

BSVV/0544/22

Antrag der Fraktionen Bündnis90/Die Grünen & Claudia Fehrenberg, SPD und SMG/Ingo Krüger zur Verkehrssicherheit

hier: Prüfauftrag zur Umsetzbarkeit von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Verkehr, insbesondere an Problempunkten zwischen KFZ-, Fußgänger- bzw. Radverkehrsinfrastruktur in Werder (Havel)

Beschlussvorschlag aus dem Antrag:

Die Stadtverwaltung Werder (Havel) wird beauftragt, die in der Anlage 1 genannten Maßnahmen 1- 6 hinsichtlich ihrer jeweiligen Umsetzbarkeit zu prüfen und einen möglichen Zeitrahmen für die Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme anzugeben.

Die Ergebnisse der Prüfung sollen dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt in dessen Sitzung am 04. Mai 2022 vorgestellt werden. Hierbei soll auch bewertet werden, wie die Stadt Werder proaktiv beim Land (gemeint Landesbetrieb) auf dessen Maßnahmen Einfluss nehmen könnte.

Noch in diesem Jahr ist geplant, die Erstellung eines Radwegekonzeptes für die Stadt Werder (Havel) zu beauftragen.

zu 1. Phöbener Straße

Hier ist der Landesbetrieb für Straßenwesen (LS) Baulastträger. Es handelt sich um eine Landesstraße. Alle baulichen Maßnahmen sind durch den LS auszuführen. Verkehrsrechtliche Anordnungen dürfen nur in enger Abstimmung mit dem LS und der Polizei angeordnet werden.

Die Stadtverwaltung drängt seit geraumer Zeit hier Maßnahmen durchzuführen. Vorrangig sind Sanierungsarbeiten an dem Teilstück zwischen Bahnschranke und Kreisverkehr durchzuführen.

Ein Haltverbot zwischen Bahnschranke und Kesselgrund Richtung Stadtzentrum wurde eingerichtet. Weitere verkehrsrechtliche Anordnungen hält der LS derzeit nicht für erforderlich.

Eine Anordnung von Tempo 30 ist nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht zulässig.

zu 2. Kreuzung Brandenburger Straße / Eisenbahnstraße

Die Kreuzung Brandenburger Straße / Eisenbahnstraße kann nur im Einvernehmen mit dem LS geändert werden. Auch hier wird die Stadtverwaltung noch einmal Kontakt mit dem LS aufnehmen. Der Radfahrer muss sich in den fließenden Verkehr ordnungsgemäß einordnen.

Für die gesamte Brandenburger Straße ist ein Verkehrsplaner beauftragt, Vorschläge zur sicheren Führung des Radverkehrs zu unterbreiten. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dann schrittweise umgesetzt werden.

zu 3. Kreuzung B1/Brandnburger Straße bzw. B1/Lietzes Weg

Wie bereits im Punkt 2 dargestellt, ist eine Untersuchung zur sicheren Radwegführung für die Brandenburger Straße beauftragt. Bestandteil soll dabei auch die Kreuzung Lietzes Weg / Brandenburger Straße und B1 / Brandenburger Straße sein. Auch hier sind Abstimmungen mit dem LS erforderlich.

zu 4. Kemnitzer Straße

Nach derzeitiger Rechtslage lassen die Vorschriften der StVO keine Anordnung von Tempo 30 auf der gesamten Länge der Kemnitzer Straße zu. In einem Teilstück zwischen dem Elsebruchweg und der Glückstraße wurde bereits im Rahmen der Schulwegsicherung Tempo 30 an Werktagen zwischen 6 und 17 Uhr angeordnet.

zu 5. Alte Straße in Glindow

Eine Freigabe der Alten Straße für den Radverkehr in beiden Richtungen ohne weitere bauliche Maßnahmen ist so nicht möglich. Die Fahrbahn der Alten Straße ist nur 4 m breit. An einigen Stellen ist sie sogar noch schmaler. Ein Sicherheitsabstand für die Radfahrer von 1,50 m zum PKW-Verkehr kann nicht eingehalten werden. Im Übrigen besteht dort ein kombinierter Geh-/ Radweg, der in beide Fahrrichtungen benutzt werden kann.

zu 6. Potsdamer Straße

Im Rahmen der Erstellung des Verkehrskonzepts wurde eine Einbahnstraßenführung der Potsdamer Straße geprüft. Das würde jedoch zu massiven Verlagerungen des Verkehrs in die umgebenden Straßen führen. Auch während der Umleitung gab es massive Beschwerden, insbesondere von Anwohnern des Kugelweges. Im Ergebnis wurde eine Einbahnstraßenregelung in der Potsdamer Straße verworfen.

Auch hier handelt es sich um eine Landesstraße. Alle Maßnahmen können nur in enger Abstimmung mit dem LS erfolgen.

Landesstraßen sind Hauptverkehrsstraßen. Sie dienen auch der Führung des überörtlichen Verkehrs insbesondere des ÖPNV. Temporeduzierungen auf solchen Straßen führen zu Verzögerungen des ÖPNV. Die Umlaufzeiten verlängern sich erheblich und die Attraktivität des ÖPNV sinkt. Ein gewünschtes Umsteigen von MIV auf dem ÖPNV ist somit gehämmt. Das ist nicht zielführend.

gez. Aline Braun
(FBL'in)