Luckenwalde, 29.10.2023

Antrag zur Sache

„Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2030“

für die Stadtverordnetenversammlung am 07.11.2023

*Hinweis: Unsere Änderungsvorschläge am vorliegenden Text des VEP sind farblich **markiert**.*

Beschlussantrag:

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt:

- 1) Vor der Einleitung wird folgender Hinweis hinzugefügt:
Zur besseren Lesbarkeit wird im Text das generische Maskulinum verwendet. Die verwendeten Personenbezeichnungen beziehen sich – sofern nicht anders kenntlich gemacht – auf alle Geschlechter.
- 2) In der Einleitung unter der Zwischenüberschrift „Stadt Luckenwalde“ (Seite 5) wird ein Absatz zum Umgang mit dem Handlungsfeld "Personenkraftwagen" des Klimaschutzprogrammes des Bundes eingefügt. Dabei soll die Position der Städtischen Betriebswerke einbezogen werden, inwiefern sich die vom Bund formulierte Maßnahme der „Erhöhung des Anteils elektrischer Pkw“ und die damit verbundene anzunehmende Erhöhung der Ladeinfrastruktur realisieren lässt.
- 3) In der Einleitung unter der Zwischenüberschrift „Stadt Luckenwalde“ (Seite 5) wird ein Absatz zum Umgang mit dem Handlungsfeld "Digitale Vernetzung" des Klimaschutzprogrammes des Bundes eingefügt. Dabei soll die Position der Stadtverwaltung zur zunehmenden Überwachung durch digitale Mobilitätsplattformen einbezogen werden.
- 4) Nach der Einleitung wird ein Methodenteil eingefügt, der folgende Fragen beantwortet und erläutert:
Wurden Verkehrszählungen durchgeführt?
Auf welcher Grundlage wurde die Einstufung der verschiedenen Straßen entsprechend der Zielvorstellungen vorgenommen, z.B. die Hauptverkehrsstraßen für „Planungsfall 4“?
Wurden Modellrechnungen gemacht?
Wurde die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung mit einbezogen?
Wie wird der Bedarf für einen Straßenausbau nachgewiesen?

- 5) Unter „Themenkomplex 1“, „Planungsfall 2“ (Seite 7) wird der dritte Absatz wie folgt geändert:
Der Ausbau der Güterbahnhofstrasse Verbindungsstraße von der Käthe-Kollwitz-Straße über den Güterbahnhof zum E-Werk (Güterbahnhofstrasse) wurde nicht realisiert. [...]
- 6) Unter „Themenkomplex 2“ (Seite 8) wird der Planungsfall 4 genau definiert.
- 7) Unter „2.2 Straßenausbauprogramm (Hauptverkehrsstraßen) HVS in den Jahren 2023 bis 2028:“ (Seite 9) wird folgender Punkt gestrichen:
~~die Puschkinstraße
von der Käthe-Kollwitz-Straße bis zur Beelitzer Straße L 73 und in der Weiterführung bis zur Ruhlsdorfer Chaussee (Kreisstraße) HVS.~~
- 8) Unter 2.3, Unterpunkt „Umbau der Kreuzung Haag/Beelitzer Straße/Trebbiner Straße/Salzufler Allee“ (Seite 9) wird der Absatz wie folgt geändert:
[...] In der Beelitzer Straße staut sich auf Grund der fehlenden Linksabbiegespur der motorisierte Verkehr weit zurück. Hier muss in Abstimmung mit dem Land Brandenburg eine Lösung geschaffen werden, die eine deutliche Erhöhung der Durchlassfähigkeit bewirkt neben der Unterdrückung der Stau-Gründe auch eine Reduzierung des Verkehrs bewirkt.
Der Satz „~~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.~~“ wird gestrichen.
- 9) Unter 2.3 Unterpunkt „Sanierung Frankenfelder Chaussee/Brandenburger Straße“ (Seite 11) wird der letzte Absatz folgendermaßen ergänzt:
[...] Der Radverkehr wird, auf den bereits vorhandenen Radwegen entlang der gesamten Ausbaulänge und darüber hinaus sicher geführt. Bergab fahrende Radfahrer und Radfahrerinnen werden durch entsprechende Sichtschutzmaßnahmen vor der Blendung durch bergauffahrende KFZ geschützt.
- 10) Unter 2.4 „Festlegung eines Prüfauftrages für alle wichtigen Kreuzungen und Einmündungen“ (Seite 11) wird der folgende Satz hinzugefügt:
An Ampelkreuzungen ist zu prüfen, wie Fahrradampeln integriert werden können, um ein vorzeitiges Befahren zu ermöglichen (Grün für Radfahrer vor Grün für Autos, wie an der Beelitzer Straße).
- 11) Unter „Themenkomplex 3“, „Verkehrsberuhigte Zonen und Zonenausweisung“ (Seite 13) wird der letzte Absatz wie folgt ergänzt:
Mittelfristig ist vorzusehen, die Fahrbahnbreiten baulich zu reduzieren und die Flächen für den Fußgängerverkehr und den Aufenthalt zu vergrößern bzw. Shared Space-Bereiche (ähnlich wie Ecke Breite Straße / Theaterstraße) zu schaffen.
- 12) Unter 3.2 „Tempo 30 Zonen“ (Seite 16) wird im ersten Absatz ergänzt, warum „die Wegstrecken innerhalb dieser Zone 1000 Meter nicht übersteigen“ dürfen, z.B. durch Nennung des zugrundeliegenden Gesetzes.

- 13) Unter 4.1 „Ausgangssituation und Stadtstruktur“ (Seite 19) wird im 6. Satz („Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen...“) der Quellennachweis ergänzt.
- 14) Unter 4.2 „Rückblick auf das bisher Erreichte“, „Klimaschutz durch Radverkehr (Förderprogramm des Bundes)“ (Seite 21) wird der dritte Absatz wie folgt geändert:
Von den 8 der die Stadt umgebenen Dörfern, einschließlich der Ortsteile Frankenfelde und Kolzenburg, sind fast alle über Radwege mit Luckenwalde verbunden. So beträgt die Fahrzeit von Frankenförde zur Oberschule Ludwig-Jahn-Straße annähernd 20 Minuten. Das verdeutlicht, dass das Stadtgebiet Luckenwalde im Bereich der Erreichbarkeit mit dem Rad liegt. Der Radweg nach Frankenförde endet aber aktuell an der Grenze zu Nuthe-Urstromtal.
- 15) Unter 4.3 „Grundsätzliche Planungsansätze“ (Seite 22) wird im dritten Absatz („Die Universität Wuppertal schloss eine wissenschaftliche Studie...“) der Quellennachweis ergänzt.
- 16) Unter 4.4 „Radfahrverhalten und Verkehrssicherheit“ (Seite 24) wird der mittlere Teil wie folgt ergänzt:
In der Stadt Luckenwalde besteht ein funktionierendes Radwegesystem, was das jedoch insbesondere im Standard der Oberflächen Mängel aufweist. Die Erhaltung z.B. des historischen Gesamteindrucks in den Pflastersteinstraßen (z.B. Grünstraße, Ackerstraße, Wiesenstraße, Mühlenweg) ist zwar unter dem Aspekt des Stadtbildes zu begrüßen. Allerdings ist die Befahrbarkeit auf diesem Pflaster mit dem Fahrrad kaum möglich. Und auch die Fußwege sind an einigen Stellen weder zu Fuß noch mit Rad gut nutzbar. Die Erneuerung solcher Pflastersteinstraßen und der begleitenden Gehwege wird, auch im Sinne körperlich eingeschränkter Bürger, Rollstuhl- und Rollatorfahrer (Barrierefreiheit), geplant.
- 17) Unter 4.5 „Zukünftige Strategien und Maßnahmen“, „Ausbau vorhandener Geh- und Radwege“ (Seite 25) wird folgender Satz vorangestellt:
Der Ausbau erfolgt unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestands und dessen Einbeziehung in die Bauplanung. Dabei wird eine Lösung bevorzugt, die die Wurzeln der Bäume nicht in Mitleidenschaft zieht, d.h. keiner tiefen Schachtung bedarf, sondern eine oberflächliche Weg-Befestigung vorsieht.
- 18) Unter 4.5 „Zukünftige Strategien und Maßnahmen“, „Ausbau vorhandener Geh- und Radwege“ (Seite 25) wird der vorletzte Absatz ~~„Der Gehweg aus dem Wohngebiet Bergsiedlung (Birkenstraße), der eine schnelle Verbindung zwischen den Wohngebieten Bergsiedlung, 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.“~~ gestrichen.
- 19) Unter 4.5 „Zukünftige Strategien und Maßnahmen“, „Ausbau vorhandener Geh- und Radwege“ (Seite 25) wird folgender Satz angefügt:

Die Fortführung des Radweges von Luckenwalde nach Frankenförde und weiter nach Züllichendorf bzw. Felgentreu wird über die Stadtgrenze hinaus in Kooperation mit Nuthe-Urstromtal vorangetrieben.

- 20) Unter 4.5 „Zukünftige Strategien und Maßnahmen“, „Prüfung, Ausbau und Umsetzung von Fahrradstraßen“ (Seite 25) wird der Punkt „~~Gehwegverbindung Birkenstraße – Am Waldfriedhof~~“ gestrichen.
- 21) Unter „Themenkomplex 6“, „6.1 Veränderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten der Bürger“ (Seite 32) wird zu der 2020 durchgeführten Mobilitätsbefragung die Quelle eindeutig zitiert und das zugrundeliegende Zitat korrekt angegeben.
- 22) Am Ende des VEP wird ein Abbildungs- und Tabellenverzeichnis ergänzt.
- 23) In den Plänen „Plan Radwege“ und „Plan Zonen“, die dem VEP anhängen, fehlen die Ortsteile Kolzenburg und Frankenfelde. Diese Ortsteil-Pläne sollten dem VEP der Vollständigkeit halber angefügt werden.

Begründung:

Zu 1) In der aktuellen Version wurde sich gegen das durchgängige Gendern des Textes entschieden, was der Lesbarkeit zuträglich ist. In diesem Fall sollte jedoch ein Hinweis erfolgen, dass mit dem generischen Maskulinum alle Geschlechter umfasst sind.

Zu 2) Mehr zugelassene E-Fahrzeuge erfordern eine entsprechende Entwicklung der Ladeinfrastruktur. Die Frage, ob und in welchem Umfang eine Erhöhung der Ladeinfrastruktur überhaupt möglich bzw. realistisch ist, sollte gestellt werden.

Zu 3) Die positiven Aspekte der Einführung und Ausweitung digitaler Mobilitätsplattformen stehen der kritischen Seite einer zunehmenden Überwachung der Bevölkerung gegenüber. Die Stadtverwaltung sollte Ihren Standpunkt hier deutlich machen.

Zu 4) Ein Methodenteil beschreibt die verschiedenen zum Einsatz gekommenen Methoden, mit deren Hilfe Daten ermittelt wurden, die zur Erarbeitung der im VEP beschriebenen Zielvorstellungen dienten. Er liefert wichtige Informationen zu den Hintergründen der Datenlage.

Zu 5) Eine Güterbahnhofstraße gibt es unseres Wissens nicht in Luckenwalde. Die Benennung einer solchen führt zu Missverständnissen.

Zu 6) Zum Einstieg des Themenkomplex 2 wird der Planungsfall 4 benannt, eine Information, worum es sich dabei handelt, fehlt allerdings.

Zu 7) Der Ausbau der Berliner Straße bis zur Ruhlsdorfer Chaussee würde zu erhöhtem Verkehr in bisher ruhigen Wohngebieten/Gartenanlagen führen. Gartengrundstücke müssten verkleinert werden. Mit keinem der Anwohner wurde bisher gesprochen. Die Begründung einer Alternativ-Route zur Trebbiner Straße erscheint zudem nicht als wirkliche

Notwendigkeit, da der Autoverkehr Richtung Ruhlsdorf nicht besonders groß ist. Eine Entlastung des Autoverkehrs in der Trebbiner Straße mit Weiterfahrt Richtung Berlin wird es durch diese Baumaßnahme nicht geben. Außerdem widerspricht die Festlegung der Puschkinstraße zwischen Käthe-Kollwitz-Straße und Beelitzer Straße als HVS dem Maßnahmenkatalog und den beigefügten Karten. Darin ist die Einbeziehung dieses Abschnitts der Puschkinstraße in eine Tempo-30-Zone vorgesehen. Im Maßnahmengesamtplan ist für diesen Abschnitt „Zone mit besonderer Aufenthaltsqualität / Verkehrsberuhigter Bereich“ vorgesehen. Der Widerspruch ist aus dem Planwerk zu entfernen.

Zu 8) Im zweiten Satz wird der Begriff „Verkehr“ allgemein für die Situation des Autoverkehrs genutzt. Die Situation von Fahrrad- und Fußverkehr wird nicht erörtert. Jedoch sollte der Fuß- und Fahrradverkehr für die Darstellung der gegenwärtigen und zukünftigen Situation deutlich differenziert vom Autoverkehr betrachtet werden. Im dritten Satz wird als Verkehrslösung die Erhöhung der Durchlässigkeit benannt. Eines der Ziele des VEP ist jedoch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, um die Klimaschutzziele umzusetzen (siehe Seite 2 des VEP, 3. Absatz). Daher ist widersinnig, den motorisierten Verkehr zu fördern, statt ihn zu verlangsamen. Auch aus finanzieller Sicht sollten hier Möglichkeiten der Umsetzung offengelassen werden.

Zu 9) Bergabfahrende Radfahrer werden bei Dunkelheit durch die entgegenkommenden Autos geblendet. Hier sollte ein entsprechender Sichtschutz (Leitplanke?) für mehr Sicherheit sorgen.

Zu 10) Der Fokus für den Stadtverkehr muss auf dem Fuß- und Radverkehr liegen. An Ampelkreuzungen kann die Ampelregelung so erfolgen, dass die Radfahrer deutlich vor den Autofahrern Grün bekommen.

Zu 11) Statt nur die Fahrbahnbreiten zu verringern, können Shared Space-Bereiche (ähnlich wie Ecke Breite Straße / Theaterstraße) die Geschwindigkeiten weiter reduzieren. Zusätzlich ergäbe sich die Barrierefreiheit auf und um den Marktplatz.

Zu 12) Die Begründung der Aussage, dass „die Wegstrecken innerhalb dieser Zone 1000 Meter nicht übersteigen“ dürfen, ist nicht benannt. Eine Begründung durch z.B. ein Gesetz sollte die Aussage unterstreichen.

Zu 13) Zur Erwähnung von Quellen gehört immer die entsprechende Quellenangabe.

Zu 14) Im VEP müssen nicht-vorhandene Radwege nicht geschönt werden. Die Problematik des plötzlich endenden Radwegs Richtung Frankenförde muss im Fokus bleiben.

Zu 15) siehe Begründung zu 13)

Zu 16) Bei Pflastersteinstraßen und dazu schlecht befahrbaren Gehwegen ist die Beachtung der Barrierefreiheit sehr wichtig. Auch die Belange von körperlich eingeschränkten Bürgern, Rollstuhl- und Rollatorfahrern sollten beachtet werden.

Zu 17) Geh- und Radwege bedürfen keiner so starken Befestigung, wie Straßen. Um bei baumnahen Baumaßnahmen die Wurzeln nicht zu beschädigen, sollten oberflächliche Wegbefestigungen bevorzugt werden, z.B. eine wassergebundene Decke.

Zu 18) Der Gehweg ist durchgängig vorhanden und muss daher nicht wiederhergestellt werden. Es reicht, ihn zu erhalten und zu beleuchten. Motorisierter Verkehr ist dort im Wald nicht vorgesehen. Der Weg ist als touristischer Radweg überflüssig, sondern ist allein als Schulweg wichtig. Radfahrer können auf der unteren schlechteren Wegstrecke das Rad schieben bzw. über die Felgentreuer und Mehlsdorfer Straße die Berkenbrücker Chaussee gut erreichen. Eine Erneuerung, die gleichzeitig einen Eingriff in den umgebenden Wald bedeuten würde, ist unnötig.

Zu 19) Obwohl es von Frankenförde bis zum Schulkomplex der Ludwig-Jahn-Schule nur 20 Rad-Minuten sind, ist die Fahrt keinesfalls für Schülerinnen und Schüler komfortabel und sicher, da der halbe Weg auf der Bundesstraße zu fahren ist. Hier muss dringend eine Lösung gefunden werden.

Zu 20) siehe Begründung zu 18)

Zu 21) siehe Begründung zu 13)

Zu 22) Ein Abbildungs- und Tabellenverzeichnis ermöglicht es dem Leser, alle grafischen und tabellarischen Elemente in einer Übersicht zu erfassen.

Zu 23) Die Darstellung der Hauptverkehrsstraßen, verkehrsberuhigten Zonen und des Radwegenetzes liefert auch für die Ortsteile Kolzenburg und Frankenfelde interessante Einblicke und sollte dementsprechend dem VEP anhängen.

Dr. Anja Jürgen

Stellvertretende Fraktionsvorsitzende FDP-LÖS