

Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan (VEP) mit integrierten Radverkehrskonzept der Stadt Luckenwalde 2030

Einleitung

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist eine informelle Planung, die von der Stadtverordnetenversammlung als städtebauliches Konzept nach § 1 Absatz 6 Nr. 11 Baugesetzbuch beschlossen wird und bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen ist. Er hat den Anspruch, die gesamtstädtische Mobilitätsplanung zu erfassen. Dazu gehören der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Personennahverkehr, die Schienenanbindung, der Radverkehr und der Fußgängerverkehr.

Barrierefreiheit ist mitzudenken und unter Berücksichtigung des „Rahmenkonzept zum Umgang mit der Barrierefreiheit in öffentlichen Straßenräumen in der Stadt Luckenwalde“ aus dem Jahr 2014 zu realisieren. Betrachtungsgegenstand ist der öffentliche Raum, also Straßen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen.

Der aus dem Jahr 1997 stammende VEP ist weitestgehend abgearbeitet. Durch die Verkehrsfreigabe der gesamten Ortsumgehung B 101 haben sich die innerstädtischen Verkehre in Nord-Süd-Richtung halbiert. Die Ertüchtigung der Schwindsuchtsbrücke für Kfz entlastet die Stadt von Lieferverkehren vom und zum Industriegebiet. Die neue Spange zwischen Industriestraße und Dämmchenweg verlagert Verkehre, um das Wohngebiet Stadtrandsiedlung vom Durchgangsverkehr freizuhalten.

Diese drei beispielhaft genannten und wirkungsvollen Maßnahmen dienen auch dem über lange Zeit vordringlichen Ziel, für den fließenden motorisierten Verkehr optimale Bedingungen zu schaffen und ihn störungsarm zu lenken. Diese Schwerpunktsetzung hat sich gewandelt. Klimaschutz, Lärminderung, soziale Teilhabe und Gesundheitsvorsorge, Urbanität und Aufenthaltsqualität sind die Treiber, die auf eine systematische Förderung des Zufußgehens und der Fahrradnutzung setzen und damit zugleich den motorisierten Individualverkehr zurückdrängen. Die kompakte Struktur Luckenwaldes bietet sich dafür an: kein Bereich der Kernstadt ist mehr als 2,5 km vom Stadtzentrum oder vom Bahnhof entfernt, kein Ortsteil mehr als 5 km. In Abhängigkeit von der Wegelänge und Streckenauswahl können Fußgänger und Radfahrer sogar schneller am Ziel als Kfz-Nutzer sein.

Natürlich fängt die Stadt bei der Attraktivierung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer nicht bei Null an. Der „alte“ VEP und der Lärmaktionsplan 2013 enthalten zielführende Maßnahmen, die teilweise umgesetzt worden sind oder in der Fortschreibung aufzunehmen sind.

Die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel, zu denen auch das Zufußgehen gehört, an der gesamten Verkehrsleistung geben Aufschluss über die Verkehrsmittelnutzung.

Das ist der sog. Modal Split. Im Koalitionsvertrag der Landesregierung ist das Ziel definiert: „Bis 2030 soll der Verkehrsanteil des Umweltverbundes (ÖPNV; Fahrrad-, Fußverkehr) auf mindestens 60 % erhöht werden. (2017: 54 %)“. Bei diesem Zielwert ist zu bedenken, dass die Erreichung des landesweiten Durchschnittswertes von städtisch verdichteten Mittelzentren mehr verlangt als von dünn besiedelten ländlichen Räumen, wo die Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen deutlich über 5 km entfernt sind und die PKW-Nutzung für viele Bewohner alternativlos erscheint.

Lebens- und Aufenthaltsqualität wird auch bestimmt durch KFZ-Fahrgeschwindigkeiten im öffentlichen Raum. Tempo 30-Zonen waren bereits im VEP 1997 ausgewiesen.

Zwischenzeitlich erfolgte Umbaumaßnahmen ermöglichen jetzt die Realisierung. Das setzt verkehrsrechtliche Anordnungen des Straßenverkehrsamtes voraus, das jedoch gehalten ist, die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

Doch Kommunen haben großes Interesse daran, angemessene Geschwindigkeiten selbst festzusetzen in Umsetzung ihrer stadteigenen maßgeschneiderten Konzepte. Die Initiative „Lebenswerte Städte“ fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 innerorts selbst anordnen können, wo sie es für notwendig halten, auch auf Hauptstraßen. Die Initiative sieht Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr als ein wirkungsvolles Instrument an, öffentliche Räume aufzuwerten und die Lebensqualität in den Städten zu erhöhen. In der im Juli 2021 gestarteten Initiative engagieren sich mittlerweile 504 Kommunen (Stand 2. März 2023) für mehr Entscheidungsfreiheit. Luckenwalde sollte ihre Reihen stärken.

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

Das vorrangige Ziel besteht nun darin, einen Handlungsleitfaden für die künftige Mobilitätsstrategie der Stadt Luckenwalde 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. Die eingeleitete Verkehrswende wird auch in Luckenwalde mit Leben und vielen Initiativen zu füllen sein.

Verkehrspolitische Zielvorstellungen

Deutschland

Mit dem Beschluss des Klimaschutzgesetzes Ende 2019 müssen die Treibhausgasemissionen des Sektors Verkehr bis 2030 um 42 % gegenüber dem Jahr 1990 sinken. Diese Ziele wurden mit dem „Klimaschutzgesetz 2021“ verschärft. Demnach darf der Verkehrssektor im Jahr 2030 nur noch 85 Millionen Tonnen CO₂ emittieren – 48 % weniger als im Jahr 1990.

Quelle:

<https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Klimaschutz-im-Verkehr/Klimaschutzziele-und-Beschluesse/klimaschutzziele-und-beschluesse.html>

Um dieses Ziel zu erreichen, wurden sechs Handlungsfelder in dem Klimaschutzprogramm 2030 mit verschiedenen Maßnahmen formuliert.

Handlungsfeld	Beschreibung
Personenverkehr	Gegenstand dieses Handlungsfelds ist die Stärkung des Verbunds aus öffentlichem Personenverkehr, das heißt Schienenpersonenverkehr der Eisenbahn, öffentlichem Straßenpersonenverkehr mit Bussen und Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sowie Rad- und Fußverkehr.
Güterverkehr	Dieses Handlungsfeld thematisiert die Verlagerung von Transporten auf die klimafreundlichen Optionen Schiene und Binnenschifffahrt.
Alternative Kraftstoffe	Zu den alternativen Kraftstoffen zählen Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe („E-Fuels“). Sie leisten durch den Einsatz etwa im Luft-, Schiffs- oder Schwerlastverkehr einen wichtigen Klimaschutzbeitrag.
Personenkraftwagen (Pkw)	Dieses Handlungsfeld zielt insbesondere auf die Erhöhung des Anteils elektrischer Pkw am Absatz von Neuwagen – etwa durch Anreize für den Kauf von Elektrofahrzeugen oder die Entwicklung der entsprechenden Ladeinfrastruktur.
Nutzfahrzeuge	Die Maßnahmen in diesem Handlungsfeld zielen darauf ab, die Anschaffung von Lkw mit klimaschonenden Antrieben und ihre Nutzung zu fördern und den Ausbau einer bedarfsgerechten Tank- und Ladeinfrastruktur zu unterstützen.
Digitale Vernetzung	Die verschiedenen Möglichkeiten zur CO ₂ -Reduktion durch digitale Vernetzung, wie etwa die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger über digitale Mobilitätsplattformen, sind Gegenstand des sechsten Handlungsfeldes.

Tabelle: Übersicht der sechs Handlungsfelder des Klimaschutzprogramms 2030; Eigene Darstellung nach Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023)

Quelle:

<https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Klimaschutz-im-Verkehr/Ueberblick/ueberblick.html>

Brandenburg

Im Herbst 2021 hat das Land Brandenburg mit der Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2030 begonnen. Als ein wesentliches Ziel wurde in dem 2019 geschlossenen Koalitionsvertrag festgelegt, den Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) von bisher 54 % auf 60 % an allen Wegen bis 2030 zu steigern.

Die Fortschreibung der Mobilitätsstrategie ist zum derzeitigen Stand noch nicht abgeschlossen. Die Fertigstellung mit neuen Zielstellungen wird im Jahr 2023 erwartet.

Landkreis Teltow-Fläming

Das Radverkehrskonzeptes des Landkreises Teltow-Fläming wird mit Beteiligung der Kommunen derzeit erarbeitet.

Stadt Luckenwalde

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (F-VEP) erfolgt auf der Grundlage der vorhandenen alten VEP vom 30.01.1997 sowie in Verknüpfung mit dem INSEK 2020, dem Lärmaktionsplan vom 14.05.2013 (B-5517/2013) und dem Einzelhandels- und Zentren Konzept der Stadt Luckenwalde. Zudem wird derzeit das Klimaschutz- und Energiekonzeptes fortgeschrieben. Da einige der Maßnahmen des neuen Konzeptes den Sektor Verkehr direkt betreffen, stehen die entsprechenden Ressorts der Luckenwalder Stadtverwaltung im stetigen Austausch, um auch diese Maßnahmen entsprechend in dem fortzuschreibenden Verkehrsentwicklungsplan zu berücksichtigen.

Zwischenzeitlich hat das Büro PGT ein Parkraumkonzept entwickelt, dass inzwischen durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde. Aus diesem Grund ist auch der gesamte Themenkreis zum ruhenden Verkehr nicht in der Fortschreibung des VEP 2030 enthalten.

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
Schienenpersonennahverkehr (SPNV) / Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
und Veränderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split)
7. Fazit/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 Käthe-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 wurde 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 Woltersdorf 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 der L 73, Jänickendorfer Straße wurde mit dem Ausbau der Straße Zum Freibad (HVS) realisiert.

Eine weitere sehr wichtige Hauptverkehrsstraße im Netz ist die Landestraße 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

Die Fortschreibung des VEP beinhaltet die Entwicklung des Planungsfalles 4 für die Optimierung der Verkehrsströme im Netz 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 Jüterbogener Straße

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

2.1 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 Heinrich-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 Straße und Heinrich-Zille-Straße)
- Zapfholzweg von Frankenfelder Chaussee bis OU B 101

Landesstraßen (L 73):

- Berkenbrücker Chaussee,
- Neue Beelitzer Straße
- Beelitzer Straße
- Salzufler Allee
- Jänickendorfer Straße

In Abstimmung mit den Gremien der Stadtverordnetenversammlung wurde ein Straßenausbauprogramm für den Zeitraum 2023 bis 2028 vorgestellt.

Es beinhaltet:

2.2 Straßenausbauprogramm (Hauptverkehrsstraßen) HVS in den Jahren 2023 bis 2028:

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

2.3 Erläuterungen zu den geplanten Bauvorhaben im Netz der HVS

Umbau der Kreuzung Haag/Beelitzer Straße/Trebbiner Str.

Die so genannte „Ampelkreuzung“ an der Polizei ist wenig leistungsfähig und für die Verkehrsbelastung in West – Ostrichtung unterdimensioniert. In der Beelitzer Straße staut sich auf Grund der fehlenden Linksabbiegespur der Verkehr weit zurück. Hier muss in Abstimmung mit dem Land Brandenburg eine Verkehrslösung geschaffen werden, die eine deutliche Erhöhung der Durchlassfähigkeit bewirkt.

Planauszug aus dem Jahr 2005



Sanierung der Dessauer Straße (3. BA)

Die Dessauer Straße ist eine Hauptverkehrsstraße 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. Dieser ca. 200 m lange Straßenabschnitt wurde zur Förderung angemeldet. Die Querschnittsaufteilung erfolgt wie in den bisherigen Abschnitten der Dessauer Straße mit einer 7,00 m breiten Fahrbahn.

Sanierung der Anhaltstraße (Zubringer zur OU B 101)

Die Anhaltstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit zum Teil überörtlicher Bedeutung.

Sie verbindet den Bahnhof (Berliner Platz und Heinrich-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 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 Radfahrschutzstreifen 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.

Die grundhafte Erneuerung der Hauptverkehrsstraße Anhaltstraße dient der Entlastung des Wohnumfeldes.

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 Frankenfelder Chaussee (HVS) ist eine Verkehrsverbindung zwischen der Straße des Friedens/Brandenburger Straße 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/LKW zu schmal. Zerfahrene Bankette, abgebrochene Fahrbahnkanten und umfangreiche Netzzrissbildungen 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 Stadtverordneten gefasst.

Ebenso soll die Kreuzung Straße des Friedens im Bestand erneuert und sicherheitstechnisch verbessert werden.

Die Asphaltdeckschichten werden erneuert und die Spuraufteilung angepasst. 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 wurde zur Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie der Richtlinie zur Förderung von kommunalen Straßenbauvorhaben des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg (Rili LS) angemeldet.

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, ist 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 den vorhandenen Baumbestand und durch den Zustand der Leitungen und Hausanschlüssen kommt es zunehmend zu Verstopfungen. Kanäle und Hausanschlussleitungen müssen dringend erneuert werden.

Die straßenbaulichen Schäden im Pflasterbelag werden in diesem Zusammenhang beseitigt. Dieser Straßenabschnitt liegt im Denkmalsbereich „Auf dem Sande“.

Das jetzt vorhandene Großpflaster hat eine sehr gute Materialqualität und sollte in der sanierten Fahrbahn wieder Verwendung finden. Durch diese nachhaltige Oberflächenbefestigung wird eine gute Versickerung des Regenwassers erreicht.

Mit einer besseren Oberflächenqualität, sauber und steinkopfbündig verschlossenen Pflasterfugen, werden Erschütterungen und Abrollgeräusche vermindert.

2.4 Festlegung eines Prüfauftrages für alle wichtigen Kreuzungen und Einmündungen

Die Prüfung bezieht sich vor allem auf vorhandene Sicherheitsmängel des Radverkehrs und die Möglichkeiten zu deren Beseitigung z. B. durch: Markierungen, Radfurten, Pfeile, Linien, Piktogramme etc. Grundsätzlich sollten zum Beispiel an Ampelkreuzungen die Aufstellflächen für die Radfahrer vor den Haltelinien für die Kraftfahrzeuge angelegt werden.

2.5 Rückbau – Umbau von Hauptverkehrsstraßen/Sammelstraßen

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 haben sich die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich reduziert. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer hat sich erhöht, der Radverkehr wurde attraktiver und die Aufenthaltsqualität verbesserte sich deutlich.

Weitere Vorschläge zur Veränderung der gegenwärtigen Situation sind:

Die Rudolf-Breitscheid-Straße hat im weiteren Verlauf in Richtung Zentrum ein relativ geringes Verkehrsaufkommen und eine überdimensional breite Fahrbahn. Perspektivisch sollte der gesamte Querschnitt konzeptionell neu geordnet, eine Abstufung zur Sammelstraße vorgenommen und dem nichtmotorisierten Verkehr mehr Raum und vor allem Qualität gegeben werden (zum Beispiel durch die Anlage von Radfahr- und Grünstreifen).

Hauptverkehrsstraße Schützenstraße

Mit einer Verkehrsmenge DTV > 8000 Kfz/24 h ist die Schützenstraße für die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen prädestiniert. Als Lärmschutzmaßnahme wird die Herabsetzung der Geschwindigkeit im Abschnitt Lindenstraße bis Saarstraße beantragt. Für die zwei Streckenabschnitte auf der Landesstraße L 73 wird mit dem Landesbetrieb über lärmindernde Maßnahmen beraten.



Auszug aus Lärmkartierung

Quelle

Kartierung Landesamt für Umwelt 2020

Themenkomplex 3

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

Die Evaluierung bezieht sich auf vorhandene Zonenausweisungen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 20 bzw. 30 km/h sowie der Bestandsbewertung und Überprüfung vorhandener Zonenausweisungen. Sie legt weiterhin fest, 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 „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. Die Lämmergasse sowie Baruther Straße und Theaterstraße jeweils bis Kleiner Haag sollten in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einbezogen werden. Dann kann auch die Lämmergasse in Gegenrichtung zur Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben werden.

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.

3.1 Vorschläge für die Einrichtung weiterer Zonen „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“

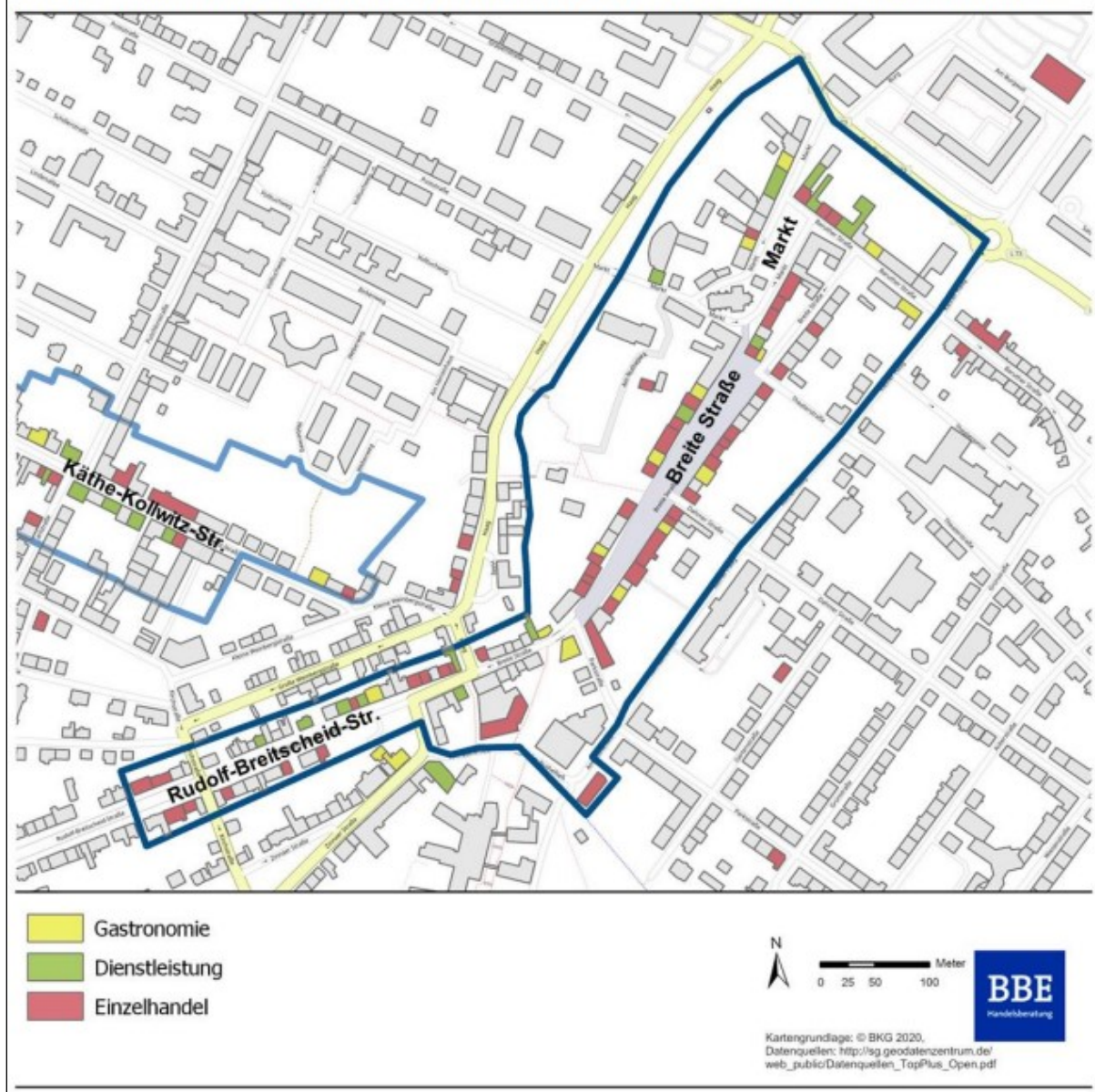
Auf Grundlage des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes (zentrale Versorgungsbereiche) sollten weitere Zonen „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ eingerichtet werden. Dies gilt z. B. für die gesamte Käthe-Kollwitz-Straße.

Im Interesse der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität wäre diese deutliche Geschwindigkeitsreduzierung auf Radfahrer-Geschwindigkeitsniveau (20-km/h-Regelung) sehr hilfreich.

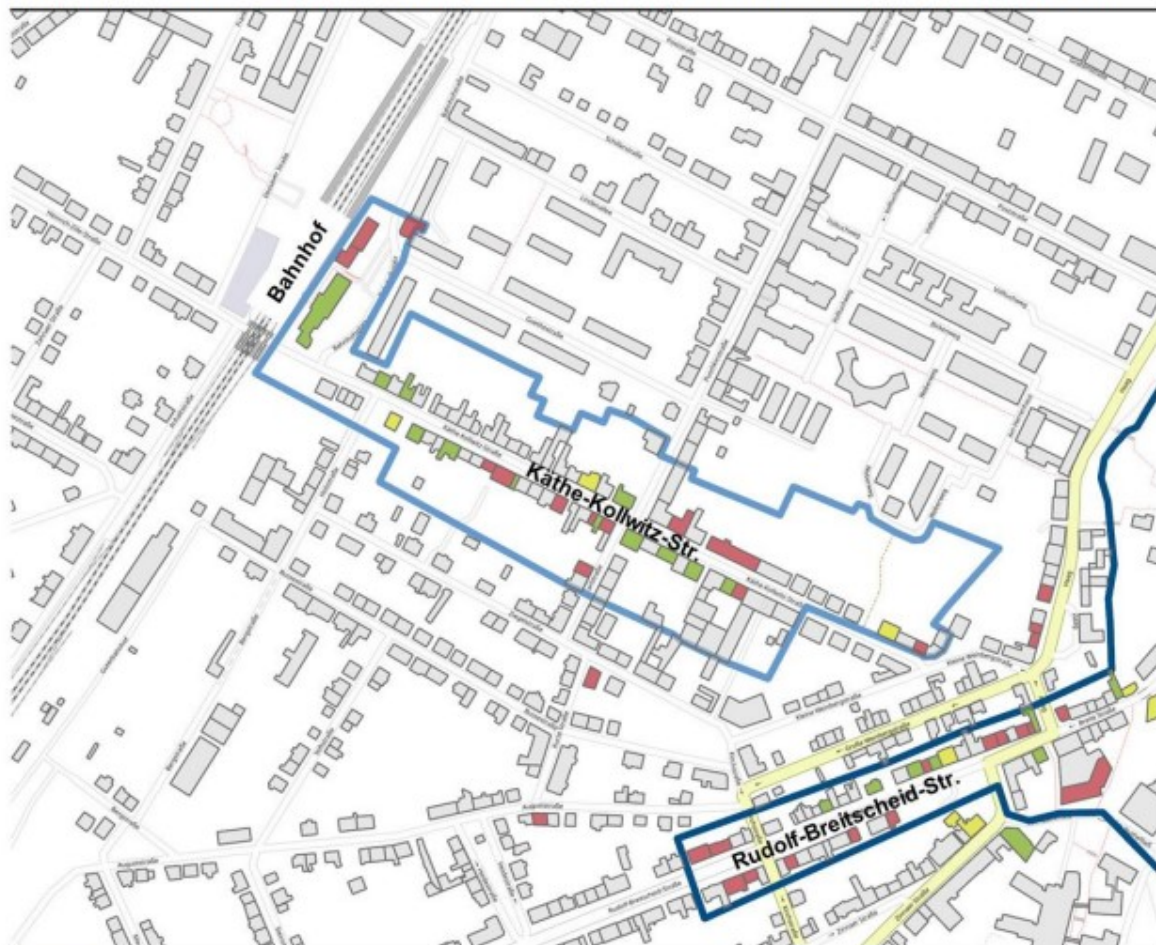
Damit werden die in der Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes festgelegten zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Luckenwalde nahezu vollständig als Fußgängerzone oder als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ festgelegt. Lediglich ein Teil der Rudolf-Breitscheid-Straße (A-Zentrum Innenstadt) und der Bahnhofsvorplatz (B-Zentrum Nebenzentrum Käthe-Kollwitz-Straße) fehlen dann noch.

Hier die drei zentralen Versorgungsbereiche der Stadt Luckenwalde gemäß Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes – Eine konsequente Umsetzung der Idee „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ würde auch Geschwindigkeitsreduzierungen in der Rudolf-Breitscheid-Straße (bis zur Kirchstraße), Am Nuthefließ, am Bahnhofsvorplatz und in der Neuen Beelitzer Straße (zwischen den Netto- und den Edeka-Grundstücken) bedeuten.

Karte 9: Räumliche Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt Luckenwalde



Karte 10: Räumliche Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Käthe-Kollwitz-Straße



- Gastronomie
- Dienstleistung
- Einzelhandel

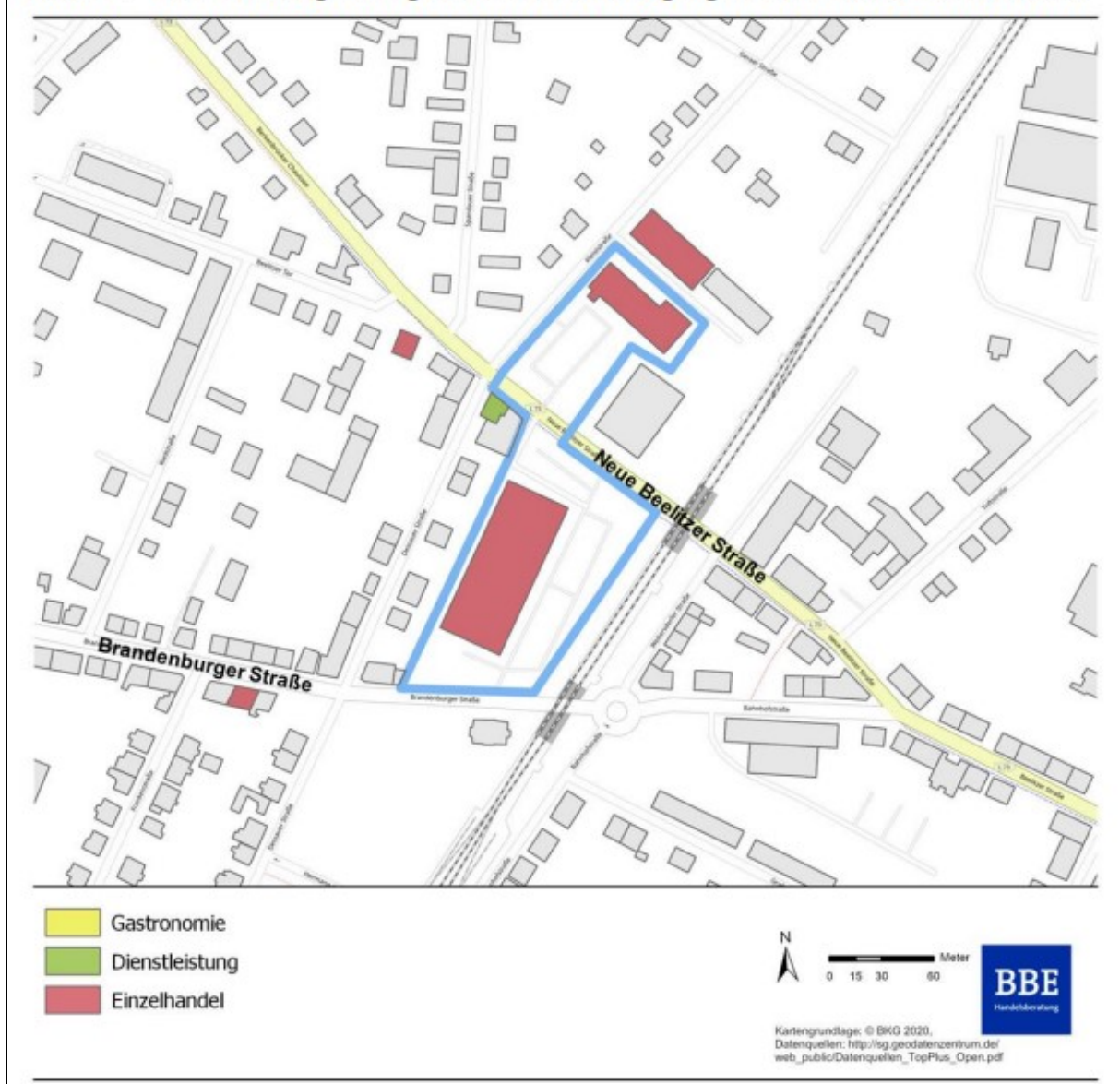


0 25 50 100 Meter



Kartengrundlage: © BKG 2020,
Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Karte 11: Räumliche Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Neue Beelitzer Straße



3.2 Tempo 30 Zonen

Tempo 30 Zonen können 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. Diese Zonen sollten in ihrer räumlichen Abgrenzung (Beginn 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.

3.3 In diesen Gebieten gilt die Zonenregelung (Zone 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 Wohnsiedlung Neu-Frankenfelde
- in der Bergsiedlung und der neuen Bergsiedlung
- im gesamten Ortsteil Kolzenburg
- im Biotechnologiepark

3.4 Vorschläge für die Einrichtung weiterer Zonen 30

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.

Hier bietet es sich regelrecht an, das 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.

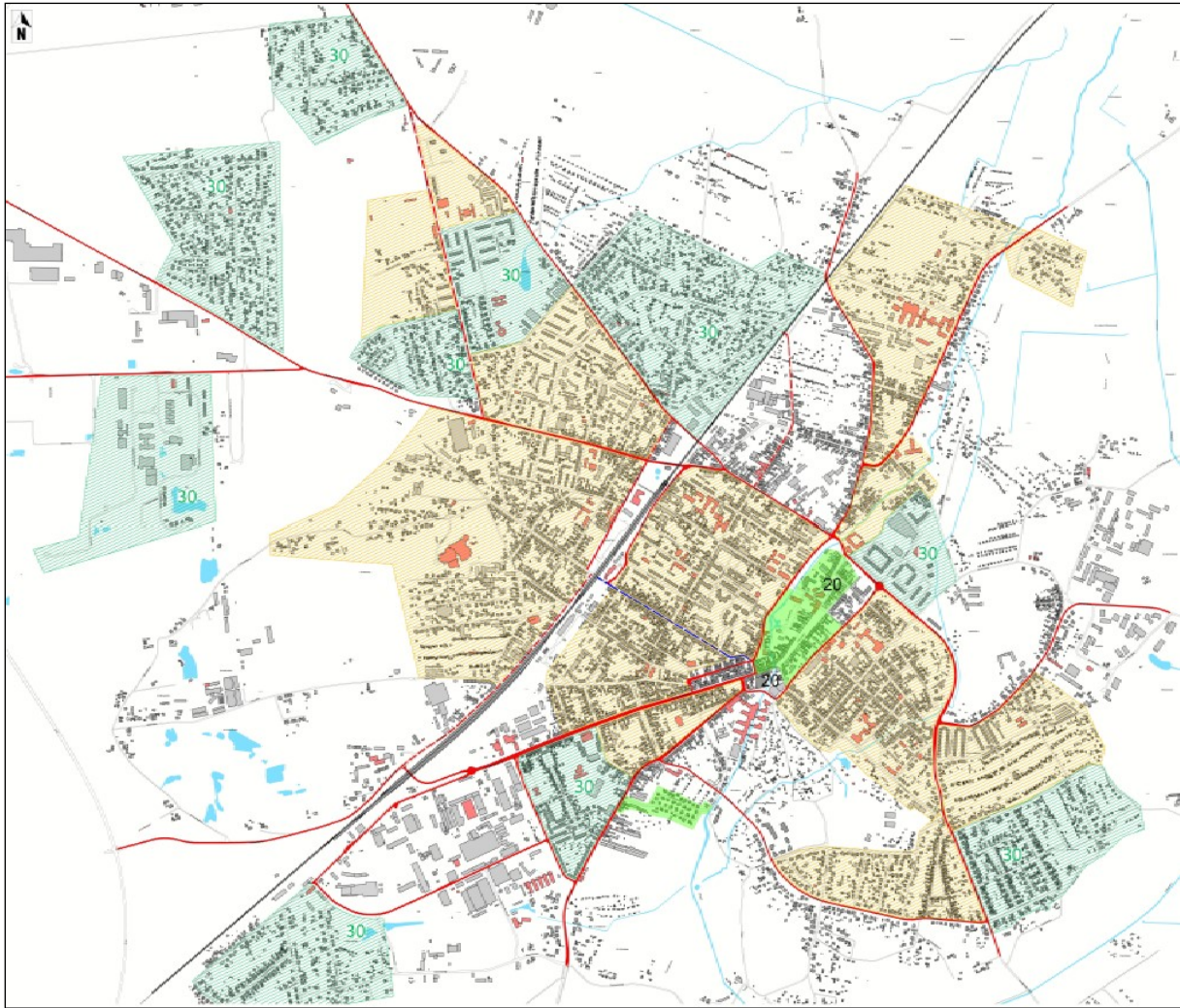
Nach der Fertigstellung der Erneuerung Dahmer Straße ist eine ganz neue Zone 30 aktuell umgesetzt worden. Die Zonenausweisung im Karree Dahmer Straße (Sanierungsgebiet Dahmer Straße) ist inzwischen förmlich festgesetzt.

Mit dem vollständigen Umbau der Dahmer Straße werden die Fahrbahnen schmaler, die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche hervorgehoben und erhielten 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 gestaltet. Die Seitenstraßen (Grünstraße, Ackerstraße und Wiesenstraße) passen sich gut und harmonisch in das neu entstandene Bild ein.

Die noch im Quartier vorhandenen Pflastersteinstraßen sollten erhalten bleiben und den historisch gewachsenen Gesamteindruck untermauern.



Gesamtplan der Zonenausweisung

Legende:

Grün = Bestand (Zonen 20 und 30)

Gelb = Perspektivisch

Ein weiteres Karree Haag – Innenstadt wurde einer VU (vorbereitende Untersuchung) unterzogen. Umschlossen von den HVS, Haag, Beelitzer Straße und Bahnhofstraße und der Käthe-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 sollte vorab die Puschkinstraße aus- u. umgebaut und gestalterisch verändert werden. Straßenbauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion sollten den Zonencharakter unterstützen. Erste Ideen wurden bereits skizziert und diskutiert.

Ein 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 in der späteren Entwurfsplanung zusammengefasst.

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. Gegenwärtig 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. Eine verständliche und sich erklärende Zone 30 im Gebiet "Meisterweg" kann erst eingerichtet und beschildert werden, wenn im Zuge einer Neuordnung des Straßenraumes die Gleichrangigkeit erkennbar wird.

Weitere Vorschläge für die zukünftige Zonenausweisung sind im Gesamtplan dargestellt. Eine textliche Beschreibung erfolgte hier nicht.

Integriertes Radverkehrskonzept

Themenkomplex 4

Bewertung der Radverkehrsanlagen

Netzschlüsse und Erweiterung von Angeboten für den Radverkehr

Feststellung: „Luckenwalde war schon von je her eine Radfahrerstadt.“

Zitat: „Viele ältere Bürger dieser Stadt“

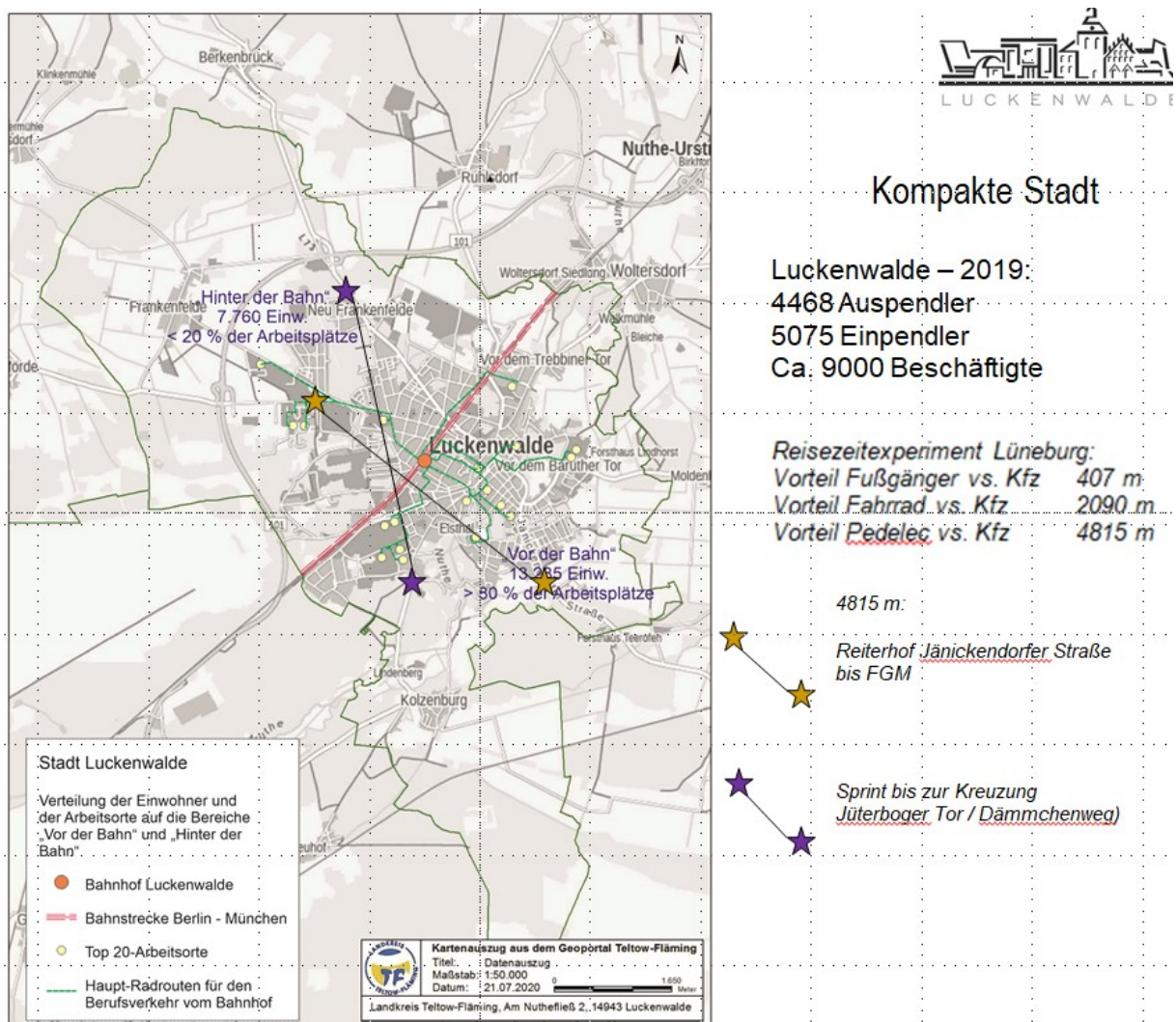
4.1 Ausgangssituation und Stadtstruktur

Aufgrund der kompakten Stadtstruktur ist Luckenwalde besonders geeignet, sich als Fahrradstadt zu etablieren und steht dort auch in einer gewissen Tradition, denn vor der Wende war das Fahrrad das wichtigste Verkehrsmittel der Werktätigen auf dem Weg in die Betriebe.

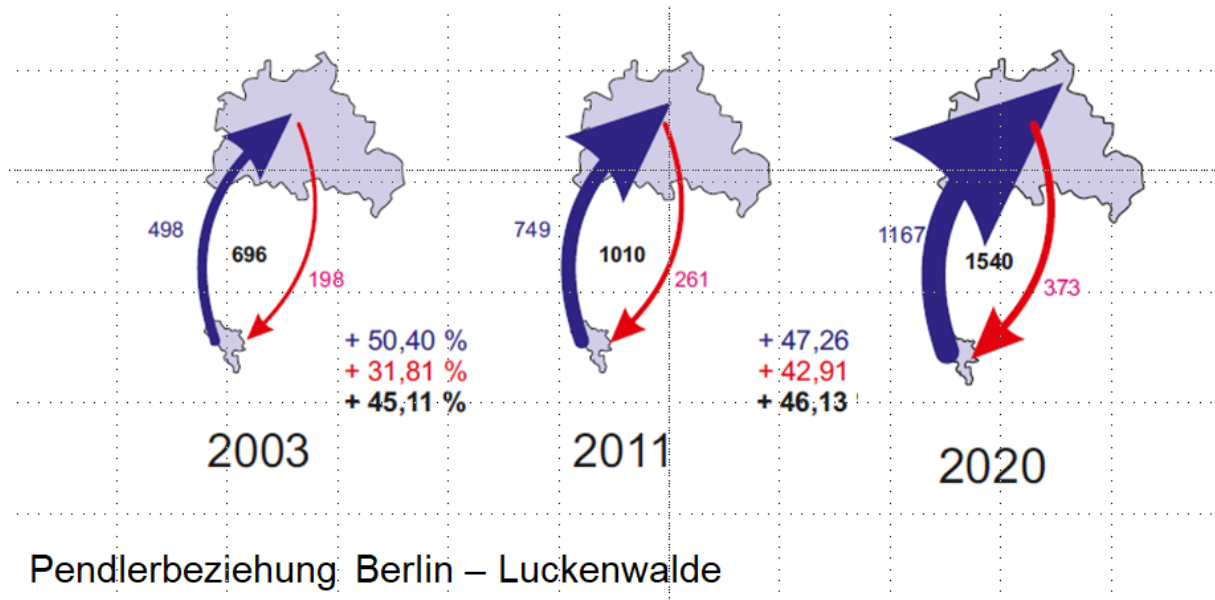
Die Kernstadt hat eine Ausdehnung von weniger als 5 km x 5 km. Die beiden Ortsteile Kolzenburg und Frankenfelde sind nicht weiter als 5 km vom Stadtzentrum entfernt.

Von den ca. 9000 in Luckenwalde sozialversichert Beschäftigten wohnen ca. 4000 in Luckenwalde. Die typischen Ziele des Alltagsverkehrs (Gewerbegebiete, Schulen, Verwaltung, Einzelhandel ...) sind dispers im Stadtgebiet verteilt.

Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass mit dem Fahrrad gegenüber dem Kraftfahrzeug auf Strecken bis zu 2 km kein Fahrzeitznachteil entsteht. Für E-Bikes / Pedelecs gilt dies sogar auf ca. 4,8 km.



Damit sind alle Arbeitsstätten, alle Schulen und der Bahnhof aus dem gesamten Stadtgebiet mit dem Fahrrad oder dem E-Bike in Fahrzeiten zu erreichen, die mit dem PKW mithalten können. Für die Nutzung des Fahrrads besteht also besonderes Potenzial sowohl für die Arbeits- und Schulwege innerhalb Luckenwaldes, als auch für die „erste“ oder „letzte Meile“ inter- und multimodaler Wegeketten mit Schnittstelle zum Schienenpersonennahverkehr am Bahnhof. Der Weg zum Bahnhof wird dabei immer bedeutender aufgrund der stark ansteigender Zahl an Pendlern von und nach Berlin.



Die Ziele der Bundesregierung und der Landesregierung, die Zahl der Bahnpassagiere bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, trägt noch weiter zur Bedeutung des Themas „Wie kommen Pendlerinnen und Pendler zum Bahnhof?“ bei.

4.2 Rückblick auf das bisher Erreichte

In den vergangenen 30 Jahren wurde bereits viel für die Verbesserung der Angebote für den Radverkehr getan. Ich denke dabei an den Bau von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen und die Markierung von Radfahrschutzstreifen auf den Fahrbahnen von Hauptverkehrsstraßen.

Klimaschutz durch Radverkehr (Förderprogramm des Bundes)

Die Stadt Luckenwalde hat gemeinsam mit ihren Umlandgemeinden (Trebbin, Nuthetal, Beelitz) und auf der Grundlage eines Förderprogrammes des Bundes „Klimaschutz durch Radverkehr“ in den vergangenen Jahren 3 km neue Radwege gebaut. Es wurden 18 Verleih E-Bikes angeschafft, 177 Fahrradanhänger aufgestellt und Fahrradboxen am Bahnhof errichtet, davon 50 Fahrradboxen für Dauermieter und 64 Boxen für Spontanmieter.

Von den 8 der die Stadt umgebenen Dörfern, einschließlich der Ortsteile Frankenfelde und Kolzenburg, sind 7 über Radwege mit Luckenwalde verbunden.



Plan der Radwege aus Umlandgemeinden

Zwischen dem Ortsteil Kolzenburg und der Stadt Luckenwalde gibt es sogar zwei Radwegeverbindungen. Zum einen den Radweg entlang der ehemaligen B 101 (jetzt Kreisstraße) und zum anderen die Flaeming-Skate.

Die von der Stadt geschaffene Verbindung beginnt am Kreishaus (Am Nuthesfließ), mit dem bekannten Einstiegspunkt und verläuft am wunderschönen Stadtpark vorbei und schließt am Teichwiesenweg direkt an die Flaeming-Skate an. Dies ist eine landschaftlich sehr reizvolle Radwegeverbindung nach Kolzenburg mit einer besonderen Bedeutung für den Schülerverkehr.

Die Betrachtungsweise der getrennt geführten Hochbordradwege hatte sich bereits Ende der neunziger Jahre verändert.

Die Präsenz der Radfahrer auf den Fahrbahnen sehen und gesehen werden, machte sich verkehrspolitisch immer breiter.

Bei Kfz.-Verkehrsmengen, wie in Luckenwalde gezählt, von zum Teil weniger als 6.000 Kfz/24 h ist eine Separierung des Radverkehrs nicht erforderlich. Es gibt nur einige wenige Hauptverkehrsstraßen (wie z. B. die Beelitzer Straße und das Trebbiner Tor) die auf Grund ihrer hohen Verkehrsmenge einen separat geführten Radweg benötigen. Weiterhin bieten viele vorhandene städtische Straßenräume auf Grund ihrer geringen Breiten keine Möglichkeiten, Radwege separat anzulegen.

4.3 Grundsätzliche Planungsansätze

Wichtig und zu bedenken sind die verkehrsrechtlich bereits geregelten Besonderheiten verschiedener Alters- und Nutzergruppen.

Kinder und nun auch Kinder in Begleitung von Eltern/Erwachsenen fahren auf dem Gehweg mit dem Rad. Kinder bis 8 Jahre müssen und Kinder bis 10 Jahre dürfen auf dem Gehweg Fahrrad fahren. Hier gibt es bereits die erste verpflichtende Benutzung des Gehweges.

Dem ist Rechnung zu tragen und bei der Planung von Gehwegbreiten mit zu berücksichtigen.

Ein Mindestmaß von 2,50 m (lichte Breite) sollte dabei nach Möglichkeit nicht unterschritten werden. Vielfach ist dies in Luckenwalde nicht umsetzbar (siehe Buchtstraße).

Ein großes Bedürfnis, vor allem älterer Menschen, "gefühl" auf dem Gehweg sicher unterwegs zu sein, kommt zunehmend hinzu.

Die Universität Wuppertal ist in einer wissenschaftlichen Studie zu folgendem Ergebnis gekommen. Siebenundsiebzig Prozent aller Radfahrer, fühlen sich auf dem Gehweg sicher und gut unterwegs. Man sieht es auch in Luckenwalde täglich, dort wo gute und ausreichend breite Gehwege vorhanden sind, fahren die Leute auf den Gehwegen. Und das nicht nur in Pflasterstraßen. Auf diesen, unseren Gehwegen, gibt es einfach zu wenig Fußgängerverkehr. Die übrigen 23 Prozent aller Radfahrer, vor allem jüngere Menschen, sind schnell mit ihrem Rad unterwegs und fahren auf der Fahrbahn. Hier sind sie im Verkehr präsent und werden vor allen motorisierten Verkehrsteilnehmern wahrgenommen.

Dieser Gruppe von Radfahrern ist ein guter und glatter Zustand der Fahrbahn wichtig. Sie wollen mit ihrem Rad zügig und schnell vorankommen und möglichst wenigen Hindernissen begegnen.

Für die Gehwegbefürworter bietet die Stadt Luckenwalde folgende und sich immer mehr verbreitende Lösungen an. Gehweg „Radfahrer frei“ eine Zusatzbeschilderung, die es gestattet, auf dem Gehweg Rad zu fahren. Dies ist keine Benutzungspflicht, man darf, wenn man möchte, auf dem Gehweg Fahrrad fahren. Natürlich in angemessener Geschwindigkeit und unter Rücksichtnahme auf den Fußgängerverkehr und in der vorgeschriebenen Fahrtrichtung. So zum Beispiel auf den Gehwegen in der Potsdamer Straße und einigen mehr. Gegenwärtig wird in der Planung der Anhaltstraße, der Radverkehr wie folgt geregelt.

In Richtung Süden (Richtung Schwindsuchtbrücke) fährt der Radfahrer auf der Fahrbahn und hat parallel die Möglichkeit, den Gehweg zu nutzen (Gehweg Radfahrer frei).

In der entgegenkommenden Richtung, auf der Seite der Bahn, wird für den Radverkehr ein Radfahrerschutzstreifen auf den Asphalt der Fahrbahn markiert. Voraussetzung hierfür ist, dass es auf dieser Seite der Fahrbahn keinen ruhenden Verkehr gibt.

Radfahrerschutzstreifen auf der Fahrbahn gibt es bereits mehrfach in der Stadt, so z. B. in den Hauptverkehrsstraßen: Schützenstraße, Brandenburger Straße, in der Straße des Friedens und im Kleinen Haag.

Voraussetzungen dafür sind, ausreichend breite Fahrbahnen und ein guter glatter Oberflächenbelag. Geprüft wird derzeit, ob noch weitere Straßen (mit hohem Verkehrsaufkommen), wie z. B. der Haag, hier in Betracht kommen können.

Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und Straßen innerhalb von Zonen (20/30 km/h) erhalten keinen separaten Radfahrerschutzstreifen. Hier sollten die Geschwindigkeiten aller Verkehrsteilnehmer des Kraft- und Radverkehrs annähernd gleich sein.

Radverkehr entgegen der Einbahnstraße wird innerhalb der Stadt in einigen Straßenabschnitten erfolgreich praktiziert. So z. B. in den Straßen Käthe-Kollwitz-Straße, Theatergasse und einige kurze Straßenabschnitte am Boulevard. Weiter Möglichkeiten sollten geprüft werden. Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Zulässigkeit ist allerdings, dass sich die Einbahnstraße innerhalb eines Streckenabschnittes 30 km/h befindet.

Der Boulevard als klassische Fußgängerzone stellt kein Hindernis für den Radverkehr dar. Vor vielen Jahren war der Radverkehr auf dem Boulevard nicht zugelassen. Jetzt ist der Boulevard für den Radverkehr frei und es ist eine gute Lösung, die angenommen wird.

Alle Versuche dem Radverkehr in der Fußgängerzone eine Richtung und eine Spur vorzugeben, wurden verworfen. Hier ist der Grundsatz des § 1 der StVO „Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme“ die bessere Lösung.

4.4 Radfahrverhalten und Verkehrssicherheit

Der überwiegende Teil der Radfahrer verhält sich entsprechend der gesetzlichen Vorgaben richtig. Problematisch ist das Verhalten einiger Verkehrsteilnehmer.

Das zu beobachtende Radfahrverhalten ist im hohen Maße verkehrswidrig und sicherheitsgefährdend.

Weniger ein Problem ist hierbei die Benutzung des Gehwegs (mit Fahrrad fahrenden Kindern auf dem Gehweg muss eh jederzeit gerechnet werden), es ist vielmals die verkehrte Seite auf der bzw. die verkehrte Richtung, in die gefahren wird.

Da helfen auch die besten Angebote für den Radverkehr nicht, wenn trotzdem falsch und riskant gefahren wird. Und da Verkehrserziehung keine wesentliche Rolle mehr spielt und sich die heranwachsenden Jugendlichen der Gefahren nicht bewusst sind, sollten Eltern, die Schule und auch die Polizei hier aktiver werden.

Die zunehmende Anzahl von E-Bikes, elektrische Roller und was es sonst noch so geben wird, trägt noch einmal zur Veränderung ggf. auch Verschärfung der Situation durch höhere Geschwindigkeiten bei. In diesem Fall werden auch innerstädtische Radwege entbehrlich, da die mit E-Motoren unterstützten Zweiräder erheblich höhere Geschwindigkeiten fahren. Hier ist die Benutzung der Fahrbahnen die eindeutig bessere Wahl.

Die Stadt Luckenwalde ist, bis auf wenige Ausnahmen, für den gesamten Radverkehr in allen seinen Varianten und Möglichkeiten, recht gut aufgestellt. Die Stadt bewirbt die Teilnahme an Umfragen, wie den ADFC-Fahrradklimatest und berücksichtigt die Ergebnisse. Eine Anregung aus dem ADFC-Fahrradklimatest ist zum Beispiel die beabsichtigte Festlegung von Standards für die Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen.

Zu den Ausnahmen zählen die verbliebenen Großsteinpflasterstraßen, wie z. B. der Mühlenweg und die Mühlenstraße (reine Anliegerstraßen). Hier weichen die Radfahrer zwangsläufig auf den Gehweg aus, was bei einem geringen Fußgängeraufkommen auch kein wirkliches Problem darstellt. In der Regel fahren diese Nutzergruppen in gemäßigter Geschwindigkeit.

Dort, wo die Fahrbahnen glatt und in Ordnung sind und das motorisierte Verkehrsaufkommen gering, lässt es sich gut und sicher auf den Fahrbahnen, Fahrrad fahren.

Allein das Beispiel der Trebbiner Straße, mit einer Fahrbahnbreite von nur 5,25 m zeigt, dass die Radfahrer hier auf der Fahrbahn und im Verkehr akzeptiert werden. In solch engen Straßen, mit sehr schmalen Gehwegen wird es nie möglich sein, den Radverkehr separat zu führen.

Hier muss und wird auf den Radverkehr Rücksicht genommen. Unfälle mit beteiligten Radfahrern sind aus der Trebbiner Straße nicht bekannt.

4.5 Zukünftige Strategien und Maßnahmen

1. Vervollständigung des Radwegenetzes im Stadtgebiet auch als autofreies Wegenetz
2. Ausbau, Verbreiterung und Verbesserung vorhandener Geh- und Radwege im Bestand (Bestanderhaltung)
3. Sanierung im Bestand der Gemeindestraßen für mehr Geh- und Fahrkomfort.
4. Prüfung, Ausbau und Umsetzung von Fahrradstraßen
5. Selbständige touristische Rad- und Wanderwege in Stadtrandlage schaffen

zu 1.

Der Radweg entlang der Hauptverkehrsstraße L 73 (Beelitzer Straße/Berkenbrücker Chaussee) endete an der Ludwig-Jahn-Straße. Die Planung für die Weiterführung des Radweges bis zum Anschluss an die Überquerung der Ortsumgehung der B 101 ist umgesetzt. Der Abschnitt wurde baulich hergestellt und für den Verkehr freigegeben. Nach dieser Baumaßnahme sind nunmehr alle umliegenden Ortschaften an das Radwegenetz der Stadt Luckenwalde angeschlossen.

zu 2.

Im Ortsteil Kolzenburg wird beginnend am Ortseingang entlang der Luckenwalder Straße ein breiter Gehweg (Radfahrer frei) neu gebaut. Dieser wird den Radweg an der ehemaligen B 101 (jetzt Kreisstraße) am Ortseingang mit dem Ortskern verbinden und stellt gleichzeitig noch eine Verbindung zur Flaeming-Skate her.

Aus dem Bürgerhaushalt des Jahres 2020: Erneuerung des Gehweges entlang des Kirchhofweges zwischen Salzufler Alle und Gottower Straße. Auch dieser wird für den Radverkehr nutzbar sein (in eine Richtung). Weitere Maßnahmen sind folgende:

Der Geh-/Radweg entlang der Jänickendorfer Straße im Abschnitt Dammstraße bis Rosa-Luxemburg-Straße wurde fertiggestellt.

zu 3.

Ausbau der Dessauer Straße von der Brandenburger Straße bis Neue Beelitzer Straße.

Erneuerung der gesamten Puschkinstraße, Umgestaltung zur Fahrradstraße mit Anliegerverkehr frei. Mit breiten Gehwegen mit viel Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität und Grün.

Im Themenkomplex Hauptverkehrsstraßen sind die Baumaßnahmen bereits beschrieben worden.

zu 4.

Prüfung, Ausbau und Umsetzung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind auch in Luckenwalde keine neue Erfindung. Zum Teil gibt es sie schon, wie z. B. in den Lückegärten und im Ortsteil Kolzenburg.

In den Straßen mit einem überwiegenden Radverkehrsanteil macht diese Regelung durchaus auch Sinn. Anliegerverkehr und Linienverkehr können zugelassen werden. Problematisch und damit ausgeschlossen ist der Durchgangsverkehr.

Vertiefend auf Eignung sollten die folgenden Straßen geprüft werden:

Parkstraße, Burg, Puschkinstraße, Ludwig-Jahn-Straße, Goethestraße und Poststraße

Der Radverkehrsanteil ist bzw. wird überwiegend und größer, d. h. höher als der Anteil des Kraftverkehrs.

Es gibt keine Bedeutung für den Durchgangsverkehr.

Der Anliegerverkehr ist erforderlich und möglich. Auch das Anliegerparken ist in diesen Straßen gestattet.

zu 5.

Selbständige touristische Rad- und Wanderwege in Stadtrandlagen

Radwege müssen nicht immer zwingend befestigt sein. Auch die wassergebundene Wegedecke kann in Stadtrandlagen eine gute Radwegeverbindung sein.
So zum Beispiel die Verbindung vom Zapfholzweg – Fichtestraße oder Frankenförder Weg – Weinberge – Lehmhufenweg - Grüner Weg – An den Ziegeleien.

Auch der Weg hinter der Sprinttankstelle an der L 73 bzw. Im Hohen Winkel zum Verbindungsweg (parallel der OU B 101) und Anschluss an den Radweg nach Ruhlsdorf sowie der Weg parallel zur Bahn von der Straße Beelitzer Tor bis zum Anschluss an die Woltersdorfer Straße bis zur Ruhlsdorfer Chaussee sind gute Radwegeverbindungen.

Touristische Wege (Geh- und Radwege) müssen nicht unbedingt in Asphaltbauweise hergestellt werden. Vielfach reicht es schon aus, die Oberflächen in einem Splitt-/Brechsandgemisch zu stabilisieren. Wichtig ist hierbei die Ausbildung eines Pult- oder Dachprofils, um die Entwässerung zu gewährleisten.

Viele unbefestigte Wege haben sich im Verlauf der Zeit so schon herausgebildet und sollten in die planmäßige Wegeunterhaltung aufgenommen werden.

So zum Beispiel auch der Weg aus der Bergsiedlung am Ende der Birkenstraße, der eine Verbindung zum Wohngebiet Neu-Frankenfelde und zur Berkenbrücker Chaussee schafft.

Weitere Beispiele vorhandener Wegeverbindungen:

- Woltersdorfer Kirchsteig, vom Heinrichsweg durch die Gartenanlage bis zum Trebbiner Tor und dort auf den Radweg nach Woltersdorf.
- Im Hohen Winkel – Kreisstraße nach Ruhlsdorf
- Mühle Steinmeyer – Woltersdorf Siedlung

Themenkomplex 5

5.1 Fußgängerverkehr/Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit

5.1.1 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr konzentriert sich insbesondere auf die Innenstadtquartiere und den Weg zwischen dem Bahnhof und dem Stadt- bzw. dem Oberstufenzentrum. Hier mit dem größten Ziel, dem Verwaltungssitz der Kreisverwaltung Teltow–Fläming am Nuthefließ.

In der Tabelle wird versucht, die wichtigsten Fußverkehrsbeziehungen in den unterschiedlichen Funktionsbereichen der Stadt darzustellen.

Zentrale Versorgungsbereiche	Arbeitswege, Einkaufswege
Umgebung von Schulen, Kitas, Horten	Schulwege, Wege zur Kita und zum Hort, Wege als Teile inter- oder multimodaler Wegeketten (z. B. zur Bushaltestelle, zum Bahnhof)
Wohngebiete	Erholung (Spaziergehen), Spiel, Einkauf, Wege zur Bushaltestelle, zum Bahnhof
Umgebung von Sportstätten	Wege zum Sport
Bahnhof, Zugangsstellen zum Busverkehr	Wege zur Arbeit, zur Schule, Wege als Teile inter- oder multimodaler Wegeketten
Naherholungsgebiete, Parks, Wälder	Erholung (Spaziergehen), Spiel
Arbeitsstätten	Wege zur Arbeit, Wege als Teile inter- oder multimodaler Wegeketten (z.B. zum Bahnhof, zur Bushaltestelle)

Es ist wichtig, bei der Gestaltung des Straßenraumes im Sinne einer Attraktivitätssteigerung für den Fußverkehr die Perspektive unterschiedlicher Benutzergruppen zu beachten.

Erwachsene auf ihren Alltagswegen (Arbeit, Einkauf) haben andere Anforderungen (zügiges und sicheres Vorankommen) als Senioren beim Spaziergehen (Möglichkeiten zum Ausruhen), Mobilitätseingeschränkte (besondere Anforderungen an die Barrierefreiheit), Jugendliche (Treffpunkte, Aufenthalt), Kinder (Spiele, Erlebnisse). All diese Bedürfnisse müssen bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes berücksichtigt werden.

Zur Erstellung eines weiterführenden differenzierteren Fußverkehrskonzepts wird die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks empfohlen. Hier werden Stärken, Schwächen, Potenziale und Chancen ermittelt. Dabei sind die Stellen zu ermitteln, die der Fußgänger als besonders unangenehm, gefährlich oder beängstigend empfindet. Dies ist die Voraussetzung für ein weitergehendes Fußverkehrskonzept.

Auffällig ist, dass in Luckenwalde einige Verbindungen gut durch Fußgänger angenommen werden, andere jedoch nicht. Die folgende Tabelle zeigt einige unterschiedlich gut akzeptierte Fußwegeverbindungen:

Verbindung	Länge	Bewertung
Gymnasium – Bushaltestelle Salzufler Allee	1 km	Wird offensichtlich akzeptiert, möglicherweise mangels Alternative.
Kreisverwaltung – Bahnhof	1 km	Wird offensichtlich akzeptiert (keine Busverbindung als Alternative)
Markt – Bahnhof	1,1 km	Wird teilweise akzeptiert (Alternative: 3 min mit dem Bus ab Salzufler Allee, 2 min mit dem Bus ab Poststraße / Haag)
OSZ – Bahnhof	1 km	Wird offensichtlich akzeptiert. (Alternative mit dem Bus grundsätzlich vorhanden – „gefühlte längere Fahrt“ wg. umständlicher Linienführung?)
Kunstzentrum E-Werk – Bahnhof	1,2 km	Wird zumindest im Rahmen von Kunst-Happenings angenommen
Hochschulpräsenz – Bahnhof	1,1 km	Extrem hohe Parkplatzauslastung ist Indiz dafür, dass der Fußweg nicht angenommen wird. Problem: Unattraktiver Stadtraum Beelitzer Straße? Hauptverkehrsquellen FH Potsdam und TH Wildau mit dem SPNV schlecht erreichbar?
Kreishaus – Markt	0,5 km	Wird offensichtlich angenommen
Markt / Boulevard – Kaufland bzw. Burg.- Markt / Boulevard	0,4 km	Wird offensichtlich angenommen

Die Bewertung ist zunächst recht subjektiv. Genauere Untersuchungen sind notwendig. In dem Zusammenhang ist zu analysieren, welche Qualitäten bzw. Defizite die einzelnen Verbindungen besitzen, um abzuleiten, welches die Voraussetzungen für akzeptierte Verbindungen sind. Hier könnten folgende Parameter maßgeblich sein: Verkehrssicherheit, Qualität der Gehwege, Kleinklima (z. B. durch Begrünung), Autofreies Wegenetz, Stadtbild, Lärm- und Luftbelastung usw.).

Im Rahmen eines weiterführenden differenzierten Fußverkehrskonzepts sollten zielgruppenbezogene Maßnahmen definiert werden, die dazu dienen, den öffentlichen Raum als Aufenthaltsraum und Fußwegstrecke attraktiver zu machen. Dies betrifft einerseits Maßnahmen, die der Sicherheit bzw. dem Sicherheitsgefühl dienen und andererseits Maßnahmen, die den Aufenthalt im öffentlichen Raum angenehmer (z. B. Barrierefreiheit, Bänke) und interessanter (Erlebnisbereiche) machen.

Die Breite Straße, innerstädtische Fußgängerzone (auch Boulevard genannt) und weite Teile der Innenstadtstraßen sind in den letzten Jahren fußgängerfreundlich gestaltet worden. Der Schwerpunkt liegt seit Jahren auf der Schaffung von möglichst breiten Gehwegen.

Die gesamte Stadtplanung der letzten zwei Jahrhunderte hat überwiegend großzügige und breite Straßenräume angelegt. Die überwiegende Anzahl der Gehwege wurde in den letzten 30 Jahre im Zuge von Straßenbaumaßnahmen erneuert. Defizite gibt es noch in Stadtrandlagen und in Plattenbauwohngebieten aus Zeiten der DDR. Hier wurden in Zusammenarbeit mit der Wohnbaugenossenschaft Gehwegoberflächen schrittweise erneuert, wie z. B. in der Fontanestraße.

Zum aktuellen Straßenausbauprogramm gibt es auch eine Aufstellung der zu erneuernden Gehwege im Stadtgebiet.

Aus dem Bürgerhaushalt 2020 haben es zwei schlechte Gehwege auf die vorderen Plätze geschafft. Das ist der alte Gehweg im Ortsteil Kolzenburg entlang der Luckenwalder Straße. Hier wurde mit der Planung bereits vor 10 Jahren begonnen, jedoch wurde diese aber aus finanziellen Gründen eingestellt. In diesem Jahr wird die Planung weitergeführt und Mittel für den Bau (2023) angemeldet. Der Gehweg (Radfahrer frei) beginnt am Ortseingang (Bushaltestelle) und führt auf der südlichen Straßenseite bis in die Ortsmitte hinein. Die Breite wird zwischen 2,00 und 2,50 Meter betragen.

Auf den zweiten Platz des gleichen Bürgerhaushaltes 2020 lag ein weiterer sanierungsbedürftiger Gehweg. Es ist der Gehweg am Kirchhofsweg. Ein alter DDR – Plattengehweg, mit großen Fugen, wackligen Platten und einer Breite von weniger als 1,20 Meter. Dieser Gehweg wird vor allem von älteren Menschen auf dem Weg zum Garten oder zum Friedhof Baruther Tor genutzt. Dieser Gehweg wurde im 2. Halbjahr 2022 erneuert.

3 Gehwegabschnitte wurden im Jahr 2022 erneuert:

Diese sind im Einzelnen:

- der Gehweg an der Jänickendorfer Straße im Abschnitt Dammstraße bis Rosa–Luxemburg-Straße
- der Gehweg an der Brandenburger Straße im Abschnitt Fontanestraße bis Pestalozzistraße
- der Gehweg an der Berkenbrücker Chaussee im Abschnitt Ludwig–Jahn–Straße bis Straße des Friedens

Diese drei neuen Gehwegabschnitte wurden im vergangenen Jahr fertiggestellt.

Weitere Gehwegbaumaßnahmen werden in den kommenden Jahren folgen. Bedarf gibt es noch in den Wohngebieten auf der Burg, in der Straße des Friedens, Beelitzer Tor und in den Sanierungsgebieten Karree und Innenstadt.

Mit fortlaufenden Erhaltungsmaßnahmen werden instandsetzungsbedürftige Gehwege verkehrssicher gehalten. Grundhafte Erneuerungen von Gehwegen sind im Konzept der Gehwegsanie rung (Informationsvorlage I-6027/2016) enthalten.

Hinweise und Anregungen werden von der Bevölkerung oder aus den Wünschen des Bürgerhaushaltes gern von der Verwaltung aufgenommen.

5.1.2. Schulwegsicherung

Die Einrichtung von Hol- und Bringzonen zur Beruhigung und Entspannung der Verkehrssituation zu Schulbeginn und Schulschluss erfolgt zunächst an der Friedrich-Ebert-Grundschule und am Schulkomplex in der Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße und wird an den übrigen Schulen fortgesetzt.

Vorrangiges Ziel ist es aber nicht, den motorisierten Individualverkehr als Schulverkehr zu fördern. Vielmehr ist es wichtig, die Verkehrssituation im Bereich der Schulen auch für Fußgänger und Radfahrer sicherer und angenehmer zu gestalten. Um den Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad attraktiver zu gestalten, ist es wichtig Gefahrenstellen abzubauen. Zur

Förderung des Radverkehrs sind sichere und bequeme Abstellanlagen in ausreichender Menge und sichere Radverbindungen zu schaffen. Um den Fußverkehr zu fördern, ist der öffentliche Raum im fußläufigen Einzugsbereich der Schulen als kind- und jugendgerechter Aufenthalts- und Erlebnisraum zu gestalten. Denkbar sind kleinteilige Maßnahmen wie die Installation von Spiel- und Klettermöglichkeiten sowie von kindgerechten Skulpturen.

Beispiele für die Gestaltung des Stadtraumes und die Sicherung von Schulwegen sind hier zu finden: [Die Stadt als Spielplatz \(htwk-leipzig.de\)](http://htwk-leipzig.de)

Beispiel: für eine temporäre Sperrung von Straßen im Schulumfeld, leider nicht aus Deutschland: [Schulstraße - Wien zu Fuß \(wienzufuss.at\)](http://wienzufuss.at)

Aus der Stadt Brandenburg/Havel gibt es ein gelungenes Beispiel für die Gestaltung des öffentlichen Raumes durch Skulpturen (Loriots Waldmöpfe). Wichtig ist, dass die Schülerinnen und Schüler den Aufenthalt im öffentlichen Raum und das Zu-Fuß-Gehen positiv erleben und Spaß daran haben.

Die Kinder- und Jugendbeteiligung wurde im Rahmen der Fortschreibung des kommunalen Klimaschutz- und Energiekonzeptes in der Zeit vom 22.09.2022 bis 16.11.2022 durchgeführt. Im Zuge der Beteiligung wurden auch Informationen zum Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen erhoben. Der Perspektivenworkshop zur Fortschreibung des Klimaschutz- und Energiekonzeptes verdeutlicht, dass Kinder und Jugendliche in Luckenwalde großes Interesse an der Optimierung des Radwegenetzes und der Verbesserung des intermodalen Verkehrs durch angepasste Planungen haben. Die Auswertung der Fragebögen verdeutlicht, dass 75 % der befragten Kinder (10 – 13 Jahre) für die Alltagsmobilität das Fahrrad nutzen. Ein Großteil legt den Schulweg zu Fuß zurück. Auf der Grundlage der hier gewonnenen Erkenntnisse wird empfohlen, im Rahmen der Umsetzung der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes bezüglich der Schulwegsicherung eine schulstandortbezogene Beteiligung mit Schülerinnen und Schüler durchzuführen.

Vor allen Schulen, Kindereinrichtungen und Einrichtungen schutzbedürftiger Bewohner haben wir eine Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h) aufgestellt. Ergänzt wurden diese Geschwindigkeitsbegrenzungen mit Fahrbahneinengungen, wie zum Beispiel vor der Grundschule in der Theaterstraße bzw. auch in der Frankenstraße. An diesen Orten und Einengungen können die Schulkinder auf kurzem Weg die Fahrbahn sicher überqueren. Eine ähnliche Lösung wird jetzt auch für die Querung des Schülerverkehrs über die Ludwig-Jahn-Straße neben der Einmündung Arndtstraße erarbeitet.

Ergänzt durch Fußgängerlichtsignalanlagen in der Brandenburger Straße, Heinrich-Zille-Straße, Schützenstraße und in der Straße Kleiner Haag wurden wichtige und richtige Schulwegsicherungsmaßnahmen umgesetzt.

Die Beschilderung „Achtung Kinder“ kam ergänzend an vielen Standorten hinzu.

Insgesamt sollte mit einer Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrs ein sicherer Schulweg für die Kinder per Fuß oder mit dem Rad erreicht werden.

Hier spielt die Einrichtung von Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkung (20/30 km/h) eine wichtige Rolle. Das gesamte Karree Dahmer Straße wurde Ende des Jahres 2022 mit einer dementsprechenden Zonenbeschilderung ausgestattet. Weitere Zonenausweisungen werden diesem Beispiel folgen. Siehe hier auch Themenkomplex 3.

5.1.3 Barrierefreiheit

Dieses Thema befindet sich schon in einem längeren Bearbeitungsprozess.

Wir unterscheiden hier die allgemeine Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und die Gestaltung barrierefreier Haltestellen des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr).

Öffentlicher Raum: das sind öffentliche Straßen, Wege und Plätze.

Bitte nicht mit Parkplätzen von ALDI, LIDL und Co. verwechseln.

Bereits seit nunmehr über 30 Jahren werden alle Straßenbauprojekte barrierefrei geplant und real umgesetzt. An allen umgebauten Kreuzungen und Einmündungsbereichen wurden und werden die erforderlichen Bordabsenkungen vorgenommen und die Tast- und Kontraststreifen angelegt.

Treppenanlagen und Stufen im öffentlichen Raum, werden mit zusätzlichen Rampen für gehbehinderte Menschen und Rollstuhlfahrer ergänzt. So zum Beispiel an der Bibliothek im Bahnhof, auf der P+R – Anlage auf dem alten Gaswerksgelände und am Eingang der Grundschule Friedrich-Ebert in der Theaterstraße. An und in Gebäuden ist natürlich der Aufzug die bevorzugte Variante, um die Begehrbarkeit barrierefrei zu gestalten.



zwei neue barrierefreie Haltestellen in der Berkenbrücker Chaussee

Die Haltestellen des ÖPNV werden seit mehreren Jahren schrittweise barrierefrei umgebaut. Im Jahr 2022 kamen weitere 5 neue Haltestellen im Stadtgebiet dazu, so z. B. in der Fontanestraße, Gottower Straße, Jänickendorfer Straße und Berkenbrücker Chaussee.

Was wird hier getan, um die Zugänglichkeit bis in den Bus hinein zu verbessern:

Auf einer Länge von 10 Metern wird an der Fahrbahnkante ein Spezialbordstein (Kasseler Bord) mit einer Auftrittshöhe von 18 cm eingebaut. Die Form des Bordsteins ermöglicht, dass der Bus ganz dicht heranfahren kann ohne sich den Reifen zu beschädigen. Beide Türen des Busses (Einstieg und Ausstieg) stehen somit dicht am Bordstein. Es gibt quasi keine Lücke mehr zwischen der Bustürschwelle und dem Hochbord. Der Bus hat zusätzlich eine Neigetechnik und kann sich im Stand so absenken (neigen), dass es auch keinen Höhenunterschied mehr gibt. Fahrgäste mit Rollator und Kinderwagen können ganz problemlos in den Bus ein- und aussteigen.

Die Haltestellen und ihre Aufstellflächen sind über eine flache (max. 6 %) Rampe an die vorhandenen Gehwege angeschlossen. Die Aufstellflächen sind mit den so genannten Tast- und Kontraststreifen ausgerüstet.

Mit zunehmend alternder Bevölkerung wird der Bedarf und der Wunsch an barrierefreiem bewegen der Bürger immer größer. Dem muss im öffentlichen Raum weiterhin und verstärkt Rechnung getragen werden. Hochbordsteine sollten nur noch dort Anwendung finden, wo sie auch wirklich eine Funktion zur Begrenzung bzw. Abgrenzung erfüllen sollen.

Vor allem in der Innenstadt, mit einem hohen Anteil an Fußgängern, sollten die geringeren Bordhöhen (1 bis 3 cm) eingesetzt werden. Nach dem Prinzip des Shared Space oder auch Begegnungszone ist ein niveaugleiches Queren der Fahrbahn uneingeschränkt an jeder übersichtlichen Stelle möglich. Ob Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl, alle Nutzer der öffentlichen Flächen werden die Vorteile barrierefreier Plätze zu schätzen wissen und gern annehmen.

Eine gute Grundausstattung mit ansprechendem Sitz- und Gestaltungsmobiliar wertet die Attraktivität des öffentlichen Raumes zusätzlich auf. Die Bürger möchten komfortable, breite und auch interessante Gehwegverbindungen vorfinden. Dann sind sie auch eher bereit, diese zu nutzen und auf das Auto zu verzichten.

Themenkomplex 6

6.1 Veränderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten der Bürger

Modal Split ist die prozentuale Verteilung aller Verkehrsteilnehmer auf die verschiedenen Verkehrsmittelarten (Rad, Auto, ÖPNV und Fuß).

Die gesamtgesellschaftliche Entwicklung trägt ganz aktuell dazu bei, dass im Interesse des Klimaschutzes und der Gesundheit, die Menschen (auch in Luckenwalde) über die Wahl ihres Verkehrsmittels nachdenken und auch umdenken. Ziel der Stadt Luckenwalde ist ein Modal Split (Verkehrsanteil des Umweltverbundes von 67 % zu erreichen).

Ob es der subventionierte Kauf von Elektroautos ist oder die Nutzung eigener elektrisch angetriebener Fahrräder. Die Anzahl der Fahrradkäufe war noch nie so hoch wie in den letzten zwei Jahren. Genau hier kommt uns, der Stadt Luckenwalde, die kompakte Stadtstruktur zugute. Bereits heute sind viele Bürger/innen auf ein eigenes Fahrrad umgestiegen, um die kurzen Wege zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstelle damit zu fahren.

In einer 2020 durchgeführten Mobilitätsbefragung (Mobilitätsstudie einer AG der TU Berlin) in der Städten Luckenwalde, Jüterbog und Umland wird diese positive Radverkehrsbilanz ganz deutlich. Die Luckenwalder liegen mit dem Rad und auch zu Fuß ganz deutlich über dem derzeitigen bundesdeutschen Durchschnitt.

Der zugenommene Anteil von Radfahrern im Stadtgebiet ist deutlich spür- und messbar.

Die Förderung einer gesunden Lebensweise und die stark angestiegenen Benzin- und Dieselskosten haben dem Radverkehr positive Impulse verliehen.

Die Stadt Luckenwalde wird mit dem Bau zusätzlicher Radverkehrsanlagen, den Radverkehr fördern und öffentlich propagieren (siehe auch Radverkehrskonzept).

Ähnlich gute Effekte sehen wir auch bei der Entwicklung des Fußgängerverkehrs.

Im Gegensatz zum Radverkehr ist der Fußgängerverkehr nicht so sehr saison- und witterungsabhängig. Zur Förderung dieser Verkehrs- und Fortbewegungsart werden umfangreiche Einzelmaßnahmen initiiert. Einige Beispiele von geplanten Baumaßnahmen wurden im Themenkomplex 5 erläutert. Vor allem der Weg zwischen Bahnhof und Innenstadt wird von sehr vielen Fußgängern genutzt. Der Anteil der Fußgänger am Gesamtverkehr ist gegenwärtig nur zu schätzen. Nimmt jedoch mit der Verbesserung der Gehwegqualitäten und des Laufkomforts immer weiter zu. Vor allem ältere Menschen, die sich auf dem Fahrrad nicht mehr so sicher fühlen, gehen zu Fuß.

Für ältere Menschen (sowie geh- und sehbehinderte Menschen), ist der motorisierte Verkehr schwieriger geworden. Mit Zunahme der Elektro-Mobilität (elektrische Fahrräder, Roller, Autos etc.) wird der Verkehr schneller und geräuschärmer. Die daraus resultierende schlechtere Wahrnehmung (kaum oder keine Motorengeräusche) bis hin zu veränderten Reaktionszeiten auf Grund höherer Geschwindigkeiten dieser Fahrzeuge, macht es den älteren Bürgern nicht leichter im Verkehr, ganz im Gegenteil. Fußgänger müssen viel mehr auf diese neuen Verkehrsmittel (z. B. beim Überqueren der Straße) achten und sich darauf einstellen.

Die Entwicklung der elektrisch angetriebenen Verkehrsmittel war in den vergangenen Jahren rasant und wird sich fortsetzen. Dieser Trend ist einerseits positiv, birgt jedoch wie zuvor bereits beschrieben, einige Risiken für andere Verkehrsteilnehmer.

Mittellange Strecken lassen sich gut mit dem E-Bike bzw. E-Skooter zurücklegen. Diese elektrisch angetriebenen Zweiräder sind mittlerweile mehr als nur ein Freizeitgerät geworden. Sie werden auch in Zukunft noch mehr dazu beitragen, dass Auto mit dem Verbrennungsmotor stehen zu lassen.

Förderung E-Mobilität

Die Stadt Luckenwalde hat bisher sieben Ladestelen für E-Bikes errichtet und bereitgestellt. Die Unterstützung und die Förderung weiterer Ladepunkte im Stadtgebiet und in den Ortteilen sollte bedarfsorientiert erfolgen. Gleiches trifft für die Unterstützung bei der Bereitstellung öffentlicher Flächen für den Aufbau von Ladestationen für PKWs zu. Ein gutes Beispiel sind hier bereits die Ladestelen auf dem Parkplatz des ehemaligen Gaswerksgeländes, an der Flämingtherme und am Parkplatz Haag. Klar muss jedoch sein, dass die Stadt hier nur unterstützen kann und nicht selbst Ladeinfrastrukturen errichten und betreiben kann. Diese Aufgabe liegt bei den Versorgungsunternehmen und ist in enger Kooperation mit Wohnungsbaugesellschaften und Einzelhandelsunternehmen zu erfüllen. Die hierfür notwendige Unterstützung wird die Stadt sicher leisten.

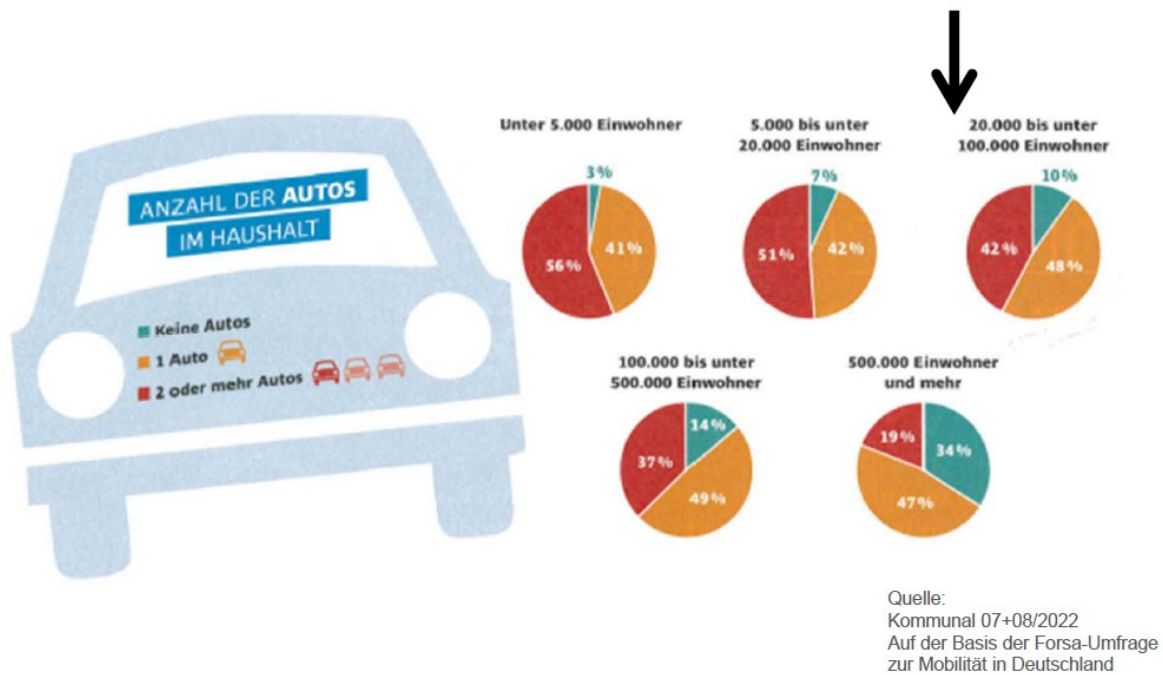
In größeren Städten hat sich dieser Trend seit einiger Zeit bereits gut etabliert und wird auch vor Luckenwalde nicht Halt machen.

Bereits heute sind viele Bürger/innen auf ein eigenes Fahrrad umgestiegen, um die kurzen Wege zwischen dem Wohnort und der Arbeitsstelle damit zu fahren.

Bezüglich der Stadtgröße gehört Luckenwalde (ca. 21.000 Einwohner) zu den Orten mit Vergleichsweise hohem Kfz-Anteil.

In der Klasse bis 20.000 Einwohner liegt der Anteil an Haushalten mit mindestens zwei Autos pro Haushalt bei 51 %, in der Klasse der Städte ab 20.000 Einwohner immerhin noch bei 42 %, nur 7 % bzw. 10 % der Haushalte verfügen nicht über ein Auto.

Luckenwalde



Aufgrund der in Kapitel 4.1 beschriebenen kompakten Stadtstruktur hat Luckenwalde aber günstige Voraussetzungen für den Verzicht auf das Auto. Bereits jetzt liegt der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr und Fußverkehr) in Luckenwalde laut einer Studie der TU Berlin bei 62 %. Damit ist in Luckenwalde der Anteil des Umweltverbundes bereits etwas höher als in vergleichbaren Städten (Mittelzentren im weiteren Metropolenraum) im Land Brandenburg (im Durchschnitt 60 %) und deutlich höher als im Land Brandenburg insgesamt (54 %).

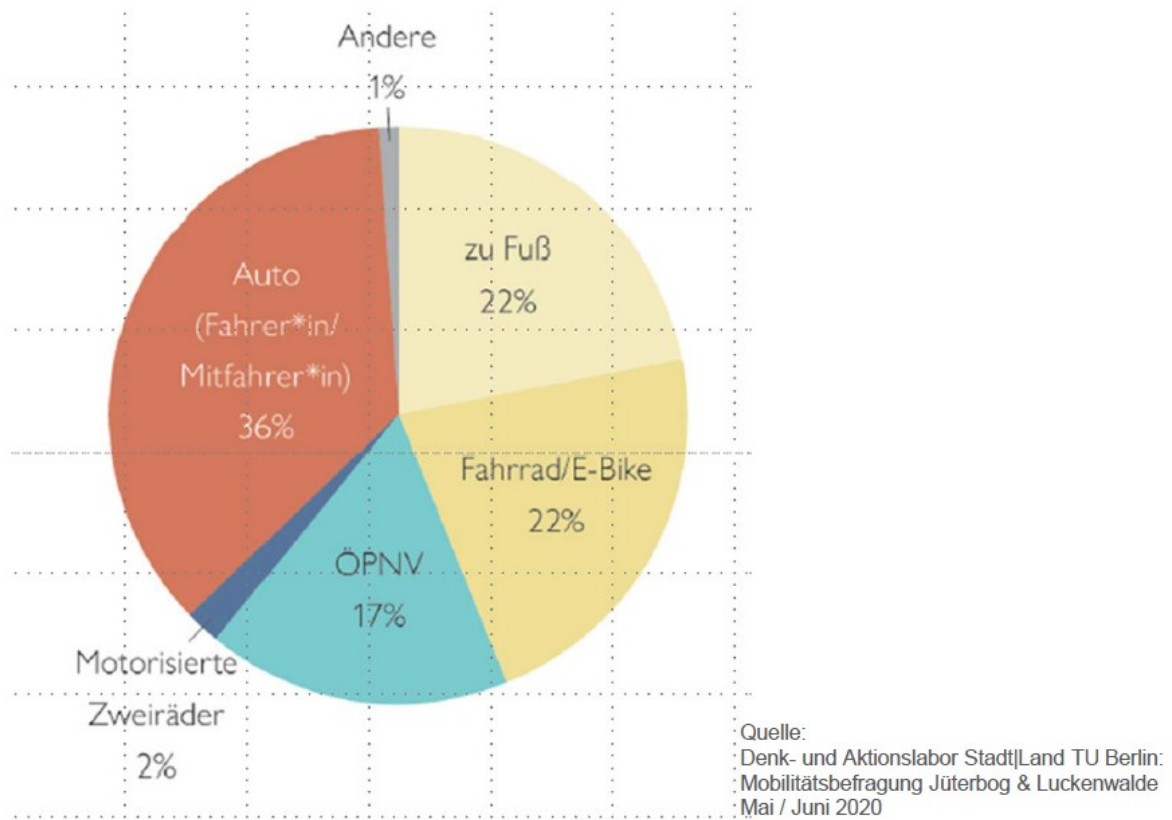


Abb.,; Modal Split in Luckenwalde 2020

Das Land Brandenburg setzt sich in der Mobilitätsstrategie 2030 das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split auf 60 % landesweit zu erhöhen. Als (zum Beispiel im Vergleich zum ländlichen Raum) für die Nutzung des Umweltverbundes besonders geeignete Stadt ist es nicht ausreichend die landesweite Zielsetzung von 60 % zu erreichen. Vielmehr muss der Anteil in Städten wie Luckenwalde deutlich höher liegen, um die niedrigeren Anteile (vor allem im ländlichen Raum) auszugleichen.

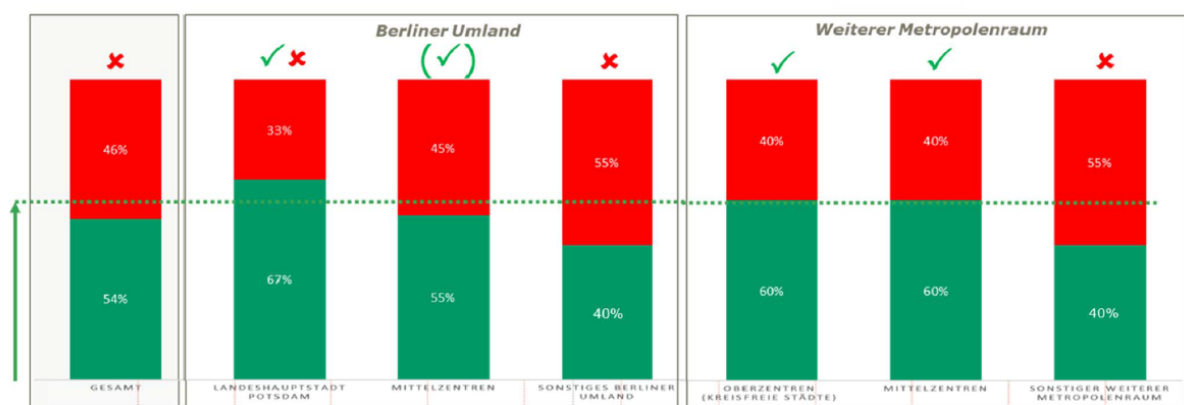


Abbildung 2: Zielgrößen für den Modal-Split-Anteil des Umweltverbunds 2030

↑
Land Brandenburg

Quelle:
Ramboll: Beitrag zur Überarbeitung der
Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030
im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur
und Landesplanung des Landes Brandenburg.
Endbericht, 25.06.2021

↑
Luckenwalde

In der Projektgruppe Verkehr des Städtekranses Berlin-Brandenburg, dessen Mitglied die Stadt Luckenwalde ist, wurden dazu die folgenden Überlegungen vorgenommen:

Landesweit fehlen dem Umweltverbund 6 % zur Zielerreichung. Wenn man pauschal + 6 % für den Umweltverbund vorschlägt, würden sich folgende Zahlen ergeben:

Gesamt	60 %
Berliner Umland:	
Landeshauptstadt Potsdam	73 %
Mittelzentren im Berliner Umland	61 %
Sonstiges Berliner Umland	46 %
Erweiterter Metropolenraum	
Oberzentren	66 %
Mittelzentren	66 %
Sonstiger weiterer Metropolenraum	46 %

Dies würde aber den Potenzialen nicht gerecht werden. Es wäre nicht vermittelbar, warum für die Mittelzentren im Berliner Umland niedrigere Ziele gelten sollten, als für die Mittelzentren im erweiterten Metropolenraum.

Auch für das sonstige Berliner Umland wurde vorgeschlagen, die Anforderungen deutlich höher zu setzen, da die Siedlungsdichte wirtschaftlich vergleichsweise tragfähigen ÖPNV ermöglichen sollte und auch der Radwegebau in den vergleichsweise wohlhabenden Kommunen des Berliner Umlandes möglich sein müsste. Die verfehlte Siedlungspolitik im Berliner Umland darf nicht mit zu ambitionslosen Zielen belohnt werden. Daher wurde in der Projektgruppe Verkehr des Städtekranses vorgeschlagen, das Ziel für die Mittelzentren im Berliner Umland den Mittelzentren im erweiterten Metropolenbereich anzupassen und das Ziel für das sonstige Berliner Umland auf das Landesziel zu setzen:

Damit ergibt sich folgendes.

Gesamt	60 %
Berliner Umland:	
Landeshauptstadt Potsdam	73 %
Mittelzentren im Berliner Umland	66 %
Sonstiges Berliner Umland	60 %
Erweiterter Metropolenraum	
Oberzentren	66 %
Mittelzentren	66 %
Sonstiger weiterer Metropolenraum	46 %

Unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahlen für die einzelnen Regionen ergibt sich bei Erreichung dieser Ziele ein Gesamtanteil für den Umweltverbund von 61,1 %.

Daraus leitet sich als Ziel für den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split der Wert von 66 % ab.

6.2 ÖPNV/Busverkehr

Die Benutzung des Busses, das heißt des Öffentlichen Personennahverkehrs ist auf die Verkehrsbedürfnisse der Menschen noch nicht optimal eingestellt. Vorrangig orientiert sich dieser am Schülerverkehr. Auf die Fahrzeiten des Schülerverkehrs können sich ältere Menschen (Rentner) gut einstellen. Berufstätige haben mitunter gerade hier ein Problem mit den Fahrzeiten, da sich die Takte nicht im Einklang mit den Arbeitszeiten vieler Pendler befinden. Die Fahrzeittaktung des Stadtbusverkehrs sollte an die Fahrplan-Taktung der Deutschen Bahn AG (30-Minuten-Takt) angepasst werden.

Eine weitere Maßnahme ist die bessere Vernetzung mit der Landeshauptstadt Potsdam durch den Einsatz von Express-Bussen. Dafür ist eine enge Kooperation mit dem Landkreis Teltow-Fläming notwendig.

Gut angenommen und das bereits seit mehreren Jahren ist der Stadtbusverkehr. Zwei Busse fahren entgegengesetzt die Linie des Stadtbusfahrplanes regelmäßig ab. Die Haltestellen werden im Stundentakt bedient. Viele Nutzer haben sich auf die Standorte der Haltestellen und die Taktung der Busse gut eingestellt. Die Haltestellen werden durch die Stadt kontinuierlich ausgebaut, gepflegt und gereinigt. Hinweise und Vorschläge von Bürgern, werden von der Verkehrsgesellschaft und von der Stadt gern entgegengenommen und auf Machbarkeit geprüft und umgesetzt. Mit dem Fahrplanwechsel der Bahn zum 11.12.2022 verkehrt die Bahn alle 30 Minuten nach Berlin. Um eine gute Vernetzung des ÖPNV (Bus und Bahn) zu gewähren, ist zukünftig ebenfalls eine Bus-Taktung des Luckenwalder Stadtbusses alle 30 Minuten notwendig.

6.3 Schlussfolgerungen und der Ausblick

Der störende und vor allem vermeidbare motorisierte Individualverkehr (schlicht auch allgemeiner Autoverkehr genannt) sollte indirekt „verdrängt“ werden. Es muss einfach unattraktiv werden, mit dem Auto kurze Wege (quasi jeden Schritt) zu fahren. Das bedeutet, weniger Stellplätze vorzuhalten bzw. die Parkzeiten eng zu begrenzen und die Straßenräume konsequent umzugestalten. Aus Kreuzungen werden Plätze und die Straße wird zum Erlebnisraum mit hoher Aufenthaltsqualität. Man geht spazieren, erlebt Straßenkunst und Kultur. Die Straße wird zur Bühne und interessant für alle Altersgruppen. Man braucht keine separaten Überdachungen für Jugendliche. Sitzgruppen, moderne und interessante Stadtmöbel je nach Alter und ganz viel Grün. Radfahrer sind hier langsam unterwegs und entdecken die Besonderheiten der Orte. Fußgänger flanieren und ruhen sich auf Bänken aus. Keiner vermisst mehr den motorisierten Verkehr, weil er so, ja eigentlich auch nicht gebraucht wird. Die Menschen fühlen sich einfach nur wohl in ihrem engerem Wohnumfeld. Gäste und Besucher fühlen sich willkommen.

Das eigene Auto wird zur Nebensache und wenn überhaupt, nur ganz selten noch genutzt. Kleine Stadtbusse ohne Lärm und Abgase bringen die Menschen von außen in die Stadt. Wer sich lieber bewegen möchte, nimmt sein Rad und fährt auf gut ausgebauten Radwegen, so z. B. zum Baden nach Dobbrikow.

In der Vergangenheit haben wir schon einiges dafür getan. Die Fahrbahnen wurden schmaler und die Gehwege breiter. Dort, wo der Platz zur Verfügung stand, wurden Bäume gepflanzt. Wir können aber noch mehr dafür tun. Weniger oder gar keine Stellplätze mehr an den öffentlichen Straßen, dafür viel breitere Gehwege und Bäume, die für ein gutes Stadtklima sorgen und uns Schatten spenden. Die Einrichtung spezieller Fahrradstraßen, in denen der Autoverkehr (nur Anlieger) höchstens noch geduldet wird, der Radverkehr aber den Vorrang hat sowie die generelle Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr. Führung von Bürgerdialogen und eine offene und kritische Betrachtung und Bewertung von Vorschlägen und Hinweisen zu Planungsinhalten.

So zum Beispiel sollte die Planung der Puschkinstraße im Abschnitt Käthe-Kollwitz-Straße bis Beelitzer Straße unter genau diesen Gesichtspunkten bearbeitet werden.

Jede Kreuzung und jede Einmündung wird ein Platz (Shared Space oder Begegnungszone). Dazwischen gibt es Straßenabschnitte mit schmaler Fahrbahn, breiten Gehwegen und verkehrsberuhigten Bereichen (besser noch Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Zonen), die dem Radverkehr vorbehalten werden.

In ca. zwei bis drei Jahren und mit dem Willen der Stadtverordneten und den Bürgern (Anlieger der Puschkinstraße) wäre die Planung umsetzbar.

Die beschriebenen Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und rechts vor links Regeln sind doch nur der Anfang für einen weiteren großen Schritt. Dieser Schritt ist die Schaffung von Lebens- und Raumqualität in den Innenstädten. Autofreie Innenstädte können ein so viel mehr an Lebensqualität bieten, man muss es einfach nur wollen und machen. Jede Einzelmaßnahme im Straßenbau sollte nicht nur auf Wirtschaftlichkeit geprüft werden, sondern auch nach dem Zugewinn an Aufenthaltsqualität. Nur so wird die Umwelt entlastet und die Lebensqualität verbessert.

Autoren:

D. Ullrich - Amtsleiter Straßen-, Grünflächen- und Friedhofsamt
J. Schmeier - Abteilungsleiter Straßenplanung/-bau

Anlage:

Maßnahmengesamtplan für den Zeitraum 2023 – 2035
Plan der Hauptverkehrsstraßen und Zonen
Radverkehrswegeplan