

Stadt Luckenwalde
Straßen-, Grünflächen- und Friedhofsamt

28.10. 2021

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit integrierten Radverkehrskonzept der Stadt Luckenwalde 2020

Gemäß der Aufgabenstellung zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (F - VEP), (I-Vorlage an die StVV vom 15.09.2020), hat die Verwaltung entschieden, die Fortschreibung des VEP in eigener Regie vorzunehmen.

Letztmalig wurde 2009/10 an einer Evaluierung des VEP gearbeitet. Zwischenzeitlich hat das Büro PGT ein Parkraumkonzept entwickelt, das inzwischen durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Aus diesem Grund ist auch der gesamte Themenkreis zum ruhenden Verkehr, nicht in der Fortschreibung des VEP 2020 enthalten.

Darstellung des Anlasses und das Ziel der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans.

Der aus dem Jahr 1997 stammende Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist in wesentlichen Teilen und inhaltlichen Schwerpunkten umgesetzt. Das vorrangige Ziel besteht nun darin, einen Leitfaden für die künftige Mobilitätsstrategie der Stadt Luckenwalde nachhaltig zu entwickeln. Die aktuelle Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ist auf Grund der sich verändernden gesamtgesellschaftlichen Verhältnisse und damit einhergehenden Bedürfnisse der Menschen von großer Bedeutung. Lebenswerte Innenstädte mit dem Schwerpunkt einer stetigen Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Lärminderung und Umweltentlastung muss das erklärte Ziel der kommenden Jahre sein.

Gliederung:

1. Themenkomplex 1
Rückblick auf die Realisierung der Planungsfälle 1-3 des VEP 1997
2. Themenkomplex 2
Entwicklung Planungsfall 4 für das Netz der Hauptverkehrsstraßen
3. Themenkomplex 3
Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Zonenausweisung (20/30 km/h)
4. Themenkomplex 4 Radverkehrskonzept
Radverkehrsanlagen, Bestand und Entwicklungspotentiale
5. Themenkomplex 5
Fußgängerverkehre und Schulwegsicherheit/Barrierefreiheit
6. Themenkomplex 6
Veränderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten der Menschen
7. Ausblick

Themenkomplex 1

Rückblick, Analyse und Bewertung der gegenwärtigen Situation in Bezug auf die Realisierung der Planfälle 1-3 aus dem VEP 1997

In dem zurückliegenden Zeitraum von ca. 25 Jahren wurden auf der Grundlage des VEP 1997 eine Vielzahl bedeutender Verkehrs- und Straßenbauprojekte umgesetzt.

Planungsfall 1

Der Ausbau der K.-Kollwitz-Straße, mit der Aufhebung der Einbahnstraßenregelung und damit einer deutlichen Verbesserung der Erschließungsfunktionen, wurde realisiert.

Die Verlängerung des Kleinen Haag zur Zinnaer Straße (Durchstich) und Schaffung des so genannten Innenstadtringes, zwischen der Straße Haag und dem Kleinen Haag. Der Innenstadtring wurde geschlossen.

Der Bau einer Erschließungsspanne für das Krankenhaus zwischen der Berkenbrücker Chaussee und der Schützenstraße ist erfolgt. Es wurde die Saarstraße komplett ausgebaut. Der Teilabschnitt in der Potsdamer Straße wurde erneuert. Die Woltersdorfer Straße und die Kleiststraße erhielten eine neue Fahrbahndecke. Diese Verbindung wird sehr gut angenommen.

Die Verlängerung der Frankenfelder Straße mit einem Anschluss an den Zapfholzweg wurde nur für den Werksverkehr zur Grube hergestellt.

Planungsfall 2

Wiederaufnahme der Schwindsuchtbrücke in das städtische Straßennetz. Dies ist mit dem Neubau der Schwindsuchtbrücke und den notwendigen Straßenanschlüssen in den Jahren 2001/02 erfolgt.

Der Ausbau der Mozartstraße zwischen der Straße Weinberge und Anhaltstraße ist bisher nicht erfolgt. Der Abschnitt Weinberge bis Mittelstraße wird in diesem Jahr erneuert.

Die Güterbahnhofstrasse zwischen der K.-Kollwitz-Str. und dem alten E-Werk (Schieferling) ist nicht erfolgt. (kein Bedarf nachgewiesen)

Planungsfall 3

Der Neubau der Ortsumgehung der B 101 ist erfolgt. Mit dem Neubau der OU B 101 hat sich die Verkehrsmenge auf der alten Ortsdurchfahrt der B 101 nahezu halbiert. Genaue Zählraten sind an verschiedenen Punkten der alten OD erfasst worden. Im Durchschnitt aller durchgeführten Zählungen waren es ca. 5.000 Kfz./24 h. Eine durchaus spürbare und relevante Abnahme des Durchgangsverkehrs.

Die Ortsumgehung verläuft westlich der Stadt Luckenwalde auf einer Strecke von ca. 13 km.

Direkt angebunden sind die Straßen, An den Ziegeleien, der Zapfholzweg und die Berkenbrücker Chaussee. Im Süden gibt es den Anschluss der OU an die alte B 101 kurz vor Kloster Zinna und im Norden den Anschluss hinter Woltersorf und die Weiterführung in Richtung Berlin.

Das bedeutet, die Stadt Luckenwalde ist insgesamt fünf Mal an die autobahnähnliche B 101 angebunden. Beste Voraussetzungen für eine schnelle Erreichbarkeit der Metropolenregion Berlin und das südliche Brandenburg.

Die Verbindung zwischen der alten OD B 101 Zinnaer Straße und die L 73, Jänickendorfer Straße wurde mit dem Ausbau der Straße Zum Freibad (HVS) realisiert.

Eine weitere sehr wichtige Hauptverkehrsstraße im Netz ist die Landstraße L 73, in ihrer Ost – West Ausrichtung. Sie ist quasi die Spange von der OU B 101 (A 9) im Westen und der A 13 bei Baruth in Richtung Osten. In den vergangenen Jahren ist diese Hauptachse in Teilabschnitten ausgebaut und ertüchtigt worden. Hier hat der Verkehr nicht abgenommen. Nach wie vor werden hier Spitzenbelastungswerte von > 12.000 Kfz./24 h erreicht.

Themenkomplex 2,

Entwicklung eines Planfalles 4 für die Verkehrsströme des Netzes der Hauptverkehrsstraßen

Die Hauptverkehrsstraßen erfüllen ihre besondere, verkehrliche Funktion im Straßennetz. Von größerer Bedeutung ist dabei die Trasse der ehemaligen Ortsdurchfahrt der B 101. Hier sind bis auf den kurzen Abschnitt, wie z.B. die Straße „Trebbiner Straße“ eine Reihe von größeren Straßenabschnitten umfassend saniert worden.

Einige Beispiele hierfür sind:

die Schützenstraße, die Zinnaer Straße und die Jüterboger Straße.

Die Hauptverkehrsstraßen wurden bis auf wenige Ausnahmen gemäß ihrer Verkehrsbedeutung vorrangig ausgebaut, unterhalten und instandgesetzt.

Zum Netz der Hauptverkehrsstraßen gehören die Straßen:

- Trebbiner Tor, die gesamte alte OD der ehem. B 101
- Schützenstraße,
- Haag,
- Große Weinbergstraße,
- Zinnaer Straße,
- Jüterboger Straße, Jüterboger Tor
- Gottower Straße
- Potsdamer Straße, Ruhlsdorfer Chaussee
- Frankenfelder Chaussee
- Bahnhofstraße
- Straße Zum Freibad
- Schieferling
- Dessauer Straße zwischen H.-Zille-Str. und Brandenburger Str.
- Am Nuthefließ
- An den Ziegeleien
- Industriestraße
- Anhaltstraße
- Brandenburger Straße
- Kleiner Haag
- Rudolf-Breitscheid-Straße
- Straße des Friedens (zwischen der Brandenburger Str. und Str. des Friedens)
- Zapfholzweg von Frankenfelder Chaussee bis OU B 101

In verwaltungsinterner Abstimmung, wurde den Abgeordneten ein Straßenausbauprogramm für den Zeitraum 2021 bis 2025 vorgestellt.

Auf dieser Grundlage werden in den kommenden 5 Jahren folgende Straßen, Hauptverkehrsstraße (HVS) ausgebaut bzw. saniert.

Hier stehen im Programm 2021 bis 2025:

- die Dessauer Straße
im Abschnitt Brandenburger Str. bis Neue Beelitzer Str. (HVS)
- die Anhaltstraße
im Abschnitt H.-Zille-Str. bis An den Ziegeleien (HVS)
- die Frankenfelder Chaussee
im Abschnitt Kreuzung Straße des Friedens bis Zapfholzweg (HVS)
- die Puschkinstraße
von der K.-Kollwitz-Straße bis zur Beelitzer Straße L 73 und in der Weiterführung bis zur Ruhlsdorfer Chaussee (Kreisstraße) HVS
- die R.-Breitscheid-Straße HVS
Teilabschnitt von der Mauerstraße bis An den Giebeln

In diesem Jahr wird mit der Erneuerung der Buchtstraße, die nicht zum Netz der Hauptstraßen gehört, begonnen. (dringend erforderlich, da alle Kanäle defekt)

Die Dessauer Straße, ist eine Hauptstraße mit örtlicher Verbindungsfunktion. Sie stellt die erforderliche Verbindung zwischen der Brandenburger Straße und der Landesstraße 73 (Neue Beelitzer Straße) her. Gegenwärtig wird sie auf Grund ihres schlechten Zustandes gemieden. Diese ca. 200 m lange Straßenabschnitt wurde zur Förderung angemeldet. Der Umbau soll dann in den Jahren 2022/23 erfolgen. Die Querschnittsaufteilung erfolgt wie in den bisherigen Abschnitten der Dessauer Straße mit einer 7,00 m breiten Fahrbahn.

Die Anhaltstraße ist (besser wird) eine Hauptverkehrsstraße mit zum Teil überörtlicher Bedeutung.

Sie verbindet den Bahnhof (Berliner Platz und H.-Zille-Str.) mit der Straße An den Ziegeleien, welche in der Weiterführung direkt an die Ortsumgehung der B 101 angebunden ist. Gegenwärtig wird sie auf Grund ihres zum Teil sehr schlechten Fahrbahnzustandes von den Verkehrsteilnehmern gemieden. Lediglich der Abschnitt Mozartstraße bis An den Ziegeleien ist mit einer annehmbaren Betonfahrbahn verträglich nutz- und befahrbar. In den beiden übrigen Abschnitten ist die Fahrbahn in holprigem Großsteinpflaster bzw. in brüchigem Asphalt befestigt. Sie hat einen einseitigen Gehweg und auf der Bahnseite (Ostseite) eine Hochbordeinfassung. Zur Bahn hin wird sie von einer parallel verlaufenden Lärmschutzwand gefasst.

Die Anhaltstraße wurde zur Förderung angemeldet und wird in den Jahren 2022 / 23 in einer Länge von 1.100,00 Metern grundhaft ausgebaut. Einschließlich der erforderlichen Regenentwässerung und aller weiteren zu erneuernden Leitungsbestände der Ver- und Entsorgung. Sie erhält eine 6,00 m breite Asphaltfahrbahn und einen breiten Gehweg. Für den Radverkehr wird der Gehweg freigegeben und ein Radfahrerschutzstreifen auf die östliche Fahrbahnhälfte auf den Asphalt markiert.

Gegenwärtig ist die Entwurfsplanung abgeschlossen und es wird die Genehmigungsplanung durchgeführt.

Nach ihrer Fertigstellung und Inbetriebnahme wird sie ihrer Bedeutung als Hauptverkehrsstraße und wichtiges Bindeglied im städtischen Netz gerecht. Das gesamte Wohngebiet rund um die Mozartstraße, wird dann spürbar von Schleichverkehren entlasten.

Die Frankenfelder Chaussee (HVS) ist eine Verkehrsverbindung zwischen der Straße des Friedens und dem Zapfholzweg. Weiter führt dann die Frankenfelder Chaussee bis zum Ortsteil Frankenfelde. Der 810 m lange Abschnitt zwischen der Kreuzung Straße des Friedens und der Einmündung Zapfholzweg ist für den Begegnungsfall LKW/Bus zu schmal. Zerfahrene Bankette, abgebrochene Fahrbahnkanten und umfangreiche Netzrissbildungen sind die Folgen eines hohen LKW Anteils auf dieser Straße.

Die Frankenfelder Chaussee befindet sich in der Phase der Entwurfsplanung. Der Entwurfs- und Ausbaubeschluss wurde durch die StVV gefasst.

Folgender Empfehlung der Verwaltung wurde gefolgt. Die Kreuzung Straße des Friedens wird im Bestand erneuert und sicherheitstechnisch verbessert (Erneuerung der LSA). Die Asphaltdeckschicht abgefräst und neu aufgebaut. Der Zwischenabschnitt der Fahrbahn wird nach Süden um einen Meter verbreitert. Die Einmündung Zapfholzweg wird zum Kreisverkehr (35 m) umgebaut. Die Strecke vom Kreisverkehr bis Frankenfelde wird abgefräst und mit einer neuen Asphaltdeckschicht überbaut. Die Gesamtmaßnahme wird zur Förderung (GVFG, Rili LS) angemeldet. Die Bauzeit ist von 03/2023 bis 10/2024 geplant.

Die Kreuzung mit der neuen Lichtsignalanlage wird optimiert, d.h. es wird keine Linksabbiegesignalisierung mehr geben. Somit werden die Schaltzeiten effektiver und vor allem kürzer. Der neue und glatte Belag macht die Verkehrsanlage leiser.

Der Kreisverkehr fördert einen sicheren Verkehrsfluss und auf dem Zwischenabschnitt gibt es keine Probleme im Falle der Begegnung LKW/LKW mehr. Der Radverkehr wird wie bereits vorhanden auf einem separaten Radweg entlang der gesamten Ausbaulänge und darüber hinaus sicher geführt. Notwendige Instandsetzungen an der Radverkehrsanlage werden zeitnah durchgeführt.

Die Rudolf-Breitscheid-Straße, hier im Abschnitt Mauerstraße bis An den Giebeln. Eine der breitesten Straßen der Stadt in der Funktion einer Hauptverkehrsstraße. Im o.g. Abschnitt ist die Fahrbahn zweigeteilt und mit einem mittig liegenden Grünstreifen getrennt. In diesem Bereich gibt es gravierende Probleme mit der Entwässerung der Grundstücke. Bedingt durch vorhandenen Baumbestand und durch den Zustand der Leitungen und Hausanschlüsse kommt es zunehmend zu Verstopfungen. Kanäle und Hausanschlussleitungen müssen dringend erneuert werden.

Die straßenbaulichen Schäden im Pflasterbelag werden in diesem Zusammenhang selbstverständlich beseitigt. Dieser Straßenabschnitt liegt am/im Denkmalbereich „Auf dem Sande“. Das jetzt vorhandene Großpflaster hat eine sehr gute Materialqualität und sollte in der sanierten Fahrbahn auch wieder Verwendung finden. Mit einer besseren Oberflächenqualität, sauber und steinkopfbündig verschlossenen Pflasterfugen, werden Erschütterungen und Abrollgeräusche vermindert.

In diesem Jahr wird die Ausschreibung vorbereitet und im vierten Quartal 2021 durchgeführt. Die Bereitstellung von Sanierungsmitteln ist gesichert. Baubeginn wird Mitte 2022 sein. Die Bauzeit wird auf zwei Jahre angesetzt.

Mit der grundhaften Erneuerung der zwei Hauptverkehrsstraßen, Anhaltstraße und Frankenfelde Chaussee, wird im Wohnumfeld der Anhaltstraße sehr viel erreicht.

Der gegenwärtige Schleichverkehr im Wohngebiet rund um die Franz-Schubert-Straße und die Mozartstraße wird deutlich abnehmen. Im gesamten Wohngebiet wird es ruhiger und sicherer für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. Besonders der Radverkehr wird davon profitieren.

Die Anhaltstraße gewinnt an Verkehrsbedeutung und entlastet die angrenzenden Wohngebiete. In den Anliegerstraßen wird der nichtmotorisierte Verkehr sicherer geführt. Dies führt zu einer Zunahme der Rad- und Fußgängerverkehrs. Hier sollte geprüft werden, ob die Nebenanlagen den Bedürfnissen (Oberflächenqualität und Breiten) der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer entsprechen und zeitgemäß sind.

Rückbau – Umbau von Hauptverkehrsstraßen

Der Rückbau ehemaliger Hauptstraßen/Sammelstraßen, am Beispiel der Dahmer Straße, im Sanierungsgebiet Dahmer Straße und die Ausweisung einer Zone 30 im gesamten Karree der Dahmer Straße macht deutlich, wie wichtig, nachhaltig und wirksam eine Veränderung der Verkehrsregelung ist. Im gesamten Karree werden sich die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich reduzieren, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sich erhöhen, der Radverkehr attraktiver und die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert.

Weitere Vorschläge zur Veränderung der gegenwärtigen Situation sind:

Die Rudolf-Breitscheid-Straße hat ein relativ geringes Verkehrsaufkommen und eine überdimensional breite Fahrbahn. Hier wird vorgeschlagen, mittig der Fahrbahn ein Radweg in Zweirichtungsverkehr anzulegen. Den gesamten Querschnitt konzeptionell neu zu ordnen, eine Abstufung zur Sammelstraße vorzunehmen und dem nichtmotorisierten Verkehr mehr Raum und vor allem Qualität zu geben. (am Beispiel: Hegelallee Potsdam)

Die Käthe-Kollwitz-Straße ist für die Ausweisung einer Zone 30 „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ prädestiniert.

Begründung: Die K.-Kollwitz-Straße ist eine klassische Geschäftsstraße. Nicht erst seit 30 Jahren, sondern auch schon in Zeiten der DDR. Sie wurde vor 20 Jahren vollständig umgebaut. Beidseitig komfortable Gehwege und Parkbuchten, sowie ein recht schmale Fahrbahn, in Asphaltbauweise. Die beidseitig der Fahrbahn verlaufenden 7 – zeilige Kleinsteinpflasterrinne unterstreicht dies baulich und optisch. In regelmäßigen Abständen von ca. 70 m, verbessern Fahrbahneinengungen die Überquerungsmöglichkeiten der Fahrbahn. Bei einem hohen Radverkehrsaufkommen, kann man nicht schnell fahren, muss man auch nicht. Ein- und Ausparkende Fahrzeuge verlangen zusätzlich eine hohe Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer. Baulich, gestalterisch und verkehrlich ist die K.-Kollwitz-Straße ein richtiger „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“. Sie muss jetzt nur noch so beschildert und dann so gelebt werden.

Überleitung zum nächsten, 3. Themenkomplex.

Nachdem das Netz der Hauptverkehrsstraßen bestimmt wurde, kann der Themenkomplex 3 bearbeitet werden. Am Verlauf der Hauptverkehrsstraßen erkennen wir deutlich die Potentiale, für in sich geschlossene und homogene Räume für die Schaffung und Ausweisung einer Zonenregelung.

Themenkomplex 3

Verkehrsberuhigte Zonen und Zonenausweisung (20/30 km/h)

Die Evaluierung vorhandener Zonenausweisungen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 20 bzw. 30 km/h. Bestandsbewertung und Überprüfung vorhandener Zonenausweisungen, welche Stadträume für die Zonenregelung unter den Aspekten einer Erhöhung der Wohnqualität, der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Frage kommen.

Die Zone 20, „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“, wurde bisher zweimal im Stadtzentrum angeordnet und ausgewiesen. Es sind die Bereiche rund um den Markt und Teile der Baruther Straße sowie der südlich der Fußgängerzone liegende Teilabschnitt der Rudolf-Breitscheid-Straße (Engpass) und ein Abschnitt der Parkstraße (Kleiner Haag bis Boulevard).

Die Ausweisung der Zonen ist überschaubar und richtig. Das Problem der Zone 20 „Markt“, ist der z.T. üppig breite Straßenraum und die Offenheit des Marktplatzbereiches. Diese Offenheit führt (verführt) zwangsläufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen in den eher verkehrsarmen Zeiten.

Da wir uns hier in einem Denkmalbereich befinden, sind straßenbauliche Maßnahmen nicht so ohne weiteres umsetzbar. Mittelfristig ist vorgesehen, die Fahrbahnbreiten baulich zu reduzieren und die Flächen für den Fußgängerverkehr und den Aufenthalt zu vergrößern.

Barrieren und Hindernisse für den fließenden Verkehr, in Form von Pflanzgefäßen oder Stadtmobiliar etc. wurden bisher verworfen und fanden keine Verwendung.

Über die Einrichtung einer weiteren Zone 20 km/h soll in Zukunft nachgedacht werden. Hier würde sich z.B. die Käthe-Kollwitz-Straße anbieten. Eine Geschäftsstraße mit einem hohen Radverkehrs- und Fußgängeranteil. Hier macht es die geringe Fahrbahnbreite in der Regel schwierig den Radfahrer mit genügend Abstand (vorgeschrieben sind 1,50 m) zu überholen. Im Interesse der Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre diese deutliche Geschwindigkeitsreduzierung auf Radfahrer- Geschwindigkeitsniveau (20 km/h - Regelung) sehr hilfreich. Die gesamte K.-Kollwitz-Straße würde für den Radverkehr erheblich attraktiver werden.

Der Vorschlag zur Einrichtung einer Zone „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich 20 km/h“ sollte diskutiert, bewertet und umgesetzt werden.

Tempo 30 Zonen können quasi in allen Wohngebieten eingerichtet werden. Die Wegstrecken innerhalb dieser Zone sollen nicht zu lang (möglichst kürzer als 1000 m) sein, um die Akzeptanz der Zonengeschwindigkeit von 30 km/h zu erhalten. Die Zone sollte in ihrer räumlichen Abgrenzung (Anfang und Ende der Zone) deutlich erkennbar sein.

Die vorhandenen und ausgewiesenen Zonen 30 sind über weite Teile des Stadtgebietes verteilt. Es betrifft, und so soll es auch sein, Wohngebiete, so z.B. das Gebiet um die Spandauer Straße. Innerhalb der Zonen sollten sich keine Hauptverkehrsstraßen befinden. Es sollten Straßen mit gleicher Verkehrsbedeutung und gleichem Ausbaustandard sein. Die Zone muss als solche empfunden und von den Verkehrsteilnehmern auch so wahrgenommen und akzeptiert werden. Sie muss des Weiteren räumlich überschaubar sein, d.h. nicht zu groß.

**In den nachfolgend aufgeführten Gebieten gilt die Zonenregelung (30) bereits:
im Karree Ludwig-Jahn-Straße – Arndtstraße einschließlich des Schulstandortes.**

im Wohngebiet Spandauer Straße – Frohe Zukunft

im Neubaugebiet Burg – Am Burgwall einschließlich Kita Standort Burg

in der Jänickendorfer Siedlung, Dammstraße bis Flämingstraße

in der gesamten Stadtrandsiedlung, Waldstraße bis In den Plänen

im Wohngebiet Heideweg oberhalb der Straße des Friedens

in der Siedlung Neu Frankenfelde

in der Bergsiedlung und der neuen Bergsiedlung

im gesamten Ortsteil Kolzenburg

im Biotechnologiepark

im SG „Auf dem Sande“

Zonen 30 sind im Gesamtplan farbig markiert (Zonen 30 im gegenwärtigen Bestand)

Im Sanierungsgebiet Innenstadt wurde die Bussestraße 2006 grundhaft saniert und Elemente der Verkehrsberuhigung (wie z. B. Einengungen) eingebaut. Verkehrsrechtliche Regelungen (rechts vor links) gibt es in diesem Bereich seit dem Umbau der Bussestraße. Hier bietet es sich regelrecht an, dass gesamte Gebiet von der Käthe-Kollwitz-Straße bis zur Rudolf-Breitscheid-Straße in die Zonenregelung Zone 30 aufzunehmen und entsprechend auszuweisen. Auf den bisher nicht sanierten Straßen, wie z.B. die Steinstraße, wäre es sinnvoll, die Zonenregelung mittels Piktogrammen auf der Fahrbahn, zu markieren.

Eine ganz neue Zone 30 ist in aktueller Vorbereitung. (Nach Fertigstellung der Erneuerung Dahmer Straße zum 30.04.21). Die Zonenausweisung im Karree Dahmer Straße (Sanierungsgebiet Dahmer Straße, ist inzwischen förmlich festgesetzt).

Mit dem vollständigen Umbau der Dahmer Straße werden die Fahrbahnen schmaler, die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche hervorgehoben und erhalten einen einheitlichen hellen Betonstein - Pflasterbelag.

Beidseitig angelegte Parkbuchten (Breite 2,12 m) lassen den gesamten Straßenraum schmaler wirken. Ein großer Teil des alten Lindenbaumbestandes blieb erhalten und betont den historischen Charakter einer Allee.

In den vergangenen Jahren wurden die Theaterstraße und die Parkstraße nach gleicher Querschnittsaufteilung, neu gestaltet. Die Seitenstraßen (Grünstraße, Ackerstraße und Wiesenstraße) passen sich gut und harmonisch in das neu entstandene Bild ein.

Ziel wird es jetzt sein, dass nach dem abgeschlossenen Straßenbau Dahmer Straße, dieses Gebiet in die Zonenregelung neu aufgenommen wird.

Abbildung im Gesamtplan Zone 30 Dahmer Straße

Ein weiteres Karree Haag – Innenstadt wurde einer VU (vorbereitende Untersuchung) unterzogen. Umschlossen von den HVS, Haag, Beelitzer Straße und Bahnhofstraße und der K.-Kollwitz-Str. birgt es ähnlich gutes Potential für eine innere Zonenregelung und damit einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Bereits vor Jahren wurde an dieser Stelle über eine Zonenausweisung nachgedacht. Offensichtlich war damals die Zeit noch nicht reif dafür. In diesem Zusammenhang muss vorab die Puschkinstraße ausgebaut und gestalterisch verändert werden. Straßenbauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion müssen den Zonencharakter deutlich unterstützen. Erste Ideen wurden bereits skizziert und diskutiert. Ein bekanntes Ingenieurbüro wurde bereits mit der Erarbeitung von Vorplanungsvarianten beauftragt.

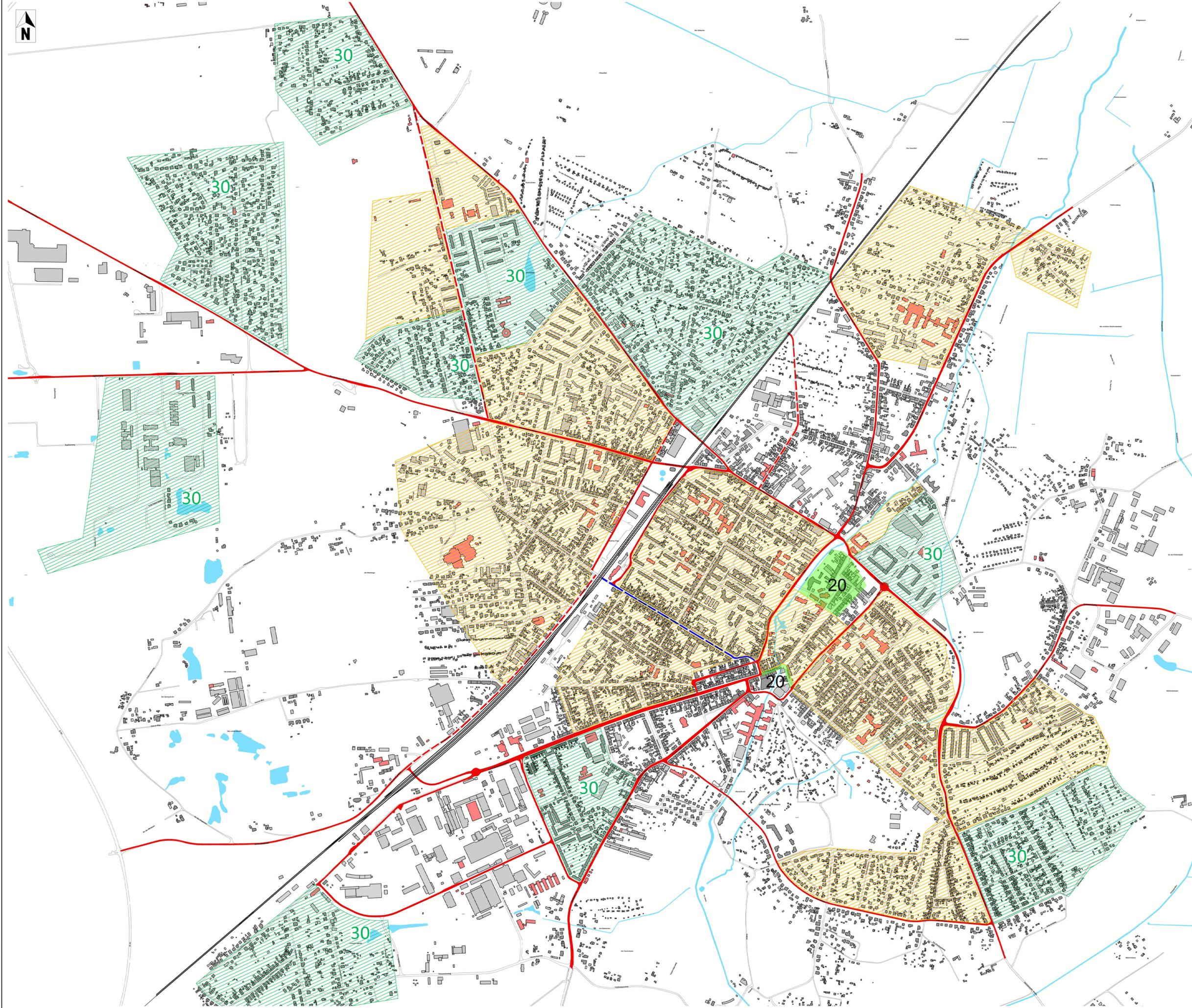
Die Abstimmung zu den Inhalten der Varianten erfolgt vorab innerhalb der Verwaltung und anschließend im Fachausschuss. Aus den erarbeiteten Vorschlägen werden die besten Ideen übernommen und im Entwurf zusammengefasst.

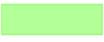
Gesamtplan neuer Zonenvorschläge

Seit vielen Jahren beklagen sich die Anwohner des Meisterweges über zu hohe Geschwindigkeiten. Gegenüber den einmündenden Seitenstraßen, war der Meisterweg als Hauptstraße ausgeschildert. Die Hauptstraßenschilder wurden im Einvernehmen mit dem Straßenverkehrsamt abgebaut. Zur Zeit gilt im Meisterweg die „rechts vor links“ Regelung. Straßenbaulich und gestalterisch ist dies eine schwierige Situation, da die auf den Meisterweg einmündenden Nebenstraßen kaum oder ganz schlecht wahrgenommen werden. Ein erster Versuch (BSVL), den Meisterweg und seine Nebenstraßen in eine Zone 30 Regelung zu bekommen, scheiterte in der Stadtverordnetenversammlung.

Eine verständliche und sich erklärende Zone 30 im Meisterweg, kann erst eingerichtet und beschildert werden, wenn der Meisterweg straßenbaulich entsprechend, eine deutliche Gleichrangigkeit erhält und so umgebaut wurde.

Im HH – Plan – Entwurf 2021 sind finanzielle Mittel für den Beginn einer Straßenplanung angemeldet worden. Ein Umbau des Meisterweges ist in ca. 3 bis 4 Jahren realistisch. Die Aufnahme der Straße Zum Freibad in die Zonenregelung ist absolut unrealistisch. Die gesamte Straße Zum Freibad, wurde vor Jahren als Hauptstraße geplant und gebaut. Die Querschnittsaufteilung der Straße Zum Freibad, entspricht bei Weitem nicht dem einer Anliegerstraße. Für einen Rückbau ist diese Straße einfach noch nicht alt genug.



- Legende**
- Bestand**
-  Hauptverkehrsstraße
 -  Zone 30 Bestand
 -  Zone 20 Bestand
- Planung**
-  Hauptverkehrsstraße geplant
 -  verkehrsberuhigte Straße im Geschäftsbereich geplant
 -  verkehrsberuhigte Zone - perspektivisch

Nr.	Änderung	Datum	bearb.	gez.	gepr.

Stadt Luckenwalde
 Landkreis Teltow-Fläming Land Brandenburg
 Markt 18
 14193 Luckenwalde
 Tel: 03371 / 472 - 3
 Fax: 03371 / 472 - 351

RCL Redeker Consult Luckenwalde
 Ingenieurgesellschaft mbH
 Theaterstraße 16
 14193 Luckenwalde
 Tel: 03371 / 48 33 00
 Fax: 03371 / 48 33 01

Lageplan

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2020

Projekt-Nr.	Maßstab	Unterlage	Blatt-Nr.	Datum
Kl.Prj. 62	1:5000	1	1	05.03.2021
bearbeitet	gezeichnet	geprüft		
Au	Au	Bü		

Der Bauherr/Antragsteller: Der Bauherr/Antragsteller
 Redeker Consult Luckenwalde