

	Begründung Änderungsvorschläge Antrag FDP - LÖS	Anmerkung Verwaltung
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.	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.	Wird übernommen und der Einleitung vorangestellt.
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.	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.	Seite 33 Förderung E-Mobilität Die Errichtung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur ist Voraussetzung für den Umstieg auf elektrisch betriebene Fahrzeuge. Um die Klimaschutzziele des Bundes in Bezug auf die Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet zu sichern bedarf es seitens der SBL erhebliche Investitionen in den Ausbau seines Netzes. Diese Voraussetzung hierfür muss aber der Bund sichern. Dieser Ausbau ist ohne finanzielle Unterstützung oder einer massiven Erhöhung der Nutzungsentgelte nicht realisierbar. Die Leistungskapazitäten des derzeitigen Ausbaustandes reichen hierfür nicht aus. Es ist nicht Sache der Kommune die Voraussetzungen für die Erreichung der Ziele des Bundes zu schaffen.
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.	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.	Digitale Vernetzung im Stadtverkehr von Luckenwalde ist nicht erforderlich. Die Einzige Vernetzung ist die der Bahn mit dem Bus im Bereich Bahnhof. Das obliegt nicht der Stadt sondern dem VBB und dem VTF. Wir erheben keine Daten. Für uns sind Daten, wie maps.google.de sie liefert, aber bei Planungsaufgaben sehr hilfreich. So lässt

		sich feststellen, wie sich die Fahrtzeiten bestimmter Strecken zum Beispiel durch Tempo 30 verändert. Daraus können wir schließen, zu welchen Verlagerungseffekten innerhalb des Straßennetzes es kommen kann. Andere Daten, wie die Daten aus dem Stadtradeln sind aber kaum verwendbar, weil die Fallzahlen zu gering sind. Ich finde aber, dass es nicht Aufgabe des VEP ist, über Datenschutz und –missbrauch zu belehren.
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?	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 dienen. Er liefert wichtige Informationen zu den Hintergründen der Datenlage.	Die Bewertung des Verkehrs erfolgte mit Orts- und Sachkenntnis des vorhandenen Verkehrs in der Stadt. Modellverfahren zur Berechnung des steigenden Verkehrs sind nicht erforderlich. Das Einwohnerszenarium geht nicht von einer nennenswerten Steigerung der Bevölkerung aus. Der Modal Split Anteil soll bis 2030 auf 66% erhöht werden. Damit würde der motorisierte Individualverkehr abnehmen. Überlegungen zu Verlagerungseffekten innerhalb des städtischen Straßennetzes werden im Lärmaktionsplan enthalten sein. Diese Überlegungen erfolgen auf der Basis von Fahrtzeitvergleichen. Aufgrund des überschaubaren Straßennetzes und der fehlenden Daten zum Ziel- und Quellverkehr in der Stadt wäre eine komplexe Modellierung bezüglich des Kosten-Nutzen-Effekts nicht wirtschaftlich. Der Anteil des Umweltverbundes beträgt in Luckenwalde bereits $\geq 60\%$. Unser Ziel sind 66 % (Siehe F-VEP Seiten 32 und 35)
5) Unter „Themenkomplex 1“, „Planungsfall 2“ (Seite 7) wird der dritte Absatz wie folgt geändert:	Zu 5) Eine Güterbahnhofstraße gibt es unseres Wissens nicht in Luckenwalde. Die Benennung einer solchen führt zu Missverständnissen.	„Der Ausbau der Güterbahnhofstrasse von der Käthe-Kollwitz-Straße über den Güterbahnhof zum E-Werk wurde nicht realisiert. Die Trasse war Bestandteil des VEP 1997. Wir werden zur Eindeutigkeit das „s aus

Der Ausbau der Güterbahnhofstrasse Verbindungsstraße von der Käthe-Kollwitz-Straße über den Güterbahnhof zum E-Werk (Güterbahnhofstrasse) wurde nicht realisiert. [...]		Bahnhofstrasse streichen. Die geplante verkehrliche Entlastung des Sanierungsgebietes Innenstadt erfolgte durch den vorgezogenen Neubau der Schwindsuchtbrücke und machte den Ausbau nicht mehr erforderlich.“ Die Güterbahnhofstrasse ist keine Güterbahnhofsstraße. Der Begriff stammt aus dem VEP 1997 – PGT. Trasse schreibt man mit ss Straße mit ß. Die Trasse wurde geplant um die Verkehre aus dem Sanierungsgebiet heraus zu halten.
6) Unter „Themenkomplex 2“ (Seite 8) wird der Planungsfall 4 genau definiert.	Zu 6) Zum Einstieg des Themenkomplex 2 wird der Planungsfall 4 benannt, eine Information, worum es sich dabei handelt, fehlt allerdings.	Gemeint ist „die Optimierung der Verkehrsströme im Netz der Hauptverkehrsstraßen“
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.	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	Ja. Hier ist ein Fehler. Nach derzeitigen Stand ist die Puschkinstraße nur im Abschnitt „Beelitzer Straße“ bis „Ruhlsdorfer Chaussee“ als HVS auszubauen. Das betrifft den Abschnitt der Puschkinstraße, die Berliner Straße und den Abschnitt der Woltersdorfer Straße (M.-Luther Straße – Ruhlsdorfer Chaussee). Die Puschkinstraße im Abschnitt K.-Kollwitz Straße bis Beelitzer Straße ist als Anlieger/Wohnstraße/Zone 30 umzubauen. Das ist in Punkt 3.4 (Seite 17) festgehalten. Dementsprechend wird die Ortsangabe der HVS überarbeitet.

	Widerspruch ist aus dem Planwerk zu entfernen.	
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.	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.	Das Wort „motorisierte Verkehr“ kann eingefügt werden. Eine Reduzierung des Verkehrs an dieser Stelle ist nicht möglich und auch nicht gewollt, da hier der aus den angrenzenden Zonen 30 verdrängte Verkehr aufgenommen werden muss. Dort erreiche ich eine Reduzierung nur wenn eine adäquate Alternative auf dem HVS-Netz geschaffen wird. Es muss klar sein, dass weniger Stau zu mehr Verkehr führen wird. Es wird zu Verlagerungseffekten im Durchgangsverkehr und aus den Tempo 30-Zonen in die Beelitzer Straße kommen
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.	Zu 9) Bergabfahrende Radfahrer werden bei Dunkelheit durch die entgegenkommenden Autos geblendet. Hier sollte ein entsprechender Sichtschutz (Leitplanke?) für mehr Sicherheit sorgen.	Dabei handelt es sich nicht um Verkehrsplanung sondern Objektplanung. Der Streckenabschnitt befindet sich innerorts. Die Regelgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der Schutz des Radfahrers vor „mechanischen“ Einwirkungen ist nicht erforderlich. Eine „Verwechslung bzw. Vortäuschung“ der Fahrtrichtung durch Licht ist nicht gegeben. Somit ist kein mechanischer Schutz (Leitplanke) nicht erforderlich. Der Vorschlag wird als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan aufgenommen.
10) Unter 2.4 „Festlegung eines Prüfauftrages für alle wichtigen Kreuzungen und Einmündungen“ (Seite 11) wird der folgende Satz hinzugefügt:	Zu 10) Der Fokus für den Stadtverkehr muss auf dem Fuß- und Radverkehr liegen. An Ampelkreuzungen kann die Ampelregelung so	Der Vorschlag entspricht dem angewendeten Standard und ist Bestandteil der Ausführungsplanungen und der notwendigen Sicherheitsaudits.

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).	erfolgen, dass die Radfahrer deutlich vor den Autofahrern Grün bekommen.	Die Notwendigkeit leitet sich aus der örtlichen Gegebenheit und dem jeweiligen Verkehrsanteil ab. Die Stadt verfügt über eine Kreuzungsampel und die wird 2024 umgebaut.
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.	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.	„Mittelfristig ist vorzusehen, die Fahrbahnbreiten baulich zu reduzieren und die Flächen für den Fußgängerverkehr und den Aufenthalt zu vergrößern.“ Shared Space ermöglicht Verkehr. Den durch die Reduzierung der Verkehrsbreite gewonnenen Raum soll den Anwohner zur Verfügung gestellt werden und nicht mit provoziertem Parkverhalten entwertet werden.
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.	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.	Grundsatz/Regeln aus der Kommentierung der Verwaltungsvorschrift zur STVO Entwicklung eines Zonenbewusstseins Beispiel Spandauer Straße Genauere Quelle wird eingefügt.
13) Unter 4.1 „Ausgangssituation und Stadtstruktur“ (Seite 19) wird im 6. Satz („Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen...“) der Quellennachweis ergänzt.	Zu 13) Zur Erwähnung von Quellen gehört immer die entsprechende Quellenangabe.	„Reisezeitexperimente als Forschungs- und Evaluierungsinstrument : Ergebnisse aus Feldstudien in Lüneburg, Hamburg und Göttingen“ Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie: Ökologische und soziale Perspektiven. Hrsg. / Matthias Wilde (Herausgeber); Matthias Gather (Series Editor); Cordula Neiberger (Series Editor); Joachim Scheiner (Series Editor). Wiesbaden : Springer VS, 2017. S. 99-112 (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung).
14) Unter 4.2 „Rückblick auf das bisher Erreichte“, „Klimaschutz durch Radverkehr (Förderprogramm des Bundes)“ (Seite 21) wird der dritte Absatz wie folgt geändert:	Zu 14) Im VEP müssen nicht-vorhandene Radwege geschönt werden. Die Problematik des plötzlich endenden Radwegs Richtung Frankenförde muss im Fokus bleiben.	Der Radweg endet am Zuständigkeitsbereich der Stadt Luckenwalde. Die Fortführung liegt weder in unserer Verantwortung noch in unserer Zuständigkeit.

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.		Trotzdem setzen wir uns natürlich dafür ein, zum Beispiel im Rahmen des „Radverkehrskonzepts des Landkreises Teltow-Fläming“ oder des „Radnetz Brandenburg“ das die Lücke von der Gemarkungsgrenze im Bereich NU / L80 geschlossen wird.
15) Unter 4.3 „Grundsätzliche Planungsansätze“ (Seite 22) wird im dritten Absatz („Die Universität Wuppertal schloss eine wissenschaftliche Studie...“) der Quellennachweis ergänzt.	Zu 15) siehe Begründung zu 13)	Neu „Radfahrende können entsprechend örtlicher Regelungen Flächen wie den Gehweg, Radweg, Radfahrstreifen oder die Fahrbahn nutzen, um dort mit dem Rad zu fahren. In einer Studie von Alrutz et al. (2009) zeigte sich für ihre Flächenwahl, dass die Akzeptanz von Radwegen hoch war, unabhängig davon, ob ein Radweg Benutzungspflichtig oder nicht Benutzungspflichtig war und unabhängig davon, wie breit er war. Dies zeigte sich in Nutzungsanteilen von 85% und mehr.“ Quelle „Abschlussbericht zum Forschungsvorhaben „Radfahren bei beengten Verhältnissen – Wirkung von Piktogrammen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Wuppertal & Dresden, Juni 2021
16) Unter 4.4 „Radfahrverhalten und Verkehrssicherheit“ (Seite 24) wird der mittlere Teil wie folgt ergänzt:	Zu 16) Bei Pflastersteinstraßen und dazu schlecht befahrbaren Gehwegen ist die Beachtung der Barrierefreiheit sehr wichtig. Auch die Belange von körperlich	Aus der Voruntersuchung Sanierungsgebiet Dahmer Straße:

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 sind, auch im Sinne körperlich eingeschränkter Bürger, Rollstuhl- und Rollatorfahrer (Barrierefreiheit), zu planen.	eingeschränkten Bürgern, Rollstuhl- und Rollatorfahrern sollten beachtet werden.	„Diese fünf Nebenstraßen in Nord-Süd-Ausrichtung sind in ihrer historischen Großpflasterung erhalten. Mit einer Sanierung wird der Straßenraum in seiner Benutzbarkeit, insbesondere hinsichtlich der Belange mobilitäts-eingeschränkter Menschen, verbessert. Eine Reduzierung des Lärmpegels ist darüber hinaus zu erwarten. Eine Qualifizierung des Straßenraumes wird Sanierungsanreize für die anrainenden Eigentümer generieren. In einem erstem Schritt soll zunächst die Verbesserung der Gehwege und – wenn noch nicht geschehen – das Anpflanzen von straßenbegleitenden Bäumen angestrebt werden.“ Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Verbreiterung der Nebenanlagen. (siehe Dahmer Straße) Die Ergänzung kann in Teilen übernommen werden.
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.	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.	Das ist vom jeweiligen Objekt abhängig und gehört nicht in einen VEP. Grundsätzlich sind wir nach DIN 18920 „Schutz von Bäumen und Vegetationsflächen“ eh dazu verpflichtet. Ausbaustärke bei Gehweg 30 cm, bei Schutz von Wurzeln 18 cm mit wasserdurchlässigen Deckschicht. Neue Trassen sind nicht als befestigte Wege geplant. Die Straßenbegrünung ist Bestandteil der Maßnahmen des KEK und des Lärmaktionsplans. Im Lärmaktionsplan werden die für das Erreichen des VEP-Ziel zum Modal Split erforderlichen Maßnahmen konkretisiert, die zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer.
18) Unter 4.5 „Zukünftige Strategien und Maßnahmen“, „Ausbau vorhandener Geh- und	Zu 18) Der Gehweg ist durchgängig vorhanden und muss daher nicht wiederhergestellt werden.	Nein. Die Wegebeziehung bestand immer.

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.	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.	Die Trasse im Abschnitt Bergsiedlung – Felgentreuer Straße besteht noch. Der Abschnitt Felgentreuer Straße bis Am Waldfriedhof wurde illegal mit Boden überschüttet und bepflanzt. An Hand der Beleuchtung ist die Trasse noch zu erkennen. Der Siedlerverein als Vertretung der Bewohner der Bergsiedlung forderte von der Stadt die Wiederherstellung. Eine Vorabstimmung mit der Forst hat stattgefunden mit dem Ergebnis: Kein Problem solange die „alte Trasse“ verwendet wird. Waldumwandlung ist erforderlich (ca. 600 m²).
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 Zülichendorf bzw. Felgentreu wird über die Stadtgrenze hinaus in Kooperation mit Nuthe-Urstromtal vorangetrieben.	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.	Der Radweg im Gemarkungsbereich Luckenwalde/Frankenfelde ist vollständig. Die Weiterführung obliegt der Gemeinde NU bzw. dem Landesbetrieb Straßenwesen. Daher bedarf es keiner Kooperation. Die bessere Erreichbarkeit Luckenwalde mit dem Rad ist aber wichtig für uns. Daher siehe 14)
20) Unter 4.5 „Zukünftige Strategien und Maßnahmen“, „Prüfung, Ausbau und Umsetzung von Fahrradstraßen“ (Seite 25) wird der Punkt „- Gehwegverbindung Birkenstraße – Am Waldfriedhof“ gestrichen.	Zu 20) siehe Begründung zu 18)	siehe Begründung zu 18)
21) Unter „Themenkomplex 6“, „6.1 Veränderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten	Zu 21) siehe Begründung zu 13)	Technische Universität Berlin – Projektwerkstatt Denk- und Aktionslabor StadtLand

der Bürger“ (Seite 32) wird zu der 2020 durchgeführten Mobilitätsbefragung die Quelle eindeutig zitiert und das zugrundeliegende Zitat korrekt angegeben.		(Leitung: Lara Danyel, Mona Beyer): Mobilitätsbefragung Jüterbog & Luckenwalde Mai / Juni 2020
22) Am Ende des VEP wird ein Abbildungs- und Tabellenverzeichnis ergänzt.	Zu 22) Ein Abbildungs- und Tabellenverzeichnis ermöglicht es dem Leser, alle grafischen und tabellarischen Elemente in einer Übersicht zu erfassen.	Bei 30 Seiten und ein Tabellenverzeichnis nicht erforderlich, zumal es eine klare Gliederung gibt.
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.	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.	Die Pläne werden derzeit erstellt und dem „Plan der Hauptstraßen und Zonen“ beigelegt. Der gesamte Ort Kolzenburg ist derzeit als „Sackgassenort“ Zone 30. Das soll sich nicht ändern. Frankenfelde ist ein Durchgangsort. Der Ortskern beinhaltet mit der ehemalige L80 in Richtung Zülichendorf und die Verbindungsstraße nach Gottsdorf (NU) zwei Hauptstraßen. Alle Seitenstraßen/Anliegerstraßen sind Sackgassen oder Schleifen mit einer maximalen Länge von 200 Meter. Auf Grund des dörflichen Charakters ist hier eine Zonenausweisung nicht notwendig.