

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 Bauleitplanung, vor allem bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, zu berücksichtigen ist. Er hat den Anspruch, die gesamtstädtische Mobilitätsplanung zu erfassen.

Dazu gehört der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Personennahverkehr, die Schienenanbindung, der Radverkehr und der Fußgängerverkehr.

Barrierefreiheit ist mit zu beachten 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 umgesetzt. Durch die Verkehrsfreigabe der gesamten Ortsumgehung B 101 haben sich die innerstädtischen Verkehre in Nord-Süd-Richtung halbiert. Durch die Ertüchtigung der Schwindsuchtbrücke und den neu erbauten Hauptverkehrsstraßen An den Ziegeleien und Zapfholzweg wird die Stadt vom Liefer- und Schwerlastverkehr der westlichen Industrie- und Gewerbegebiete entlastet.

Die neue Spange (Grundgrabenweg) zwischen Industriestraße und Dämmchenweg verlagert die Lieferverkehre, um das Wohngebiet Stadtrandsiedlung herum, um dieses vom Durchgangsverkehr frei zu halten.

Dadurch erhöhte sich nicht nur die Flüssigkeit und Leichtigkeit der Schwerlastverkehre, sondern es kam auch so zu einer deutlichen Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastungen im Stadtgebiet, was sich positiv auf das Stadtklima und die Wohnqualität auswirkte.

Diese vier beispielhaft genannten wirkungsvollen Maßnahmen dienten auch dem über lange Zeit vordringlichem 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 als Kfz-Nutzer ihr Ziel erreichen.

Natürlich fängt die Stadt bei der Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer nicht bei Null an. Der VEP 1997 sowie der Lärmaktionsplan 2013 enthalten zielführende Maßnahmen, die teilweise umgesetzt sind oder in die Fortschreibung aufzunehmen sind.

Die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel, zu denen auch das Zufußgehen gehört, an der gesamten Verkehrsleistung gibt Aufschluss über die Verkehrsmittelnutzung. Das ist der 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. Darüber hinaus gibt es in den jetzt geplanten geschwindigkeitsberuhigten Zonen viele Bereiche in denen durch die vorhandene gleiche Gestaltung der Verkehrsflächen Vorfahrtsregelungen ohne Umbauten abgeschafft werden können und so die Voraussetzung für die Errichtung dieser Zonen 30 geschaffen werden. Ein Beispiel hierfür ist der Kreuzungsbereich Beelitzer Tor / Galmaer Straße. 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 stadt eigenen maßgeschneiderten Konzepte. Die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ 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 811 Kommunen (Stand 26. Juni 2023) für mehr Entscheidungsfreiheit. Luckenwalde ist dieser Initiative mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 9. Mai 2023 am 11. Mai 2023 beigetreten.

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 rücken deutlich stärker in den Fokus der Verkehrsplanung als bisher.

Weitere Verbesserungen sind in den kommenden Jahren ein vorrangiges Ziel. 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 Radverkehrskonzept des Landkreises Teltow-Fläming wird mit Beteiligung der Kommunen derzeit erarbeitet.

Stadt Luckenwalde

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (F-VEP) erfolgt auf der Grundlage des vorhandenen VEP vom 30.01.1997 sowie der Verknüpfung mit dem INSEK 2020, dem Lärmaktionsplan vom 14.05.2013 (B-5517/2013) und dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Luckenwalde vom 21.04.2021 (B-7203/2021). Weiterhin wird derzeit das Klimaschutz- und Energiekonzept 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. Die verkehrspolitische Zielstellung der Stadt Luckenwalde ist im VEP zu beschließen und somit die Grundlage für ihre Umsetzung erhalten. Dabei sind alle Verkehrsarten gleichberechtigt und nebeneinander zu entwickeln.

Im Stadtgebiet ist ein Hauptverkehrsstraßennetz auszuweisen und entsprechend der jeweils gültigen Vorschriften auszubauen. Dieses Hauptstraßennetz ist so angelegt, dass es den motorisierten Durchgangs- und Lieferverkehr zu den Zielpunkten in der Stadt führt und dabei Wohn- und Erholungsgebiete möglichst wenig tangiert. Entsprechend der Belastung dieser Straßen sind Maßnahmen zur Führung und zum Schutz der anderen Verkehrsteilnehmer (Radverkehr, Fußgänger) zu berücksichtigen. Die Regelgeschwindigkeit soll auf diesen Straßen 50 km/h betragen. Der öffentliche straßengebundene überörtliche Personennahverkehr wird über das Hauptverkehrsstraßennetz abgewickelt.

Abseits dieses Hauptstraßennetzes ist der Durchgangs- und Lieferverkehr in den Wohn- und Erholungsgebiete auf ein Minimum zu reduzieren. Diese Gebiete sind, falls erforderlich, geschwindigkeitsberuhigt auszubauen. Die Regelgeschwindigkeit beträgt hier 30 km/h. Durch die Anpassung der Beschilderung und der Vorfahrtsregelungen ist hier die Voraussetzung für die Einrichtung von Zonen 30 km/h zu schaffen. Bei Umbauarbeiten ist auf die Gleichstellung von motorisiertem Verkehr, Parkraumgestaltung, Radverkehr, Fußverkehr sowie Aufenthaltsqualität zu achten. Auf Grund der Gestaltung und der geplanten Geschwindigkeiten teilen sich die Verkehrsarten den Verkehrsraum gleichberechtigt und es sind somit keine gesonderten Schutzmaßnahmen für Radfahrer und Fußgänger nötig. Dadurch wird die Gleichstellung unterstützt.

Ein Dritter Verkehrsbereich beschäftigt sich mit verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen und Radfahrstraßen. In diesen Bereichen hat der Radfahrer und Fußgänger, im Rahmen der STVO, Vorrang. Der motorisierte Verkehr wird hier nicht zwingend ausgeschlossen, hat sich aber in den übrigen Verkehr zu integrieren. Der Ausbau hat sich an den Bedürfnissen der Radfahrer und Fußgänger zu orientieren. Die Regel- und Richtgeschwindigkeit beträgt hier 20 km/h.

Die Umsetzung aller Maßnahmen muss unter Berücksichtigung der Ziele zur Verbesserung des Lärmschutzes, des Umweltschutzes, der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verbesserung der Verkehrsabwicklung, als Teil der kommunalen Klimaschutzmaßnahme gesehen werden.

Bei der Beurteilung der künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung ist auf Grund der Entwicklung von einer stabilen Bevölkerungszahl auszugehen. Durch die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens sollen die Verkehrszahlen konstant gehalten werden.

Zwischenzeitlich wurde ein Parkraumkonzept durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Aus diesem Grund ist auch der 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
Fußgängerverkehr 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 Zinnaer Straße 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. Die geplante Verlängerung der Frankenfelder Straße mit einem Anschluss an die Brandenburger Straße, auf Höhe Zufahrt Deponie, wurde nicht 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.

Die Deckensanierung der Mozartstraße zwischen der Straße Weinberge und Anhaltstraße ist erfolgt. Der Abschnitt Weinberge bis Mittelstraße wurde erneuert.

Der Ausbau der Güterbahnhofstraße von der Käthe-Kollwitz-Straße über den Güterbahnhof zum E-Werk wurde nicht realisiert. Die geplante verkehrliche Entlastung des Sanierungsgebietes Innenstadt erfolgte durch den vorgezogenen Neubau der Schwindsuchtbrücke und machte den Ausbau nicht mehr erforderlich.

Planungsfall 3

Der Neubau der Ortsumgehung der B 101 ist erfolgt. Die Stadt Luckenwalde ist über fünf Anbindungen mit dieser regional wichtigsten Straße verbunden.

Die von der Stadt im Westen neu errichteten Anschlüsse Industriegebiet (An den Ziegeleien) und Biotechnologiepark (Zapfholzweg) nehmen fast vollständig die Schwerlastverkehre der westlichen Industrie- und Gewerbegebiete auf und entlasten so das Hauptstraßennetz der Stadt. Weiterhin wurde die L73 im Westen der Stadt an die OU B101 angeschlossen. Im Süden gibt es den Anschluss der OU an die alte B 101 bei Kloster Zinna (Jüterbog) und im Norden den Anschluss bei Woltersdorf (Nuthe Urstromtal).

Mit der Inbetriebnahme 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. Der Durchschnitt aller durchgeführten Zählungen ergab auf der bisherigen Trasse der Ortsdurchfahrt B101 eine Reduzierung der Verkehrszahlen von circa 10.000 Kfz auf 5.000 Kfz./24h. Hierbei handelt es sich überwiegend um Ziel- und Quellverkehr innerhalb der Stadt. Dadurch erfolgte eine Abnahme des Durchgangsverkehrs. Die Ortsumgehung verläuft westlich der Stadt Luckenwalde auf einer Strecke von ca. 13 km. Durch die Ortsumgehung und den 4-spurigen Ausbau der B 101 bestehen Voraussetzungen für eine schnelle Erreichbarkeit der Metropolenregion Berlin, Potsdam und des südlichen Brandenburgs.

Die Trasse der alten B 101 zwischen dem nördlichen und südlichen Anschluss wurde auf eine Kreisstraße zurückgestuft. Der Bereich innerhalb der Ortsdurchfahrt Luckenwalde wurde in die Baulast der Stadt übernommen.

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 innerhalb des städtischen Straßennetzes ist die Landstraße L 73, in Ost – West Ausrichtung. Sie ist Bestandteil des grünen Netzes des Landesstraßennetzes. Sie verbindet die A9 bei Beelitz sowie die Landeshauptstadt Potsdam im Westen mit der A 13 bei Baruth im 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 verkehrswichtige Abschnitte umfassend instandgesetzt worden.

Beispiele hierfür sind die Sanierungen Fahrbahnen und Gehwege der Schützenstraße, der Trebbiner Straße sowie der Zinnaer Straße und der Jüterboger 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

alte OD der ehemaligen B 101

- Trebbiner Tor
- Schützenstraße
- Haag
- Große Weinbergstraße
- Zinnaer Straße
- Jüterboger Straße, Jüterboger Tor

Landesstraßen (L 73):

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

Kreisstraßen

- Gottower Straße (Baulast der Stadt Luckenwalde innerhalb der Ortslage)
- Potsdamer Straße, Ruhlsdorfer Chaussee

Kommunale Straßen

- Frankenfelder Chaussee (ehemalige L 80)
- Bahnhofstraße
- Straße Zum Freibad
- Schieferling
- Dessauer Straße zwischen Heinrich-Zille-Str. und Brandenburger Str.
- Am Nuthefließ
- An den Ziegeleien
- Industriestraße
- Anhaltstraße
- Brandenburger Straße (ehemalige L 80)
- Kleiner Haag
- Rudolf-Breitscheid-Straße
- Straße des Friedens (zwischen der Brandenburger Straße und Heinrich-Zille-Straße)
- Zapfholzweg von Frankenfelder Chaussee bis OU B 101

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

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
- Kreuzung Haag/Salzufler Allee/Trebbiner Straße/Beelitzer Straße
Umbau zu einem leistungsfähigeren Verkehrsknoten

2.3 Erläuterungen zu den geplanten Bauvorhaben im Netz der HVS

Umbau der Kreuzung Haag/Beelitzer Straße/Trebbiner Straße/Salzufler Allee.

Die Kreuzung zwischen der alten OD der B101 und der L73 (Beelitzer Straße, Haag, Salzufler Allee, Trebbiner Straße) ist wenig leistungsfähig und für die Verkehrsbelastung in West – Ost-richtung unterdimensioniert. In der Beelitzer Straße staut sich auf Grund der fehlenden Links-abbiegespur 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



Das durch das Land Brandenburg auf der L73 (Salzufler Allee) neu errichtete Brückenbauwerk über die Nuthe wurde auf Grundlage dieser Planung in Lage und Ausrichtung errichtet.

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.

Die Querschnittsaufteilung erfolgt wie in den bisherigen Abschnitten der Dessauer Straße mit einer 7,00 m breiten Fahrbahn. In Verbindung mit dem Ausbau der Anhaltstraße wird so eine Tangente zur OU B 101 zwischen den Anschlussstellen Industriegebiet und Zentrum (L73) geschaffen.

Sanierung der Anhaltstraße (Zubringer zur OU B 101)

Die Anhaltstraße ist eine Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung. Sie ist Teil der Verbindung der L73, über die Dessauer Straße, den Bahnhof mit drei Park & Ride Anlagen sowie der Straße An den Ziegeleien mit der OU B 101 Anschlussstelle Industriegebiet.

Gegenwärtig wird sie auf Grund ihres sehr schlechten Fahrbahnzustandes von den Verkehrsteilnehmern gemieden. Die Umfahrung erfolgt durch ein Wohngebiet. 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 ist in ihrer Gesamtlänge von 1.100 Metern grundhaft auszubauen, einschließlich der erforderlichen Regenentwässerung. Sie erhält eine 6,00 m breite Fahrbahn und westlich einen neuen Gehweg. Für den Radverkehr wird dieser Gehweg freigegeben. In Richtung Norden (Zentrum/Bahnhof) ist ein Radfahrerschutzstreifen zu installieren. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme wird sie ihrer Bedeutung als Hauptverkehrsstraße und wichtiges Bindeglied im städtischen und regionalen Netz gerecht.

Die grundhafte Erneuerung der Hauptverkehrsstraße Anhaltstraße dient der Entlastung des Wohngebietes Mozartstraße.

Im diesem Wohngebiet wird es für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer ruhiger und sicherer. Besonders der Radverkehr wird davon profitieren.

Sanierung Frankfelder Chaussee/Brandenburger Straße

Die Frankfelder Chaussee/Brandenburger Straße (HVS) ist eine Verkehrsverbindung zwischen der Kreuzung Straße des Friedens/Brandenburger Straße und dem Zapfholzweg mit seinem Anschluss an die B 101. Weiter führt die Frankfelder Chaussee über das Gewerbegebiet Frankfelder Berg das EKZ Marktkauf zum Ortsteil Frankfelde.

Der 810 m lange Abschnitt zwischen der Kreuzung Straße des Friedens und der Einmündung Zapfholzweg ist für den Begegnungsfall LKW/LKW nicht ausreichend dimensioniert. Abgebrochene Fahrbahnkanten und umfangreiche Netzrissbildungen der Fahrbahn sind die Folgen eines hohen LKW-Anteils auf dieser Straße. Die Anbindung der Hauptverkehrsstraße Zapfholzweg, mit ihrem Anschluss an die OU B101 ist nicht rechtwinklig und untergeordnet. Die Anbindung ist verkehrstechnisch mit einem Kreisverkehr (Durchmesser 35 Meter) zu realisieren. Dadurch werden die Fahrgeschwindigkeiten auf der Frankfelder Chaussee (derzeit V85 68 km/h) reduziert und die Sicherheit beim Ein- und Abbiegen verbessert.

Die Kreuzung Straße des Friedens ist im Bestand zu erneuern und sicherheitstechnisch zu verbessern. Die Schaltzeiten sind anzupassen. Dadurch wird die Durchlassfähigkeit erhöht.

Zur besseren Wahrnehmung erhält der Radfahrer im Ampelbereich Straße des Friedens eine eigene Aufstellspur, wodurch er vor den wartenden motorisierten Verkehr geführt wird. Die Asphaltdeckschicht ist zu erneuern und die Spuraufteilung anzupassen. Die Ampelanlage ist entsprechend den geltenden Vorschriften barrierefrei zu erneuern.

Die Fahrbahn im Abschnitt Kreuzung – Kreisverkehr ist nach Süden um einen Meter zu verbreitern. Auf der Strecke vom Kreisverkehr bis Frankenfelde sind die verschlissenen Asphalt-schichten zu erneuern. Der Radverkehr wird auf den bereits vorhandenen Radwegen entlang der gesamten Ausbaulänge und darüber hinaus sicher geführt. Er kann die Fahrbahn im Bereich Kreisverkehr oder über die Mittelinsel Zufahrt Deponie sicher queren. Die Kreuzung mit der neuen Lichtsignalanlage ist sicherheitstechnisch und leistungsfähig zu optimieren.

Sanierung Rudolf-Breitscheid-Straße

Die Rudolf-Breitscheid-Straße, hier im Abschnitt Mauerstraße bis An den Giebeln, ist eine der breitesten Straßen der Stadt in der Funktion einer Hauptverkehrsstraße. In diesem Abschnitt ist die Fahrbahn zweigeteilt mit einem mittig liegenden Grünstreifen. In diesem Bereich gibt es gravierende Probleme mit der Entwässerung der Grundstücke. Bedingt durch den Zustand der Kanäle und Hausanschlüsse kommt es zunehmend zu Verstopfungen und Senkungen im Fahrbahnbelag.

Die straßenbaulichen Schäden im Pflasterbelag sind in diesem Zusammenhang dringend zu beseitigen. Dieser Straßenabschnitt liegt im Denkmalbereich „Auf dem Sande“. Deshalb ist das vorhandene Großpflaster in der sanierten Fahrbahn wieder zu verwenden. 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 Rad- und Fußverkehrs und die Möglichkeiten zu deren Beseitigung z. B. durch: Markierungen, Furten, Pfeile, Linien, Piktogramme etc. Grundsätzlich ist zu prüfen, ob an Ampelkreuzungen die Aufstellflächen für die Radfahrer vor den Haltelinien für die Kraftfahrzeuge angelegt werden können. Kreuzungsbereiche sind auf Barrierefreiheit zu prüfen und entsprechend den Vorgaben anzupassen.

2.5 Rückbau – Umbau von Hauptverkehrsstraßen/Sammelstraßen

Der Umbau bisheriger Hauptstraßen/Sammelstraßen zu Anlieger- Wohnstraßen in Verbindung mit der Ausweisung einer Zone 30 macht deutlich, wie wichtig, nachhaltig und wirksam eine Veränderung der Verkehrsregelung ist. Am Beispiel Karree Dahmer Straße zeigte sich, dass gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich reduziert wurden. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöht sich, der Radverkehr wurde attraktiver und sicherer. Die Aufenthaltsqualität verbesserte sich deutlich.

Weitere Vorschläge zur Veränderung der gegenwärtigen Situation sind:

Die Rudolf-Breitscheid-Straße hat im Abschnitt Kirchstraße bis Parkstraße/Haag ein geringes Verkehrsaufkommen und bis zum Haag eine überdimensional breite Fahrbahn. Die vorhandenen Durchgangsverkehre können über die Kirchstraße, Zinnaer Straße, Nuthefließ, Salzufler Allee geleitet werden. Perspektivisch sollte der gesamte Querschnitt konzeptionell neu geordnet, eine Abstufung zu einem Shared Space Bereich vorgenommen und dem nichtmotorisierten Verkehr mehr Raum und vor allem Qualität gegeben werden.

Hauptverkehrsstraße Schützenstraße

Mit einer Verkehrsmenge DTV > 8000 Kfz/24 h sind in der Schützenstraße Lärminderungsmaßnahmen zwingend erforderlich. Diese müssen in angemessenem Umfang und Zeitraum erfolgen. Als am schnellsten wirksame Lärmschutzmaßnahme kann eine Herabsetzung der Geschwindigkeit im Abschnitt Lindenstraße bis Saarstraße realisiert werden. Es ist zu prüfen ob eine temporäre Begrenzung der Geschwindigkeiten in den Nachtstunden (z.B. 20 bis 06 Uhr) ausreichend ist.

Für die zwei Streckenabschnitte auf der Landesstraße L 73 sind lärmindernde Maßnahmen vom Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg einzufordern.



Auszug aus Lärmkartierung

Quelle: Kartierung Landesamt für Umwelt 2020

Themenkomplex 3

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

Die Evaluierung bezieht sich auf vorhandenen 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) inklusive eines Abschnittes der Parkstraße (Kleiner Haag bis Breite Straße).

Die Ausweisung der Zonen ist überschaubar und richtig. Die übrigen Abschnitte der Baruther Straße sowie Teilabschnitte der Theaterstraße, jeweils bis Kleiner Haag, sind in den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich einzubeziehen. Dann wird die Baruther Straße bis zur Breiten Straße in Gegenrichtung zur Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben werden. Das Problem der Zone 20 „Markt“ ist der breite Straßenraum und die Offenheit des Marktplatzbereiches. Diese Offenheit führt in den eher verkehrsarmen Zeiten zwangsläufig zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Da wir uns hier in einem Denkmalbereich befinden, sind straßenbauliche Änderungsmaßnahmen nicht so ohne weiteres umsetzbar.

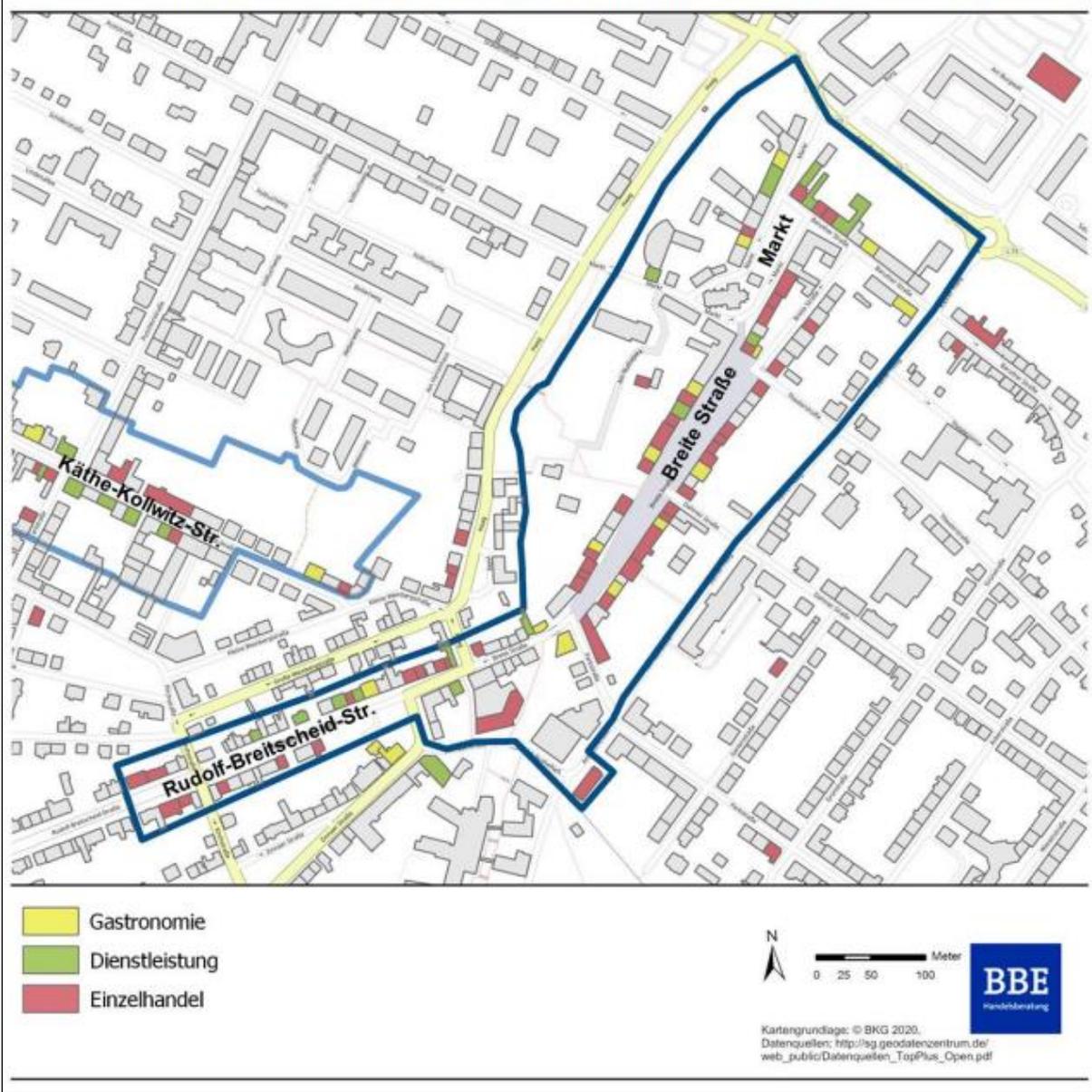
Mittelfristig ist vorzusehen, die Fahrbahnbreiten baulich zu reduzieren und die Flächen für den Fußgängerverkehr und den Aufenthalt zu vergrößern. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Teltow-Fläming.

3.1 Vorschläge für die Einrichtung weiterer Zonen „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“

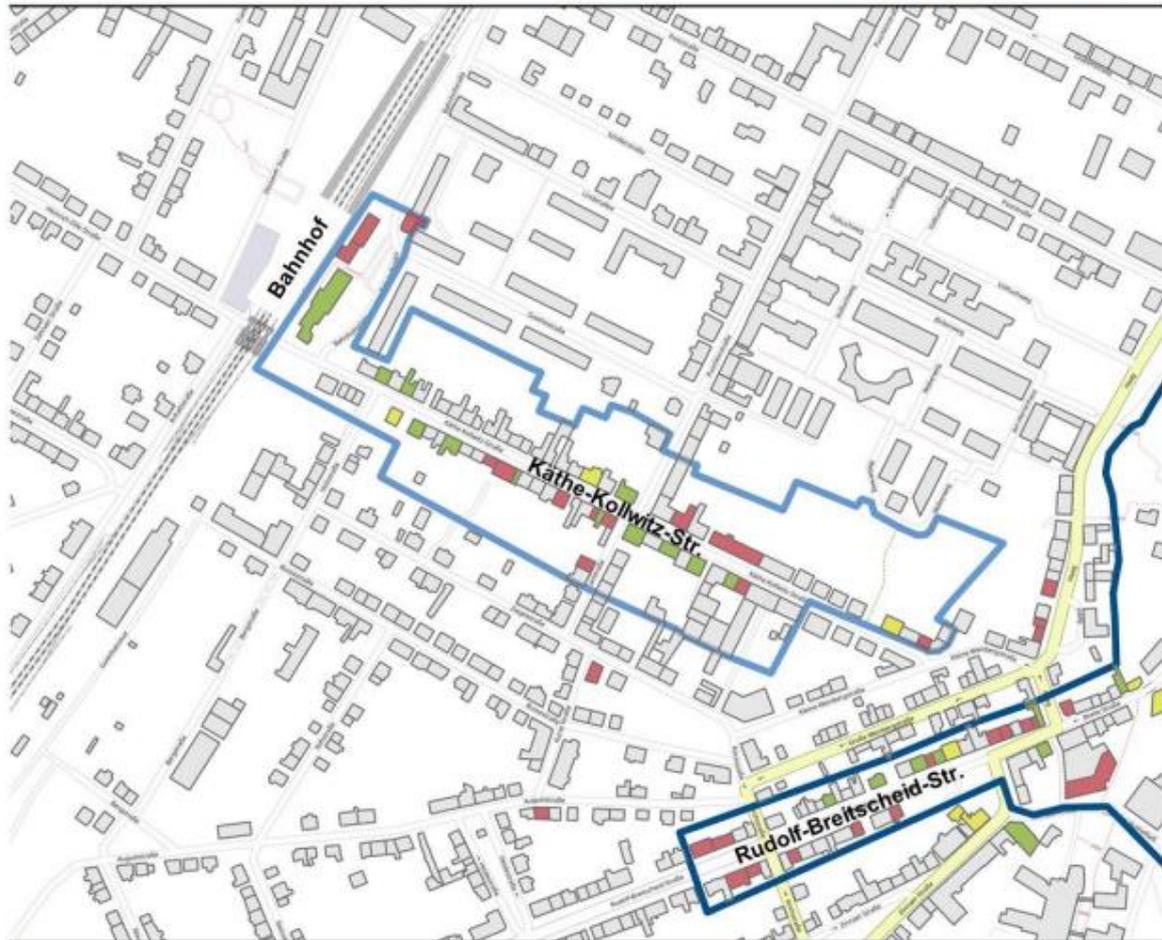
Auf Grundlage des Einzelhandels- und Zentrenkonzept (zentrale Versorgungsbereiche) sollten weitere Zonen „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ eingerichtet werden. Dies gilt z. B. für die gesamte Käthe-Kollwitz-Straße. Im Interesse der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität ist eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 20 km/h (Radfahrer-Geschwindigkeitsniveau) umzusetzen. 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.

Bei den drei zentralen Versorgungsbereichen der Stadt Luckenwalde sind gemäß Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes konsequent die Idee eines „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ mit den Geschwindigkeitsreduzierungen umzusetzen. Das betrifft Abschnitte der Rudolf-Breitscheid-Straße (Breite Straße bis zur Kirchstraße – Shared Space Bereich), Käthe-Kollwitz-Straße und Bahnhofsvorplatz und in der Neuen Beelitzer Straße (zwischen den Netto- und den Edeka-Grundstücken).

Karte 9: Räumliche Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt Luckenwalde



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

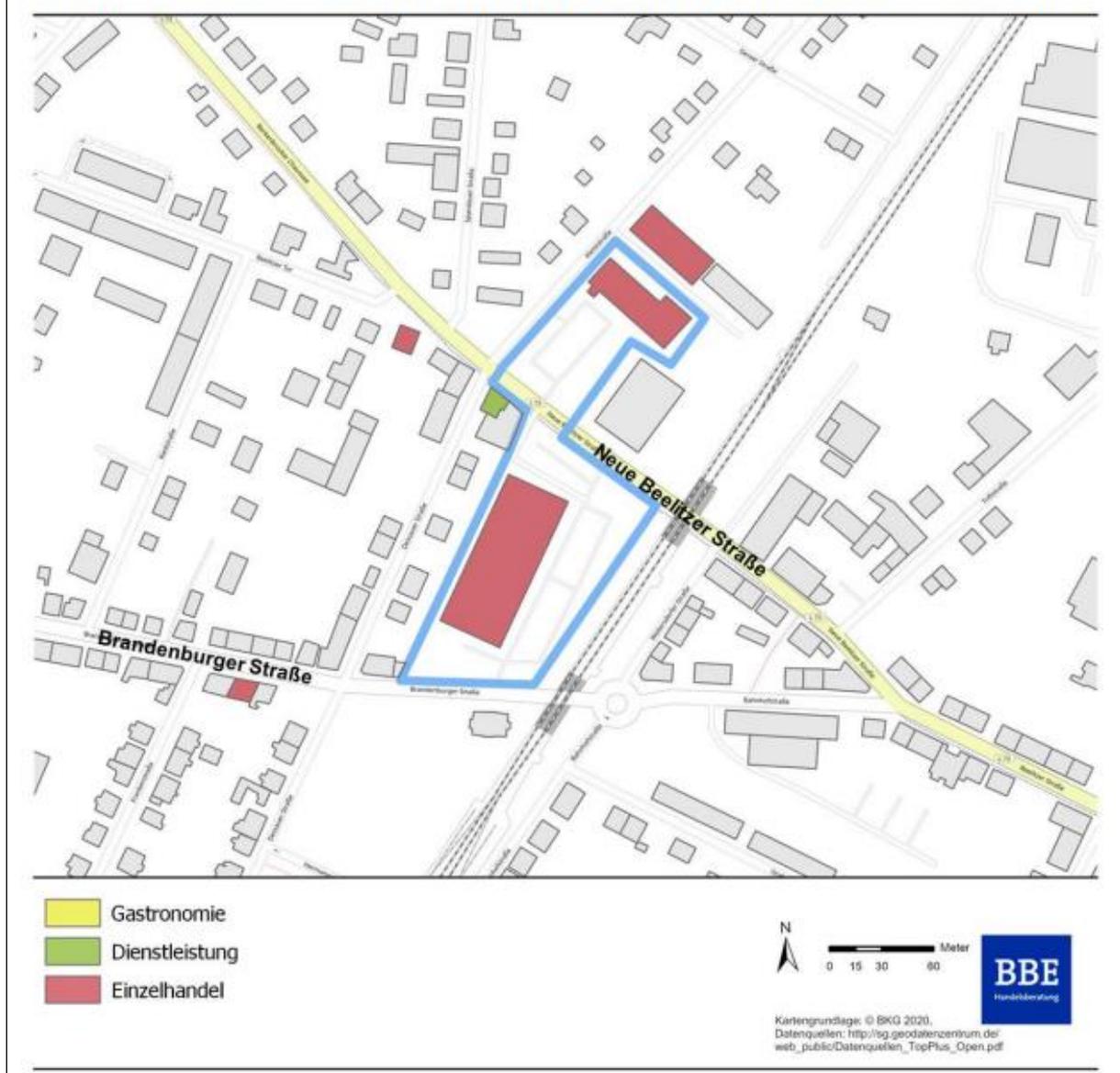


-  Gastronomie
-  Dienstleistung
-  Einzelhandel



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 sind zwischen den Hauptstraßen in allen Wohngebieten einzurichten. Um die Akzeptanz der Zonengeschwindigkeit (von 30 km/h) zu erreichen und eine verkehrsrechtliche Genehmigung zu ermöglichen dürfen die Wegstrecken innerhalb dieser Zone 1000 Meter nicht übersteigen.

Die Zonen müssen in ihrer räumlichen Abgrenzung (Beginn und Ende der Zone) deutlich erkennbar sein. Zur Unterstützung der Erkennbarkeit können an den jeweiligen Zufahrten in das Zonengebiet Piktogramme auf der Fahrbahn aufgebracht werden. Die vorhandenen und ausgewiesenen Zonen 30 sind über weite Teile des Stadtgebietes verteilt. Es betrifft Wohngebiete, wie z. B. das Gebiet um die Spandauer Straße. Innerhalb der Zonen dürfen sich keine Hauptverkehrsstraßen befinden. Alle Straßen haben eine gleiche Verkehrsbedeutung, einen gleichen Ausbaustandard und sind nicht vorfahrts geregelt. Die Zone muss als solche empfunden und von dem Verkehrsteilnehmer auch so wahrgenommen und akzeptiert werden. Sie muss räumlich überschaubar sein.

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

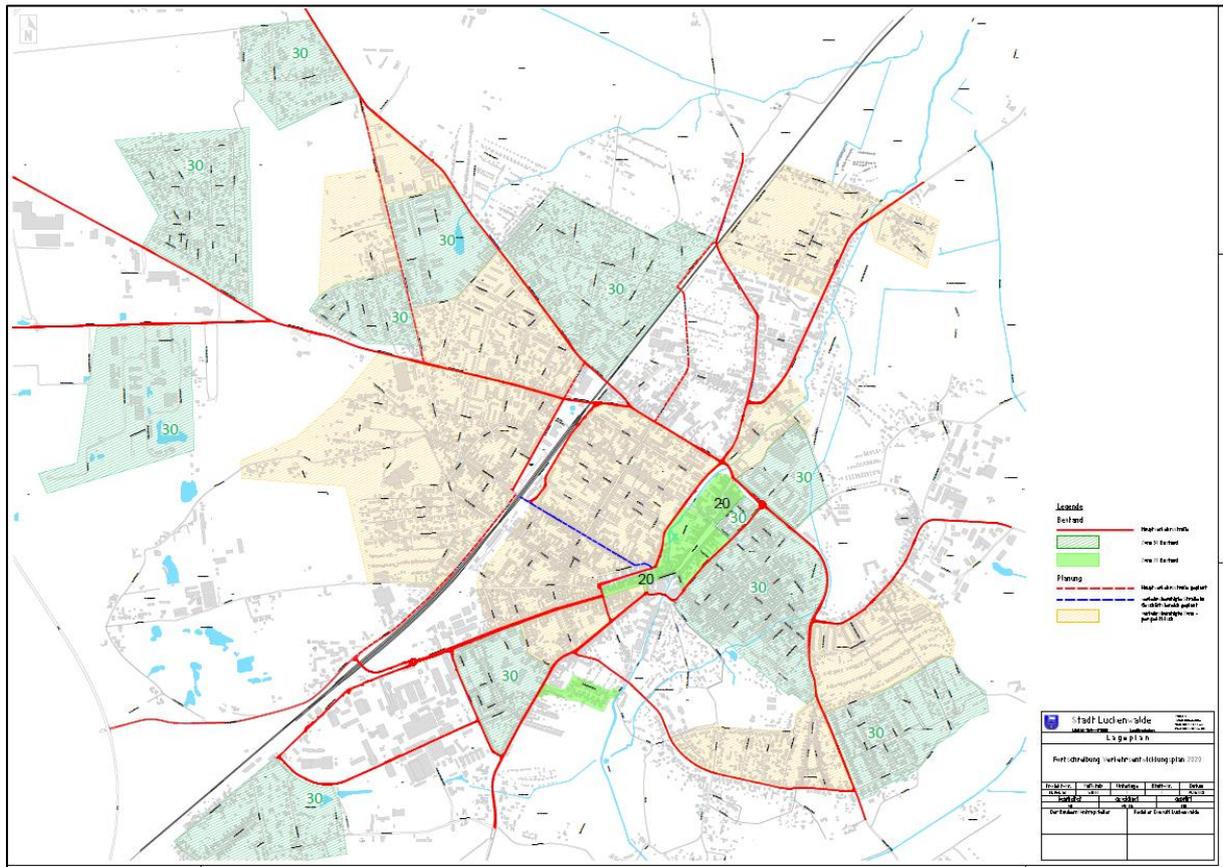
3.4 Vorschläge für die Einrichtung weiterer Zonen 30

Im Sanierungsgebiet „Innenstadt“ wurden die Bussestraße, die Ziegelstraße, die Kurze Straße und die Carlstraße grundhaft saniert und Elemente der Verkehrsberuhigung (wie z. B. Einengungen) eingebaut. Vorfahrtsregelungen wurden abgeschafft, es gilt rechts vor links. Das Sanierungsgebiet ist ein Wohngebiet und somit vom Durchgangsverkehr frei zu halten. Gewerbeverkehr findet in und aus dem Gebiet nur als untergeordnete Verkehrsart statt. Deshalb soll das Gebiet zwischen der Käthe-Kollwitz-Straße, Kirchstraße und Rudolf-Breitscheid-Straße als Zone 30 ausgewiesen werden. Auch hier sollte die Zonenregelung mittels Piktogrammen auf der Fahrbahn zusätzlich deutlich markiert werden.

Weitere einzurichtende Zonen 30 sind in der nachfolgenden Karte dargestellt. So unter anderem in den Einzugsbereichen der:

- Beelitzer Tor
- Mozartstraße
- Saarstraße
- Puschkin-/Poststraße
- Meisterweg
- Rosa-Luxemburg-Straße
- Forststraße
- Straßenzug Baruther Straße / Breite Straße / Theaterstraße

Gesamtplan der Zonenausweisung



Legende:

Grün = Bestand (Zonen 20 und 30)
Gelb = Perspektivisch

Das Karree Haag – Innenstadt wurde eine vorbereitende Untersuchung unterzogen und als Sanierungsgebiet festgesetzt. Umschlossen von den HVS Haag, Beelitzer Straße, Bahnhofstraße sowie dem zu entwickelnden verkehrsberuhigten Geschäftsbereich der Käthe-Kollwitz-Straße befindet sich in ihr eines der größten Wohngebiete in der Stadt.

Zur Vorbereitung der Ausweisung einer Zone 30 wurden bereits die Käthe-Kollwitz-Straße und die Poststraße mit entsprechenden Elementen umgebaut. Mit einem gleichgestalteten Umbau der Puschkinstraße können alle Voraussetzungen für eine Ausweisung einer Zone 30 erfüllt werden.

Der Meisterweg verläuft zwischen der Straße Zum Freibad und der Jänickendorfer Straße. Er tangiert ein Wohngebiet und den Stadtpark als größtes zusammenhängendes Naherholungsgebiet. Gegenwärtig gilt im Meisterweg die gleichrangige Vorfahrtsregelung. Diese ist jedoch bautechnisch nicht untersetzt und somit schwer zu erkennen.

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 der Straßen deutlicher erkennbarer ist als derzeit.

Integriertes Radverkehrskonzept

Themenkomplex 4

Bewertung der Radverkehrsanlagen

Netzschlüsse und Erweiterung von Angeboten für den Radverkehr

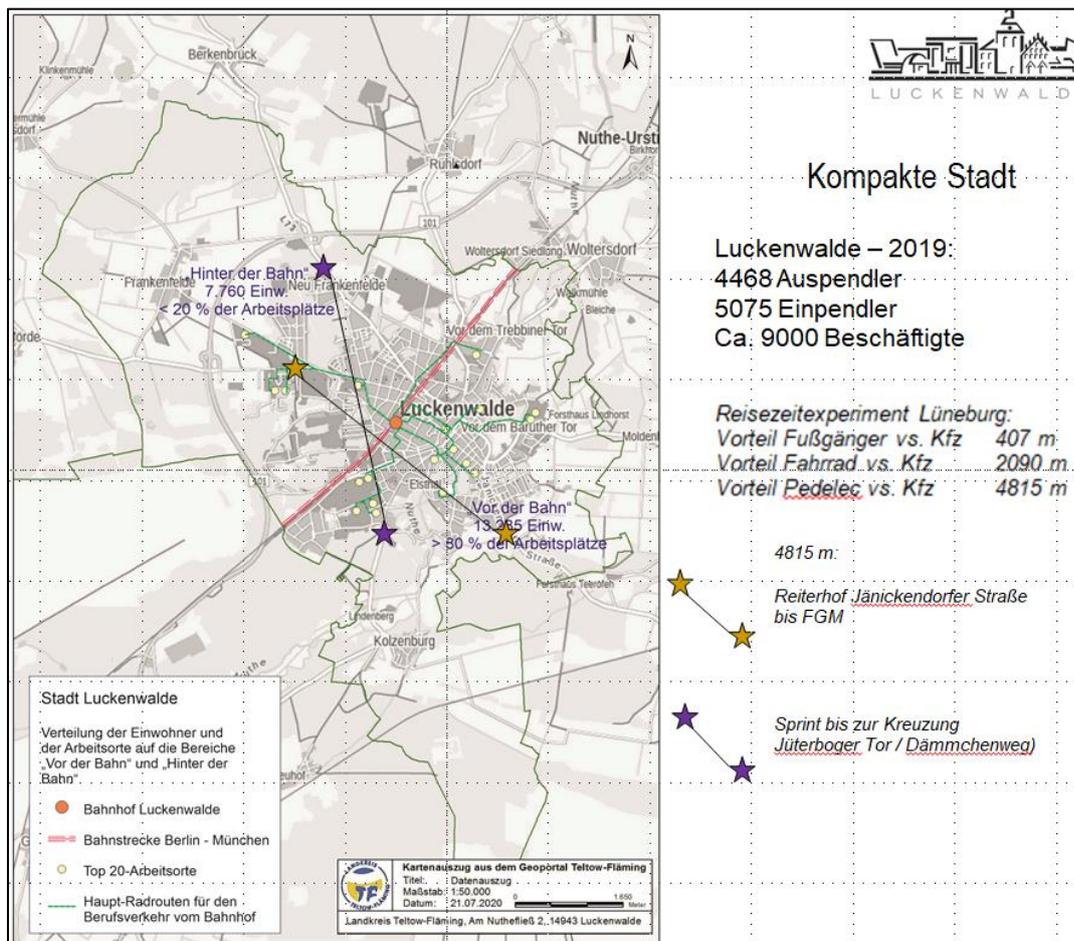
Feststellung: „Luckenwalde war schon von je her eine Radfahrerstadt.“

4.1 Ausgangssituation und Stadtstruktur

Aufgrund der kompakten Stadtstruktur ist Luckenwalde besonders geeignet, sich als Fahrradstadt zu etablieren. Die Kernstadt hat eine Ausdehnung von circa 5 x 5 km. Die beiden Ortsteile Kolzenburg und Frankenfelde sind nicht weiter als 5 km vom Stadtzentrum entfernt.

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

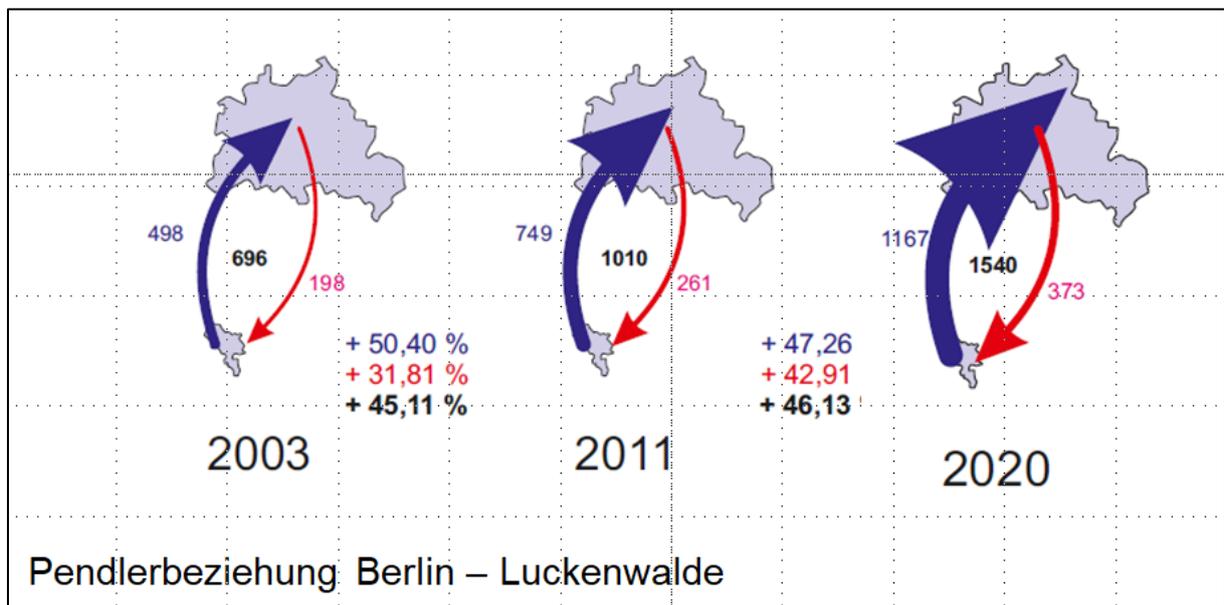
Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass mit dem Fahrrad gegenüber dem Kraftfahrzeug auf Strecken bis zu 2 km kein Fahrzeitnachteil entsteht. Für E-Bikes / Pedelects gilt dies sogar auf ca. 4,8 km.



Damit sind alle Arbeitsstätten, Schulen und der Bahnhof aus dem gesamten Stadtgebiet mit dem Fahrrad oder dem E-Bike in annähernd gleichen Fahrzeiten zu erreichen wie mit einem motorisierten Fahrzeug. In den Hauptverkehrszeiten erlangt der Radverkehr auf dem Hauptstraßennetz, auf Grund einer separaten Führung, gegenüber dem motorisierten Verkehr zeitliche Vorteile.

Für die Nutzung des Fahrrads besteht also besonderes Potenzial insbesondere für die Arbeits- und Schulwege, als auch für die „erste“ oder „letzte Meile“ inter- und multimodaler Wegeketten mit Schnittstelle zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) am Bahnhof. Der Weg zum Bahnhof wird aufgrund der stark ansteigenden Zahl an Pendlern von und nach Berlin dabei immer bedeutender.

Voraussetzungen für eine Steigerung des Radfahranteiles am innerstädtischen Verkehr sind schnelle und sichere Radfahranlagen zu den Zielorten, sichere barrierefreie Radabstellanlagen an den Zielorten (sowie für Einpendler am Bahnhof) und Netzvorteile gegenüber dem motorisierten Verkehr durch Nutzung separater Spuren, Schutzstreifen oder der beruhigten Verkehrsbereich und der damit erzielten verkürzten Wegelänge.



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.

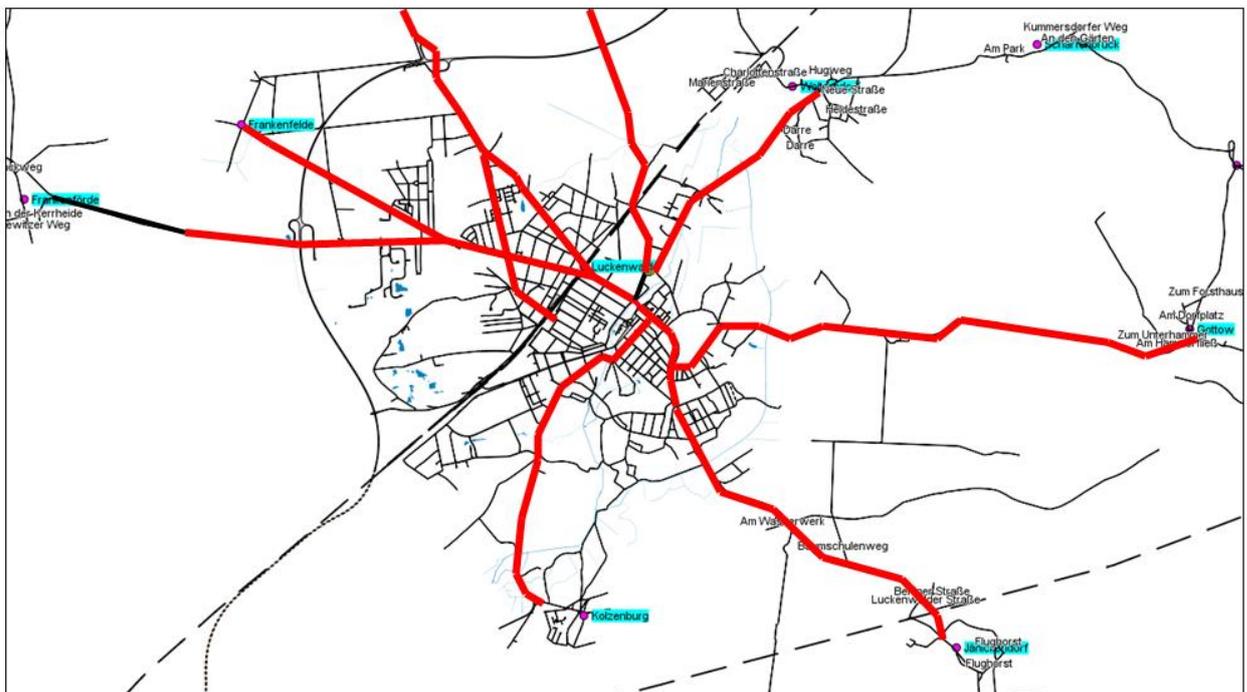
4.2 Rückblick auf das bisher Erreichte

In den Jahren seit 1997 wurde bereits viel für die Verbesserung der Angebote für den Radverkehr getan. So wurden an oder auf Hauptverkehrsstraßen Radwege gebaut oder mittels Markierung Radfahrerschutzstreifen errichtet die dem Radfahrer einen eigenen Verkehrsraum sichern. Bei einem geringeren Fußgängeraufkommen wurden an vielen Hauptverkehrsstraßen sanierte oder neu gebaute Gehwege für den Radverkehr freigegeben und damit bewusst auf die Benutzungspflicht der Fahrbahn verzichtet.

Klimaschutz durch Radverkehr (Förderprogramm des Bundes)

Die Stadt Luckenwalde hat gemeinsam mit ihren Umlandgemeinden (Trebbin, Nuthe-Urstromtal, Beelitz) und auf der Grundlage eines Förderprogrammes des Bundes „Klimaschutz durch Radverkehr“ in den vergangenen Jahren 3 km neue Radwege gebaut. Ziel war es alle umliegenden Orte über separate Radwege an das Netz innerhalb der Stadt anzuschließen. Es wurden 18 Verleih E-Bikes angeschafft, 177 Fahrradanhänger aufgestellt und 50 Fahrradboxen für Dauermieter am Bahnhof errichtet. Am Bahnhof sind noch 64 Boxen für Spontanmieter zu errichten.

Von den 8 der die Stadt umgebenen Dörfern, einschließlich der Ortsteile Frankenfelde und Kolzenburg, sind alle über Radwege mit Luckenwalde verbunden. So beträgt die Fahrzeit von Frankenfelde zur Oberschule Ludwig-Jahn-Straße annähernd 20 Minuten. Das verdeutlicht, dass das Stadtgebiet Luckenwalde im Bereich der Erreichbarkeit mit dem Rad liegt.



Plan der Radwege aus Umlandgemeinden

Zwischen dem Ortsteil Kolzenburg und der Stadt Luckenwalde bestehen zwei Radwegeverbindungen, zum einen den straßenbegleitenden Radweg entlang der ehemaligen B 101 (jetzt Kreisstraße) und zum anderen den touristischen Radweg über den Flaeming-Skate. Die von der Stadt geschaffene Verbindung zur Fläming Skate beginnt im Stadtzentrum (Am Nuthefließ) und verläuft abseits der Verkehrsstraße direkt zur Flaeming-Skate. Dies ist eine landschaftlich sehr reizvolle Radwegeverbindung nach Kolzenburg mit einer besonderen Bedeutung für den Schülerverkehr.

Die bis Ende der 1990er Jahre vorherrschende Betrachtungsweise der getrennt geführten Hochbordradwege an Hauptverkehrsstraßen hat sich grundlegend geändert. Der Präsenz der Radfahrer auf den Fahrbahnen verschafft dem Radfahrer in weniger frequentierten Hauptverkehrsstraßen einen Vorteil von Sicherheit, da er für den motorisierten Verkehrsteilnehmer im Verkehrsraum präsent ist und die Gefahr von Kollisionen an Gehwegüberfahrten sowie mit Fußgängern reduziert wird. Bis zu Kfz-Verkehrsmengen von 6.000 Kfz/24 h ist eine Separierung des Radverkehrs nicht erforderlich. Es gibt nur einige wenige Hauptverkehrsstraßen (z. B. Beelitzer Straße, 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 bis 8 Jahre müssen und Kinder bis 10 Jahre dürfen auf dem Gehweg Fahrrad fahren. Die begleitenden Eltern/Erwachsenen dürfen ebenfalls mit dem Fahrrad auf dem Gehweg fahren. Dadurch entsteht teilweise eine verpflichtende Benutzung des Gehweges die bei der Planung und Bau von Gehwegen zu berücksichtigen ist.

Ein Mindestmaß bei Gehwegen von 2,50 m (lichte Breite) sollte dabei nicht unterschritten werden. Vielfach ist dies aber auf Grund der engen Straßenräume nicht umsetzbar. Die Universität Wuppertal schloss eine wissenschaftliche Studie mit dem Ergebnis, dass sich Siebenundsiebzig Prozent aller Radfahrer auf dem Gehweg sicher und gut fühlen. Dort wo gute Beläge und ausreichend breite Gehwege vorhanden sind werden die Gehwege von Radfahrern benutzt. Dies trifft insbesondere dann zu, wenn die Fahrbahnbeläge für den Radfahrer nicht komfortabel sind. Diese Nutzung war bisher verkehrsrechtlich nicht abgesichert und somit nicht zulässig. Dies kann, bei Erfüllung der notwendigen Voraussetzungen, durch eine Freigabe des Gehweges „Radfahrer frei“ verkehrsrechtlich korrigiert werden.

23 Prozent aller Radfahrer sind schnell mit ihrem Rad unterwegs und fahren lieber auf der Fahrbahn. 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. Hier sind sie im Verkehr präsent und werden von allen motorisierten Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Durch die höhere Fahrgeschwindigkeit passen sie sich besser dem Verkehrsfluss an, was zu größerer Akzeptanz beim motorisierten Fahrzeugverkehr führt.

Um diesen Konflikt zwischen schnell und langsam fahrenden Radfahren zu lösen hat der Gesetzgeber die Möglichkeit geschaffen Gehwege mit einer Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ für die Nutzung durch den Radverkehr frei zu geben. Dadurch wird das Nutzungsverbot der Gehwege aufgehoben ohne eine Nutzungspflicht zu schaffen. Der Radfahrer kann selbst entscheiden welche Anlage er nutzen möchte. Die Fahrgeschwindigkeit ist unter Rücksichtnahme auf den Fußgängerverkehr anzupassen und in der vorgeschriebenen Fahrtrichtung einzuhalten. Von dieser Beschilderungsmöglichkeit wurde im Stadtgebiet mehrfach Gebrauch gemacht. Diese Art der Verkehrsführung hat sich bewährt und wird inzwischen von allen Verkehrsarten akzeptiert. Deshalb ist dieser Ansatz, nach Vorlage der Voraussetzungen, in den künftig zu planenden Umbaumaßnahmen weiter zu verfolgen.

Eine weitere Möglichkeit der Radfahrerführung ist die Errichtung von Radfahrerschutzstreifen auf der Fahrbahn. Sie können auch ergänzend zur Freigabe der Gehwege installiert werden, da sie keine Benutzungspflicht erzeugen. Die notwendigen Voraussetzungen dafür sind ausreichend breite Fahrbahnen und ein guter, glatter Belag. Es ist zu prüfen, welche Straßen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen hier in Betracht kommen.

Straßen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und Straßen innerhalb von Zonen (20/30 km/h) erhalten keine separaten Radwege oder 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 ein kurzer Straßenabschnitt der Rudolf-Breitscheid-Straße zur Breiten Straße (Boulevard). Weiter Möglichkeiten wie z.B. in der Weichpfehlstraße sind zu prüfen. Voraussetzung für eine verkehrsrechtliche Zulässigkeit ist allerdings, dass sich die Einbahnstraße innerhalb eines Streckenabschnittes 30 km/h befindet. Alternativ ist zu prüfen, ob eine Führung des Radfahrers entgegengesetzt zur Fahrtrichtung auf dem Gehweg möglich ist (wie in der Baruther Straße Abschnitt Kleiner Haag bis Grünstraße).

Die Breite Straße (Boulevard) als klassische Fußgängerzone stellt kein Hindernis für den Radverkehr dar. Hier ist die Fußgängerzone für den Radverkehr frei. Die Variante einer separaten Radspur wurde nicht umgesetzt, da dies zur Aufhebung der Fußgängerzone führen würde und politisch nicht gewollt war. Es gilt der Grundsatz des § 1 der StVO „Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme“ wobei der Fußgänger die vorrangig berechnete Verkehrsart ist.



Plan Radwege im Stadtgebiet (siehe Anlage)

4.4 Radfahrverhalten und Verkehrssicherheit

Der überwiegende Teil der Radfahrer verhält sich entsprechend der gesetzlichen Vorgaben richtig. Problematisch ist das Verhalten einiger weniger Verkehrsteilnehmer. Das zu beobachtende Radfahrverhalten ist im hohen Maße verkehrswidrig und sicherheitsgefährdend. Gleiches gilt für den motorisierten Kfz-Verkehr. Da das Fehlverhalten beider Verkehrsgruppen vorsätzlich und unter Vernachlässigung einer gegenseitigen Akzeptanz erfolgt, können hier nur restriktive Ahndungsmaßnahmen zu einer Verbesserung dieses Verhaltens führen. Verkehrserziehung muss sowohl im Elternhaus als auch in der Schule eine größere Rolle spielen. Das erfordert eine engere Kooperation zwischen der Stadt, der Verkehrswacht Teltow-Fläming und der Polizei.

Die zunehmende Anzahl von E-Bikes, Lastenfahrrädern oder elektrische Roller trägt noch einmal zur Veränderung und damit zur Verschärfung der Situation durch höhere Geschwindigkeiten oder vermehrten Platzbedarf bei. Für diese Gruppen sind auch innerstädtische für den Radverkehr frei gegebenen Gehwege ungeeignet, da die mit E-Motoren unterstützten Zweiräder erheblich höhere Geschwindigkeiten fahren. Dies führt zu Konfliktpotenzial mit Fußgängern und an Grundstücksausfahrten.

In der Stadt Luckenwalde besteht ein funktionierendes Radwegesystem was jedoch insbesondere im Standard der Oberflächen Mängel aufweist. Die Radwege führen von den überörtlichen Zufahrtsstraßen, bis auf kleine Teilstücke, durchgängig ins Zentrum. Diese Lücken sind zu schließen beziehungsweise durch Alternativrouten zu ersetzen (Trebbiner Straße durch Mühlenstraße oder Burg). Hier weicht der überwiegende Rad- und Fußverkehr, wegen des fehlenden Sicherheitsgefühls, schon jetzt auf diese Alternativen aus. Auf Grund der teilweisen

sehr geringen Fahrbahnbreiten von nur 4,75 m verbleibt der Radfahrer auf der Fahrbahn und wird, mangels Überholmöglichkeiten akzeptiert. Leider ist aber genau hier einer der Punkte für das zuvor erwähnte Fehlverhalten einzelner Fahrzeugführer. Radwegeringe sind, auf Grund der geographischen Lage nicht erforderlich, da sie die Fahrwege verlängern. Unabhängig von dieser Tatsache können die Anliegerstraßen in den zentrumsfernen Wohngebieten derart genutzt werden. Die Stadt bewirbt die Teilnahme an Umfragen, wie den ADFC-Fahrradklimatest und berücksichtigt die Ergebnisse. Eine Anregung aus dem ADFC-Fahrradklimatest ist die notwendige Festlegung von Mindestsicherheitsstandards auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften für die Führung des Fuß- und Radverkehrs an Baustellen.

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 Gemeindestraßen im Bestand für mehr Geh- und Fahrkomfort.
4. Prüfung, Ausbau und Umsetzung von Fahrradstraßen
5. Selbständige touristische Rad- und Wanderwege in Stadtrandlage schaffen

Beispiele

Vervollständigung Radwegenetz

Die Radfahrerschutzstreifen entlang der Hauptverkehrsstraße Schützenstraße und die Radwegführung auf dem Gehweg in der Potsdamer Straße endet jeweils an der Einmündung Trebbiner Straße. Hier verändert sich abrupt das Sicherheitsempfinden aller Verkehrsteilnehmer. Baulich kann diese Lücke auf Grund der engen Bebauung nicht geschlossen werden. Deshalb ist hier eine Alternativroute auszuweisen. Dabei ist darauf zu achten, dass für den Radverkehr keine zusätzlichen Entfernungslängen entstehen.

Die längenmäßige Strecke Schützenstraße/Lindenstraße bis Burg/Salzufler Allee entspricht über die Straße Burg fast genau der Strecke über die Trebbiner Straße oder die Mühlenstraße. Hier sind die Voraussetzungen für die Aufnahme der zusätzlichen Rad- und Fußgänger durch die Verbesserung der Nebenanlagen zu schaffen. Eine gute Alternative ist auch die Führung des Radverkehrs über den zu erweiternden Nuthe-Grünzug zwischen Schützenstraße und Salzufler Allee.

Ausbau vorhandener Geh- und Radwege

Im Ortsteil Kolzenburg wird beginnend am Ortseingang entlang der Luckenwalder Straße ein Touristischer Rad- und Gehweg neu gebaut. Dieser wird den Radweg an der ehemaligen B 101 (jetzt Kreisstraße) am Ortseingang sowie den neu zu bauenden Parkplatz für den Individualverkehr zur Flaeming Skate im Ortskern verbinden und dabei den Ort von Parksuchverkehr befreien. Auf Grund des historischen Belages, welcher weder für Fahrradfahrer noch für Skater tauglich ist muss hier innerhalb einer Zone 30 km/h eine separate Fahrspur geschaffen werden. So bleibt der dörfliche Charakter erhalten.

Aus dem Bürgerhaushalt des Jahres 2020 entstand die Aufgabe der Erneuerung des Gehweges entlang des Kirchhofweges zwischen Salzufler Allee und Gottower Straße. Hier ist ein Lückenschluss der Nebenanlagen zwischen Baruther Tor und An der Krähenheide zwingend erforderlich.

Die Woltersdorfer Straße im Abschnitt Neue Beelitzer Straße bis Martin-Luther-Straße ist eine schnelle Verbindung welche derzeit auf Grund des Wegezustandes wenig genutzt wird. Er ist mit einer unbefestigten Wegedecke zu sanieren.

Der Gehweg aus dem Wohngebiet Bergsiedlung (Birkenstraße), der eine schnelle Verbindung zwischen den Wohngebieten Bergsiedlung und Neu-Frankenfelde und dem Oberschulzentrum Ludwig-Jahn-Straße schafft ist wiederherzustellen bzw. zu erneuern. Wenn der Weg für den motorisierten Verkehr gesperrt bleibt ist ein einfacher Ausbau als touristischer Radweg ausreichend.

Der Schwalbenweg im Abschnitt Dammstraße bis Rosa-Luxemburg-Straße ist für den motorisierten Verkehr im Begegnungsfall zu schmal. Hier sollte der Verkehr auf den Anliegerverkehr der Gartenbenutzer beschränkt werden und eine Radfahrstraße eingerichtet werden.

Prüfung, Ausbau und Umsetzung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind in Luckenwalde noch nicht stark ausgeprägt. Es bestehen solche in den Lückegärten als touristischer Weg als Anbindung Flaeming-Skate und als Schulweg zum Gymnasium. In den Straßen mit einem überwiegenden Radverkehrsanteil ist zu prüfen, ob eine Radverkehrsstraße eingerichtet werden kann.

Anliegerverkehr und Linienverkehr werden dadurch nicht ausgeschlossen. Sie können zugelassen werden. Für Radfahrstraßen nicht zugelassen und damit auszuschließen ist der Durchgangsverkehr.

Vertiefend auf Eignung sollten unter anderem die folgenden Straßen geprüft werden:

- Parkstraße (Gymnasium)
- Haag/Nuthepark – Nuthegrünzug – Burg – Woltersdorfer Kirchsteig
- Abschnitte der Ludwig-Jahn-Straße (Oberschulzentrum)
- Goethestraße
- Gehwegverbindung Birkenstraße – Am Waldfriedhof
- Schwalbenweg im Abschnitt Rosa-Luxemburg-Straße – Dammstraße
- Verbindung zwischen Bahnhof und Biotechnologiepark über Frankenfelder Straße – Fichtestraße – Deponie – Frankenfelder Chaussee

Zu prüfen sind Straßen in denen der Radverkehrsanteil überwiegend größer als der Anteil des motorisierten Verkehrs ist und diese nur eine geringe Bedeutung für Liefer- oder Durchgangsverkehr haben. Der Anliegerverkehr und das Anliegerparken sind zugelassen und möglich.

Selbständige touristische Rad- und Wanderwege in Stadtrandlagen

Radwege müssen nicht immer zwingend befestigt sein. Ein Ausbau mit einer wassergebundenen Wegedecke kann in Stadtrandlagen eine gute Radwegeverbindung sein. Sie erfordert aber einen größeren Unterhaltungsaufwand. Beispiele in der Stadt sind der Schwarze Weg in Richtung Kloster Zinna oder die Verbindung vom Zapfholzweg über den Frankenförder Weg/Schulensee zu den Weinbergen und dem Lehmhufenweg. Ein weiteres Beispiel ist die Führung des Radfahrers vom Bahnhof über die Fichtestraße zur Brandenburger Straße (Anbindung Deponie) zum Radweg des Zapfholzweges. Diese Führung ermöglicht die Verbindung des Bahnhofes mit dem Biotechnologiepark ohne die Brandenburger Straße zu überqueren.

Auch der Weg zwischen Im Hohen Winkel und der Ruhlsdorfer Chaussee mit Anschluss an den Radweg nach Ruhlsdorf (Höhe Brücke B 101) oder die Verbindung Mühle Ruhlsdorfer Chaussee bis Woltersdorf sind touristische Wege die gut genutzt werden, den Ansprüchen an eine radfahrfreundliche Oberfläche jedoch nicht genügen. Hier ist eine Befestigung mit ungebundenem Material (Oberflächen Splitt-/Brechsandgemisch) zu prüfen und zu realisieren.

Themenkomplex 5

Fußgängerverkehr/Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit

5.1 Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr konzentriert sich insbesondere auf die Wohnquartiere, die Bereiche zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt (Zentrum und Sitz der Kreisverwaltung) sowie dem Oberstufenzentrum und den Einkaufszentren.

In der Tabelle sind die wichtigsten Fußverkehrsbeziehungen in den unterschiedlichen Funktionsbereichen der Stadt dargestellt.

| | |
|--|--|
| Zentrale Versorgungsbereiche | Arbeitswege, Einkaufswege |
| Umgebung von Schulen, Kitas, Horten, Alten- und Pflegeheimen, Friedhöfen | Schulwege, Wege zur Kita und zum Hort, Wege als Teile inter- oder multimodaler Wegeketten (z. B. zur Bushaltestelle, zum Bahnhof, zu Wohngebieten) |
| 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) |

Bei der Gestaltung des Straßenraumes ist 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). Diese Bedürfnisse sollten bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes berücksichtigt werden.

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

Auffällig ist, dass 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 auf verschiedenen Routen genutzt, |
| Kreisverwaltung – Bahnhof | 1 km | Wird nur auf der direkten, kürzesten Verbindung genutzt, Alternativen nicht (keine Busverbindung als Alternative) |
| Markt/Zentrum – Bahnhof | 1,1 km | Wird auf mehreren Routen genutzt (Alternative: 3 min mit dem Bus ab Salzufler Allee, 2 min mit dem Bus ab Poststraße / Haag) |
| Industriegebiet/OSZ – Bahnhof | 1 km | Wird auf der direkten, kürzesten Route genutzt. (Alternative mit den Überlandbuslinie erreichbar, Verbindung unattraktiv und teilweise nicht bekannt) |
| Kunstzentrum E-Werk – Bahnhof | 1,2 km | Wird zumindest im Rahmen von Kunst-Happenings angenommen, sonst wie Industriegebiet/OSZ |
| Hochschulpräsenz – Bahnhof | 1,1 km | Extrem hohe Parkplatzauslastung ist Indiz dafür, dass die fußläufige Erreichbarkeit nicht angenommen wird. Problem Hauptverkehrsquellen FH Potsdam und TH Wildau sind mit dem SPNV schlecht erreichbar |
| Kreishaus – Markt – Breite Straße | 0,5 km | Wird auf der direkten Route an der Nuthe entlang genutzt |
| Markt / Boulevard – Kaufland/ Wohngebiet Burg | 0,4 km | Wird auf den 2 direkten Routen genutzt |

Diese Bewertung ist 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,
- Entfernung,
- 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 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. Diese Tendenz ist zwingend fortzuführen. Dabei sind vorrangig die vorhandenen stark benutzten Wegebeziehungen auszubauen.

Die gesamte Stadtplanung der letzten zwei Jahrhunderte hat überwiegend großzügige und breite Straßenräume angelegt. Dabei wurden die Gehwege aufwändig errichtet, entsprechen aber nur noch bedingt den heutigen Komfortansprüchen. Eine Vielzahl der Gehwege wurde seit 1997 im Zuge von Straßenbaumaßnahmen erneuert. Dabei wurde darauf geachtet, dass das Laufband gehfreundlich und barrierefrei und die Seitenbereiche den gestalterischen Ansprüchen Rechnung tragen. Erhebliche Defizite gibt es noch in Stadtrandlagen und in Plattenbauwohngebieten. Hier wurden in Zusammenarbeit mit den Wohngesellschaften im Zusammenhang mit der Gestaltung der Wohnumfelde bei Gebäudesanierungen Gehwegoberflächen schrittweise erneuert.

Im aktuellen Straßenausbauprogramm ist eine Aufstellung der zu erneuernden Gehwege im Stadtgebiet enthalten. Im Jahr 2022 wurden Abschnitte an 3 wichtigen Gehwegen erneuert. Dies zeigt, dass sich die Stadt der Notwendigkeit und Wichtigkeit der Gestaltung bewusst ist und die Lücken im Gehwegnetz schließen muss. Nur so kann eine komfortable Bewegung von Fußgängern, Rollator Fahrern oder Kinderwagen ermöglicht werden. Ziel ist es, den Umstieg auf Fußläufigkeit zu erleichtern und andererseits die Mobilität im Alter zu erhalten.

Erneuert wurden 2022 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

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

Mit fortlaufenden Erhaltungsmaßnahmen sind instandsetzungsbedürftige Gehwege verkehrssicher zu gestalten. Grundhafte Erneuerungen von Gehwegen sind im Konzept der Gehwegsanierung (Informationsvorlage I-6027/2016) enthalten.

5.2. Schulwegsicherung

An den Schulen sind Hol- und Bringe-Zonen zur Beruhigung und Entspannung der Verkehrssituation zu Schulbeginn und Schulschluss einzurichten. Diese Zonen sind getrennt von der fußläufigen Erreichbarkeit, den Radfahrtrassen zu den Schulen sowie den Haltestellen/Laufwege der Schulbushaltestellen einzurichten. Es hat eine strikte Trennung der Verkehrsarten zu erfolgen. Die Schulbushaltestellen sind barrierefrei und bedarfsgerecht herzustellen. Vorrangiges Ziel ist es 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 kinder- und jugendgerechten 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://www.htwk-leipzig.de)

Die Verkehrsarten sind im Umfeld von Schulen zu trennen um Konfliktpotential (z.B. Bus – PKW – Rad) zu minimieren.

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 besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h). Ergänzt wurden diese Geschwindigkeitsbegrenzungen mit Fahrbahneinengungen, wie zum Beispiel vor der Grundschule in der Theaterstraße und 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, meist in Kombination mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, 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, neben der punktuellen Geschwindigkeitsreduzierung vor allem die Einrichtung von weiteren Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkung (20/30 km/h), wie im Themenkomplex 3 beschrieben, eine wichtige Rolle.

5.3. Barrierefreiheit

Das Thema Barrierefreiheit befindet sich schon in einem längeren Bearbeitungsprozess. Wir unterscheiden hier die allgemeine Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und die Gestaltung barrierefreier Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs. Öffentlicher Raum: das sind öffentliche Straßen, Wege und Plätze aber auch die Zugänge in die Geschäfte, öffentliche Einrichtungen und Institutionen. Bereits seit nunmehr über 30 Jahren werden alle Straßenbauprojekte barrierefrei geplant und real umgesetzt. Dabei nahmen die Anforderungen stetig zu.

Um im Stadtgebiet für die betroffenen Gruppen einen Wiedererkennungseffekt zu erzielen wurde gemeinsam mit dem Behindertenverband des Landes Brandenburg ein Konzept erarbeitet, welches den Bedarfen der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen gerecht wird, dabei auf ein einheitliches Erscheinungsbild im Stadtgebiet setzt sowie die örtlichen Gegebenheiten in der Stadt berücksichtigt. Dieses Konzept wird bei allen Umbaumaßnahmen konsequent umgesetzt. Dies ist bei zu behalten.

An allen umgebauten Kreuzungen und Einmündungsbereichen sind die erforderlichen Bordabsenkungen vorzunehmen und die Tast- und Kontraststreifen anzulegen. Bei den Absenkungen ist zwischen Geh- und Sehbehinderten Gruppen zu unterscheiden.

Treppenanlagen und Stufen im öffentlichen Raum, sind mit zusätzlichen Rampen für gehbehinderte Menschen und Rollstuhlfahrern aber auch für Kinderwagen 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.



neue barrierefreie Haltestellen in der Berkenbrücker Chaussee

Die Haltestellen des ÖPNV werden seit mehreren Jahren schrittweise barrierefrei umgebaut. Dabei sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

Die Aufstellfläche einer Haltestelle hat mindestens 10 Meter lang zu sein. Die Anbindung an die Fahrspur erfolgt parallel, möglichst ohne seitlichen Versatz zur Fahrspur, mittels Bordanlage mit einem Auftritt von 18 cm. Dadurch wird gewährleistet, dass der Bus auf der gesamten Länge parallel zu Haltestelle steht und der Ein- und Ausstieg bequem ohne Absätze oder Zwischenräume erfolgen kann. 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.

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 zu ermöglichen.

Eine gute Grundausstattung mit ansprechendem Sitz- und Gestaltungsmobiliar wertet die Attraktivität des öffentlichen Raumes zusätzlich auf und schafft auch für gehbehinderte Menschen gut zu bewältigende Weglängen.

Themenkomplex 6

ÖPNV / SPNV - Veränderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten der Bürger

6.1 Veränderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten der Bürger

Modal Split ist die prozentuale Verteilung aller Verkehrsteilnehmer auf die verschiedenen Verkehrsmittelarten (Fahrrad, Auto, ÖPNV und Fuß). Die gesamtgesellschaftliche Entwicklung trägt aktuell dazu bei, dass im Interesse des Klimaschutzes und der Gesundheit, die Menschen über die Wahl ihres Verkehrsmittels nachdenken/umdenken. Ziel der Stadt Luckenwalde ist es, einen Anteil des Umweltverbundes (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV) am Modal Split von 66 % zu erreichen.

Die Anzahl der Fahrradkäufe war noch nie so hoch wie in den Jahren 2021/22. Ein nicht unerheblicher Anteil daran hat das elektrisch unterstützte Fahrrad. Hier kommt 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 den Zielorten (Schulen/Arbeitsstelle/Arztpraxen/Einkauf) zu überwinden.

In einer 2020 durchgeführten Mobilitätsbefragung (Mobilitätsstudie einer AG der TU Berlin) in der Städten Luckenwalde, Jüterbog und Umland wurde diese Entwicklung des Radverkehrs deutlich. Die Luckenwalder liegen mit dem Rad und auch zu Fuß deutlich über dem derzeitigen bundesdeutschen Durchschnitt. Der zunehmende Anteil von Radfahrern im Stadtgebiet ist deutlich spür- und messbar. Die Förderung einer gesunden Lebensweise, die veränderten Rahmenbedingungen (Entwicklung der Kraftstoff- und Fahrzeugpreise) und die zunehmend verbesserte Radfahrinfrastruktur haben dem Radverkehr positive Impulse verliehen.

Die Stadt Luckenwalde wird mit dem Bau zusätzlicher Radverkehrsanlagen, den Radverkehr weiter fördern und öffentlich propagieren (siehe auch Radverkehrskonzept). Der Umstieg auf E-Mobilität und Fahrrad soll aus Einsicht in die Vorteile erfolgen (schnelle, kurze Wege, sichere Abstellanlagen direkte Führung zum Zielort) und nicht auf Grund der Verschlechterung der Rahmenbedingungen für den PKW-Individualverkehr. Ziel muss es jetzt sein, durch ein gezieltes Management bei der Reinigungs- und Unterhaltung, die saisonalen Unterschiede bei der Nutzung des Rades zu reduzieren.

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. Gemäß der o.g. Studie der TU Berlin liegt er in Luckenwalde und Jüterbog bei circa 22%. Er nimmt jedoch mit der Verbesserung der Gehwegqualitäten und damit des Laufkomforts immer weiter zu. Vor allem ältere Menschen, die sich auf dem Fahrrad nicht sicher fühlen, gehen zu Fuß. In Luckenwalde sind die Nutzergruppen Fuß und Rad derzeit etwa gleich stark. Im Bundesdurchschnitt liegt der Anteil der Fußgänger über dem der Radfahrer.

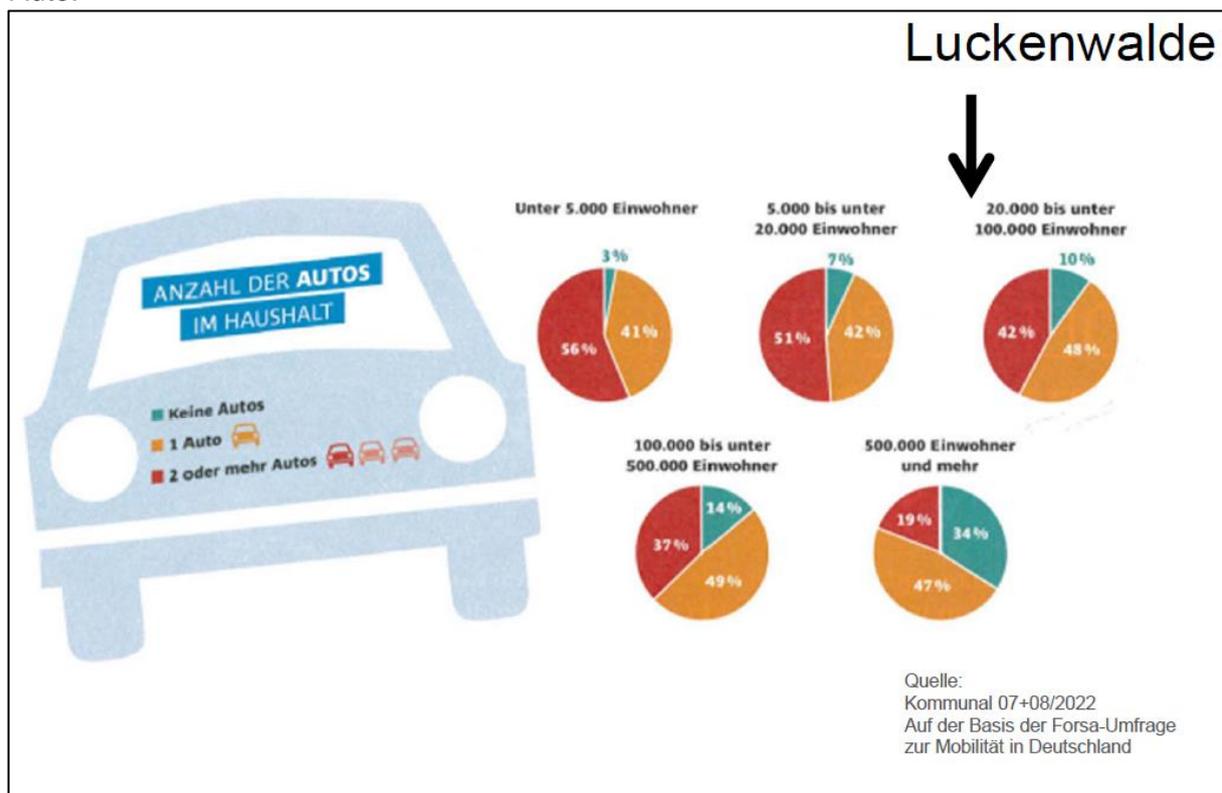
Für alle Fuß und Radfahrer, vor allem aber geh- und sehbehinderten Menschen, egal wie ausgeprägt diese Einschränkung ist, wird die Wahrnehmung des motorisierten Verkehrs schwieriger. Mit Zunahme der Elektro-Mobilität (elektrische Fahrräder, Roller, Autos) wird der Verkehr schneller und geräuschärmer. Die daraus resultierende, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer schlechtere Wahrnehmung des Verkehrs, bis hin zu veränderten Reaktionszeiten der E-Bikes auf Grund höherer Geschwindigkeiten, macht es diesen Gruppen nicht leichter am Verkehr teilzunehmen. Fußgänger aber auch Radfahrer müssen viel mehr auf diese neuen Verkehrsmittel (z. B. beim Überqueren der Straße) achten und sich in ihrem Verhalten 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 beschriebenen 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.

Förderung E-Mobilität

Die Stadt Luckenwalde hat bisher sieben Ladestellen für E-Bikes errichtet und bereitgestellt. Die Unterstützung und die Förderung weiterer Ladepunkte im Stadtgebiet und in den Ortsteilen sollte bedarfsorientiert erfolgen. Gleiches trifft für die Unterstützung bei der Bereitstellung öffentlicher Flächen für den Aufbau von Ladestationen für PKW zu. Ein gutes Beispiel sind hier bereits die Ladesäulen auf dem Parkplatz des ehemaligen Gaswerksgeländes, an der Flämingtherme und am Parkplatz Haag. Klar ist jedoch, dass die Stadt hier nur unterstützen kann und nicht selbst Ladeinfrastrukturen errichten und betreiben kann. Diese Aufgabe liegt bei den Versorgungs- sowie Privatwirtschaftlichen Unternehmen, wie Wohnungsgesellschaften, Einzelhandelsunternehmen und sind in Kooperation mit den Städtischen Betriebswerken durch die Stadt zu unterstützen. Die Errichtung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur ist Voraussetzung für den Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge. Dieser Umstieg muss aus Überzeugung und aus der Einsicht in die Vorteile erfolgen.

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.



Aufgrund der in Kapitel 4.1 beschriebenen kompakten Stadtstruktur hat Luckenwalde 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 Metropolitanraum) im Land Brandenburg (im Durchschnitt 60 %) und deutlich höher als im Land Brandenburg insgesamt (54 %).

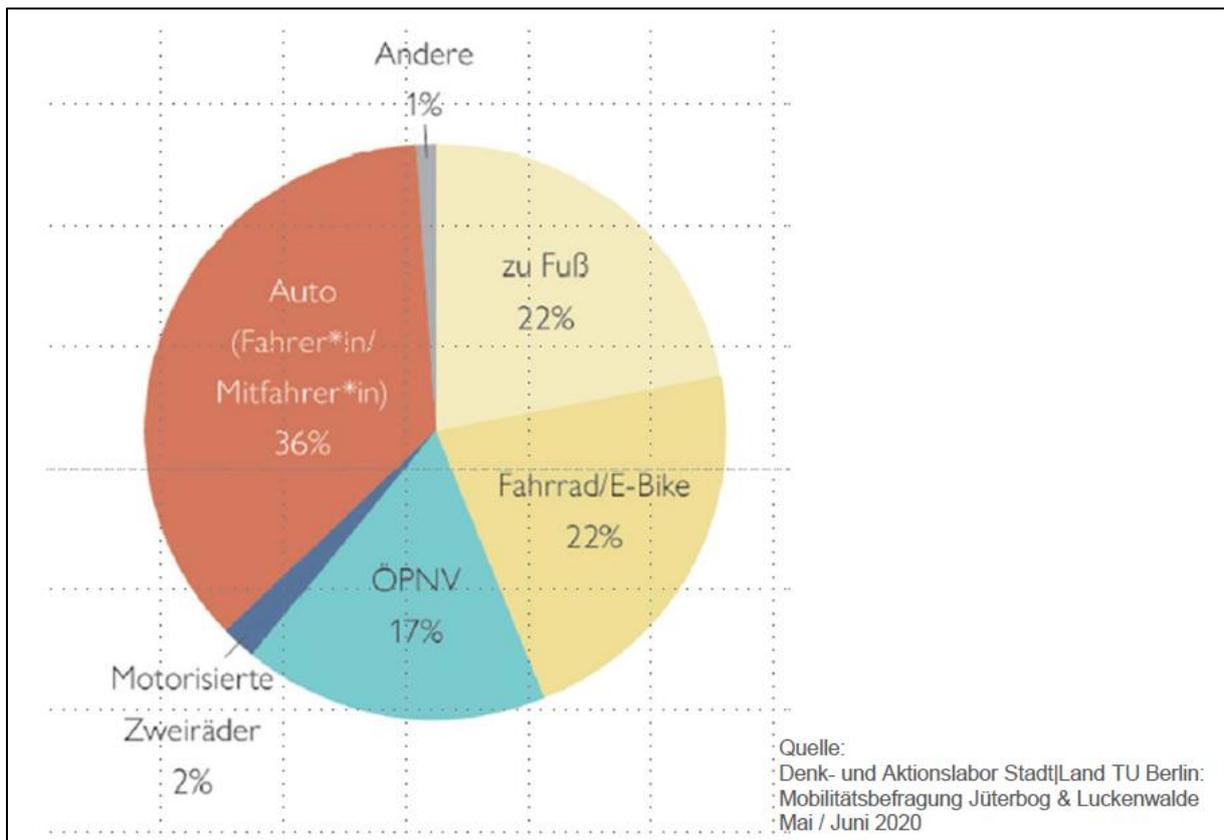


Abbildung: Modal Split in Luckenwalde 2020

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.

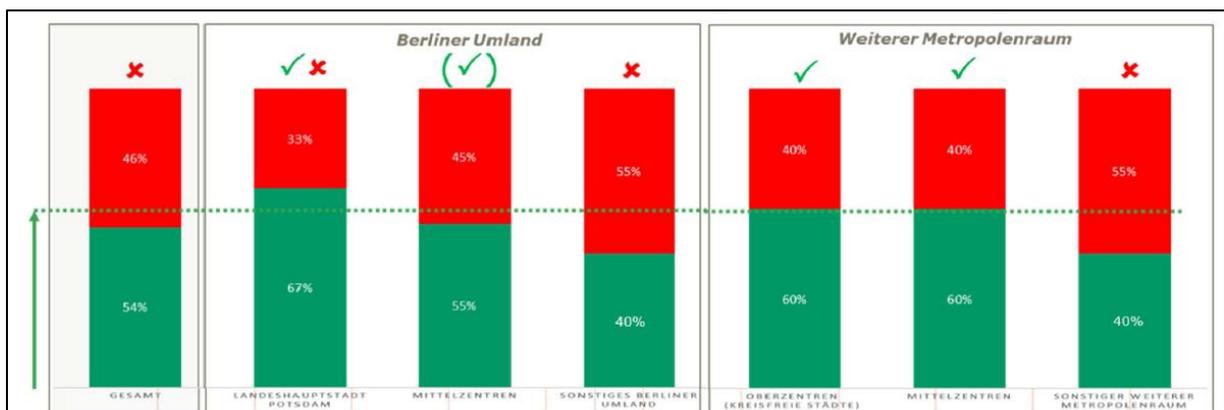


Abbildung 2: Zielgrößen für den Modal-Split-Anteil des Umweltverbunds 2030

↑
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 Metropolitanraum: | |
| Oberzentren | 66 % |
| Mittelzentren | 66 % |
| Sonstiger weiterer Metropolitanraum | 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 Metropolitanraum. 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 Metropolitanbereich 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 Metropolitanraum | |
| Oberzentren | 66 % |
| Mittelzentren | 66 % |
| Sonstiger weiterer Metropolitanraum | 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 in Luckenwalde der Wert von 66 % ab.

6.2 ÖPNV / SPNV

Die Bereitstellung von öffentlichen Buslinien ist auf die Verkehrsbedürfnisse der Menschen noch nicht optimal eingestellt. Vorrangig orientiert sich dieser am Schüler- und Tagesverkehr. 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 dringend erforderliche bessere Vernetzung mit der Landeshauptstadt Potsdam durch den Einsatz von Express-Bussen. Derzeit erfolgt die Anbindung mit den Buslinien über Ludwigsfelde. Damit sind aber teilweise Umstiege nötig und die Fahrzeit ist gegenüber dem motorisierten Individualverkehr doppelt so lang.

Der Vorteil liegt jedoch darin, dass diese Buslinien direkt ins Potsdamer Zentrum führen und die Nutzer keine Parkmöglichkeit benötigt. Dafür ist die enge Kooperation mit dem Landkreis Teltow-Fläming und der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming weiter auszubauen.

Gut etabliert hat sich die Stadtbuslinie. Zwei Busse fahren entgegengesetzt die Linie des Stadtbusfahrplanes regelmäßig ab. Dabei werden durch die Linie alle in der Stadt befindlichen Ziele angefahren. Das sind insbesondere Wohn- und Arbeitsgebiete, der Bahnhof, das Zentrum, Gesundheitseinrichtungen und Friedhöfe. 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.

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. Dabei muss geprüft werden ob der Ortsteil Kolzenburg in die Linienführung einbezogen werden kann ohne die Taktung zu ändern. Es wurde ein zusätzliches Angebot eingerichtet. Es wurde ein System Rufbus eingeführt. Dieses deckt die Zeiten vor und nach den Fahrzeiten des Stadtbusses und an Sonn- und Feiertagen ab. Dadurch erfolgt die kostengünstige Bereitstellung/Weiterführung der Stadtbuslinie punkt- und bedarfsgerecht. Das System ist weiter auszubauen.

6.3 Schlussfolgerungen und der Ausblick

Der störende und vor allem vermeidbare motorisierte Individualverkehr sollte indirekt „verdrängt“ werden. Es muss unattraktiv werden, mit dem Auto kurze Wege zu fahren. Die Überzeugung muss aber daher kommen, dass es attraktiver ist alternative Fortbewegungsarten zu nutzen.

Das bedeutet, weniger Stellplätze vorzuhalten bzw. die Parkzeiten eng zu begrenzen sowie die Straßenräume konsequent umzugestalten. Aus Kreuzungen werden Plätze und die Straße wird zum Erlebnisraum mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Straße wird zur Aufenthaltszone und für alle Altersgruppen interessant.

Man braucht keine altersbezogene separate Stadtmöblierung sondern Sitzgruppen, moderne und interessante Stadtmöbel und viel Grün als Ruhegürtel. Radfahrer sind hier langsam unterwegs und entdecken die Besonderheiten der Orte. Fußgänger flanieren und ruhen sich auf Bänken aus, Kinder spielen, turnen oder gehen auf Entdeckungsreise. Keiner vermisst mehr den motorisierten Verkehr, weil er so ja eigentlich auch nicht gebraucht wird. Die Menschen fühlen sich in ihrem engerem Wohnumfeld wohl. Gäste und Besucher fühlen sich willkommen.

Das eigene Auto wird nur selten, wenn notwendig, noch genutzt. Kleine Stadtbusse ohne Lärm und Abgase verbinden die Zentren der Stadt. Überlandlinien bringen die Menschen von außen an zentrale Orte in der Stadt. Wer sich lieber bewegen möchte, nimmt sein Rad und fährt auf gut ausgebauten Radwegen, so z. B. zum Baden nach Dobbrikow. Wem Hin- und Rückfahrt mit dem Fahrrad zu viel erscheint, dem stehen die Fahrradmitnahmemöglichkeiten in der Bahn, in den Bussen und in den Rufbussen zur Verfügung.

In der Vergangenheit wurde schon einiges dafür getan. Die Fahrbahnen wurden schmaler und die Gehwege breiter. Dort, wo der Platz zur Verfügung stand, wurden Bäume gepflanzt. Weniger Stellplätze an den öffentlichen Straßen, dafür viel breitere Gehwege und Bäume, die für ein gutes Stadtklima sorgen und 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 ist Pflicht. In diese Prozesse ist die Bürgerschaft durch Führung von Bürgerdialogen und eine offene und kritische Betrachtung und Bewertung von Vorschlägen und Hinweisen mit einzubinden.

Die beschriebenen Zonen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen und Rechts-vor-Links-Regel sind ein weiterer großer Schritt. Dieser Schritt ist die Schaffung von Lebens- und Raumqualität in der Innenstadt. Eine autofreie Innenstadt kann ein so viel mehr an Lebensqualität bieten. 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.

Insgesamt ist das Ziel dieser Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes die gleichzeitige, gleichberechtigte Entwicklung aller Verkehrsarten bei klarer Trennung zwischen einem funktionierenden Hauptstraßennetz und der flächenhaften Beruhigung, Verminderung des motorisierten Verkehrs in den Wohngebieten und der Innenstadt um speziell hier die Wohn- und Aufenthaltsqualität nachhaltig zu verbessern.

Autoren:

D. Ullrich - Amtsleiter Straßen-, Grünflächen- und Friedhofsamt

J. Schmeier - Abteilungsleiter Straßenplanung/-bau

Anlagen

Maßnahmengesamtplan für den Zeitraum 2023 – 2035

Plan der Hauptverkehrsstraßen und Zonen

Radverkehrswegeplan