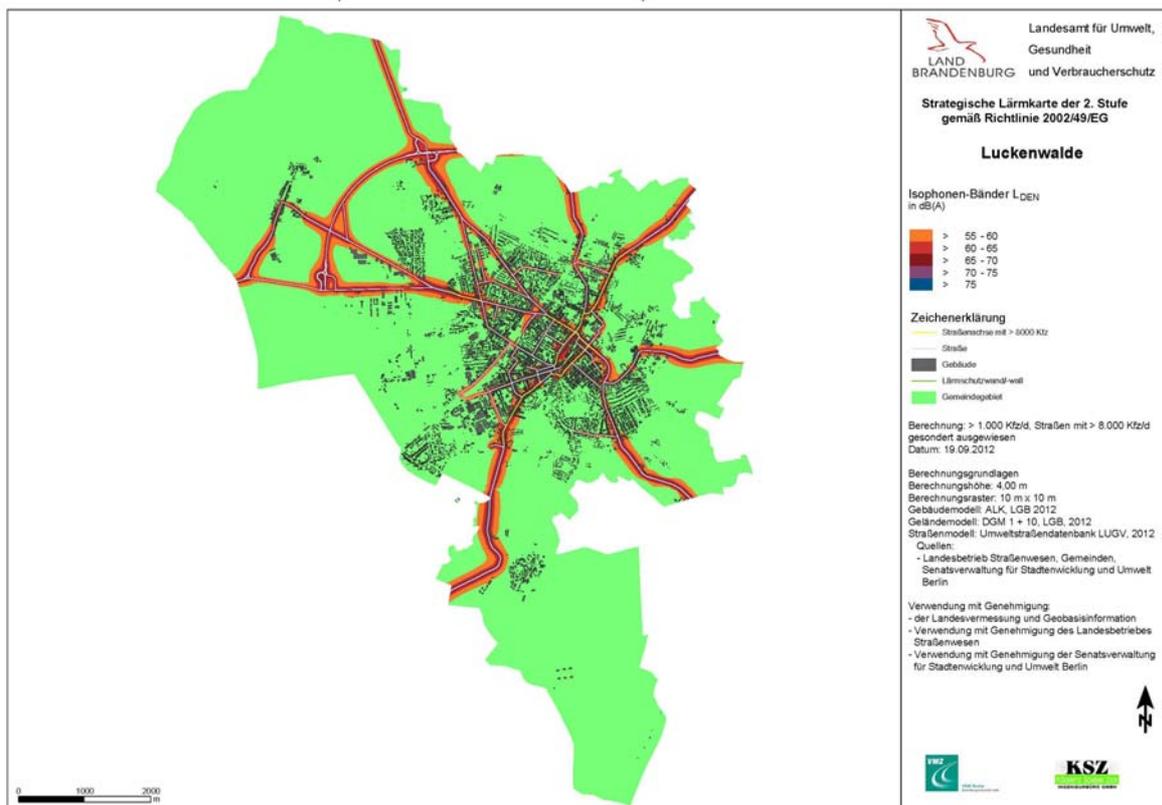
Die vorliegenden Lärmkartierungen stellen die Situation bezüglich der Kategorisierung nach Straßen mit einer solchen Verkehrsbelastung nahezu richtig dar. Die Klassifizierungen bezüglich der Verkehrsbelastung entsprechen den Zahlen, die der Stadt vorliegen³. Lediglich die Einstufung des Kleinen Haags mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 8000 Fahrzeugen pro Tag kann nicht bestätigt werden. Eine seitens der Stadt Luckenwalde veranlasste Verkehrszählung ergab eine Zahl von 6160⁴ Fahrzeugen. Die Messung erfolgte für den Zeitraum einer Woche im Februar 2013 für den Bereich der Straßen zwischen 1000

³ Verkehrszählung 2009 PGT Hannover, unveröffentlicht

⁴ Herr Schmeier, Stadt Luckenwalde, Straßen-, Grünflächen- und Friedhofsamt, Amtsleiter, mündliche Information, 28.02.2013

und 8000 Fahrzeugen am Tag, die ebenfalls in der Lärmkartierung erfasst wurden, gab es größere Unstimmigkeiten. Hier hat das Landesamt eine Korrektur geliefert, allerdings nicht, soweit es sich um Lücken im Verkehrsnetz handelt.

Die wichtigste Lücke im Straßennetz ist die neue Ortsumfahrung der B101. Die Kartierung enthält lediglich die Strecke bis zum Zapfholzweg. Die Verbindung bis zur Abfahrt An den Ziegeleien ist aber bereits seit August 2012 in Betrieb und dürfte schon zu einer gewissen Entlastung der Innenstadt geführt haben.



4 Strategische Lärmkarte des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, 2012 / 2013

Für die Ausarbeitung eines Lärmaktionsplans sind diese Daten als Darstellung der Ausgangssituation daher nur bedingt geeignet. Im Oktober 2013 wird das letzte Teilstück der Ortsumfahrung zwischen An den Ziegeleien und Kloster Zinna eingeweiht werden.

Dadurch wird sich die Ausgangssituation schlagartig verändern. Die Verkehrsbelastung wird laut Prognose⁵ in Nord-Süd-Richtung um ca. 5000 Fahrzeuge abnehmen. Dies betrifft insbesondere auch den Schwerlastverkehr. Damit wird die Belastung auf der Schützenstraße, dem Haag, der Zinnaer Straße und der Jüterboger Straße unter den Schwellenwert von 8000 Fahrzeugen pro Tag sinken. Auch für die Frankenfelder Chaussee, die im Bereich zwischen der Straße des Friedens und der Zufahrt zum Recyclinghof laut Lärmkartierung (laut eigener Zählung zwischen Straße des Friedens und Abzweig Zapfholzweg) liegt, könnte die Verkehrsbelastung bereits jetzt durch die Öffnung der Straße An den Ziegeleien unter die 8000er-Schwelle gerutscht sein.

Eine Verkehrsbelastung von mehr als 8000 Fahrzeugen pro Tag ist damit nur noch für die Beelitzer Straße, die Salzufler Allee und die Trebbiner Straße zu erwarten.

Da die Prognosen für die Entwicklung der Verkehrsbelastung in der Zeit nach der vollständigen Inbetriebnahme der Ortsumfahrung zu ungenau und zu unsicher sind, diese

⁵ Herr Schmeier, Stadt Luckenwalde, Straßen-, Grünflächen- und Friedhofsamt, Amtsleiter, mündliche Auskunft

Situation aber als „faktische Ist-Situation“ als Ausgangssituation angenommen werden sollte, ist zum jetzigen Zeitpunkt eine quantitative Zielsetzung (also eine Bezifferung der Lärmbelastung in db(a)) nicht sinnvoll.

Dies ist erst möglich, wenn durch neue Zählungen und Lärmberechnungen bzw. –messungen belastbare Daten vorhanden sind. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind daher weitestgehend Maßnahmen, die als Querschnittsziele in den weiteren Planungen der Stadt Luckenwalde hineinwirken sollen.

3 Lärminderungspotenziale

3.1 Konsequente Verkehrsentwicklung als Bestandteil einer integrierten Stadtentwicklungsstrategie der Stadt Luckenwalde⁶

Die Stadt Luckenwalde verfolgt bereits seit Jahren eine konsequente Stadtentwicklungsstrategie zur Verbesserung der Lebensverhältnisse - insbesondere der Qualitäten als Wohn- und Wirtschaftsstandort – in der Stadt. Dazu gehört ganz wesentlich, auch die Immissionsbelastung durch Industrie, Verkehr und Hausbrand zu reduzieren. Viele der städtebaulichen Maßnahmen und Programme besitzen in der Regel auch verkehrsbeeinflussende Effekte. Im Sinne der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und der damit verbundenen Reduzierung nicht nur von Schall-, sondern auch von Schadstoffimmissionen (z.B. Feinstaub) gilt es, bei der Entscheidung über Strategien, Ziele, Projekte und Maßnahmen bevorzugt die Maßnahmen zu wählen, die zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. Bei der Ausgestaltung der Projekte gilt es, den Blick für das Detail zu schärfen, und den Fokus auf die Konsequenzen der Projekte auf den Verkehr zu richten.

Bereits in den 1990er Jahren wurde Luckenwalde als „Fallstudienstadt“ für eine Wirkungsabschätzung^{7 8} verkehrsbeeinflussender Maßnahmen auf die städtische Umwelt untersucht. Diese Fallstudie wurde im Auftrag des

Tab. 1: Zuordnung der 1994-2000 realisierten Maßnahmen zu den planerischen Handlungszielen und Maßnahmenbereichen

Handlungsziele / Maßnahmenbereiche	Stand der Umsetzung
GESAMTSTADT	
- Differenziertes Straßennetz mit Bündelung des Kfz-Verkehrs	(X)
- Differenziertes Stadttempo-Konzept/ Verkehrsberuhigung Environments	X
- Attraktives gesamtstädtisches ÖPNV-Angebot	XX
- Bündelung des Schwerlastverkehrs	X
- Geschlossenes und dichtes Radverkehrsnetz	X
- Geschlossenes und dichtes Netz für den Fußgängerverkehr	X
- Strukturmodell "Stadt der kurzen Wege"	X
INNENSTADT	
- Fußgängerfreundliche Innenstadt	XX
- Verkehrsberuhigte Innenstadt	XX
- Fahrradfreundliche Innenstadt	XX
- Gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit allen Verkehrsarten	X
- Innenstadtverträglicher Güterverkehr	-
HAUPTVERKEHRSSTRASSEN	
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten	(X)
- ÖPNV-Beschleunigung	-
- Verstetigung des Kfz-Verkehrs	-
- Verringerung der Trennwirkung / Verbesserung der Überquerbarkeit	(X)
- Sicherung des Radverkehrs	X
- Sicherung des Fußgängerlängsverkehrs	X
- Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität	X
- Verkehrssicherheit	X
Zeichenerklärung:	
xx	Gesamtstädtisch bzw. auf den gesamten jeweiligen Teilraum bezogen wirkende Maßnahmenumsetzung
x	Teilräumlich wirkende Maßnahmenumsetzung
(x)	Umsetzung von punktuellen Einzelmaßnahmen

5 Siehe Fußnote 6

⁶ Abbildung aus: Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg: Wirkungsabschätzung verkehrlicher Maßnahmen auf die städtische Umwelt – Stadt Luckenwalde 1994 / 2000 – Ergebnisse zur Fallstudienstadt

⁷ Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg: Wirkungsabschätzung verkehrlicher Maßnahmen auf die städtische Umwelt – Stadt Luckenwalde 1994 / 2000 – Ergebnisse zur Fallstudienstadt

⁸ Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Raumordnung des Landes Brandenburg: Verfahren zur Wirkungsabschätzung verkehrlicher Maßnahmen auf die städtische Umwelt unter besonderer Berücksichtigung von Klein- und Mittelstädten – Handbuch für Anwender

(damaligen) Ministeriums für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg erstellt. Die damalige Untersuchung aus dem Jahr 2000 nennt als bedeutsamste umgesetzte verkehrsbezogene Maßnahmen:

- Aus- und Neubau mehrere Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen mit Fahrbahndeckenerneuerung, Verringerung der Fahrbahnbreite, Knotenumgestaltung sowie teilweise Neugestaltung der Seitenräume mit Geh- und Radwegen und Baumpflanzungen
- Neugestaltung des Marktes (Wochenmarkt / Parkplatz) in der Innenstadt
- Umbau der Bahnhofstraße und des Bahnhofsvorplatzes auf Grundlage eines Rahmenplans, mit einem Durchstich unter der Bahn zur Verminderung deren Trennwirkung vor allem in Fußgänger- und Radverkehr
- Verkehrsberuhigte Umgestaltung einer zentrumsnahen Geschäftsstraße (Käthe-Kollwitz-Straße)
- Umsetzung von städtebaulichen Planungen in zwei innenstadtnahen Stadterneuerungsgebieten, teils mit Anlage von neuen Erschließungsstraßen, die verkehrsberuhigt oder autofrei gestaltet sind.
- Einrichtung einer neuen Stadtverkehrslinie mit zusätzlichen Haltestellen, einem Fahrtenangebot im 30-Minuten-Takt (Minibus, werktags 7 – 18 Uhr) sowie
- Einrichtung von Tempo-30-Zonen in mehreren Wohngebieten

Die Abbildung 5 zeigt eine Einschätzung des Umsetzungsgrades der planerischen Handlungsziele des Verkehrsentwicklungsplanes bzw. der Lärminderungsplanung 1997. Die Untersuchung zeigt eine nach damaligen Maßstäben sehr hohen Umsetzungsgrad. Der damalige Handlungsansatz wurde seit der Veröffentlichung der Untersuchung konsequent fortgesetzt und bildet auch den weiteren Handlungsansatz für die Lärmaktionsplanung. Dabei unterlag der Beurteilungsmaßstab für die Qualität der Maßnahmenumsetzung im Lauf der Jahre sicherlich einen erheblichen Wandel. Heute sind die Ansprüche teilweise deutlich höher. Insofern ist die damalige erfolgreiche Arbeit unter heutigen Maßstäben neu zu bewerten, es ergeben sich weitergehende Handlungsfelder und Aufgaben.

Der Handlungsansatz findet sich in zahlreichen Bebauungsplänen, Bauvorhaben und Strategien wieder, die inzwischen umgesetzt wurden. Beispielhaft seien genannt:

- Bahnhofsumfeld-West mit Berliner Platz und Park & Ride-Anlage
- Nuthegrünzug mit dem Abschnitten Nuthepark-West und –Ost
- Herstellung des verkehrsberuhigten Bereiches „Am Nuthepark“
- Barrierefreie und fahrradfreundliche Umgestaltung öffentlicher Gebäude (z.B. Rathaus)
- Bibliothek im Bahnhof und Mobilitätszentrale
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEK
- Einstiegspunkt und Zubringer zur Fläming-Skate

Auch die Vorhabenträger auf Bundes-, Landes- und Kreisebene haben mit ihren Projekten diesen Handlungsansatz entsprochen:

- Ausbau B101 Berlin-Luckenwalde (Bund)
- Wiederinbetriebnahme Anhalter Bahn (Bund)
- Ausbau L73 Beelitzer Straße, Berkenbrücker Chausee (Land)
- Fläming-Skate (Landkreis)



6 Geschwindigkeitsreduzierung für die Nacht aus Lärmschutzgründen an der Ortsdurchfahrt B101 - Große Weinbergstraße (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

Die Evaluierung des Handelns unter dem Aspekt der Emissionsreduzierung und der Verkehrsbeeinflussung sowie die Fortführung und Ausarbeitung dieses Handlungsansatzes sind die wesentlichen Bestandteile dieses Lärmaktionsplanes. Durch die Festlegung der Ziele des Lärmaktionsplanes sollen die Maßnahme und Inhalte in der planerischen Abwägung zukünftige Planungen und Entscheidung eine hohe Priorität und Verbindlichkeit erhalten. Die durch den Lärmaktionsplan aufgestellten Regeln sind zum Beispiel bei Straßenbaumaßnahmen und in der Bauleitplanung zu beachten. Ziel der Lärmaktionsplanung ist nicht die Entwicklung von Maßnahmen zur akuten Reduzierung von Belastungen sondern die Schaffung eines fundierten Fachbeitrages im Rahmen von gesamtstädtischen Problemlösungen in Abwägung mit anderen planerischen Aspekten

Ein wichtiges Themenfeld, gerade für die Kernstadt als Wohnstandort mit urbanen Qualitäten, ist dabei die Unterstützung der Substitutionspotenziale für den Umweltverbund. Bei einem großen Teil der vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich daher um Vorschläge, welche die Attraktivität des öffentlichen und des nicht-motorisierten Individualverkehr erhöhen soll.

Auch die angestrebte Senkung des Geschwindigkeitsniveau abseits des Hauptstraßennetzes dient dabei nicht nur direkt der Reduzierung der Fahrgeräusche, sondern auch der Erhöhung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer.

4 Maßnahmenkatalog

4.1 Überblick

Der Maßnahmenkatalog besteht weniger aus investiven Maßnahmen, als aus Handlungsmaßgaben, die bei zukünftigen Aufgabenstellung der Stadtentwicklung, der Stadtgestaltung, der Gestaltung des öffentlichen Raumes und beim Ausbau und der Sanierung von Verkehrsanlagen berücksichtigt werden soll.

Ein erheblicher Bereich besteht aus Maßnahmen, die bereits abgeschlossen sind oder zumindest bereits begonnen wurden, und deren Effekte als ausreichend positiv beurteilt werden, dass diese Maßnahmen als Beispiele oder Regelwerke in die Handlungsmaßgaben der Stadt aufgenommen werden.

So ist die Lärmaktionsplanung nicht als neues Planwerk zu verstehen, durch welche der Lärmschutz neu in die Planungs- und Entscheidungsprozesse als Belang eingeführt wird, sondern eher als Beschreibung und Grundlage für die Verstetigung der bereits etablierten fachlich fundierten Planungspraxis in der Stadt Luckenwalde, in der dem Lärmschutz bereits jetzt ein angemessenes Gewicht eingeräumt wird.

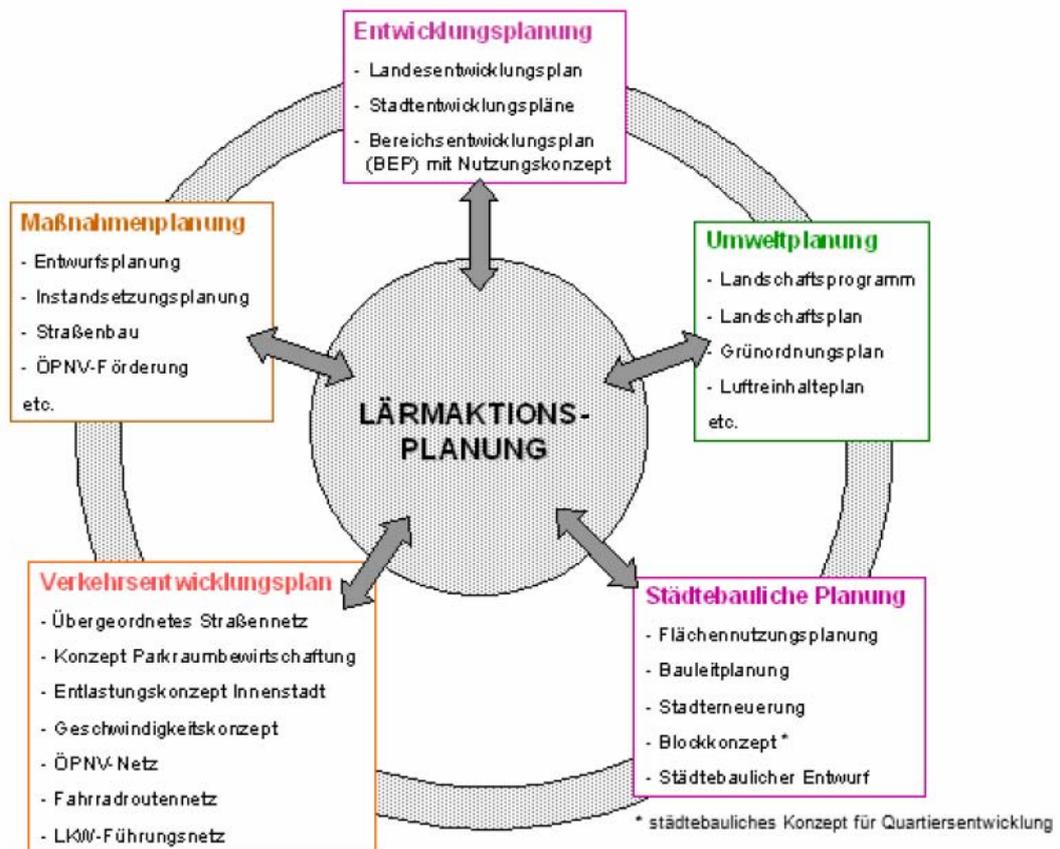


Abbildung 2: Integration der Lärmaktionsplanung in andere raumbezogene Planungen [3]¹

7 Siehe Fußnote 9

9

Die Hinweise der Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) kategorisieren die Maßnahmen wie folgt:

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen

Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens

Senkung des Geschwindigkeitsniveaus

Reduzierung des Schwerlastverkehrs, ggf. zeitlich beschränkt

Instandhaltung der Fahrbahnoberflächen

Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltung

Langfristige Maßnahmen

⁹ Quelle: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Bund / Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz, 2009

Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes

Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag)

Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort

Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen

Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzwände und -wälle

Seitens der Stadt Luckenwalde erfolgte eine Kategorisierung nach folgenden Punkten:

4.2.1 Reduzierung des Durchgangsverkehrs

- 1 Verkehrsfreigabe der gesamten Ortsumgehung der B 101
- 2 Verbesserung der Bahnanbindung Luckenwaldes

4.2.2 Emissionsreduzierung

- 1 Maßnahmen am Hauptstraßennetz
Jüterboger Straße, Berkenbrücker Chaussee
- 2 Maßnahmen am Nebenstraßennetz mit Einführung von Regelwerken für die bauliche Ausgestaltung der einzelnen Straßen
- 3 Maßnahmen am Nebenstraßennetz – Verkehrsberuhigung vor der Kita Burg
- 4 Verkehrsverlagerung - Spange zwischen Industriestraße und Dämmchenweg
- 5 Dezentralisierung (bzw. Verlagerung) der Verkehrsführung durch den Ausbau von Alternativrouten
- 6 Förderung der Elektromobilität durch die Standortvorsorge bzw. Schaffung von Ladestationen für Elektroautos und -fahräder

4.2.3 Geschwindigkeitsreduzierung

- 1 Tempo 20-Zone am Markt
- 2 Tempo 30-Zonen aus Verkehrsentwicklungsplan
- 3 Kreisverkehr Dämmchenweg / Jüterboger Tor
- 4 Aufhebung von Vorfahrtsstraßen (gleichberechtigte Kreuzungen, Kreisverkehre)
- 5 Shared Space im Bereich Zinnaer Straße, Rudolf-Breitscheid-Straße, Haag
- 6 Prüfauftrag Überwachung Verkehrsentwicklung Schieferling und allgemein zur Entwicklung des Verkehrs nach der Inbetriebnahme der B101n OU Luckenwalde Süd

4.2.4 Verkehrsmittelwahl, Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit

- 1 Optimierung der Stadtbuslinie und der Umsteigerelationen
- 2 Ausstattung der Bushaltestellen
- 3 Mobilitätszentrale im Postbahnhof mit Fahrradservice
- 4 Optimierung Fahrradständer und -aufbewahrung am Bahnhof
- 5 Optimierung der Erreichbarkeit öffentlicher Gebäude und anderer wichtiger Ziele (hohes Besucheraufkommen, hohe Beschäftigtenzahlen) für Fußgänger und Radfahrer
- 6 Parksuchverkehr Oberstufenzentrum
- 7 Verbesserung der Fuß- und Radwege
- 8 „Luckenwalder Platte“ als Regelgestaltung für rollstuhl- und skatertaugliche Fußwege und Mischverkehrsflächen
- 9 Ausbau von Radfahrerschutzstreifen an geeigneten Straßen
- 10 Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer
- 11 Vermeidung von Maßnahmen, die den motorisierten Verkehr bevorzugen und Radfahrer und Fußgänger behindern
- 12 Skating taugliche Verbindung zur Fläming Skate
- 13 Verbesserung der Kreuzungssituationen (Fußgängerüberwege)
- 14 Sicherung von Schulwegen / Erhöhung der Sicherheit von Fußgängern im Straßenverkehr

- 15 Gestaltung des öffentlichen Raumes – Erhaltung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer im öffentlichen Raum

4.2.5 Verkehrsvermeidung

- 1 Ausbau Park, Kiss, Bike, Skate & Ride am Bahnhof, Park & Read an der Bibliothek
- 2 Ausschilderung Parkring Luckenwalde

4.2.6 Bauleitplanung, Ortsrecht

- 1 Berücksichtigung der Lärmkartierung im Rahmen von Bebauungsplanverfahren (Schalleistungspegel, Schallschutzmaßnahmen)
- 2 Bebauungsplan zur Sicherung zentraler Versorgungsbereiche – Radfahrer- und Fußgängerfreundliche Gestaltung von Bauvorhaben
- 3 Satzung über notwendige Fahrradstellplätze

4.2.7 Stadtentwicklung

- 1 INSEK-Maßnahme „Fokus Innenstadt“
- 2 INSEK-Maßnahme „Modellprojekte Neues Wohnen in der Stadt“
- 3 INSEK-Maßnahme „Fortsetzung Nuthe-Grünzug“
- 4 INSEK-Maßnahme „Burg – Boulevard (Europap 8)“
- 5 Schaffung eines autofreien Wegenetzes für Fußgänger, Radfahrer und Skater

4.2.6 Monitoring

- 1 Regelmäßige Verkehrszählungen
- 2 Beobachtung der Einwohnerentwicklung / Leerstandsentwicklung in den belasteten / entlasteten Bereichen (statt Pegelmessungen)

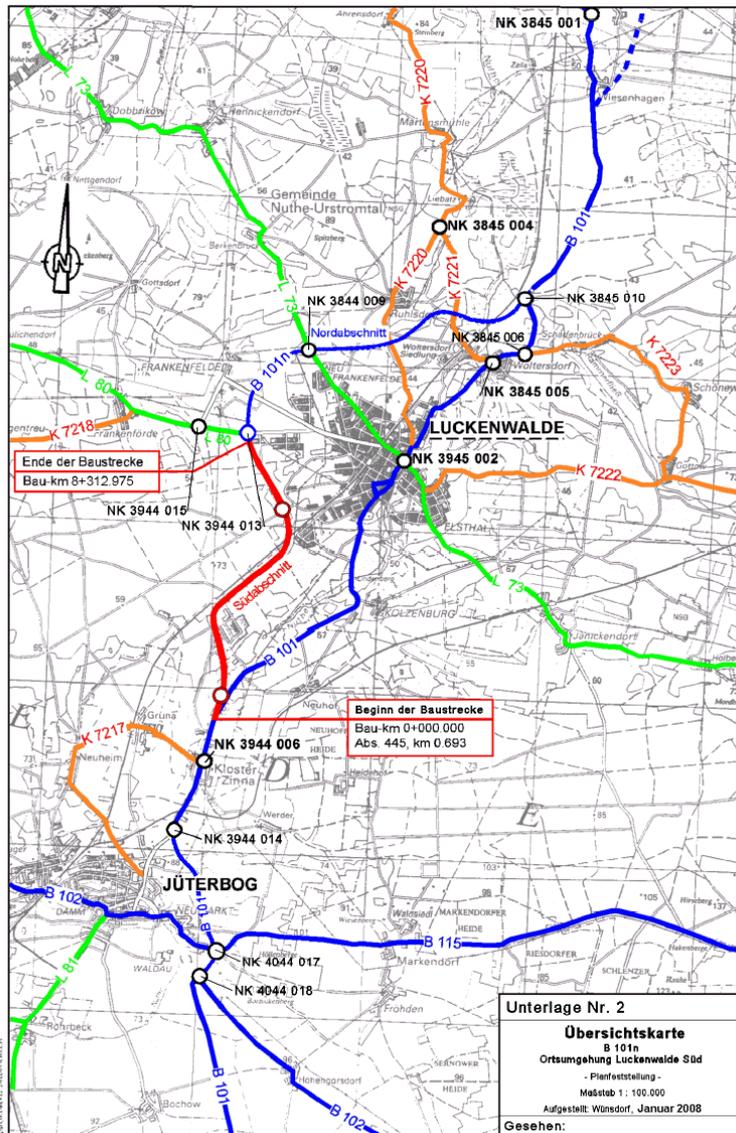
4.2 Katalog der Maßnahmen

4.2.1 Reduzierung des Durchgangsverkehrs

4.2.1.1 Verkehrsfreigabe der gesamten Ortsumgebung der B 101

LAI-Ziel: Verlagerung des Verkehrsaufkommens
Maßnahmentyp: Konkrete Baumaßnahme

Die Fertigstellung der Ortsumgebung Luckenwalde – der letzte Abschnitt zwischen An den Ziegeleien und Kloster Zinna wird voraussichtlich im Oktober 2013 eröffnet – wird zu einer spürbaren Entlastung der Ortsdurchfahrt Luckenwalde führen. Die Verkehrsbelastung auf der bisherigen Ortsdurchfahrt wird um ca. 5000 Fahrzeuge reduziert.



8 Übersichtskarte B 101n Ortsumgebung Luckenwalde Süd (Quelle: Planfeststellungsunterlagen)

4.2.1.2 Verbesserung der Bahnanbindung Luckenwaldes an das Luftverkehrsnetz, Optimierung der Bahnanbindung an Berlin und Potsdam, Verbesserung der Einbindung in das Fernbahnnetz

LAI-Ziel: Verlagerung des Verkehrsaufkommens

Maßnahmentyp: politischer Handlungsauftrag für die Verwaltung

Die Anbindung Luckenwaldes an die Metropole Berlin ist durch die Öffnung der Anhalter Bahn bereits erheblich verbessert worden. Die Bahn ist auf dieser Strecke bereits jetzt eine wesentliche Alternative zum Auto geworden, und wird es trotz Verbesserungen im Straßenverkehr (B101) auch bleiben. Es besteht aber noch Optimierungspotenzial. In Richtung Berlin liegt dieser bei der Vertaktung und bei der Anzahl der Züge. Verbesserungswürdig ist aber die Anbindung an die Landeshauptstadt Potsdam und an das Luftverkehrsnetz. Die Anbindung an den BER – insbesondere auch als Arbeitsplatzstandort – ist erheblich verbesserungswürdig. Eine Möglichkeit wäre hier eine Umsteigemöglichkeit am Berliner Außenring.

Für die Optimierung auf der Anhalter Bahn wäre mittelbar die Öffnung der Dresdner Bahn und damit die Verlagerung des BER-Verkehrs von der Anhalter Bahn auf die Dresdner Bahn wichtig, da die ungünstige – und seitens der Bahnkunden nicht nachvollziehbare – Taktung durch den Vorrang des zukünftigen Airport-Expresses zwischen Berlin-Hauptbahnhof und Flughafen BER bedingt ist und nach Stand der Planung nicht geändert wird, bevor die Dresdner Bahn wiederhergestellt ist und der Bahnverkehr von Berlin zum Flughafen nicht mehr über die Anhalter Bahn geführt werden muss.

Eine Verbesserung der Anbindung an den Fernverkehr könnte auch durch den Halt von Fernverkehrszügen in Luckenwalde erzielt werden. Dies wäre auch eine Alternative zu Änderungen des Taktes. Der Immissionsminderungseffekt wäre – das muss hier eingeräumt werden – eher global als lokal. Eine weitere Steigerung des Pendleraufkommens würde auch zu zusätzlichen MIV zum Bahnhof führen. Denn die zusätzlichen Pendler würden nicht nur aus Fahrradentfernungen (also im näheren Bereich um den Bahnhof Luckenwalde), sondern auch aus dem umliegenden ländlichen Raum kommen. Diese Maßnahme muss also mit weiteren Maßnahmen (Fahrradinfrastruktur am Bahnhof, Parkleitsystem, zusätzliche Parkplätze etc.) abgestimmt werden.

Es ist Aufgabe der Stadtverwaltung, sich für eine Verbesserung der Bahnanbindung Luckenwaldes einzusetzen. (z.B. bei der Aufstellung des Landesverkehrsplan). Angesichts der prognostizierten Steigerung des Verkehrsaufkommens in Richtung Berlin ist eine Verstetigung und Optimierung der Bahnanbindung besonders wichtig.



9 Vorschlag für eine Anbindung der Anhalter Bahn an den BER und die Landeshauptstadt (Grafik: Stadtplanungsamt Luckenwalde, 2012, auf der Basis des VBB-Liniennetzes)

4.2.2 Emissionsreduzierung

4.2.2.1 Einführung von Regelwerken für die bauliche Ausgestaltung der einzelnen Straßen - Maßnahmen am Hauptstraßennetz

LAI-Ziel: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche
Maßnahmentyp: Regelwerk

Bei der grundhaften Erneuerung der Ortsdurchfahrten ist im Wesentlichen auch die Reduzierung der Emissionen durch die Verwendung eines emissionsreduzierenden Belags zu berücksichtigen. Mit den kürzlich durchgeführten Erneuerungen Beelitzer Straße (L73), Zinnaer Straße / Jüterboger Straße (B101) wurden Beispiele für weitere Straßenbaumaßnahmen am Hauptstraßennetz geschaffen. Die Effekte wären in db(A) berechenbar, sind jedoch je nach Ausgangszustand und Verkehrsbelastung unterschiedlich groß (gegenüber der Ausgangssituation). Die Führung des Radverkehrs sollte separat erfolgen. Vorzugslösung sind Schutzstreifen wie an der Schützenstraße. Dies dient insbesondere der Verkehrssicherheit, auch wenn es unter Lärmschutzaspekten nicht die optimale Lösung ist, da parkende Fahrzeuge auf der Straße (bei Schutzstreifen nicht möglich) zu einer Geschwindigkeitsreduzierung führen würden.



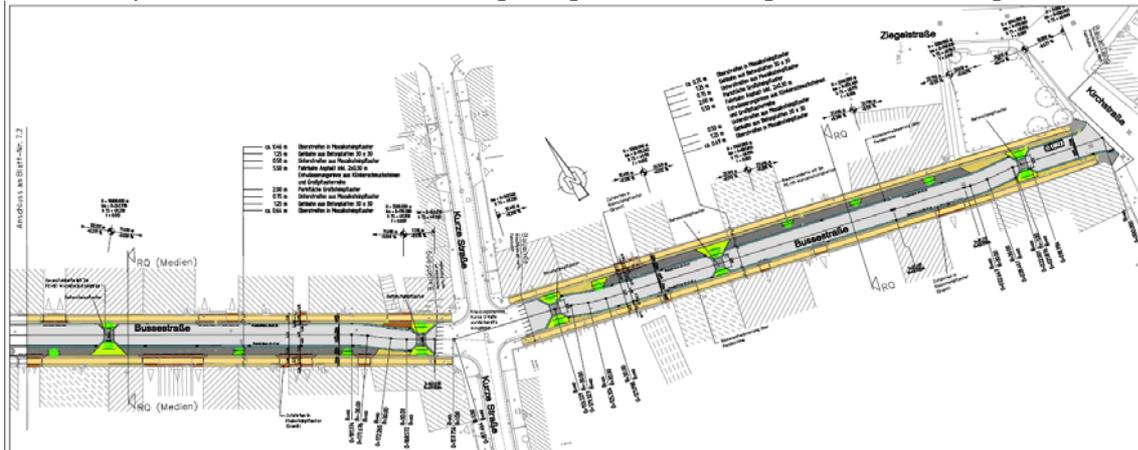
10 Jüterboger Straße (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.2.2 Einführung von Regelwerken für die bauliche Ausgestaltung der einzelnen Straßen - Maßnahmen an Nebenstraßen

LAI-Ziel: Bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche
Maßnahmentyp: Regelwerk

Auch beim Ausbau bzw. bei der grundhaften Erneuerung von Nebenstraßen soll dem Lärmschutz besondere Bedeutung beigemessen werden. Das ursprüngliche Konzept, das die Wieder- bzw. Weiterverwendung von Großsteinpflaster vorsah, ist inzwischen aufgegeben worden. Nunmehr wird lärmintensives Pflaster durch einen glatten Asphaltbelag

ersetzt. Dazu sollen geeignete Maßnahmen am Straßenquerschnitt (Fahrbahnverengungen, Aufpflasterungen – zum Beispiel an Schulen) dazu beitragen, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Die Straßen sollen so auch attraktiver für Fußgänger und Radfahrer werden. Baumpflanzungen bzw. der Erhalt von vorhandenen kleinklimatisch wirksamen Großbäumen sollen die Aufenthaltsqualität verbessern. Bereits vollzogene Beispiele sind die Theaterstraße, die Parkstraße, die Bussestraße und die Frankenstraße. In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Befürchtung geäußert, die Verbesserung der Fahrbahnen (Asphalt statt Großsteinpflaster) könnte zu einer Verkehrsverlagerung führen. Die jetzt noch gemiedenen Pflasterstraßen könnten sich zu Schleichwegen entwickeln. Dieser Aspekt ist bei weiteren Planungsaufgaben unbedingt zu berücksichtigen.



11 Straßenplanung Bussestraße (Redeker Consult Luckenwalde)

4.2.2.3 Maßnahmen am Nebenstraßennetz – Reduzierung von Schleichwegen in den Wohngebieten und vor besonders schützenswerten Einrichtungen

LAI-Ziel: Verlagerung des Verkehrsaufkommens
Maßnahmentyp: Regelwerk

Zu den Erfolgsgaranten von Stadterneuerungsmaßnahmen und Aufwertungsmaßnahmen im Rahmen der Städtebauförderung gehört nicht nur die Schaffung von attraktivem Wohnraum durch die Sanierung von Wohngebäuden und von attraktiven Infrastruktureinrichtungen, sondern auch die Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes mit hoher Aufenthaltsqualität und der Möglichkeit sicherer Wege für Fuß- und Radfahrer. Dazu gehört auch die Verhinderung von Schleichverkehr durch Maßnahmen entsprechend der Arbeitshilfe des Landes Brandenburg¹⁰. Ein gelungenes, durch den Bürger gut akzeptiertes Beispiel ist die Schließung der Straße Am Burgwall vor der Kita Burg. Die Schließung führte auch zu einer wahrnehmbaren Entlastung des Wohnblocks an der Straße Am Burgwall.

4.2.2.4 Entlastung von Wohngebieten durch Verkehrsverlagerung – Spange zwischen Industriestraße und Dämmchenweg

LAI-Ziel: Verlagerung des Verkehrsaufkommens
Maßnahmentyp: Baumaßnahme

¹⁰ Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg, Arbeitshilfe für Gestaltung und Bau von Gemeindestraßen innerhalb bebauter Gebiete, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, März 2007

Die neue Verbindungsstraße zwischen Dämmchenweg und Industriestraße erschließt nicht nur zusätzliche Gewerbe- und Industriegrundstücke, sondern führt auch zu einer Entlastung des Wohngebietes Stadtrandsiedlung vom Schwerlastverkehr. Insgesamt entsteht eine WinWin-Situation: Das Industriegebiet wird als Gewerbestandort attraktiver, das angrenzende Wohngebiet wird aber insgesamt entlastet.



12 Straße Am Burgwall an der Kita Burg, (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)



13 "Spange" zwischen Dämmchenweg und Industriestraße (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.2.5 Dezentralisierung (bzw. Verlagerung) der Verkehrsführung durch den Ausbau von Alternativrouten

LAI-Ziel: Verlagerung des Verkehrsaufkommens
Maßnahmentyp: Prüfauftrag, Baumaßnahme

Durch geeignete Maßnahmen – die Ertüchtigung von Alternativstraßen und Entschleunigungsmaßnahmen auf den Hauptachsen – soll sich der Verkehrsfluss neue Routen suchen. Die Maßnahme ist sehr kritisch zu bewerten und entsprechend vorsichtig anzugehen. Eine Verlagerung des Verkehrs in bisher unbelastete Wohnstraßen würde dort zu Konflikten führen und ist nicht gewünscht. Sinnvoll wäre allenfalls eine Verlagerung in Gewerbegebiete. Ein mögliches Beispiel wäre der Ausbau der Privatstraße, die von der Frankenfelder Chaussee zum Zapfholzweg führt, aber nur von der Frankenfelder Chaussee bis zur Erschließung von Marktkauf, Toom und Möbel-Oase ausgebaut ist. Ein weiterer Ausbau bis zum Zapfholzweg würde nicht nur die Erreichbarkeit der Einzelhandelseinrichtungen von der B101n aus erheblich verbessern, sondern auch den bisherigen Verkehr von der B101 bzw. aus Richtung Zülichendorf / Treuenbrietzen zu Marktkauf aufnehmen und die Ortsdurchfahrt Frankenfelde bzw. die Frankenfelder Chaussee im Bereich Bergsiedlung / neue Bergsiedlung entlasten. Diese Maßnahme sollte in privater Trägerschaft durchgeführt werden, da vor allem die Attraktivität der erschlossenen Einzelhandelseinrichtungen dadurch gesteigert wird und die Entlastung Frankenfeldes und der neuen Bergsiedlung nur ein begrüßenswerter Nebeneffekt ist.



14 Privatstraße zwischen Frankenfelder Chaussee und Zapfholzweg (Kartengrundlage: Lärmkarte des Landes Brandenburg)

4.2.2.6 Förderung der Elektromobilität durch die Standortvorsorge bzw. Schaffung von Ladestationen für Elektroautos und –fahrräder

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes

Maßnahmentyp: städtebauliches Ziel (Handlungsauftrag für die Verwaltung)

Elektrofahrzeuge verursachen geringere Schallemissionen als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Elektrobikes (Pedelecs) sind attraktivere Alternativen zum Auto, weil das Fahren weniger anstrengend als mit dem Normalfahrrad ist und leichter Gepäck transportiert werden kann. Diese Fahrzeuge – dies gilt insbesondere für Elektroautos - werden aber nur dann eine breitere Akzeptanz finden, wenn die notwendige Infrastruktur in Gestalt von Ladestationen vorhanden ist. Diese Ladestationen sind besonders in Kombination mit Pendlerparkplätzen und Pendlerfahrradabstellanlagen sinnvoll. Aber auch auf den Parkplätzen und an den Fahrradabstellanlagen von Unternehmen und den großen Verwaltungen wäre es sinnvoll, den Mitarbeitern die Möglichkeit einzurichten, den Akku von Auto oder Fahrrad aufzuladen.

Eine Koppelung der Ladestation mit einer Anlage zur Erzeugung elektrischen Stromes aus erneuerbaren Energien wäre die Ideallösung.

Die Verwaltung soll prüfen, welche Standorte besonders geeignet wären, und versuchen, Partner für die Errichtung und den Betrieb solcher Anlagen anzuwerben.

4.2.3 Geschwindigkeitsreduzierung

4.2.3.1 Tempo-20-Zone am Markt

LAI-Ziel: Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes

Maßnahmentyp: bauliche Maßnahme, Beschilderung

Die bereits eingerichtete Tempo 20-Zone am Markt soll ausgedehnt werden. Die Baruther Straße bis zum Kleinen Haag und die „Lämmergasse“ sollen mit einbezogen werden. Durch die Geschwindigkeitsreduzierung ist eine weitere Reduzierung der Schallemissionen zu erwarten. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit wird die Nutzung des Straßenraums für Fußgänger und Radfahrer attraktiver.



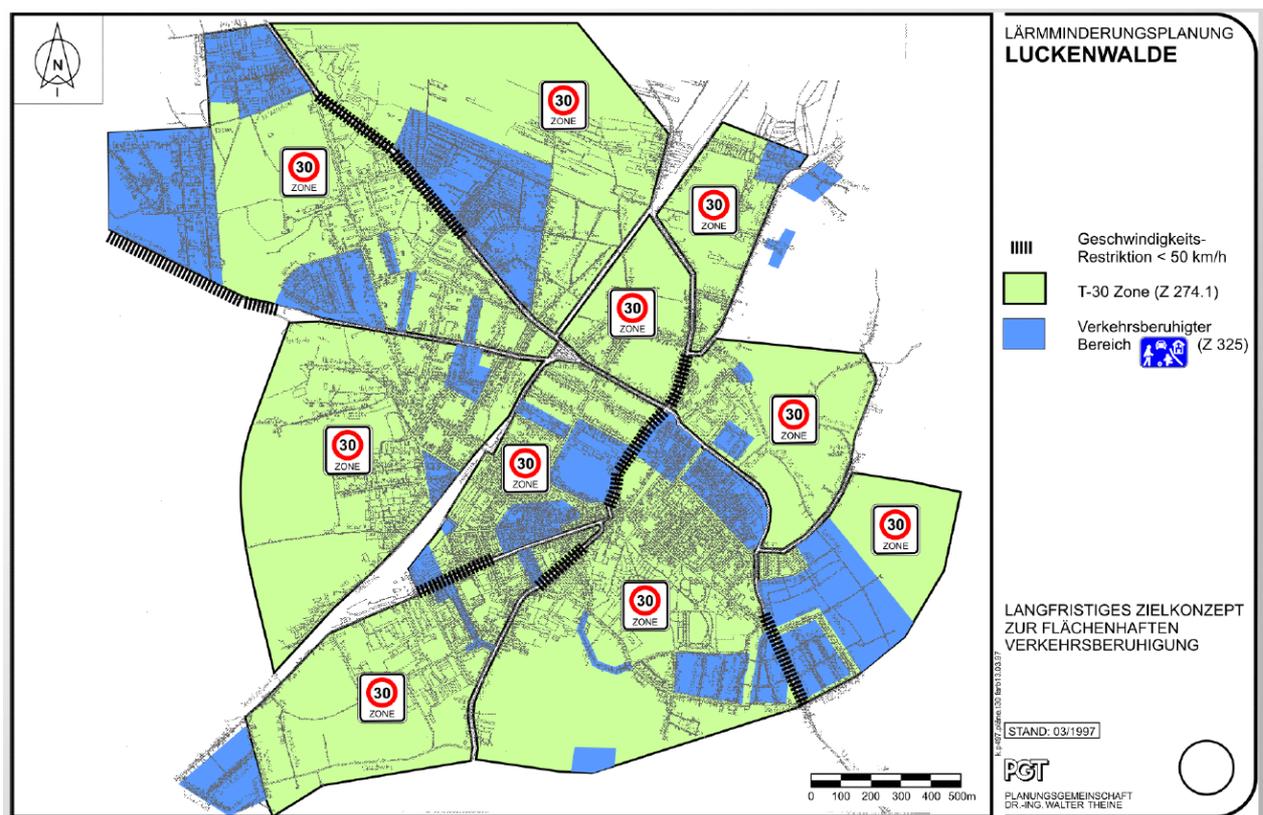
15 Beschilderung der Tempo 20-Zone am Markt (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.3.2 Tempo-30-Zonen aus Verkehrsentwicklungsplan

LAI-Ziel: Senkung des Geschwindigkeitsniveaus
Maßnahmentyp: Beschilderung

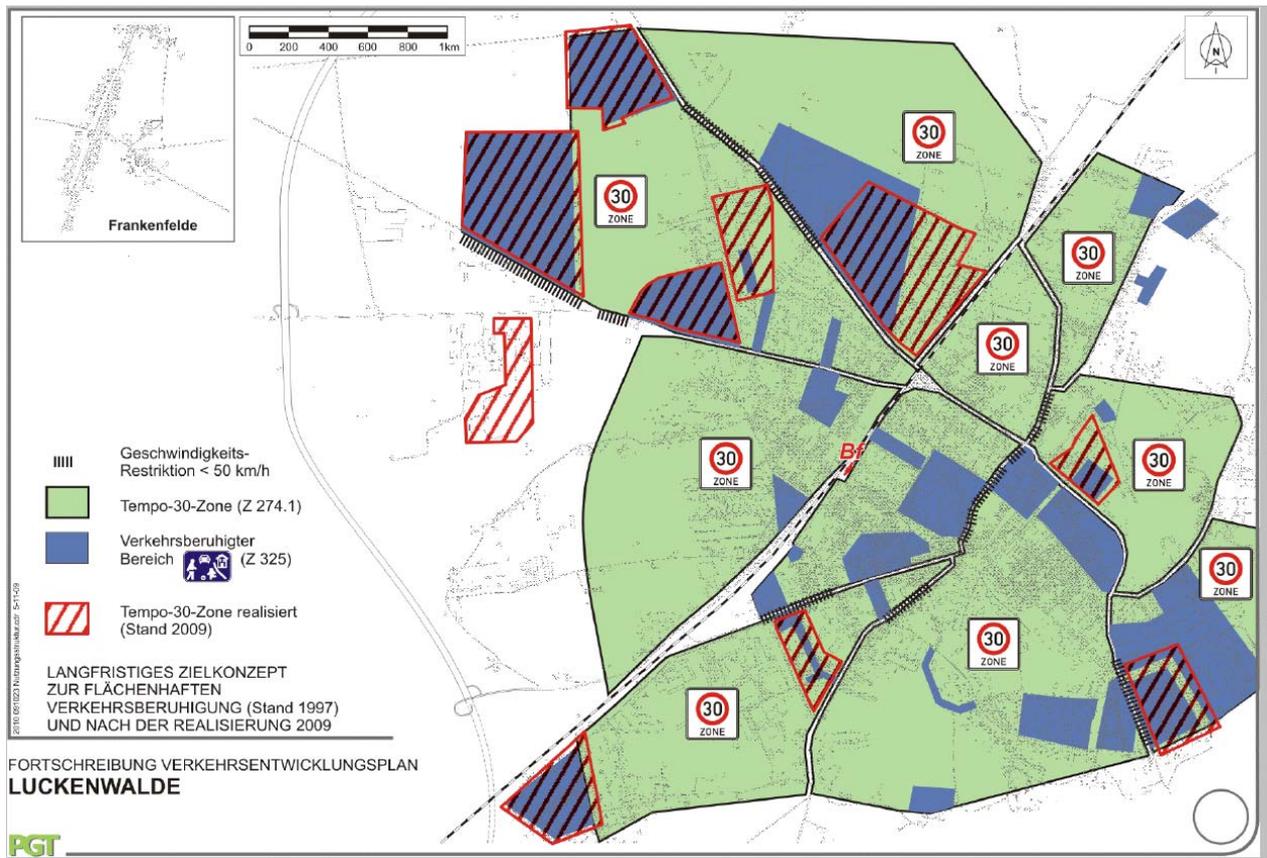
Der in den 90er Jahren beschlossene Verkehrsentwicklungsplan sieht abseits des Hauptstraßennetzes flächendeckend als langfristiges Zielkonzept die Einrichtung von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen vor. Diese sind bislang kaum umgesetzt worden. Die im Verkehrsentwicklungsplan vorgeschlagenen Maßnahmen führen durch die geringeren Geschwindigkeiten zu einer Reduzierung des Verkehrsgeräuschpegels. Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit wird die Nutzung des Straßenraums für Fußgänger und Radfahrer attraktiver

Es ist zu prüfen, inwieweit eine weitere Umsetzung sukzessiv möglich ist. Faktoren für die Beurteilung sind das Verkehrsaufkommen sowie die faktische und geplante Funktion der Bestandteile des Straßennetzes. Wichtig ist aber auch die Akzeptanz seitens der Anwohner. Dabei sollte der Vorrang bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen liegen, da verkehrsberuhigte Bereiche mit baulichen Maßnahmen verbunden sind. Die Arbeitshilfe¹¹ des Landes Brandenburg empfiehlt die Einrichtung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Bereich von Schule, Kindertagesstätten, Altersheimen und Kreuzungen mit Schul- und Spielwegen.



16 Zielkonzept zur flächenhaften Verkehrsberuhigung laut Verkehrsentwicklungsplan (Grafik: PGT, Hannover)

¹¹ Siehe oben



17 Zielkonzept zur flächenhaften Verkehrsberuhigung, Realisierung 2009 (Grafik: PGT, Hannover)

4.2.3.3 Kreisverkehr Dämmchenweg / Jüterboger Tor

LAI-Ziel: Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, Vergrößerung des Abstands zwischen Quelle und Immissionsort

Maßnahmentyp: bauliche Maßnahme

Direkt am südlichen Ortseingang der jetzigen B101 soll an der Kreuzung mit dem Teichwiesenweg / Dämmchenweg ein Kreisverkehr errichtet werden. Der Dämmchenweg wird dabei in südliche Richtung verlegt. Der Kreisverkehr erzwingt eine Geschwindigkeitsreduzierung für den aus Richtung Jüterbog kommenden, in den Ort hineinfahenden Verkehr und führt so zur Reduzierung der Lärmbelastung der angrenzenden Wohnhäuser am Jüterboger Tor. Darüber hinaus wird die Fahrbahn des Dämmchenwegs verlegt und dabei um mehrere Meter von der vorhandenen Wohnnutzung am Dämmchenweg weggeschoben, so dass auch hier eine Entlastung zu erwarten ist.



18 Standort des Kreisverkehrs Dämmchenweg mit fehlender Furt für den Radweg (Foto; Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.3.4 Aufhebung von Vorfahrtstraßen (gleichberechtigte Kreuzungen, Kreisverkehre)

LAI-Ziel: Senkung des Geschwindigkeitsniveaus

Maßnahmentyp: Prüfauftrag, Beschilderung, bauliche Maßnahme

Die Maßnahme geht einher mit der Einrichtung von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen, Der in den 90er Jahren beschlossene Verkehrsentwicklungsplan sieht abseits des Hauptstraßennetzes flächendeckend die Einrichtung von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen vor. Diese sind bislang kaum umgesetzt worden. Die Maßnahme wäre auch ohne die Einrichtung der geschwindigkeitsreduzierten Bereiche möglich. Die Einrichtung von Kreisverkehren wäre eher bei Hauptverkehrsstraßen sinnvoll, als bei Wohnstraßen. Die Änderung der Vorfahrtregelungen führt zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf den bisherigen Vorfahrtstraßen. Insgesamt ist auch eine Verstetigung des Verkehrs zu erwarten (weniger Brems- bzw. Anhaltvorgänge).

Durch die Reduzierung der Geschwindigkeit wird die Nutzung des Straßenraums für Fußgänger und Radfahrer attraktiver. Das Ersetzen von Ampelkreuzungen durch Kreisverkehre führt zu einer Verstetigung des Verkehrs und zu einer Reduzierung der Standphasen der Kraftfahrzeuge.

Ein kürzlich realisiertes Beispiel ist die Baumaßnahme Bussestraße. Die ursprüngliche Vorfahrtsregelung an den Einmündungen Stiftstraße und Holzstraße wurde aufgehoben.



19 Vorfahrtsstraße im Wohngebiet (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.3.5 Shared Space im Bereich Zinnaer Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße / Haag

LAI-Ziel: Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes, Verkehrsverlagerung

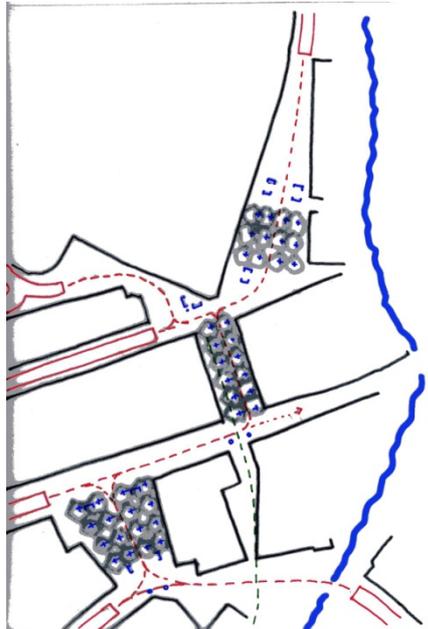
Maßnahmentyp: Bauliche Maßnahme, Entschilderung

Nach Fertigstellung der Ortsumgehung und Rückstufung der B101 soll der Bereich Zinnaer Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße, Haag in einen Shared Space-Bereich, in dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind und die Aufteilung in bestimmte Bereiche für die einzelnen Verkehrsteilnehmer aufgehoben wird, erfolgen. Im Shared Space-Bereich selbst werden die Geschwindigkeit und die damit verbundenen Emissionen deutlich reduziert. Der Bereich ist deutlich attraktiver für Radfahrer und Fußgänger, insofern sind positive Auswirkungen auf Modal Split zu erwarten. Der durchaus zu erwartende Effekt der Verkehrsverlagerung könnte jedoch zu zusätzlichen Belastungen an den Ausweichrouten führen. Dies ist bei der konkreten Planung unbedingt zu berücksichtigen.

Das Konzept „shared space“ ist eine sehr radikale Lösung. Sollte diese nicht vollständig zum Tragen kommen, ist aber mindestens eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Radfahrer und Skater zu schaffen, da in diesem Bereich eine wichtig Ortsdurchfahrt von mehreren Schulwegen (in Richtung Friedrich-Ebert-Grundschule und in Richtung Friedrich-Gymnasium), Pendlerfußwegen (vom Bahnhof zum Kreishaus) und von der zukünftigen Skate-Verbindung vom Bahnhof zum Einstiegspunkt am Kreishaus gekreuzt wird.



20 Untersuchungsbereich Shared Space (Grafik: Heinz, Pflügler, Jahnen, Aachen)



21 Gestaltungsskizze Shared Space (Grafik: Heinz, Pflügler, Jahnen, Aachen)

4.2.3.6 Prüfauftrag Überwachung Verkehrsentwicklung Schieferling und allgemein zur Entwicklung des Verkehrs nach der Inbetriebnahme der B101n OU Luckenwalde

LAI-Ziel: Senkung des Geschwindigkeitsniveaus

Maßnahmentyp: Prüfauftrag bzw. Beobachtungsauftrag an die Verwaltung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung kam seitens des Unternehmens, zu dem die Wohngebäude am Schieferling gehören, die Anregung, das vorhandene Halteverbot auf dem Schieferling aufzuheben, um so eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf dem Schieferling zu erreichen, aus der dann wiederum eine Reduzierung der Lärmbelastung resultieren sollte. Der Schieferling ist derzeit besonders belastet, weil die Fahrstrecke vom derzeitigen

Ausbauende der B101n zur alten B101 über An den Ziegeleien, „Schwindsuchtbrücke“ und Schieferling führt.

Die Situation wird sich aber mit der Inbetriebnahme des letzten Teils der Ortsumgehung (voraussichtlich Oktober 2013) erheblich ändern. Der Schieferling wird vollständig vom Durchgangsverkehr in bzw. aus Richtung Jüterbog entlastet werden, wie sich der Verkehr (und die Fahrgeschwindigkeit) auf dem Schieferling aber wirklich entwickeln werden, kann nicht genau prognostiziert werden. Die Entwicklung ist nach der Inbetriebnahme der B101n genau zu beobachten. Für den Fall, dass erhebliche oder unzumutbare Belastungen entstehen sollten, sind geeignete Maßnahmen (auch zur Geschwindigkeitsreduzierung oder zur Steuerung des Schwerlastverkehrs) vorzunehmen.

Ebenso ist die Entwicklung auf der Anhaltstraße zu beobachten.

4.2.4 Verkehrsmittelwahl, Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit

4.2.4.1 Optimierung der Stadtbuslinie und der Umsteigerelationen

LAI-Ziel: Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes

Maßnahmentyp: Handlungsempfehlung für die Verwaltung

Die Stadtbuslinie ist eine wichtige Einrichtung gerade für nicht selbst motorisierte Mitbürger und bietet eine Alternative zu Auto, Fahrrad und Fuß. Sie ist gerade für Bürger wichtig, die nicht (mehr) autofahren können oder wollen. Sie trägt dazu bei, Luckenwalde zu einem attraktiven Wohnstandort gerade für Menschen zu machen, die auf das Auto verzichten wollen. Die Stadtbuslinie verbindet sämtliche Stadtteile mit allen wichtigen Einrichtungen. Und zeichnet sich dadurch aus, dass die wesentlichen publikumsintensiven Ziele in der Stadt angefahren werden. Neben den Verwaltungseinrichtungen (Rathaus, Kreishaus) werden auch die Schulen, das Krankenhaus, der Bahnhof samt Bibliothek und wichtige Einzelhandelseinrichtungen erreicht. Die Vorgabe dabei ist nicht die Fahrtgeschwindigkeit, sie lautet viel mehr „Alles muss erreichbar sein.“. Dadurch wird die Mobilität der älter werdenden Gesellschaft gewährleistet. Die Stadtbuslinie trägt als auch erheblich dazu bei, die Lebensqualität für die älter werdende Bevölkerung aufrecht zu erhalten.

Optimierungspotenzial besteht nur im Detail.

Hier ist im Rahmen der Neugestaltung des Boulevards noch eine Verbesserung möglich. Angedacht ist eine Haltestelle direkt auf dem Boulevard. Durch eine verbesserte Anbindung des Boulevards würde der Einzelhandel in der Innenstadt noch besser erreicht werden können.



22 Stadt- und Regionalbusverkehr am Stadtzentrum (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

Je nach Entwicklung in den Gewerbe- und Industriegebieten entlang des Zapfholzweges sollten diese auch besser angebunden werden. Die Anbindung der Arbeitsstätten ist bereits jetzt durch eine direkte Verbindung Bahnhof – Biotechnologiepark vorhanden, bei einer weiteren Entwicklung im Bereich Zapfholzweg II ist auch hier eine Anbindung für die Pendler im Berufsverkehr erforderlich.

Ein weiteres wesentliches Ziel ist, die Umsteigerelationen zum Regionalbahnverkehr zu optimieren. Dies ist ein Anliegen, das auch gerade die Pendler zum Biotechnologiepark vorgetragen haben. Die Optimierung der Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof könnte dazu führen, dass die individuelle Anreise der Auspendler zum Bahnhof eine bequeme Alternative erhält, dadurch könnte der motorisierte Individualverkehr zum Bahnhof verringert werden. Hier ein interessantes Angebot zu schaffen, ist jedoch eine sehr anspruchsvolle Aufgabe.

Die kürzlich erfolgte direkte Einbindung des Rathauses und des Marktes in die Stadtbuslinie sind ein erster Schritt in Richtung Optimierung.

4.2.4.2 Ausstattung Bushaltestellen

LAI-Ziel: Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes
Maßnahmentyp: Handlungsempfehlung für die Verwaltung

Die Ausstattung der Bushaltestellen soll verbessert werden. Allgemein sollen mehr Überdachungen und Bänke bereit gestellt werden. Im Einzelfall ist auch die Pflanzung von großwüchsigen Bäumen im Sinne des sommerlichen Sonnenschutzes denkbar. Langfristig und bei Umgestaltung im Rahmen von Straßenausbaumaßnahmen sind behindertengerechte Anlagen zu schaffen. Dabei geht es sowohl um die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Mitbürger, als auch um taktile Elemente für Bürger mit eingeschränkter Sehfähigkeit.



23 Beispiel für eine barrierefreie Bushaltestelle (Grafik: PGT, Hannover)

4.2.4.3 Mobilitätszentrale im Postbahnhof mit Fahrradservice

LAI-Ziel: Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes
Maßnahmentyp: Baumaßnahme

Der ehemalige Postbahnhof am Bahnhof Luckenwalde soll Infrastruktureinrichtungen aufnehmen, die den Bahnhof Luckenwalde als Schnittstelle zum SPNV für Reisende, Pendler und Touristen attraktiver machen. Neben den Versorgungsangeboten (Backwarenschop, Café) soll auch dem Fahrradfahrer und Skater ein Serviceangebot bereit gestellt werden. Das Vorhaben trägt zur Attraktivitätssteigerung sowohl des Radverkehrs als auch des Bahnverkehrs bei.



24 Mobilitätszentrale am Postbahnhof (Foto: Stadtplanungsamt 2013)

4.2.4.4 Optimierung Fahrradständer und –aufbewahrung am Bahnhof (und an der Bibliothek im Bahnhof)

LAI-Ziel: Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes
Maßnahmentyp: Baumaßnahme, Prüfauftrag für die Verwaltung

Die Kapazität der Fahrradstellplätze am Bahnhof ist nicht ausreichend, einige Fahrradständer sind bezüglich Komfort und Sicherheit nicht mehr zeitgemäß. Darüber hinaus kommt es in den offenen und unbewachten Anlagen häufig zu Diebstahl und Vandalismus. Dies schreckt ab, wertvolle Fahrräder am Bahnhof abzustellen. Einerseits sind Maßnahmen denkbar, die das Abstellen von Fahrrädern sicherer machen. Dies könnte in der Aufstellung zusätzlicher sicherer und auch im Sinne der Bequemlichkeit komfortabler Fahrradständer passieren. Andererseits ist auch die Etablierung einer Fahrradaufbewahrung als gewerbliches Unternehmen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs denkbar. Eine weitere Möglichkeit wäre auch die Bewachung oder Videoüberwachung. Derzeit wählen aufgrund des Risikos viele Bahnfahrer doch lieber das Auto anstatt das Fahrrad für den Weg zum Bahnhof. Eine sichere Abstellmöglichkeit würde hier zu einer erheblichen Änderung bezüglich der Verkehrsmittelwahl führen.



25 Fahrradständer am Berliner Platz (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.4.5 Optimierung der Erreichbarkeit öffentlicher Gebäude und anderer wichtiger Ziele (hohes Besucheraufkommen, hohe Beschäftigtenzahlen) für Fußgänger und Radfahrer

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes

Maßnahmentyp: Handlungsempfehlung für die Verwaltung

Im Prinzip sind viele der publikumsintensiven öffentlichen Einrichtungen gut auf nicht-motorisierte Besucher eingestellt. Sei es, dass Fahrradabstellplätze vorgehalten werden, sei es, dass sie mit dem ÖPNV (insbesondere mit dem Stadtbus) erreichbar sind. Hier sind allenfalls im Einzelfall noch Optimierungen möglich. Das Optimierungspotenzial sollte aber bei allen Bau- und Planungsmaßnahmen geprüft werden.

Erhöhung der Attraktivität des Fahrradfahrens



26 Fahrradständer am Kreishaus (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)



27 Barrierefreier Zugang und Fahrradständer am Rathaus Luckenwalde (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.4.6 Parksuchverkehr Oberstufenzentrum

LAI-Ziel: Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens, Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes
 Maßnahmetyp: Prüfauftrag und Handlungsempfehlung für die Verwaltung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vorgetragen, dass die engen und dicht besiedelten Anliegerstraßen in der Umgebung des Oberstufenzentrums durch die Schüler und Lehrer zum Parken der Fahrzeuge genutzt werden, da kein (ausreichender) Parkraum für diese Schule vorhanden sei. Im Rahmen der Stellungnahme würde weniger die daraus entstehende Lärmbelastung als Problem benannt, als die dann fehlenden Abstellmöglichkeiten für die Anwohner.

Darüber hinaus wurde auf Behinderungen für Lieferfahrzeuge und Rettungsfahrzeuge hingewiesen, wobei dieser Hinweis an das Ordnungsamt zur Überprüfung weitergegeben wird.

Das Oberstufenzentrum ist ein wichtiger Schulstandort. Das dort vorhandene berufliche Gymnasium ist das einzige dieser Art im südlichen Teil des Landkreises. Es stärkt die Bedeutung Luckenwaldes als zentraler Ort. Das Parken im öffentlichen Straßenraum kann nur unterbunden werden, wenn es ordnungswidrig erfolgt, also zum Beispiel im Fall der Behinderung von Rettungswegen. Die Einführung einer Anwohnerparkzone würde nur zu einer Verlagerung des Problems führen, da ein größerer Ersatzstandort nicht vorhanden ist.

Eine Möglichkeit, den Parksuchverkehr zu reduzieren, wäre es, den öffentlichen Verkehr zum Oberstufenzentrum attraktiver zu gestalten. Während der Busverkehr mit den Schulanfangs- und endzeiten abgestimmt ist, gilt dies nicht für den Bahnverkehr. Hier sollte das Gespräch mit der Schulleitung und dem Nahverkehrsbeirat des Landkreises gesucht werden. Eine günstigere Zeitspanne zwischen Bahnverkehr und dem Schulbeginn bzw. Schulende würde die Anfahrt mit der Bahn sicherlich attraktiver machen. Möglicherweise würde auch eine günstigere Möglichkeit, Fahrräder am Bahnhof nachts sicher aufzubewahren, zu einer Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes führen.

4.2.4.7 Verbesserung der Fuß- und Radwege

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes

Maßnahmentyp: Handlungsempfehlung für die Verwaltung

Das vorhandene Radwegenetz, die Radfahrstreifen und die Verkehrsführung für Radfahrer (z..B. Markierungen an Kreuzungen) ist allgemein zu überprüfen und im Einzelfall durch bauliche Maßnahmen oder Markierungen zu korrigieren. Auch im Bereich der Gehwege besteht teilweise ein erheblicher Sanierungsrückstau. Dies führt gerade zu Problemen für Mitbürger, die auf barrierearme oder –freie Wege angewiesen sind. Es mindert die Attraktivität des Zu-Fuß-gehens erheblich.

Die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl der Radfahrer wird verbessert. Behinderungen des flüssigen Radverkehrs werden reduziert. Die Möglichkeit, Wege zu Fuß zu absolvieren, wird attraktiver.



28 suboptimale Radwegführung entlang der L73 (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)



29 Gehweg Parkstraße vor der Sanierung (Foto: PGT, Hannover)

4.2.4.8 „Luckenwalder Platte“ als Regelgestaltung für rollstuhl- und skatertaugliche Fußwege und Mischverkehrsflächen

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,
Maßnahmentyp: Regelwerk

Beim Ausbau der Straßen soll als Oberflächenbelag für die Bürgersteige in der Regel die Luckenwalder Platte eingesetzt werden. Dabei handelt es sich um eine Platte die mit so schmalen Fugen verlegt wird, dass sie uneingeschränkt benutzbar für Kinderwagen, Rollstühle, Skater und Radfahrer ist. Der einheitliche Oberflächenbelag hat darüber hinaus einen hohen Wiedererkennungswert. Der Nutzer erkennt die Tauglichkeit der Fahrbahn sofort. Die Benutzung der Bürgersteige für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, Skater und Radfahrer (soweit diese den Fußweg benutzen dürfen, also Kinder bis zu einem bestimmten Alter, oder soweit es sich um einen gemeinsamen Geh- und Radweg handelt wird erleichtert, Barrieren werden abgebaut



30 „Luckenwalder Platte“ auf dem Gehweg Poststraße, mit nicht mehr zulässiger Beschilderung (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)



31 „Luckenwalder Platte“ im verkehrsberuhigten Bereich Am Nuthepark (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.4.9 Ausbau von Radfahrerschutzstreifen an geeigneten Straßen

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,

Maßnahmentyp: Fahrbahnmarkierung

An geeigneten Straßen sind Radfahrerschutzstreifen anzulegen, um den Radverkehr sicherer zu gestalten. Dies ist insbesondere da sinnvoll, wo bisher Gefahrensituationen bestehen. Es ist nur dort möglich, wo der Straßenraum breit genug ist. (z.B.: Straße des Friedens – einseitig – und Brandenburger Straße, An den Ziegeleien). Die Anlage von Radfahrerschutzstreifen muss sehr genau geprüft werden, weil sie neben positiven Effekten (mehr Sicherheit und Zügigkeit für den Radfahrer) auch negative Effekte (Wegfall von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum, u.U. höhere Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

wegen wegfallender Behinderung durch parkende Autos) hat. Es ist hier jeder Einzelfall ganz genau zu untersuchen.



32 Vorschlag Schutzstreifen Brandenburger Straße (Grafik: PGT, Hannover)



33 Vorschlag einseitiger Schutzstreifen Straße des Friedens (Grafik: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.4.10 Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,

Maßnahmentyp: Handlungsempfehlung für die Verwaltung

Zum Gesamtkonzept, die Stadt radfahrer- und fußgängerfreundlicher zu gestalten gehört es auch, Umwege für Radfahrer zu vermeiden. Nicht nur durch die Erhöhung der Sicherheit für den Radfahrer, sondern auch durch den Fahrtzeitgewinn wird das Radfahren attraktiver

Im Sinne einer Verbesserung der Radwegeverbindungen ist auch zu prüfen, inwieweit es möglich ist, Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung zu öffnen.

Bereits umgesetzt ist dies im Hermann-Henschel-Weg. In anderen Straßen, zum Beispiel in der Käthe-Kollwitz-Straße, der Grabenstraße und der Baruther Straße dürfen Radfahrer den Gehweg in Gegenrichtung zur Einbahnstraße benutzen.

Wünschenswert wäre eine Öffnung bzw. eine Legalisierung in der Rudolf-Breitscheid-Straße (Engpass), hier dürfte es aber aufgrund der Enge des Straßenraums kaum möglich sein.

Eine Lösung wird für die Theatergasse zwischen Fahrradhof der Friedrich-Ebert-Schule und Grünstraße vorbereitet.

4.2.4.11 Aufhebung unzulässiger Radwegebenutzungszwänge

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,

Maßnahmentyp: Handlungsempfehlung für die Verwaltung

Durch die Rechtsprechung ist der Benutzungszwang für Radwege oder gemeinsame Fuß- und Radwege für Straßen mit geringer Verkehrsbelastung aufgehoben worden. Hierauf reagieren Stadtverwaltung und Straßenverkehrsbehörde. In der Regel soll die Benutzung des Bürgersteigs weiter zulässig sein (Beschilderung „Fußweg – Radfahrer frei“).

Dies führt zu einer Verkürzung der Fahrtzeiten für Radfahrer. Je nach persönlichem Sicherheitsempfinden kann der Radfahrer zwischen Benutzung der Straße und des Gehweges wählen. Die umfangreiche Umbeschilderung erfordert eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Siehe Abbildung 30

4.2.4.12 Skating taugliche Verbindung zur Fläming Skate

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,

Maßnahmentyp: Fahrbahnmarkierung, Baumaßnahme

Das Infrastrukturangebot und die Wegeverbindung für den Trendsportler und Freizeittouristen zur Fläming Skate besitzt Optimierungspotenzial. Es gibt eine – nicht sehr direkte – Möglichkeit über die Bürgersteige (Bahnhofstraße, Poststraße, Am Nuthepark, Breite Straße), auf denen mindestens teilweise die „Luckenwalder Platte“ verlegt wurde. Vorgesehen ist eine direkte Verbindung über die Goethestraße und dann entlang des Volltuchgeländes, die bis zur Kurve der Käthe-Kollwitz-Straße führt. Diese Strecke wäre auch deshalb wichtig, weil sie für die Radfahrer eine Alternative zur engen und für Radfahrer wegen des Autoverkehrs und der vielen Kurzzeitparker vor den Geschäften unangenehm zu fahrenden Käthe-Kollwitz-Straße darstellt.

Die direkte Anbindung des Bahnhofs mit einer attraktiven direkten skatertauglichen Verbindung zum Bahnhof führt zu einer Attraktivitätssteigerung des Skatens und des Radverkehrs



34 Vorschlag für einen Skatweg vom Bahnhof zum Einstiegspunkt (Grafik: Stadtplanungsamt)

4.2.4.13 Verbesserung der Kreuzungssituationen (Fußgängerüberwege)

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,

Maßnahmentyp: Fahrbahnmarkierung, Beschilderung

Die Sicherheit auf den klassischen, etablierten Fußgängerwegen ist durch geeignete Maßnahmen, wie zum Beispiel Fußgängerüberwege und Querungshilfen an den Straßenüberquerungen zu verbessern. Die Wegführung ist dabei so zu wählen, dass der Fußgänger nicht das Gefühl entwickelt, er solle Umwege gehen. Bei der Straßenraumgestaltung sollte der Vorrang und die Verstärkung des motorisierten Verkehrs nicht das oberste Ziel sein.

Die Bereitschaft, auf das Auto zu verzichten ist auch davon abhängig, wie sicher und wie bequem der Weg z.B. zu Fuß ist.

Beispiele sind der Fußweg vom Bahnhof durch das Volltuchgelände und den Nuthepark zur Fußgängerzone. Hier fehlen ein Fußgängerüberweg und Bordsteinabsenkungen am Haag auf Höhe Vierseithof.



35 Fußgänger am Haag (Foto: PGT, Hannover)

4.2.4.14 Sicherung von Schulwegen – auch Umwandlung der Theaterstraße zwischen Kleiner Haag und Breite Straße, Verlagerung der Parkplatzzufahrt zum Kleinen Haag, und allgemeiner: Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger im Straßenverkehr

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,

Maßnahmentyp: Prüfauftrag bzw. Handlungsempfehlung an die Verwaltung

Die Hauptschulwege sind kritisch zu überprüfen. Im Umfeld der Schule sind bauliche Maßnahmen durchzuführen, durch die Konfliktpunkte entschärft werden.

Konfliktpunkte sind beispielsweise:

Gefährliche Straßenquerungen (z.B. Dahmer Straße), enge Gehwege (z.B. Kleiner Haag), zu hohe Geschwindigkeiten (Straße des Friedens, Kleiner Haag), Konflikte durch Elternverkehr, Überschneidung Parkplatzzufahrt / Schulweg (Theaterstraße).

Zusätzliche Maßnahmen – an diversen Stellen wurden bereits Maßnahmen durchgeführt – wären zum Beispiel Querungshilfen an der Dahmer Straße, am Haag (Vierseithof), an der Puschkinstraße und an der Dessauer Straße (Höhe Hermann-Henschel-Weg, Berliner Platz), Geschwindigkeitsreduzierung am Kleinen Haag, Verlagerung der Zufahrt zum Parkplatz Theaterstraße zum Kleinen Haag,

Die Ergebnisse der Schulprojekte (kleine Adler, Befragung Gymnasium) sind zu berücksichtigen

Vielen Eltern erscheint der Schulweg ihrer Kinder, insbesondere im Grundschulalter als zu gefährlich, um die Kinder allein zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule zu schicken. Dies führt dazu, dass viele Kinder trotz kurzer Entfernungen mit dem Auto zur Schule gefahren werden. Dies stellt eine erhebliche Belastung der Anwohner der Schulen dar und erzeugt zusätzliche bzw. andere Gefährdungen. Die Maßnahmen könnten dazu beitragen, Gefahrenstellen im Straßenverkehrsnetz zu entschärfen, Eltern und Kindern mehr Sicherheit zu geben, und zum Verkehrsmittelwechsel zu verleiten.



36 Schulweg und Parkplätzeinfahrt Theaterstraße (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.4.15 Gestaltung des öffentlichen Raumes - Erhaltung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer im öffentlichen Raum (hierzu auch: Erhalt und Pflanzung von schattenspendenden und kleinklimatisch wirksamen Großbäumen, Sitzgelegenheiten, Pocket Parks

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,

Maßnahmentyp: Handlungsempfehlung an die Verwaltung

Um den öffentlichen Raum für Fußgänger (und auch Radfahrer) attraktiver zu machen, ist die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist ausschlaggebend für die Bereitschaft, den öffentlichen Raum als Fußgänger zu nutzen. Dazu gehört ein attraktives Stadtmobiliar und auch – insbesondere an heißen Sommertagen – die kleinklimatische Wirkung von Bäumen.

In heißer und trockener werdenden Sommern ist hier die kleinklimatische Wirkung von Bepflanzungen und Straßenbäumen nicht zu unterschätzen. Auch die Möglichkeiten zum Verweilen – Bänke / Sitzgelegenheiten gerade auch in Verbindungen mit Verschattungen – ist wichtig. Besonders attraktiv ist dies auch in Verbindung mit Kleinstgrünanlagen wie zum Beispiel Auguststraße / Stiftstraße. Für Familien mit Kindern wird das Zu-Fuß-Gehen interessanter, wenn kindgerechte Attraktionen den Weg säumen (Der Frosch am Boulevard, das Krokodil am Einstiegspunkt, die Wackelschafe im Nuthepark).



37 Schattenspendender Großbaum mit Sitzbank am Kleinen Haag (Foto: Stadtplanungsamt, 2012)

4.2.5. Verkehrsvermeidung

4.2.5.1 Ausbau Park, Kiss, *Bike*, *Skate* & Ride am Bahnhof, Park & Read an der Bibliothek

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes

Maßnahmentyp: Prüfauftrag für die Verwaltung

Die Kapazitäten am Bahnhof als Schnittstelle zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Bahnverkehr sind ausgereizt. Die Stellplatzanlage sollte vergrößert werden. Global betrachtet führt eine vergrößerte Stellplatzanlage zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens, da es bequemer und attraktiver wird, in die Bahn umzusteigen. Eine größere Stellplatzanlage würde lokal zwar mehr Verkehr anziehen, diesen aber auch bündeln. Die anliegenden Wohnstraßen würden vom Parksuchverkehr entlastet werden. Dabei ist auch Park & Read, also der Stellplatzbedarf, speziell auch für Kurzzeitparker, der Bibliothek zu berücksichtigen.



38 Park & Ride - Anlage am Bahnhof (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)



39 "Bike & Read"-Anlage an der Bibliothek (Foto: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.5.2 Ausschilderung Parkring Luckenwalde

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,
 Maßnahmentyp: Beschilderung

Der vorliegende Entwurf des zu überarbeitenden Verkehrsentwicklungsplans sieht die Ausschilderung der vorhandenen öffentlichen Stellplatzanlagen rund um die Innenstadt als ein „Parkleitsystem“ vor.

Durch die Maßnahme könnte der Parkplatzsuchverkehr gebündelt und auf das notwendigste reduziert werden und gerade eher ortsunkundige Autofahrer schneller und direkter zum Ziel

gelangen. Andererseits könnte eine Verbesserung der Parkmöglichkeiten auch zusätzlichen Verkehr provozieren.



40 Parkring Luckenwalde (Konzept: PGT, Hannover)



41 Parkring Luckenwalde (Grafik: Stadtplanungsamt nach dem Konzept von PGT, Hannover)

4.2.6 Bauleitplanung, Ortsrecht

4.2.6.1 Berücksichtigung der Lärmkartierung im Rahmen von Bebauungsplanverfahren (Schalleistungspegel, Schallschutzmaßnahmen)

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,
Maßnahmentyp: Handlungsempfehlung für die Verwaltung

Die vorliegende Lärmkartierung ist bei zukünftigen Bauleitplanverfahren und bei städtebaulichen Planungen als Belang zu berücksichtigen. Für die Flächennutzungsplanung ist die Lärmbelastung wichtig für die Festlegung von Flächennutzungen. Im Rahmen der Bauleitplanung kann die Lärmkartierung Hinweise liefern, inwiefern vertiefende Schallschutzuntersuchungen erforderlich sind. Auch für alle städtebaulichen Konzepte ist die Lärmimmissionsberechnung eine wichtige zu berücksichtigende Information. Zu beachten ist dabei selbstverständlich, dass die Lärmsituation sich nach der Eröffnung des letzten Lückenschlusses des B101n erheblich verändern wird.

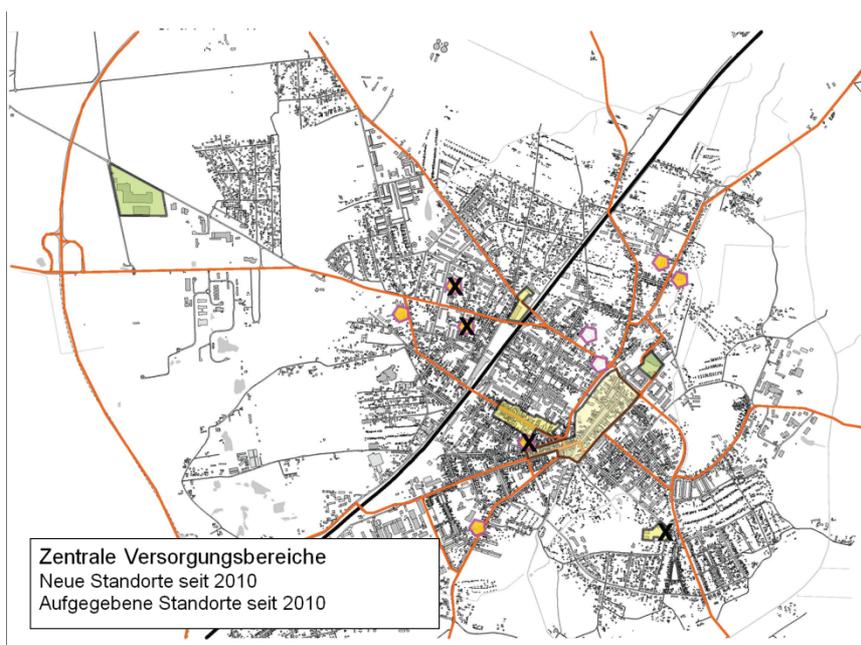
4.2.6.2 Bebauungsplan zur Sicherung zentrale Versorgungsbereiche - Radfahrer- und Fußgängerfreundliche Gestaltung von Bauvorhaben

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,
Maßnahmentyp: Handlungsempfehlung für die Verwaltung

Bei öffentlichen und privaten Bauvorhaben ist der Erschließung und der Erreichbarkeit für Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Radfahrer eine hohe Bedeutung einzuräumen. Dies ist besonders bei der Gestaltung der Außenanlagen (Zuwegungen, Fahrradständern) zu berücksichtigen. Dies gilt für Wohngebäude, aber insbesondere auch für Gebäude mit Publikumsverkehr. Für Einzelhandelsunternehmen soll dies im Bebauungsplan zur Sicherung zentraler Versorgungsbereiche gesteuert werden. Die Zugänge und die Fahrradabstellmöglichkeiten einzelner Einzelhandelsunternehmen sind sehr unbequem und teilweise gefährlich, dies zu ändern könnte teilweise zu einer veränderten Verkehrsmittelwahl führen.



42 Fahrradabstellanlage am Einkaufspark Burg (Foto: Stadtplanungsamt)



43 Zentrale Versorgungsbereiche der Stadt Luckenwalde (Grafik: Stadtplanungsamt)

4.2.6.3 Satzung über notwendige Fahrradstellplätze

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung des Verkehrs, Veränderung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes,

Maßnahmentyp: Prüfauftrag, Handlungsempfehlung für die Verwaltung

Die Stadt macht von der Möglichkeit des § 81 Abs. 5 BbgBO Gebrauch und erlässt eine Satzung über notwendige Fahrradabstellplätze. Hierin kann die Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze nach Art und Maß der Nutzung festsetzen und die Größe, Lage und die Ausstattung dieser Abstellplätze festlegen.

Es gibt gesicherte Erkenntnisse (Umfrage im Rahmen des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts), dass bestimmte Wege deshalb nicht mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, weil die Fahrradständer der Ziele nicht den Ansprüchen genügen. Durch eine Fahrradstellplatzsatzung können Anforderungen festgelegt werden.

4.2.7 Stadtentwicklung

4.2.7.1 Fokus Innenstadt

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes

Maßnahmentyp: INSEK-Schlüsselvorhaben

Die INSEK-Maßnahme „Fokus Innenstadt“ zielt als Maßnahme zur Aufwertung der innerstädtischen Wohngebiete auch auf die Stützung eine verkehrsvermeidenden Siedlungsentwicklung. Sie bildet damit den Rahmen für viele kleine Maßnahmen, die in den weiteren Maßnahmensteckbriefen zu berücksichtigen sind.

Die Stärkung der Innenstadt mit der Komprimierung der Nutzung im städtischen Kern führt zu einer Reduzierung der Verkehrswege und zu einer höheren Attraktivität und zu einer besseren Wirtschaftlichkeit öffentlicher Verkehrsangebote und damit insgesamt zu einer Reduzierung der Emissionen

<p>INSEK »LUCKENWALDE 2020« [Redaktionsstand: September 2008]</p> <p>A14 - 1</p> <p>A14 Schlüsselvorhaben C »Fokus Innenstadt« (Gesamtstädtischer Umsetzungsplan)</p>	<p>INSEK »Luckenwalde 2020« – Projektbeschreibung INSEK-Schlüsselmaßnahmen / -projekte 1</p> <table border="1"> <tr> <th>Maßnahmetitel</th> <th>Fokus Innenstadt</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td>Maßnahmebeschreibung</td> <td> <p>Der als Innenstadt räumlich abgegrenzte Bereich umfasst folgende Teilräume:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sanierungsgebiet „Zentrum“ • Sanierungsgebiet „Innenstadt“ • Sanierungsgebiet „Pieskirchplatz“ • Teilraum „Kerne“ mit Stadtbauauswertung • Teilraum „Dahmer Straße“ sowie • Teile der Teilräume „Rudolf-Dreitscheid-Str.“, „Puschkin-/Schützenstr.“ und „Nuthelburg“ <p>Die für diese Räume geplanten Sanierungs- und Stadtbaumaßnahmen sind Gegenstand des mit dem LfV bereits abgedruckten »Gesamtstädtischen Umsetzungsplanes«.</p> <p>Die weitere Realisierung dieser Maßnahmen ist Gegenstand des Schlüsselvorhabens »Fokus Innenstadt«.</p> <p>Ergänzt werden diese Maßnahmen perspektivisch im Rahmen des Schlüsselvorhabens D »Stadtbau Plus«, welches Maßnahmen umfasst, die in den Teilräumlichen Konzepten dargestellt sind aber bislang keinen Eingang in den Gesamtstädtischen Umsetzungsplan gefunden haben.</p> </td> <td></td> </tr> <tr> <td>Leitbereich</td> <td> <input checked="" type="checkbox"/> Stadt und Arbeit <input checked="" type="checkbox"/> Stadt und Wohnen <input type="checkbox"/> Stadt und Freizeit <input type="checkbox"/> Stadt und Bürger </td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sektorale Handlungsfelder</td> <td> <input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Entwicklung und Wohnen <input checked="" type="checkbox"/> Bildung <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt und Klimaschutz <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Kohäsion und Gleichberechtigung <input checked="" type="checkbox"/> Kultur und Freizeit <input checked="" type="checkbox"/> Natur und Umwelt <input checked="" type="checkbox"/> Stadtentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Energie <input checked="" type="checkbox"/> Digitalisierung <input checked="" type="checkbox"/> Governance <input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung </td> <td></td> </tr> <tr> <td>EU-Schwerpunkt- und EU-Querschneidziele</td> <td> <input checked="" type="checkbox"/> Attraktive Städte und nachhaltige Stadtentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> Städte als Motor für Wachstum und Beschäftigung <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Kohäsion und Gleichberechtigung <input checked="" type="checkbox"/> Governance <input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung der strukturellen Umwandlung </td> <td></td> </tr> <tr> <td>Förderspektrum Nachhaltige Stadtentwicklung (B, OP, EFKE)</td> <td> <input checked="" type="checkbox"/> Maßnahmen der kleinteiligen Wirtschaftsförderung, Stärkung und Stabilisierung der Städte, Quartiere und Innenstädte als Wirtschafts-, Handels- und Infrastrukturstandort <input checked="" type="checkbox"/> Beseitigung städtebaulicher und ökologischer Missstände, Reaktivierung und Revitalisierung von Brachflächen, Aktivierung- und Funktionssteigerung der öffentlichen Räume, Entfaltung von Nutzungspotenzialen, Verbesserung des Stadtbildes, Verbesserung der Aufenthaltsqualität städtischer Räume für alle Bevölkerungsgruppen <input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse im Zusammenhang mit der angestrebten Standortaufwertung und Umwelterbesserung <input checked="" type="checkbox"/> Umbau, Erschließung und Anpassung der sozialen und freizeitbezogenen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Wandel der Stadt- und Nutzerstruktur <input checked="" type="checkbox"/> Umbau, Sanierung und Anpassung der bildungsbezogenen Infrastrukturversorgung an die demografische Entwicklung <input checked="" type="checkbox"/> Stadtteilmanagement und -marketing: Stabilisierung und Aktivierung der Bezirke- und Nutzerstrukturen in den Innenstädten und Stadtquartieren, Netzwerkarbeit, Schaffung selbsttragender Revitalisierungsstrukturen, Unterstützung der Familien und Senioren im Quartier <input checked="" type="checkbox"/> Urbane Kultur: Modernisierung, Profilierung und demografische Anpassung der kulturellen Infrastrukturen und Einrichtungen in den Städten sowie Erhaltung und Wiederbelebung des historischen und kulturellen Erbes </td> <td></td> </tr> <tr> <td>Schwächen / Engpassfaktoren</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • sanierungsbedürftige Gebäudesubstanz • Gebäudedestruktion • Brachflächen • z. T. schlechter Zustand der Verkehrsanlagen </td> <td></td> </tr> </table>	Maßnahmetitel	Fokus Innenstadt	C	Maßnahmebeschreibung	<p>Der als Innenstadt räumlich abgegrenzte Bereich umfasst folgende Teilräume:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sanierungsgebiet „Zentrum“ • Sanierungsgebiet „Innenstadt“ • Sanierungsgebiet „Pieskirchplatz“ • Teilraum „Kerne“ mit Stadtbauauswertung • Teilraum „Dahmer Straße“ sowie • Teile der Teilräume „Rudolf-Dreitscheid-Str.“, „Puschkin-/Schützenstr.“ und „Nuthelburg“ <p>Die für diese Räume geplanten Sanierungs- und Stadtbaumaßnahmen sind Gegenstand des mit dem LfV bereits abgedruckten »Gesamtstädtischen Umsetzungsplanes«.</p> <p>Die weitere Realisierung dieser Maßnahmen ist Gegenstand des Schlüsselvorhabens »Fokus Innenstadt«.</p> <p>Ergänzt werden diese Maßnahmen perspektivisch im Rahmen des Schlüsselvorhabens D »Stadtbau Plus«, welches Maßnahmen umfasst, die in den Teilräumlichen Konzepten dargestellt sind aber bislang keinen Eingang in den Gesamtstädtischen Umsetzungsplan gefunden haben.</p>		Leitbereich	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt und Arbeit <input checked="" type="checkbox"/> Stadt und Wohnen <input type="checkbox"/> Stadt und Freizeit <input type="checkbox"/> Stadt und Bürger		Sektorale Handlungsfelder	<input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Entwicklung und Wohnen <input checked="" type="checkbox"/> Bildung <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt und Klimaschutz <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Kohäsion und Gleichberechtigung <input checked="" type="checkbox"/> Kultur und Freizeit <input checked="" type="checkbox"/> Natur und Umwelt <input checked="" type="checkbox"/> Stadtentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Energie <input checked="" type="checkbox"/> Digitalisierung <input checked="" type="checkbox"/> Governance <input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung		EU-Schwerpunkt- und EU-Querschneidziele	<input checked="" type="checkbox"/> Attraktive Städte und nachhaltige Stadtentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> Städte als Motor für Wachstum und Beschäftigung <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Kohäsion und Gleichberechtigung <input checked="" type="checkbox"/> Governance <input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung der strukturellen Umwandlung		Förderspektrum Nachhaltige Stadtentwicklung (B, OP, EFKE)	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahmen der kleinteiligen Wirtschaftsförderung, Stärkung und Stabilisierung der Städte, Quartiere und Innenstädte als Wirtschafts-, Handels- und Infrastrukturstandort <input checked="" type="checkbox"/> Beseitigung städtebaulicher und ökologischer Missstände, Reaktivierung und Revitalisierung von Brachflächen, Aktivierung- und Funktionssteigerung der öffentlichen Räume, Entfaltung von Nutzungspotenzialen, Verbesserung des Stadtbildes, Verbesserung der Aufenthaltsqualität städtischer Räume für alle Bevölkerungsgruppen <input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse im Zusammenhang mit der angestrebten Standortaufwertung und Umwelterbesserung <input checked="" type="checkbox"/> Umbau, Erschließung und Anpassung der sozialen und freizeitbezogenen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Wandel der Stadt- und Nutzerstruktur <input checked="" type="checkbox"/> Umbau, Sanierung und Anpassung der bildungsbezogenen Infrastrukturversorgung an die demografische Entwicklung <input checked="" type="checkbox"/> Stadtteilmanagement und -marketing: Stabilisierung und Aktivierung der Bezirke- und Nutzerstrukturen in den Innenstädten und Stadtquartieren, Netzwerkarbeit, Schaffung selbsttragender Revitalisierungsstrukturen, Unterstützung der Familien und Senioren im Quartier <input checked="" type="checkbox"/> Urbane Kultur: Modernisierung, Profilierung und demografische Anpassung der kulturellen Infrastrukturen und Einrichtungen in den Städten sowie Erhaltung und Wiederbelebung des historischen und kulturellen Erbes		Schwächen / Engpassfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> • sanierungsbedürftige Gebäudesubstanz • Gebäudedestruktion • Brachflächen • z. T. schlechter Zustand der Verkehrsanlagen 	
Maßnahmetitel	Fokus Innenstadt	C																				
Maßnahmebeschreibung	<p>Der als Innenstadt räumlich abgegrenzte Bereich umfasst folgende Teilräume:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sanierungsgebiet „Zentrum“ • Sanierungsgebiet „Innenstadt“ • Sanierungsgebiet „Pieskirchplatz“ • Teilraum „Kerne“ mit Stadtbauauswertung • Teilraum „Dahmer Straße“ sowie • Teile der Teilräume „Rudolf-Dreitscheid-Str.“, „Puschkin-/Schützenstr.“ und „Nuthelburg“ <p>Die für diese Räume geplanten Sanierungs- und Stadtbaumaßnahmen sind Gegenstand des mit dem LfV bereits abgedruckten »Gesamtstädtischen Umsetzungsplanes«.</p> <p>Die weitere Realisierung dieser Maßnahmen ist Gegenstand des Schlüsselvorhabens »Fokus Innenstadt«.</p> <p>Ergänzt werden diese Maßnahmen perspektivisch im Rahmen des Schlüsselvorhabens D »Stadtbau Plus«, welches Maßnahmen umfasst, die in den Teilräumlichen Konzepten dargestellt sind aber bislang keinen Eingang in den Gesamtstädtischen Umsetzungsplan gefunden haben.</p>																					
Leitbereich	<input checked="" type="checkbox"/> Stadt und Arbeit <input checked="" type="checkbox"/> Stadt und Wohnen <input type="checkbox"/> Stadt und Freizeit <input type="checkbox"/> Stadt und Bürger																					
Sektorale Handlungsfelder	<input checked="" type="checkbox"/> Wirtschaftliche Entwicklung und Beschäftigung <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Entwicklung und Wohnen <input checked="" type="checkbox"/> Bildung <input checked="" type="checkbox"/> Verkehr und Mobilität <input checked="" type="checkbox"/> Umwelt und Klimaschutz <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Kohäsion und Gleichberechtigung <input checked="" type="checkbox"/> Kultur und Freizeit <input checked="" type="checkbox"/> Natur und Umwelt <input checked="" type="checkbox"/> Stadtentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Infrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Energie <input checked="" type="checkbox"/> Digitalisierung <input checked="" type="checkbox"/> Governance <input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung																					
EU-Schwerpunkt- und EU-Querschneidziele	<input checked="" type="checkbox"/> Attraktive Städte und nachhaltige Stadtentwicklung <input checked="" type="checkbox"/> Städte als Motor für Wachstum und Beschäftigung <input checked="" type="checkbox"/> Soziale Kohäsion und Gleichberechtigung <input checked="" type="checkbox"/> Governance <input checked="" type="checkbox"/> Finanzierung der strukturellen Umwandlung																					
Förderspektrum Nachhaltige Stadtentwicklung (B, OP, EFKE)	<input checked="" type="checkbox"/> Maßnahmen der kleinteiligen Wirtschaftsförderung, Stärkung und Stabilisierung der Städte, Quartiere und Innenstädte als Wirtschafts-, Handels- und Infrastrukturstandort <input checked="" type="checkbox"/> Beseitigung städtebaulicher und ökologischer Missstände, Reaktivierung und Revitalisierung von Brachflächen, Aktivierung- und Funktionssteigerung der öffentlichen Räume, Entfaltung von Nutzungspotenzialen, Verbesserung des Stadtbildes, Verbesserung der Aufenthaltsqualität städtischer Räume für alle Bevölkerungsgruppen <input checked="" type="checkbox"/> Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse im Zusammenhang mit der angestrebten Standortaufwertung und Umwelterbesserung <input checked="" type="checkbox"/> Umbau, Erschließung und Anpassung der sozialen und freizeitbezogenen Infrastrukturen im Zusammenhang mit dem Wandel der Stadt- und Nutzerstruktur <input checked="" type="checkbox"/> Umbau, Sanierung und Anpassung der bildungsbezogenen Infrastrukturversorgung an die demografische Entwicklung <input checked="" type="checkbox"/> Stadtteilmanagement und -marketing: Stabilisierung und Aktivierung der Bezirke- und Nutzerstrukturen in den Innenstädten und Stadtquartieren, Netzwerkarbeit, Schaffung selbsttragender Revitalisierungsstrukturen, Unterstützung der Familien und Senioren im Quartier <input checked="" type="checkbox"/> Urbane Kultur: Modernisierung, Profilierung und demografische Anpassung der kulturellen Infrastrukturen und Einrichtungen in den Städten sowie Erhaltung und Wiederbelebung des historischen und kulturellen Erbes																					
Schwächen / Engpassfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> • sanierungsbedürftige Gebäudesubstanz • Gebäudedestruktion • Brachflächen • z. T. schlechter Zustand der Verkehrsanlagen 																					

44 Auszug aus dem INSEK - Schlüsselvorhaben Fokus Innenstadt

4.2.7.2 Modellprojekte „Neues Wohnen in der Stadt“

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes

Maßnahmentyp: INSEK-Schlüsselvorhaben, Grundstücksentwicklung

Die INSEK-Maßnahme Modellprojekte „Neues Wohnen in der Stadt“ zielt auf die Maßnahme „Fokus Innenstadt auf die Innenentwicklung und damit auf eine verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung.

Maßnahmetitel	Modellprojekte „Neues Wohnen“	F 3
Maßnahmebeschreibung	<p>Die Gesamtmaßnahme setzt sich aus den nachfolgend genannten Einzelmaßnahmen zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wohneigentumsbildung im Bestand Haag 1-5 ▪ Grundstücksentwicklung Burg 30/31 für generationenübergreifendes Wohnen (auch unter European E1) ▪ Grundstücksentwicklung Haag 30 / Käthe-Kollwitz-Straße 1 für generationsgerechtes Wohnen ▪ Wohnen am Nuthepark ▪ Flächenrecycling 	

45 Auszug aus dem Insek - Schlüsselmaßnahme Modellprojekte "Neues Wohnen"

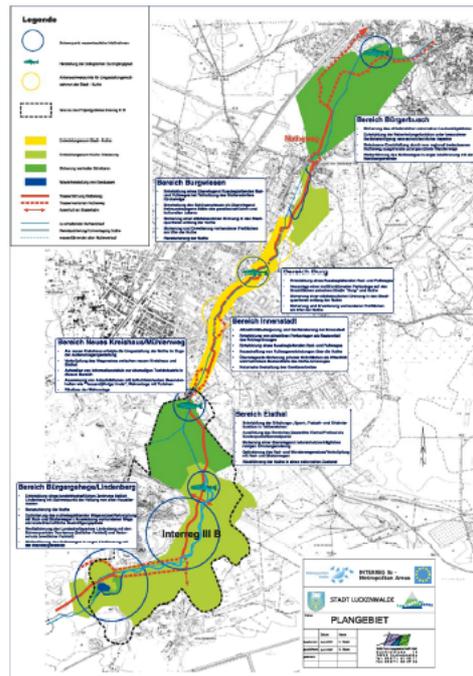
4.2.7.3 Fortsetzung Nuthe-Grünzug

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes

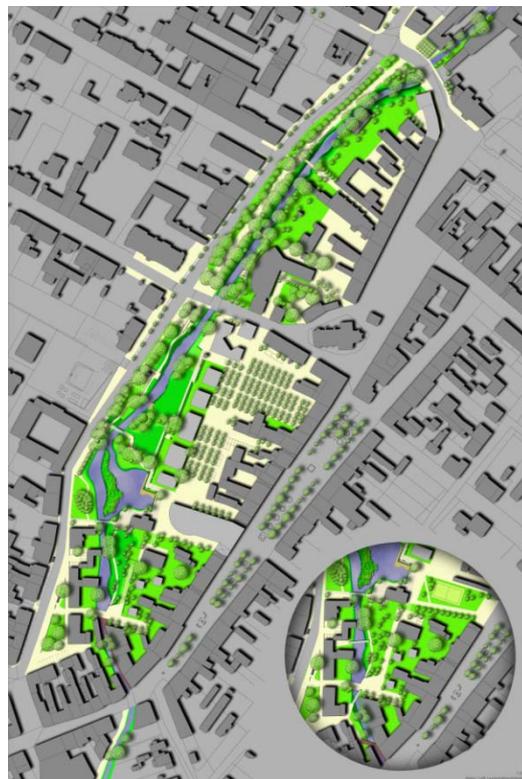
Maßnahmentyp: INSEK-Schlüsselvorhaben

Der Nuthe-Grünzug als langfristiges Ziel in mehreren Abschnitten herzustellendes Projekt der Stadtentwicklung ist unter verkehrlichen Aspekten eine alternative, autofreie Wegführung und insgesamt Bestandteil eines Fußwegenetzes abseits des Straßennetzes. In nord-südlicher Richtung verbindet er wesentliche Einrichtungen und verbindet langfristig die traditionellen Luckenwalder Naherholungsgebiete Elsthal im Süden und Bürgerbusch im Norden.

Der Nuthe-Grünzug bildet eine Kfz-freie bzw. -arme Verkehrsader und fördert daher Fuß- und Radverkehr



46 Auszug aus dem INSEK - Konzept Nuthegrünzug (Grafik: IDAS, Luckenwalde)



47 Rahmenplan Nuthepark (Konzept: Atelier Loidl, Berlin)

4.2.4.4 Burg – Boulevard (Europan 8)

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes

Maßnahmentyp: INSEK-Schlüsselvorbaben, Grundstücksentwicklung

Die INSEK-Maßnahme Burg-Boulevard, die Umsetzung der im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs Europen 8 entwickelten städtebaulichen Ideen zielen einerseits auf eine verkehrsvermeidende Siedlungsstruktur auch im Sinne der Maßnahme „Fokus Innenstadt“, andererseits aber auch auf eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, also auf eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raumes. Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird für Fußgänger attraktiver, Die Wohnbebauung liegt verkehrsgünstig und in der Nähe der wichtigsten Versorgungseinrichtungen, so dass das Kraftfahrzeug nicht für „jeden Gang“ erforderlich ist.



48 Siegerentwurf Europen 8 (Entwurf: Storch / Suschke / Brinschwitz / Petkow / Schumacher)

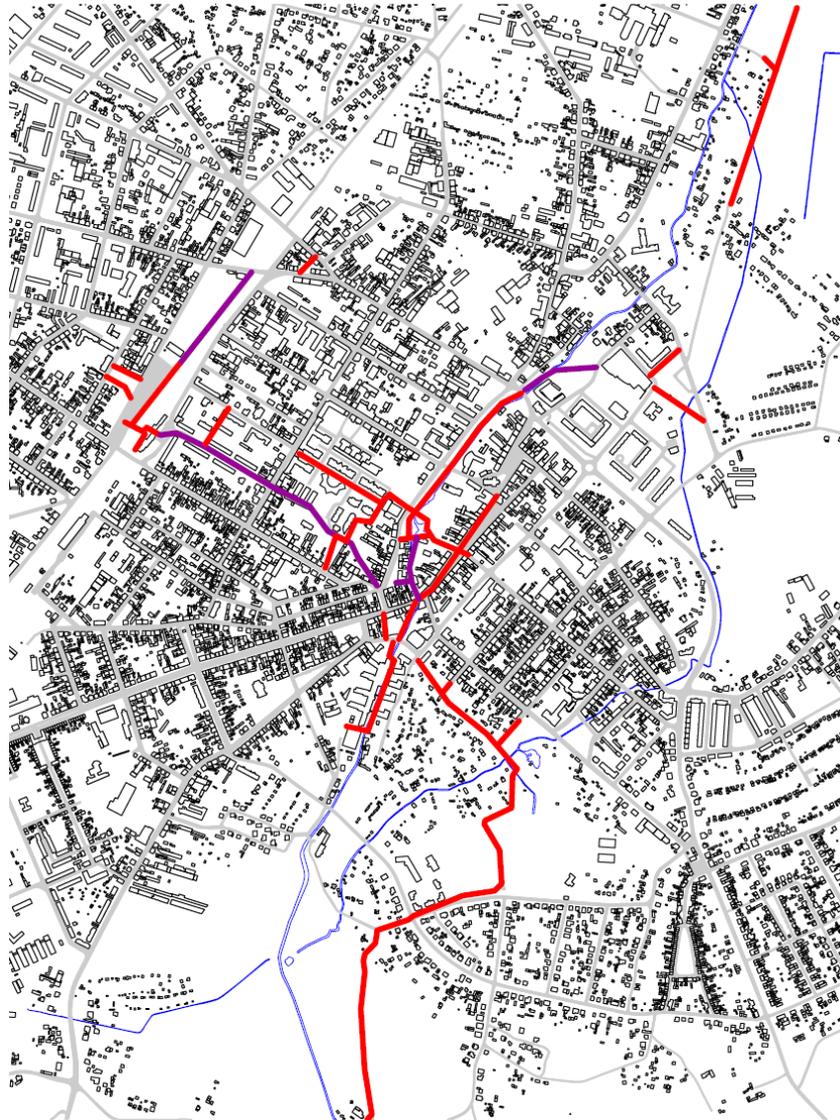
4.2.4.5 Schaffung eines autofreien Wegenetzes für Fußgänger, Radfahrer und Skater

LAI-Ziel: Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes

Maßnahmentyp: städtebauliches Ziel

Die Fußgängerzone, Die bereits vorhandene Skatertrasse vom Kreishaus bis nach Kolzenburg, der Fußweg durch das Volltuchgelände und die Baulücke am Boulevard, die

ersten Abschnitte des Nuthegrünzugs, und die Gestaltung des Grundstücks „Audio-Hinze“ bilden bereits Teile eines autofreien Wegenetzes entstanden. Die weiteren Abschnitte des Nuthegrünzugs (insbesondere zwischen Polizei und Burg 30/31) und die Skateverbindung zwischen Bahnhof und Einstiegspunkt sind weitere Netzschlüsse vorgesehen. Am Wegenetz liegen wichtige Einrichtungen wie das Rathaus, das Kreishaus, das Gymnasium, das Freibad Elsthal. Auch der Ortsteil Kolzenburg ist bereits angebunden. Durch die weiteren Maßnahmen werden beispielsweise der Bahnhof und Kaufland als wichtige Ziele angeschlossen.



49 autofreies Wegenetz in der Innenstadt (rot: Bestand, violett: Planung) (Grafik: Stadtplanungsamt, 2013)

4.2.6 Monitoring

4.2.6.1 Regelmäßige Verkehrszählungen, Beschaffung eigener Technik

LAI-Ziel: -

Maßnahmentyp: Evaluierung

Eine effektive Bekämpfung des Lärms lässt sich nur dann vollziehen, wenn gesicherte Erkenntnisse über die vorhandene Lärmsituation entstehen. Die derzeitige Lärmkartierung basiert auf zum Teil älteren, lückenhaften Zählungen. Wichtig ist, die Verkehrsentwicklung zu beobachten, und insbesondere aus der Bürgerschaft zu sich verändernden Verkehrsströmen nachzugehen. Subjektive Wahrnehmungen sind zu überprüfen. Ein Beispiel hierfür ist der von einzelnen Bürgern so empfundene Maut-Ausweich-Verkehr in Gestalt von zusätzlichen Schwerlastverkehr auf der L73, der seitens der oberen Verkehrsbehörden aber bestritten wurde. Auch Entwicklungen, die sich aufgrund der im Maßnahmenkatalog enthaltenen Maßnahmen ergeben könnten, können so evaluiert werden. Aus diesem Grund erwirbt die Stadt ein eigenes Verkehrszählgerät, um schnell und flexibel, und auf Dauer kostensparend beobachten zu können.

4.2.6.2 Beobachtung der Einwohnerentwicklung / Leerstandsentwicklung in den belasteten / entlasteten Bereichen (statt Pegelmessungen ..)

LAI-Ziel: -

Maßnahmentyp: Evaluierung

Eine weitere Möglichkeit ist es, im Rahmen des Stadtmonitors die lärmbelasteten Bereiche als statistische Untersuchungsräume anzulegen. Die Einwohnerentwicklung in diesen Bereichen zeigt dann, inwieweit die Lärmbelastung tatsächlich als Faktor für die Einschätzung der Wohnqualität und als Standortfaktor in einzelnen Teilbereichen der Stadt zum Tragen kommt.

4.3 Zusammenfassung und Prioritäten

Die vorgeschlagenen Maßnahmen haben sehr unterschiedliche Konkretisierungsgrade. Einige der Maßnahmen sind bereits durchgeführt oder befinden sich bereits im Bau und in der Planung, andere Maßnahmen haben den Status besserer Absichtserklärungen bzw. Selbstbindungen. Daher sind die Prioritäten den Beschreibungen der Maßnahmen bereits zu entnehmen. Große Aufgaben, wie die Entwicklung des Wohnstandorts Innenstadt sind dabei viel komplexer und vielschichtiger als kleinteilige Maßnahmen wie die Verbesserung von Fußgängerüberwegen. Letztendlich sind aber die Maßnahmen so miteinander verzahnt, dass für eine erfolgreiche Lärmaktionsplanung die Durchführung der Maßnahmen bzw. die Beachtung der Handlungsempfehlung erforderlich ist.

5 Prognose

Das vorliegende Planwerk verzichtet auf Prognosen der Lärm- und Verkehrsentwicklung. Die vorgeschlagenen Monitoring-Maßnahmen werden Erkenntnisse über den Nutzen der Maßnahmen ergeben, die in der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen sind.

6 Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung

6.1 Beteiligung der Öffentlichkeit

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen für Lärmaktionspläne zu hören. Daher wurden die Unterlagen zum Lärmaktionsplan in der Zeit vom 8. April 2013 bis zum 19. April 2013 im Rathaus der Stadt Luckenwalde öffentlich zur Einsichtnahme bereit gehalten.

Wesentlicher Bestandteil der Unterlagen zur Beteiligung der Öffentlichkeit war neben den durch das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz erstellten Lärmkarten der Vorentwurf eines Maßnahmenkatalogs

Insgesamt nahmen 5 Bürger diese Möglichkeit wahr. Eine schriftliche Stellungnahme ging am 13. Mai bei der Stadt Luckenwalde ein.

Aus der Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan gab es neben Fragen zum Bahn- und Vergnügungsstättenlärm folgende Hinweise:

- Die Ortsumgehung B101 führt bereits jetzt zu einer spürbaren Entlastung im Bereich Mittelstraße
- Das marode Großsteinpflaster in der Mauerstraße sollte durchaus erhalten bleiben, weil es den Durchgangsverkehr abschreckt.
- Der Parkplatzmangel bzw. der Parksuchverkehr im Bereich des OSZ führt zu Belästigungen der Anwohner (im Bereich Mauerstraße und im Bereich Siedlung Auf dem Sande)
- Die Verkehrsentwicklung auf dem Schieferling sollte - auch mit dem Verkehrszählgerät - beobachtet werden. Gegebenenfalls sollten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung geprüft werden.

Die schriftliche Stellungnahme wiederholte die bereits mündlich vorgetragene Anregung zum Parksuchverkehr und dehnte die Anregung zum Schieferling auf die Anhaltstraße auf.

Darüber hinaus enthielt die Stellungnahme einen Hinweis auf Belästigung durch Gewerbelärm am Schieferling.

Die Stellungnahmen wurden im Maßnahmenkatalog berücksichtigt. Die Anregung, das Monitoring auch auf die Anhaltstraße auszudehnen, wird berücksichtigt.

6.2 Auswertung des Bürgerservice Maerker Luckenwalde

Ergänzend wurde auch das Internetportal „Bürgerservice Maerker Luckenwalde“¹² bezüglich Beschwerden über Lärmbelästigung ausgewertet.

Hinweise kamen insbesondere auf die Kreuzung Käthe-Kollwitz-Straße / Puschkinstraße / Carlstraße. Hier führt das vorhandene Pflaster in Verbindung mit höheren als zur Zeit der Planung erwarteten Fahrgeschwindigkeiten zur Störung der Anwohner. Die Stadt hat daraus bereits Konsequenzen gezogen, und dieses Pflaster bei nachfolgenden Kreuzungsgestaltungen nicht mehr verwendet. Eine Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Bereich wurde jedoch seitens des zuständigen Fachausschusses der Stadtverordnetenversammlung im September 2003¹³ abgelehnt.

Einen Hinweis gab es auch zur Ausschilderung „Jüterbog“ an der B101-Abfahrt Woltersdorf. Dadurch wird der Durchgangsverkehr weiterhin durch die Stadt geleitet. Dieses erübrigt sich, wenn die Lückenschließung der Ortsumfahrung im Oktober 2013 erfolgt.

Auch die straßenbelagsbedingte Lärmbelästigung im Bereich Grüner Weg / Anhaltstraße dürfte sich nach der Lückenschließung erheblich reduzieren. Durch die Öffnung der B101 bis „An den Ziegelein“ ist dies nach Aussage von Anwohnern bereits spürbar erfolgt. Die Erneuerung des Straßenbelags ist von den zukünftigen finanziellen Möglichkeiten der Stadt Luckenwalde abhängig.

Weitere Hinweise kamen zu Lärmbelästigungen durch Kühlaggregate von LKW, die im Übergangsbereich zwischen Gewerbe- und Wohngebieten abgestellt werden, sowie auf Lärmemissionen durch die Bahn.

¹² Siehe www.luckenwalde.de

¹³ Beschlussvorlage 3929/2003 „Errichtung einer Tempo 30-Zone in der Käthe-Kollwitz-Straße“

6.3 Verhältnis des Lärmaktionsplans zum Klimaschutz- und Energiekonzept

Die Stadt Luckenwalde stellt derzeit gemeinsam mit den Städten Jüterbog und Trebbin ein gemeinsame Klimaschutz- und Energiekonzept auf. Dabei ist auch das Thema Verkehr ein wesentlicher Teil der Aufgabenstellung. Der Lärmaktionsplan in der vorliegenden Fassung wird den Bearbeitern des Klimaschutz- und Energiekonzeptes zur Verfügung gestellt und ist zu berücksichtigen. Beide Planwerke, sowohl der Lärmaktionsplan, als auch das Klimaschutz- und Energiekonzept werden bei der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes berücksichtigt werden.

6.4 Verfahrensabschluss

Der vorliegende Lärmaktionsplan ist bis zum 18. Juni 2013 über das Land Brandenburg an die EU zu einzureichen. Gemäß den Bestimmungen der Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Immissionsschutzes (Immissionsschutzzuständigkeitsverordnung – ImSchV) sind Lärmaktionspläne im Benehmen mit dem für den Immissionsschutz und den Verkehr zuständigen Mitgliedern der Landesregierung zu erstellen. Daher wird der Entwurf vorab dem Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz sowie dem Landesbetrieb Straßenwesen gesendet. Die Herstellung des Einvernehmens ist nicht erforderlich, da der Lärmaktionsplan keine konkreten Maßnahmen beschließt, deren Kosten das Land oder der Bund zu tragen hat.

7 Anlagen

Lärmkarten des Landes Brandenburg