

Mit der Veröffentlichung in Bild und Ton bin ich einverstanden. Mein Name ist [REDACTED], ich bin Anwohnerin und Mitglied der Interessengemeinschaft der Saarstraße.

Vertreter der Interessengemeinschaft konnten am 12.11.2024 endlich Einsicht nehmen in das Verkehrssicherheitsaudit vom 24.08.2024. Ich möchte daraus vorlesen: Zitat anfang: "Für Erschließungsstraßen mit Linienbusverkehr sieht die RAST Tabelle eine Regelbreite von 6,50 m vor. Für geringen Linienbusverkehr mit geringem Nutzungsanspruch kann die Breite auf 6 m reduziert werden. Es ist nachzuweisen, dass der verminderte Querschnitt den verkehrlichen Anforderungen entspricht. Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) Ziffer 3.2.1 sehen eine Regelbreite von 2,50 m für Gehwege vor. Die vorgesehenen Gehwegbreiten von 1,50 m inklusive Sicherheitsstreifen lassen die Nutzung aller Mobilitätsbehinderten gemäß RAST Tabelle 4 zu, wenn der Sicherheitsstreifen mitbenutzt werden kann. Ein Überholen oder Begegnen ist allerdings nur unter Nutzung der Fahrbahn möglich. Der lichte Raum für den Begegnungsfall BUS/BUS muss gemäß RAST Bild 16 0,50 m zu den Nebenanlagen betragen. Gleichzeitig ist der lichte Raum von 0,25 m neben den Gehwegen ebenfalls von festen Hindernissen freizuhalten. Unter Berücksichtigung dieser Anforderungen ist der Querschnitt zu überprüfen" Zitatende

Zu dem Audit nimmt die Interessengemeinschaft wie folgt Stellung:

Über 62 % des geplanten Oberstreifens neben den Gehwegen zu den Zäunen liegen unter dem vom Auditor geforderten 0,25 m Mindestabstand. Weiterhin fehlt ein ausreichender Sicherheitsraum i.H.v. 0,50 m zwischen Gehbahn und Fahrbahn. Die zu schmal geplanten Gehwege sind laut dem Auditor für den Fußgänger-Begegnungsfall nicht nutzbar. Menschen mit Behinderung wurden somit nicht ausreichend bei der Planung berücksichtigt. Die geplante Fahrbahnbreite von 6 m entspricht ebenfalls nicht den verkehrlichen Anforderungen, da bei 8 Busfahrten je Stunde weder ein geringer Linienbusverkehr in unserem Straßenabschnitt vorliegt noch ein BUS / BUS bzw. BUS / LKW-Begegnungsfall ausgeschlossen werden kann.

Alle Feststellungen des Auditors zur derzeitigen Planung (zu schmale Fahrbahn, zu schmale Gehwege für den Fußgänger-Begegnungsverkehr und nicht ausreichende Sicherheitsstreifen neben der Gehbahn) wurden unsererseits in den letzten Monaten genauso vorgetragen.

Frau Leuschner, warum wird in der Stellungnahme zum Audit im Schreiben vom 24.09.2024 gegenüber der Fördermittelstelle wieder von der Stadt erklärt, es komme in unserem Straßenabschnitt zu keinem Bus-Begegnungsfall? - obwohl die Aktenlage (siehe E-Mail der BBG aus 2021) genau das Gegenteil belegt, nämlich der BUS-Begegnungsverkehr ist der Regelfall?

Warum wird das erhöhte Verkehrsaufkommen durch die BDG, also durch Müllfahrzeuge nicht bei der Planung und bei der Stellungnahme zum Audit berücksichtigt -obwohl unser Straßenabschnitt nur 200 m vor der Mülldeponie liegt?

Die Fahrbahn muss für die geplanten Nutzung, d.h. für eine zweistreifige Erschließungsstraße mit nicht geringfügigen Bus- und LKW-Durchgangsverkehr laut Audit zwingend **6,50 m** betragen.

Das Audit spricht gegen eine gesetzeskonforme und verkehrssichere Straßen-Planung.

Somit reicht eine Zurückstellung der derzeitigen Straßen-Planung um mehrere Jahre nicht aus, sondern es muss eine **grundsätzlich komplette Straßen-Neuplanung für unseren Straßenabschnitt mit neuem Stadtverordnetenbeschluss erfolgen, ggf. mit einem Einrichtungsverkehr, sofern an der O-Buslinien-Ringvariante über die Ostender Höhen gemäß dem Mobilitätsplan 2030+ festgehalten wird.**

Ein Anpassungsbeschluss reicht im Streitfall nicht aus, da der Beschluss vom 25.04.2024 nicht vereinbar ist mit dem brandenburgischen Straßengesetz, mit dem Brandenburgischen Personenbeförderungsgesetz, mit dem Brandenburgischen Mobilitätsgesetz und mit der RAST 06.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.