

Lübben Barrierefrei

Integriertes Fuß- und Radwegekonzept

Cottbus, November 2016

Eine Konzeption von:

In Kooperation mit:

NAGLER & PARTNER ARCHITEKTEN STADTPLANER

Comenius straße 4 03044 Cottbus Tel: 0355 - 21995 Fax: 0355 - 703313 kontakt@naglerundpartner.de





Lübben	Barrierefrei -	Integriertes Fuß-	und	d Radwegekonzept

Vorwort



Inhalt

Vorwort

1. Ein	leitung		8-11	
	1.1. 1.2. 1.3. 1.4.	Anlass und Ziel Bearbeitungsgebiet Bearbeitungsmethodik Barrierefreiheit als integraler Bestandteil der Konzeption	8 9 10 11	
2. Ana	alyse		12-25	
	2.1. A	analysemethodik	12	
	2.2.	Kommunale Konzepte	13-16	
		2.2.1. Wegekonzepte2.2.2. Radwegekonzepte2.2.3. Sonstige Konzepte	13-14 15 16	
2.3. Statistiken zu Verkehr und Sicherheit				
		2.3.1. Verkehrsdatenerfassung2.3.2. Unfallstatistik	17 18-20	
	2.4. Rechtliche Grundlagen			
		2.4.1. Barrierefreiheit2.4.2. Grundlagen für Planung und Entwurf von Verkehrsanlagen2.4.3. Regeln und Vorschriften im Straßenverkehr	21-22 22-23 24	
	2.5. A	analyse - Fotodokumentationen	25	
3. Dia	logorie	entierte Planung: Bürgerbeteiligungsverfahren	26-30	
	3.1. 3.2. 3.3. 3.4. 3.5. 3.6.	Informationsveranstaltung Fragebögen Bürgerwerkstatt Ortsbegehungen Trägerbeteiligung Abschlussveranstaltung	26 27 28 29 30 30	

Inhalt

4. Konzeption		32-119
4.1.Netzbildu	ng	32-39
4.1.2. 4.1.3. 4.1.4.	Verortung der Hauptnetze Überlagerung aller Netze Verortung der Problempunkte Netzbildung - Fachplanerische Abwägung Netzbildung Fazit - Handlungsschwerpunkte	32-35 36 37 38 39
4.2. Routenfü	ihrung und Führung Radverkehr	41-52
4.2.2. 4.2.3.	Regionale und überregionale Routen Führung des Radverkehrs (Bestand/Empfehlung Systematik) Sportwegenetz Fahrradabstellanlagen	41-48 49-50 51 52
4.3. Fokusbe	reiche	54-119
4.3.1. 4.3.2. 4.3.3. 4.3.4. 4.3.5. 4.3.6. 4.3.7. 4.3.8. 4.3.9. 4.3.10 4.3.11 4.3.12 4.3.13 4.3.13 4.3.14 4.3.15	Berliner Straße Ernst-von-Houwald-Damm / An der Kupka Gubener Straße Frankfurter Straße Lieberoser Straße Cottbuser Straße Luckauer Straße/ Weinbergstraße Bahnhofstraße Bahnhofstraße Spielbergstraße Schillerstraße/ Bergstraße Schillerstraße/ Bergstraße Hain Lübben Innenstadtbereich Systemische Probleme der Barrierefreiheit	57-61 62-64 66-69 70-73 74-77 78-81 82-84 86-89 90-93 94-96 98-100 102-104 106-108 110-112 114-115 116-117
5. Maßnahmenkata	log	120-131
	laßnahmenkatalog (berücksichtigte Problempunkte) laßnahmenkatalog (nicht berücksichtigte Problempunkte)	121-129 131

1. Einleitung

1.1. Anlass und Ziel

Die Stadt Lübben (Spreewald) besitzt als lokales Zentrum eine wichtige Bedeutung in der Region. Als Mittelzentrum ist sie Kreisstadt des Landkreises Dahme - Spreewald und nimmt wichtige Funktionen in der Verwaltung (Kreisverwaltung, diverse Ämter) und Daseinsvorsorge (Einzelhandelsstandort, Krankenhaus, Reha-Zentrum) wahr. Darüber hinaus ist die Bedeutung Lübben, als Stadt im Spreewald von enormer Wichtigkeit. Dieses drückt sich in der Anzahl der Übernachtungen (ca. 100.000 im Jahr 2013) und vor allem in der hohen Anzahl von Touristen und Tagesgästen aus. Gelegen an der Schnittstelle zwischen Ober- und Unterspreewald nimmt Lübben eine zentrale Rolle in der Ost-West-Verbindung der Region ein. Deutlich wird das an der hohen Frequentierung der B 87 von über 13.000 KFZ/24h. Im Zusammenhang mit den lokalen und touristischen Anforderungen an die Innenstadt entstehen dadurch erhebliche Konflikte. Diese setzen sich auf den weiteren Hauptverbindungen der Stadt fort und beeinflus-

sen die alltägliche Benutzung der Stadt als auch die Sicherheit der Schulwege in hohem Maße. Vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit verschärft sich der Konflikt an vielzähligen Orten in der Stadt. Das vorliegende Konzept verfolgt das Ziel die alltäglichen, schulischen als auch touristischen Wegebeziehungen sicher und barrierefrei zu ordnen. Aufbauend auf bestehenden Konzeptionen bzw. perspektivischen Planungen soll die Weiterentwicklung des gesamtstädtischen Netzes für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer) als auch Benutzergruppen (Bewohner, Schüler, Touristen) vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit untersucht werden. Die Konzeption soll der Beitrag der Stadt Lübben zur Erklärung von Barcelona (Schaffung gleichberechtigter Lebens- und Entfaltungsmöglichkeiten für behinderte Menschen) sein und die Lebens-, Aufenthalts- und Erholungsqualität unmittelbar verbessern.



Abb. 1: Innenstadt Lübben (Quelle: Stadt Lübben)

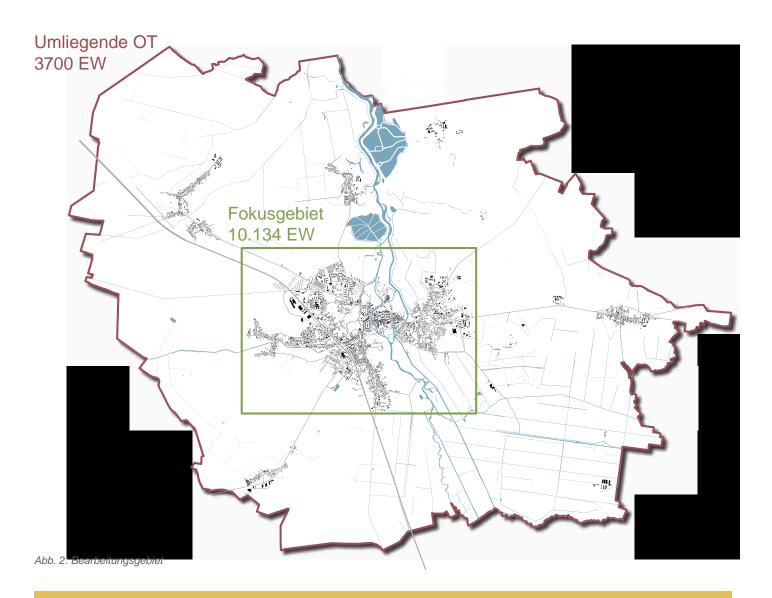
1.2. Bearbeitungsgebiet

Der Betrachtungsbereich der Konzeption umfasst das gesamte Stadtgebiet der Stadt Lübben. Untersucht werden die einzelnen Ortsteile, die innerstädtischen Siedlungsbereiche (Kernstadt) sowie die Wegebeziehungen dazwischen. Es erfolgt eine integrierte Betrachtung der einzelnen Netze (Rad- und Fußwege) unter dem besonderen Aspekt der Barrierefreiheit.

Die Bearbeitung der Konzeption erfolgt in mehreren **Maßstabsebenen**. In der gesamtstädtischen Betrachtung sind die lokalen als auch regionalen Radwege im Stadtgebiet sowie die Verbindungswege zwischen den einzelnen stadtfernen Ortstei-

len sowie der Kernstadt relevant. Für die Führung des Radverkehrs werden systematische Lösungen entwickelt. Der Bereich der Kernstadt wird in den Netzen mit Handlungsbedarf vertiefend in unterschiedlichem Detaillierungsgrad betrachtet. Probleme und Lösungen werden zudem im Maßnahmenkatalog aufgelistet. Die Problembereiche und Problempunkte in den stadtfernen Ortsteilen sowie im sonstigen Stadtgebiet werden textlich im Maßnahmenkatalog erfasst.

Im Ergebnis werden alle analysierten und von den Bürgern genannten relevanten Problempunkte im Maßnahmenkatalog berücksichtigt.



1.3. Bearbeitungsmethodik

Die Komplexität der Konzeption als auch die gewünschte integrierte Betrachtung der unterschiedlichen Nutzer und Verkehrs- bzw. Fortbewegungsarten erforderte eine Unterteilung in einzelne **Betrachtungsbereiche**. Die Stadt Lübben wurde auf der Ebene der Alltagswege, der Schulwege sowie der touristischen Wege (einschl. Sport / Freizeit) betrachtet.

Die gesamte Konzeption ist dialogorientiert angelegt. Die Bürgerschaft der Stadt Lübben wurde frühzeitig informiert und eingebunden. In einem ersten Schritt erfolgte die Einholung des "Bürgerwissens" in Form von Bürgerfragebögen. Dieses "Bürgerwissen" wurde im zweiten Schritt mit dem "Expertenwissen" (der getätigten Bestandsaufnahme und Analyse) der Planer überlagert. Die dadurch erfolgte Wertung und Filterung wurde in einer Bürgerwerkstatt diskutiert. Einzelne Arbeitsgruppen erarbeiteten die Essenzen für die einzelnen Betrachtungsbereiche. Hauptergebnis der Bürgerfragebögen war der Erkenntnisgewinn über die von den Bürgern genutzten Netze (Alltag, Schule, Tourismus/Freizeit) sowie die Sammlung von einzelnen Problempunkten / Problembereichen in der Stadt.

Als Ergebnis der Bürgerfragebögen konnten die tatsächlich von den Bürgern genutzten Netze und Stadträume überlagert und gefiltert werden. Vor dem Hintergrund der notwendigen Konzentration auf die wichtigsten Wege und Netze erfolgte eine

Priorisierung und Hierarchisierung zu **Hauptnetzen und Parallelnetzen**.

Im Abgleich mit der Analyse wurde der Handlungsbedarf in den einzelnen Netzen herauskristallisiert. Bereits funktionierende Wegebeziehungen und Straßenräume werden als Netze ohne Handlungsbedarf eingestuft. Diese befinden sich größtenteils in bereits sanierten Bereichen bzw. in Wohnquartieren. In der nahezu komplett sanierten Altstadt sowie auf einzelnen Wegebeziehungen wurden punktuelle, lokal begrenzte Probleme herausgefiltert welche nicht das gesamte Netzbetreffen. Diese Stadträume bzw. Netze werden als Netze mit punktuellem Handlungsbedarf eingestuft. Alle übrigen Netze und Straßenräume (sowohl Hauptnetze als auch Parallelnetze) sind Netze mit Handlungsbedarf.

Die Netze mit Handlungsbedarf werden als **Fo-kusbereiche** vertiefend und detailliert betrachtet. Aufbauend auf einer konkreten Problemanalyse werden grundsätzliche als auch spezielle Lösungsvorschläge erarbeitet.

Alle analysierten und von den Bürgern genannten relevanten Problempunkte werden abschließend in einem **Maßnahmenkatalog** zusammengefasst. Die Probleme werden lokalisiert, beschrieben und mit konkreten Lösungsvorschlägen versehen. Eine Priorisierung gibt Orientierung für die zeitliche Einordnung der Problemlösung.

1.4. Barrierefreiheit als integraler Bestandteil der Konzeption

Die Betrachtungen zur Barrierefreiheit sind integraler Bestandteil der Konzeption und in die einzelnen Bearbeitungsebenen und Lösungsvorschläge inkludiert. Dabei bedeutet Barrierefreiheit im Verständnis der Konzeption nicht die ausschließliche Betrachtung der Stadt unter dem Gesichtspunkt der "klassischen" Behinderungen. Vielmehr steht im Sinne einer universellen Betrachtung die Aneignung der Stadt für alle Menschen im Vordergrund. Der Abbau von Barrieren und Schwellen kommt allen Bewohnern zugute und macht die Stadt für jeden unmittelbarer: für Kinder, für Familien, für Schüler, für Mütter mit Kinderwagen, für Rentner – und natürlich auch für Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte...

Barrierefreiheit ist vor dem Hintergrund des "Designs für alle" ein umfassendes und alle Menschen betreffendes Thema. Jeder Eingriff und jede Maßnahme haben nicht nur technisch funktionale, sondern konkrete gestalterische und räumliche Auswirkungen. Bei jedem Lösungsvorschlag geht es um die Auseinandersetzung zwischen technischer Norm und deren praktischer Umsetzbarkeit sowie den Auswirkungen auf das Stadtbild. Im Spannungsfeld zwischen konkreten gestalterischen Zielen sowie den technischen und formalen Anforderungen an die Barrierefreiheit führen gegensätzliche Ansprüche zwangsweise zu Konflikten und machen eindeutige Lösungs-

vorschläge unmöglich. Hier ist eine bewusste **Abwägung** zwischen dem Wünschenswerten, dem Notwendigen und dem Machbaren erforderlich. Letztendlich ist das Ziel die Schaffung einer Lösung, welche zwar immer ein Kompromiss ist, von der Systematik in der Anwendung und Umsetzung in der Stadt jedoch in Funktion und Gestalt konsequent gedacht ist.

Für das Erkennen von Problemen der Barrierefreiheit, der Berücksichtigung der Bedarfe und Notwendigkeiten für die schwachen Verkehre als auch für die "Anwendung der DIN mit Augenmaß" gilt es Verwaltung als auch Planer zu sensibilisieren. Oft sind kleine, manchmal nahezu unscheinbare oder bei genauerer Betrachtung eigentlich selbstverständliche Maßnahmen bereits wirkungsvoll: Bordabsenkungen an Knotenpunkten, aufeinander bezogen Bordabsenkungen im Straßenverlauf, Ampelzeiten, welche nicht nur den Autofahrer im Blick haben, schnelle Reaktionszeiten an Bedarfsampeln oder den Radverkehr begünstigende Ausschilderungen (Sackgasse mit Durchfahrtmöglichkeit für Radfahrer etc.).

Letztendlich geht es bei der Bearbeitung der Konzeption als auch der Barrierefreiheit um ein Zusammendenken von Dingen, welche oft getrennt gedacht werden. Im Verkehr. In der Gestaltung. Im Alltag.



Abb. 3: Barrierefreiheit für alle

2. Analyse

2.1. Analysemethodik

2.2. Konzepte

Im Rahmen der Analyse wurden die bestehenden Konzepte betrachtet und hinsichtlich ihrer Relevanz ausgewertet. Sofern Maßnahmen und Projekte umgesetzt sind stellen sie die im Konzeptionsteil aufgeführte Ausgangssituation dar.

Die untersuchten Themenbereiche (Verkehrsdaten, Unfallstatistik etc.) lassen Rückschlüsse auf konkrete Problemlagen zu.

Die Analyse der einzelnen Wegeverbindungen und konkreten Problemlagen wird in der Auswertung des Bürgerdialogs, vor allem aber im Konzeptionsteil integriert mit den möglichen Lösungsvorschlägen betrachtet.

Die Stadt Lübben hat bisher etliche Konzeptionen und Planungen beauftragt, welche im Hinblick auf ihre Relevanz für die aktuelle Konzeption Lübben Barrierefrei untersucht wurden. Hierbei handelt es sich um Konzepte zu Wegen, zu Radwegen bzw. zum Radverkehr sowie zur gesamten Verkehrsentwicklung. Mit dem Konzept "Wege zu Wegen" wird in der Voruntersuchung auch ein Bürgerkonzept mit informellem Charakter betrachtet.

In Teilen sind Ergebnisse aus diesen Planungen bereits umgesetzt und stellen für die vorliegende Konzeption die Ausgangssituation dar. Zum anderen sind mache Vorschläge der bestehenden Konzeptionen vor dem Hintergrund von Lübben Barrierefrei neu zu bewerten bzw. können aufgegriffen werden.

2.2.1. Wegekonzepte

Naturnahe Grünfläche Majoransheide (1996)

Der Vorschlag für neue Wegeverbindungen in der Majoransheide, erstellt im Juli 1996 von Spath & Nagel, sieht eine Neugestaltung des Areals um die Majoransheide vor. Vorgesehen sind die Erweiterung / Errichtung des Freizeitzentrums, die Einordnung eines Campingplatzes sowie die westliche Erweiterung des Wohnstandortes Treppendorf. Die einzelnen Planungsstandorte sollten durch unterschiedliche Wegeverbindungen verknüpft werden. Mittlerweile ist das Freizeitzentrum fester Bestandteil der Lübbener Freizeitlandschaft. Der Wohnstandort Treppendorf befindet sich in Erweiterung. Ein wichtiger derzeit noch fehlender Aspekt ist der Ausbau der nördlichen Anbindung des Quartiers Majoransheide an die B115.

Behindertengerechter Rundwanderweg (1998)

Auf Initiative des Biosphärenreservates Spreewald, Herr Dr. Werben, wurde im September 1998 eine Konzeption für behindertengerechte Rundwanderwege nahe dem Reha-Zentrum beauftragt. Diese wurde durch die HORTEC GbR Garten-, Landschafts-, Stadtplanung erstellt.

Ziel war es, zwei vorhandene einfache Fußwege den Erholungsbedürfnissen anzupassen und behindertengerecht umzubauen. Dieser Vorschlag zur Umgestaltung umfasste unter anderem die Oberflächensanierungen, Möblierungen sowie die exemplarische Ergänzungen von Brücken an den bestehenden Wegen. Leitbild war hierbei die barrierefreie Nutzungsmöglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen.

Das Rundwegekonzept wurde nicht umgesetzt. Teilstücke befinden sich auf Trassen der ausgewiesenen Radrouten und Radwege um Lübben (A-Graben Nord, Quergraben). Eine zusammenhängende Wegeführung existiert jedoch nicht. Seitens des Reha-Zentrums werden Informations-

broschüren mit Eintragungen zu den Rundwegen ausgeteilt. Die Rundwege werden daher in die Konzeption der geplanten Wanderwege mit aufgenommen.

Erweiterung Schlossinsel (2004-2011)

Das Konzept zur Bewerbung für die Landesgartenschau 2009 mit dem Titel: "Besuch mein Inselreich Lübben", geplant vom Büro BW&P Landschaftsarchitekten BDLA, umfasst unter dem zentralen Leitthema der Hervorhebung des "inselreichen Lübbens" einen Entwurf zur Bewerbung für die vierte Brandenburger Landesgartenschau im Jahre 2009. Das Dokument aus dem Jahre 2004 sieht ein städtebauliches Konzept mit Einbindung der unterschiedlich konzipierten Themeninseln in den städtischen Kontext vor. Darin enthalten sind verschiedenste Rundwege bzw. Wegeverbindungen wie der Attraktionsweg, der (bereits fertiggestellte barrierefreie Rundweg Schlossinsel, der Baumwipfelpfad, der Sagenweg und der Naturlehrpfad. Diese fungieren als Verknüpfung zwi-

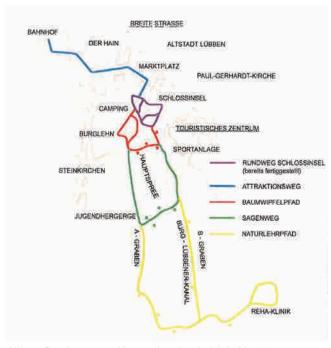


Abb. 4: Rundwege aus Konzeption "Inselreich Lübben"

schen der Stadt und der umliegenden Landschaft bzw. dem Bahnhof. Das zu entwickelnde Kerngebiet der eigentlichen Landesgartenschau ist hierbei das Areal um die Schlossinsel, den Burglehn und den Campingplatz.

Das Konzept **Wasserreich Spreewald** wurde im Jahre 2006 initiiert und basiert auf den Überlegungen zur Landesgartenschaubewerbung. Neben den Wegen auf dem Wasser und einem Stationsweg durch die Stadt werden die Rundwege des "Inselreichs Lübben" aufgegriffen.

Kennzeichnend für die Rundwege sind mehrere die Ost- und Westseite verbindende Spreequerungen. Zum anderen gibt es unter anderem Vorschläge für eine verbesserte Anbindung des Bahnhofs an die Schlossinsel durch den Hain (Attraktionsweg). Der im Rahmen der Konzeption vorgeschlagene Rundweg Schlossinsel ist bereits fertig gestellt.

Das Konzept zum **Besucherinformationspfad**, erstellt im Jahr 2011 von BW&P Landschaftsarchitekten, ist eine präzisierende Planung zum bereits im "Inselreich Lübben - Bewerbung zur Landesgartenschau" vorgestellten "Sagenweg". Neben dieser Vertiefung wird auch ein Vorschlag für den Bau eines Wasserturms, eine Umgestaltung des Burglehns und die Planung des zweiten Bauabschnittes für den Parkplatz am Burglehn aufgeführt.

Paul-Gerhardt-Wanderweg (2014)

Der geplante Paul-Gerhardt-Wanderweg ist ein Gemeinschaftsprojekt von Tourismusakteuren, Kommunen, Wanderwegewarten und anderen Akteuren im Landkreis Dahme-Spreewald. Ziel ist es die 3 wichtigsten Lebens- und Wirkungsstätten Paul Gerhardts (Berlin, Mittenwalde, Lübben) mit einem überregionalen Wanderweg zu verbinden. Dieser Wanderweg soll vorrangig auf bestehenden Wanderwegen geführt und zum Reformationsjubiläum 2017 eröffnet werden. Inhaltlich ist er als thematischer Wanderweg, nicht als Pilgerweg, angelegt.

Von Norden kommend entlang den Hartmannsdorfer Teichen, der Berste und dem Hain ist die Paul-Gerhardt-Kirche in Lübben Endpunkt des ca. 120 Kilometer langen Wanderweges. Er wird im Stadtgebiet auf bestehenden Wegen angelegt und ergänzt das touristische Spektrum Lübbens.

2.2.2. Radwegekonzepte

Radverkehrskonzept Lübben (1996)

Im Jahre 1996 initiierte die Stadt Lübben ein Radverkehrskonzept und beauftrage das Dortmunder Büro plan-lokal für die Erstellung. Dieses 62-seitige Dokument analysiert die Radverkehrsinfrastruktur und schafft auf dessen Grundlage einen Handlungskatalog.

Besonders auffällig ist der hohe Radverkehrsanteil mit 35%. Die Schwerpunkte der Konzeptionsziele liegen daher auf einer "Sicherung und Stabilisierung des Radverkehrs anstatt auf einer Erhöhung".

Das erstellte Maßnahmenkonzept empfiehlt grundsätzlich die Führung des Radverkehrs entsprechend einer logischen Systematik in abhängigkeit der Lage der Streckenabschnitte (1. Außerörtlich: einseitig, 2. Siedlungsrand bis "Verdichtungsgebiet": beidseitig kombiniert, 3. Innenstadt und innenstadtnahe Bereiche: beidseitig und getrennt). Zudem werden Empfehlungen für innerörtliche Straßen, innerörtliche Routen auf selbstständig geführten Fuß- und Radwegen, Kreuzungen im Hauptverkehrsnetz, Engpässe und Querungshilfen ausgesprochen. Weiterhin werden Vertiefun-

gen in ausgewählten Straßen mit exemplarischen Schnitt- und Grundrisszeichnungen erarbeitet. Abschließend wird eine tabellarische Maßnahmenübersicht mit Prioritätenliste erstellt

Zur Aktualisierung der Datenbasis und zur Abschätzung der Radverkehrsentwicklung wird eine Radverkehrspotentialanalyse vorgeschlagen. Dadurch könnten zukünftige Projekte und Maßnahmen besser geplant werden.

Radwegekonzept Landkreis Dahme-Spreewald (2015)

Das Radwegekonzept des Landkreises Dahme-Spreewald ist im Geoportal des Landkreises eingepflegt und weist die bestehenden touristischen Radrouten aus. Diese Routenführungen bilden die Grundlage für die Weiterentwicklung der touristischen Radrouten in der vorliegenden Konzeption.

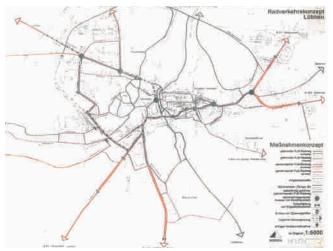


Abb. 5: Radverkehrskonzept 1996

2.2.3. Sonstige Konzepte

Wege zu Wegen (2001, Bürgerkonzept)

Das Bürgerkonzept "Wege zu Wegen" aus dem Jahr 2001 wurde von Reinhardt Krüger, Fraktion Die Linke, verfasst. Dieses Dokument befasst sich damit, die verkehrstechnische Infrastruktur für "nicht motorisierte Bürgerinnen und Bürger, weiter zu erschließen. Es widmet sich hauptsächlich der Situation im Kernstadtbereich, hebt aber das Radwegenetz außerhalb der Stadtgrenzen als lobenswert hervor.

Im Konzept werden verschiedenste Vorschläge zu Problematiken in den Bereichen Radwege und ruhender Verkehr als auch zum Wegeleitsystem innerhalb des Stadtgebietes Lübben gemacht. Hauptsächliche Grundlage der Inhalte des Bürgerkonzepts und des abschließenden Vorschlagskataloges sind die Unfallstatistiken aus den Jahren 2000 und 2001.

Verkehrsentwicklungskonzept (1993)

Das Verkehrsentwicklungskonzept aus dem Jahr 1993 analysiert umfangreich die bestehende Verkehrssituation. Es werden Leitziele formuliert und Konzeptansätze für alle Verkehrsarten entwickelt. Abschließend werden Verkehrsprognosen aufgestellt und die einzelnen Maßnahmen katalogisiert. Der Anteil des Radverkehrs ist laut den erhobenen Daten relativ hoch (z. Bsp. ca. 3000 Radfahrer / 13 h in der Hauptstraße/Breite Straße). Die Konzeption propagiert daher eine flächendeckende Einrichtung eines Radverkehrsnetzes ("Wunschnetz"). Dieses soll der Sicherung und weiteren Förderung des Radverkehrs dienen. Für die fußläufigen Verbindungen wird eine Netzverdichtung sowie die Einrichtung sicherer Querungsmöglichkeiten für einzelne Gefahrenbereiche empfohlen. Der Ernst-von-Houwald-Damm wird dabei als besonderer Problembereich herausgestellt. Zeichnerische Lösungsvorschläge für spezielle Situationen werden nicht gemacht.

2.3. Statistiken zu Verkehr und Sicherheit

2.3.1. Verkehrsdatenerfassung

Die grundlegende Verkehrsdatenerfassung wurde im Rahmen des Lärmaktionsplanes (LAP) im Jahr 2008 erstellt. Die Erhebung des Landkreises in den Jahren 2010 und 2011 bestätigt die Verkehrsstärken im allgemeinen.

Aufgenommen wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) im Zeitraum von 24 Stunden. Darüber hinaus wurde der Anteil an LKW über 2,8t (Kat 3+4), die Durchschnittsgeschwindigkeit (Vd +/-) und die Maximalgeschwindigkeit (Vmax) ermittelt. Die vom Straßenverkehrsamt des Landkreises Dahme-Spreewald erfassten Zahlen konzentrieren sich auf ausgewählte Straßen im Kernstadtbereich Lübbens. Hauptaugenmerk liegt auf den Bundesstraßen B87 (Weinbergstraße, Luckauer Straße, Lindenstraße, Ernst-von-Houwald-Damm, An Der Kupka, Frankfurter Straße) und B115 (Berliner Chaussee, Berliner Straße, Am Spreeufer) sowie der Landesstraße L49 (Cottbuser Straße, Lieberoser Straße) als wichtige übergeordnete Routen. Weiterhin sind ausgewertete Daten unter anderem für die Bergstraße, Schillerstraße, Bahnhofstraße, Logenstraße, Gubener Straße oder Brückenplatz zu finden.

Zur Veranschaulichung zu den für dieses Konzept relevanten Zahlen zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) wurde ein Plan erstellt, welcher die Verkehrsstärke in 24 Stunden illustriert (Abb. 7). Auffallend sind die stark frequentierten Bundesstraßen und Landesstraßen. Die höchste Verkehrsdichte ist im Verlauf der B87 An der Kupka (10.011/LK-LDS), Ernst-von-Houwald-Damm (13.402/LAP) und Frankfurter Straße (8.017/LK-LDS) festzustellen. Als einzige Ost-West-Verbindung neben der Altstadt nimmt sie eine wichtige Funktion auch für die lokalen Verkehrsbeziehungen ein. Zugleich aber trennt die B87 im Bereich Houwald-Damm das Stadtzentrum vom touristischen Zentrum. Eine hohe Verkehrsdichte ist auch im Verlauf der B115 auf der Berliner Chaussee (9.128/LAP) festzustellen. Hier entstehen Konflikte durch die gleichzeitige Nutzung dieses Stadtraums als lokales Zentrum für Lübben Nord und die angrenzenden Schulstandorte.

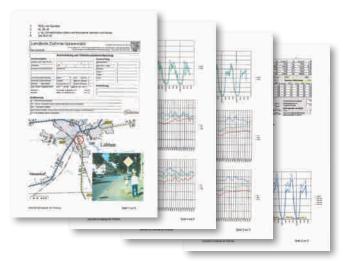


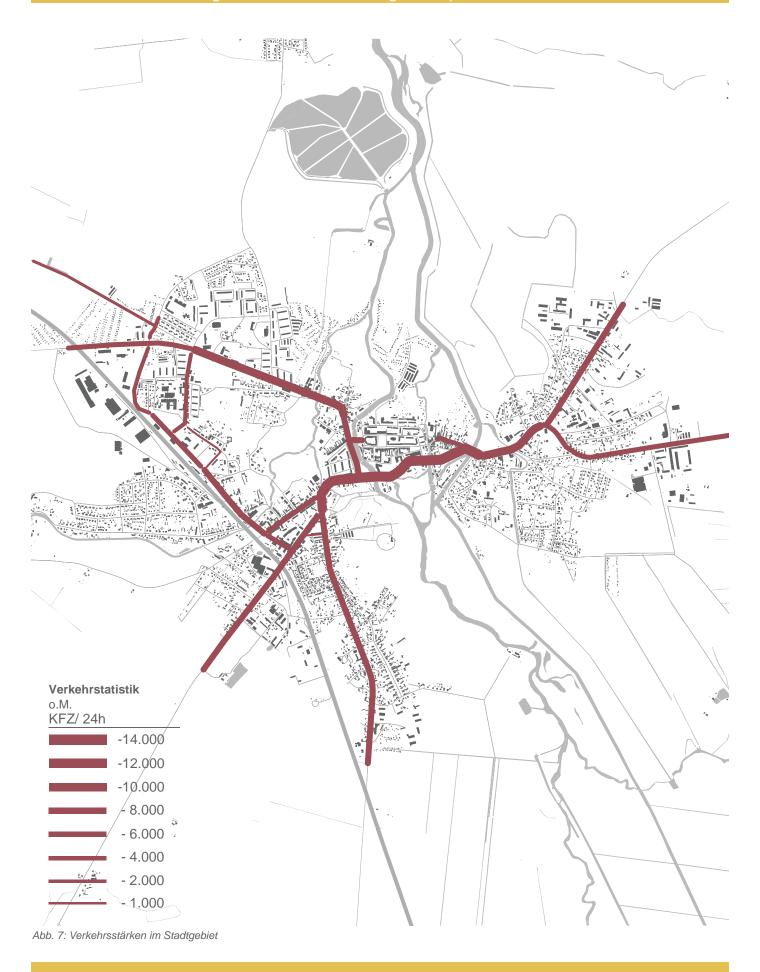
Abb. 6: Dokument Verkehrsdatenerfassung Landkreis LDS

Im Vergleich der stark von KFZ-Verkehr befahrenen Routen der Stadt mit den im Rahmen dieses Konzeptes erhobenen von den Bürgern genutzten Netzen (Kapitel 4.1. ff.) wird eine Deckungsgleichheit in weiten Teilen deutlich. Die vom KFZ-Verkehr am stärksten frequentieren Netze sind gleichzeitig auch die fuß- und radläufig genutzten Netze der Einwohner Lübbens. Diese Erkenntnis verstärkt die Notwendigkeit der Aufnahme dieser Straßennetze in die späteren Fokusbereiche, die hinsichtlich einer sicheren Verkehrsführung und Barrierefreiheit für die Fußgänger von oberster Priorität sind.

Abweichungen zwischen den Basisdaten des Lärmaktionsplanes und den Zahlen des Landkreises sind auf die Messzeit, vor allem, aber auf die leicht unterschiedliche Zählorte zurückzuführen. So ist beispielsweise der Wert von 13.402 KFZ am Houwald-Damm im Bereich der Spreebrücke aufgenommen. Die vom Landkreis gezählten 10.011 KFZ hingegen am Landratsamt.

Eine 2013 im Auftrag von REWE erstellte Zählung bestätigt die hohe Verkehrsdichte auf dem innerstädtischen Bereich der B 87 (13.715 KFZ / Höhe Rewe-Markt Frankfurter Straße). Die Verkehrszahlen am Ortsausgang fallen hingegen geringer aus (Frankfurter Straße 8.017/LK-LDS).

Lübben Barrierefrei - Integriertes Fuß- und Radwegekonzept



2.3.2.Unfallstatistik

Die Unfallstatistik Lübben aus den Jahren 2010 bis 2014 erfasst alle Unfälle von Fußgängern oder Radfahrern im Gebiet der Kernstadt Lübbens. Aufgeführt sind die unterschiedlichen Unfallbeteiligten sowie verschiedenste Unfalltypen: Fahrradunfall, Abbiege-Unfall, Einbiegen/Kreuzen-Unfall, Überschreiten-Unfall, Ruhender Verkehr, Unfall im Längsverkehr und sonstiger Unfall. Die Sondermerkmale (Fußgänger, Radfahrer, KFZ, Baum, Alkohol/ andere berauschende Mittel, Überholen, Wild) werden hierbei mit den genannten Unfalltypen und der Unfallkategorie (Unfall -mit Getöteten, -mit Schwerverletzten, -mit Leichtverletzten, -mit schwerwiegenden Sachschaden, -mit sonstigem Sachschaden) verortet zusammengefasst. Die Unfallorte befinden sich im gesamten Erfassungsgebiet, allerdings deuten sich hier besondere Schwerpunktbereiche heraus. Diese Schwerpunkte befinden sich zum einen in wichtigen Straßen welche örtliche Quartiere einbinden und verknüpfen bzw. eine starke lokale Frequentierung aufweisen. Dies betrifft den Bereich Lübben-Nord um die Hartmannsdorfer Straße, die Bahnhofstraße und die Innenstadt. Zum anderen bilden die stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen wie die B87 entlang des Ernst-von-Houwald-Damms, An der Kupka und der Frankfurter Straße, die Berliner Chaussee (B115) oder die Luckauer Straße Schwerpunktbereiche.

Im Vergleich der Unfallschwerpunkte mit der Verkehrsdatenerfassung (Kapitel 2.2.1.) und den von den Bürgern genannten Netzen (Kapitel 3.4. ff.) entstehen deutliche Überlagerungen. Diese Bereiche sind besonders stark frequentiert und stellen nicht selten aufgrund einer schlechten baulichen bzw. städtebaulichen Situation (z.B. unklare Verkehrsführung, schlechter baulicher Zustand usw.) einen Gefahrenschwerpunkt dar. Diese Gefahrenschwerpunkte sind mit den Fokusbereichen (Kapitel 3.5. ff.), weitgehend deckungsgleich und verdeutlichen den Handlungsbedarf.

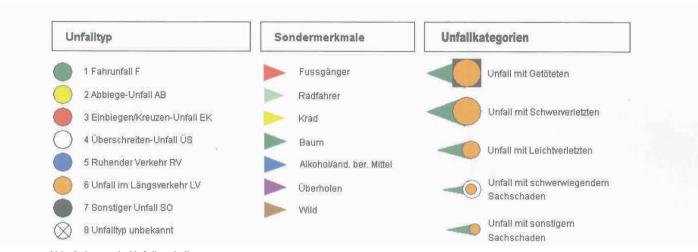


Abb. 8: Legende Unfallstatistik

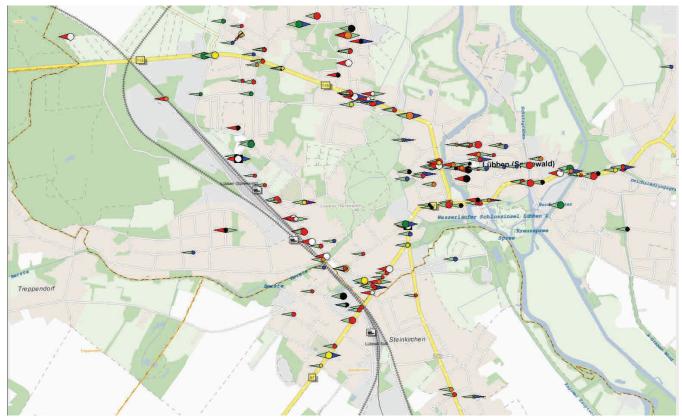


Abb. 9: Verortung der Unfälle

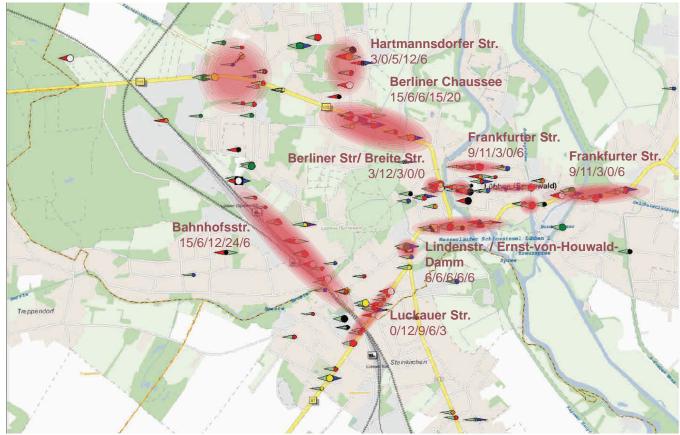


Abb. 10: Unfallschwerpunkte

2.4. Rechtliche Grundlagen

2.4.1. Barrierefreiheit

Der Leitgedanke einer Barrierefreiheit für alle Menschen ist bereits gesetzlich verankert und betrifft zahlreiche Lebensbereiche des Menschen. Mit dem Schlagwort der "Barrierefreiheit" sind eine Vielzahl gesetzlicher Vorgaben verknüpft, die zum geltenden Recht in der Bundesrepublik Deutschland gehören und damit verbindlich sind. Dieses Kapitel gibt Aufschluss über einige wesentliche rechtliche Rahmenbedingungen für ein barrierefreies Bauen in der Welt, in Europa, in Deutschland und in Brandenburg:

• UN Konvention zu den Rechten behinderter Menschen (2006):

Art. 9 - Barrierefreiheit und unabhängige Lebensführung sowie volle Teilnahme an allen Aspekten des Lebens

• "Erklärung von Barcelona" (1995):

Standards zur Schaffung gleichberechtigter Lebens- und Entfaltungsmöglichkeiten (Beitritt über Selbstbindungsbeschluss der Kommunen)

• Das Grundgesetz (GG, 2014):

Art. 3, Abs. 3 - "Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden."

Neuntes Sozialgesetzbuch (SGB IX, 2015):

§ 1 - Selbstbestimmung und gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft fördern; Vermeidung und Entgegenwirkung von Benachteiligungen, § 4, Abs. 1, Nr. 4 - Teilhabe am Leben in der Gesellschaft sowie eine möglichst selbständige und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen oder zu erleichtern

• Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG, 2007):

§ 4 - Barrierefreiheit, § 8 Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr

• Allgemeines Gleichbehandlungssgesetz (AGG, 2013):

§ 1 - Benachteiligungen verhindern oder beseiti-

gen, § 2, Abs. 1, Nr. 8 - Zugang zu und Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, einschließlich von Wohnraum.

• Baugesetzbuch (BauGB, 2015):

§ 1, Absatz 5 - Sozialgerechte Bodennutzung in der Bauleitplanung

• Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz (BbgBGG von 2013):

Abschnitt 2: Verpflichtung zur Gleichstellung und Barrierefreiheit

Brandenburgische Bauordnung (BbgBO, 2010):

§ 45 - Barrierefreies Bauen

• Technische Baubestimmungen (2015):

Bezüge zu Gesetzen, Normen und technischen Regelwerken - Anerkennung und Beachtung der Regeln der Technik

• Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz (BbqDSchG, 2004):

§ 1, Absatz 4 - Denkmalschutz und Denkmalpflege berücksichtigen die Belange von Menschen mit Behinderung im Rahmen der geltenden Gesetze.

Netzwerk "Barrierefreie Städte im Land Brandenburg":

zur Zeit 11 Städte - Bad Liebenwerda, Bernau bei Berlin, Brandenburg an der Havel, Cottbus, Dahme/Mark, Eberswalde, Eisenhüttenstadt, Erkner, Frankfurt (Oder), Oranienburg, Potsdam.

Es wird empfohlen, dass das vorliegende Konzept als ein lokales Instrument zur Verwirklichung der Ziele der Barrierefreiheit im Sinne einer kommunalen, selbstverplichtenden Maßnahme beschlossen wird.

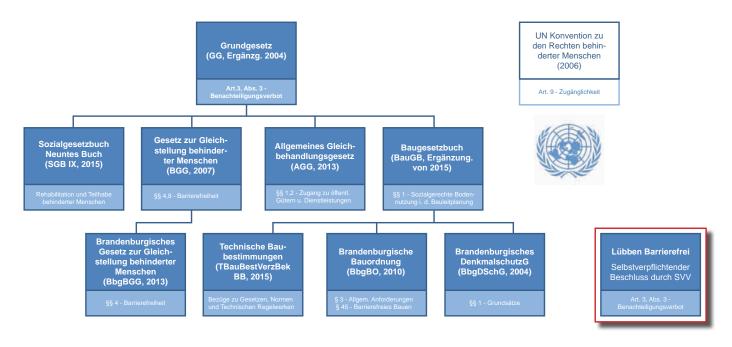


Abb. 11: Verpflichtende Rahmenwerke von BRD und Land Brandenburg

2.4.2. Grundlagen für Planung und Entwurf von Verkehrsanlagen

Für eine solide Planung sind technische Regelwerke unverzichtbar. Sie geben einen allgemein anerkannten Stand der Technik wieder und bilden die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung. Dabei gilt die von Roland König für den Wohnungsbau formulierte Maxime grundsätzlich für alle Bereich der Planung: "Ihre in der Praxis erprobten Inhalte sind vernünftig anzuwenden, Abwägungsspielräume problemgerecht auszuschöpfen und obligatorische Grenzwerte nur dann zu unter- oder überschreiten, wenn dies begründet werden kann und es gelingt, die damit verbundenen Risiken gleichwertig zu kompensieren." (vgl. Roland König, Leitfaden Barrierefreier Wohnungsbau, 2005, S. 27)

Dabei ist darauf zu achten dass die in den technischen Regelwerken und Bestimmungen aufgeführten Mindestmaße in der Planung nicht zu Regelmaßen werden und ein "Mehr" gerade für die schwachen Verkehre organisiert werden kann.

Zu den technischen Regelwerken gehören unter anderem:

- **DIN-Normen** (des Deutschen Instituts für Normung e. V.)
- VDI-Richtlinien (des Vereins Deutscher Ingenieure)
- VDE-Bestimmungen (des Verbandes Deutscher Elektrotechniker)
- ETB (einheitliche technische Baubestimmungen der Baugenehmigungsbehörden)
- **FGSV** Richtlinien (des Forschungsverbandes für Straßen- und Verkehrswesen)

Der vorliegenden Arbeit liegen vor allem die DIN-Normen DIN 18040-3 von 2014 (Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum (in Teilen auch die DIN 18040-1 von 2010 / Öffentlich zugängliche Gebäude), die EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) von 2002, die RASt 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) von 2006 und die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) von 2010 zugrunde.

Bei einer konkreten Planung sind noch weitere Regelwerke und Richtlinien zu berücksichtigen (z. Bsp. die DIN 32984 von 2011-10 / Bodenindikatoren im öffentlichen Raum). Die H-BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, FGSV, 2011) vertieft und konkretisiert die bestehenden Regelwerke des FGSV und stellt in diesem Sinne eine praktische Zusammenstellung - gerade für Kommunen - dar.

2.4.3. Regeln und Vorschriften im Straßenverkehr

Allgemeine Grundlage aller Verkehrsteilnehmer bildet § 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Die darin beschriebene gegenseitige Rücksichtnahme und defensive Grundhaltung eines jeden Verkehrsteilnehmers bildet die Basis um ein Miteinander der unterschiedlichen Verkehre - unabhängig von konkreten Vorschriften - zu organisieren.

Die einzelnen Regeln, Verhaltens- und Benutzungsvorschriften für Radfahrer sind eindeutig in der StVO §2, Abs. 4 und 5, geregelt. Im Grundsatz gilt die Benutzungspflicht entsprechend der durch Verkehrszeichen angeordneten Verkehrssituation. Gehwege sind nur von Fußgängern zu nutzen. Einzige Ausnahme bildet die Mitbenutzung durch Kinder. Kinder bis 8 Jahren müssen, Kinder bis 10 dürfen den Gehweg mitbenutzen. Separate Radwege sind nur durch Radfahrer zu nutzen, getrennte Geh- und Radwege entsprechend der Flächenzuweisung durch die jeweiligen Nutzer. Auf gemeinsamen Geh- und Radwegen haben Radfahrer auf Fußgänger Rücksicht zu nehmen. Zu beachten ist hierbei dass Radwege nur in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen sind. Ausnahmen sind konkret auszuschildern.

Bei der Anlage von Schutzstreifen auf Fahrbahnen kann bei Nichtbeeinträchtigung der Radfahrer dieser Bereich von Kraftfahrzeugen mitgenutzt werden. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn bleiben den Radfahrern vorbehalten. Eine Mitbenutzung durch Kraftfahrzeuge ist nicht erlaubt. Entsprechend größer ist der Platzbedarf bei der Planung der Verkehrsräume.

Bei nicht beschilderten Radwegen (Radweg baulich hergestellt, jedoch nicht durch Verkehrszeichen als Radweg angeordnet) besteht rechtlich keine Benutzungspflicht. Die Anordnung der Benutzungspflicht ist ein Verwaltungsakt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Die entsprechenden Vorgaben dazu sind in den Verwaltungsvorschriften zur StVO definiert. In der Durchsetzung der StVO besteht seitens der Straßenverkehrsbehörden aber ein Ermessensspielraum. Dieser sollte im Sinne einer ausgeglichenen Abwägung, jedoch immer mit Blick auf die schwachen Verkehrsteilnehmer, auch genutzt werden.

Die aktuellen Rechtsprechungen stärken die Verantwortung, in Teilen aber auch die Rechte der einzelnen Verkehrsteilnehmer. Einige Urteile führen gar zu Ausnahmen von der Benutzungspflicht (z. Bsp. OLG Naumburg, Urteil vom 08.12.2011, 1 U 74/11; vgl. auch Hentschel/König/Dauer, StVR, 41. Aufl., §2, Rdnr. 67). Die teilweise widersprüchlichen Urteile können jedoch reale Konfliktpunkte in der Praxis nicht auflösen. Vor diesem Hintergrund ist ein eigenverantwortliches, verantwortungsbewusstes Handeln der Radfahrer unerlässlich. Wichtig werden dabei begleitenden Maßnahmen wie die verkehrliche Früherziehung, sonstige Verkehrsschulungen oder auch Öffentlichkeitsarbeit. Neben der Schaffung von baulich angemessenen Situationen kann solch eine "Bildungsoffensive" zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr führen.

Ziel der Konzeption ist es eine logische Systematik für die Führung des Radverkehrs zu entwickeln, welche durch ihre Eindeutigkeit zu mehr Akzeptanz und Sicherheit führt.. Eine Führung des Radverkehrs entgegengesetzt der Fahrtrichtung wird ausgeschlossen.



Abb. 12: Verkehrszeichen 237, 240 und 241 nach §2 (4) StVO

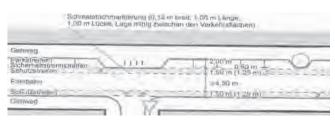


Abb. 13: Schutzstreifen

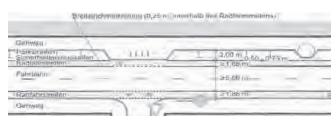


Abb. 14: Radfahrstreifen

2.5. Analyse - Fotodokumentationen

Zur Dokumentation des Status Quo sowie als Grundlage für die Analyse wurden alle wichtigen Straßen und Bereiche Lübbens umfassend fotografiert. Je nach Relevanz für die spätere Bearbeitung unterscheiden sich die Anzahl der aufgenommenen Bilder als auch der Detaillierungsgrad

der dokumentierten Situationen. Somit ist die Zusammenstellung der fotografischen Dokumente in den später aufgeführten Fokusbereichen umso umfangreicher.

Eine Datenbank der Bilder findet sich im Anhang zu diesem Konzept als digitale Bildarchiv auf CD.



3. Dialogorientierte Planung: Bürgerbeteiligungsverfahren

Planen heute bedeutet immer das Einbeziehen der Stadtgesellschaft und das Kommunizieren der Themen und Resultate. Die Bürger haben ein hohes Bedürfnis und auch Anrecht auf Informationen und Mitsprache über die Zukunft in ihrem konkreten Lebensumfeld.

Die gesamte Konzeption ist daher dialogorientiert angelegt und wurde in einem mehrstufigen Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt. Neben der Information über das Projekt und die Einladung zur Mitarbeit bei der Auftaktveranstaltung wurden in einer Bürgerwerkstatt einzelne Themenschwerpunkte in Kleingruppen mit den Bürgern gemeinsam bearbeitet. Ergänzt wurden die Erkenntnisse durch Ortsbegehungen mit einzelnen Betroffenen. Im abschließenden Bürgerdialog wurden die vorläufigen Endergebnisse vorgestellt und diskutiert.

3.1. Informations veranstaltung

Die Bürgerbeteiligung des Projekts wurde mit der Auftakt- und Informationsveranstaltung begonnen. Eingeladen waren alle interessierten Bürger der Stadt Lübben. Ca. 70 Bürger sind der Einladung gefolgt.

Neben der Einführung in die Thematik und der Vorstellung der Projektziele wurden die Bürger aufgefordert ihr Wissen und ihre Informationen in die Konzeption einzubringen. Dazu wurde ein Fragebogen ausgeteilt in dem Informationen zu den von den Bürgern genutzten Netzen sowie dort existierende Probleme eingetragen werden sollten.

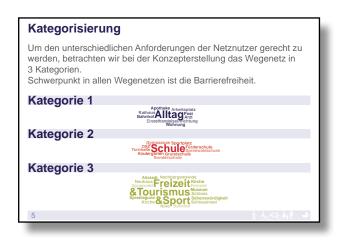






Abb. 13-15: Präsentationsfolien Informationsveranstaltung

3.2. Fragebögen

Im Rahmen des Konzeptes für die Barrierefreiheit der Stadt Lübben ist die Bestandsaufnahme und die Gewinnung präziser Informationen von großer Bedeutung. Wichtig war die Einholung der Bürgermeinung und des Bürgerwissens im Sinne eines Beitrages der "Experten vor Ort".

In einem speziell entwickelten Fragebogen konnten Bürger "ihre" Netze und Probleme eintragen. Dieser Fragebogen, der im Anschluss an die Informationsveranstaltung an die Bürgerinnen und Bürger verteilt wurde, soll **Aufschluss über die Problempunkte** in der Stadt geben. Gezeigt wird ein Stadtplan von Lübben, in dem man mit einer Nummer einen Ort markiert, welchen man persönlich als Konfliktzone betrachtet. Dieser Problempunkt kann dann weiterführend in einer Tabelle unterhalb des Stadtplans näher erläutert werden, in etwa einer genaueren Beschreibung und einem Lösungsansatz.

Neben der Beschreibung der problematischen Orte war eine Erhebung der unterschiedlichen Netze ebenfalls von großer Bedeutung. Die Lübbener hatten die Möglichkeit die Bewegung unterschiedlicher Nutzungsgruppen, ob zu Fuß oder Rad, zu verorten. Hierfür standen drei Kategorien zur Verfügung: Das Alltagsnetz (z.B. Wege zum Arbeitsplatz, Wohnung oder Bahnhof), das Schulnetz für die Wege zu den Schulen und das Freizeit / Tourismus / Sport Netz. Jeder Kategorie wurde eine Farbe zugeordnet, mit der man die Bewegungen eintragen konnte. Ziel dieser Eintragung ist die Erkenntnis über die unterschiedlichen Anforderungen der Netznutzer und die daraus resultierende Erhebung von notwendigen Maßnahmen bezüglich der Instandsetzung aber auch optionalen Verbindungsmöglichkeiten. Die gesamte Datenerhebung bildet die Basis für die fachplanerische Einschätzung im Anschluss.

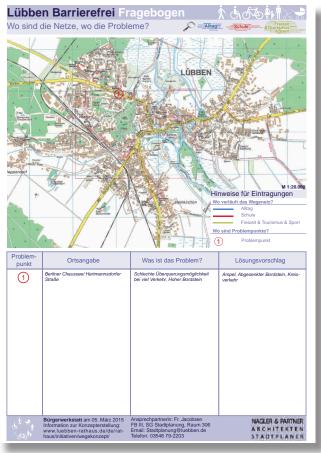


Abb. 16: Fragebogen



Abb. 17: Presseartikel aus Lübbener Rundschau

3.3. Bürgerwerkstatt

Im Anschluss an die Auftakt- und Informationsveranstaltung und als Auswertung der dabei verteilten Fragebögen fand die Bürgerwerkstatt am 05. März 2015 statt. An der Veranstaltung im Großen Saal des Rathauses nahmen ungefähr 40 Personen teil. Nachdem insgesamt 115 Fragebögen mit rund 400 Problempunkten im Rahmen der Verteilung ausgewertet wurden, sollten im der Bürgerwerkstatt die gewonnenen Erkenntnisse vertiefend diskutiert und abgewogen werden. Dafür wurden die Erkenntnisse der ausgewerteten Fragebögen präsentiert, interpretiert und zur Diskussion gestellt. Die erhobenen Daten sind im folgenden Kapitel 4.1. Netzbildung zu finden.

Zur Verdeutlichung der Problemschwerpunkte wurden die von den Bürgern genutzten Netze einzeln gewertet und überlagert. Die genannten Problempunkte wurden zugunsten der Übersicht-

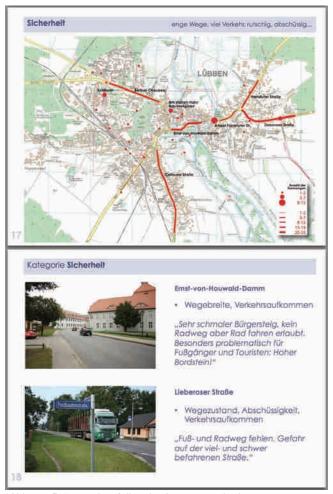


Abb. 18: Präsentationsfolien der Auswertung in der Bürgerwerkstatt

lichkeit und Kategorisierung im Zuge der Bearbeitung der Fragebögen in drei Zustandsgruppen (Baulicher Zustand, Sicherheit und Wegeführung) unterteilt. Einzelne Probleme wurden mit Fotos und dazu passenden Originalzitaten der Bürger illustriert.

Im Sinne einer Filterung als Ordnungsstruktur für die Diskussion in den Kleingruppen wurden alle Netze und Problempunkte bewertet und als "Unstrittig" oder "Diskussionswürdig" eingestuft. Die diskussionswürdigen Probleme wurden im weiteren Verlauf der Veranstaltung in den drei Arbeitsgruppen Alltag, Schulwege und Sport/Tourismus/ Freizeit besprochen. Unter fachlicher Leitung diskutierten die 10 bis 20 Personen starken Workshopteams die Relevanz der Probleme als auch mögliche Lösungsansätze bzw. allgemeine Zielrichtungen. In der anschließenden gemeinsamen Diskussion wurden die Ergebnisse der Gruppendiskussionen vorgestellt und abwägend diskutiert. Deutlich wurde die weitestgehende Übereinstimmung der fachplanerischen Bewertung mit den Meinungen und Lösungsvorschlägen der Bürger. Vor diesem Hintergrund wurden die Ergebnisse der Veranstaltung als Bestätigung der bisherigen fachlichen Erkenntnisse eingeschätzt.

Die im Zuge dieser Bürgerwerkstatt gewonnenen Erkenntnisse konnten im Anschluss in die räumliche Analyse eingebettet und ergänzt werden. Das Bürgerbeteiligungsverfahren hat dadurch einen entscheidenden Beitrag für die Inhalte, die Schwerpunktsetzung als auch die Akzeptanz der Konzeption gemacht.



Abb. 19: Bürgerwerkstatt

3.4. Ortsbegehungen

Im Rahmen der Bearbeitung wurden mehrere Ortsbegehungen gemacht. Ortsbegehungen in mit lokalen Akteuren sowie fachkundigen oder betroffenen Einwohnern bieten die Möglichkeit problematische Sachverhalte vor Ort zu betrachten und zu diskutieren. Neben der öffentlichen Bereitstellung der Fragebögen sind sie ein weiteres Instrument um die Perspektive des Planers zu erweitern und für die konkreten Sachverhalte zu sensibilisieren. Besonders mobilitätseingeschränkte Menschen wie Blinde, Gehbehinderte oder Rollstuhlfahrer können hier einen wertvollen Beitrag leisten.

Für nicht beeinträchtigte Menschen verdeutlicht der Wechsel der Perspektive den Blick auf konkrete Probleme. Beim Überqueren der Straße kann bereits ebenes Kleinpflaster zu einem Hindernis werden. Nicht abgesenkte Borde machen jegliche Querungsversuche vollkommen unmöglich. Ein hohes Verkehrsaufkommen gepaart mit nicht vorhandenen Querungssystemen (wie beispielsweise in der Straße An der Kupka) erschwert ein Wechsel der Straßenseiten enorm. Begegnungsfälle von Rollstuhlfahrern in einem schmalen Seitenbereich (wie an der Frankfurter Straße oder dem Houwald-Damm) sind nicht möglich. Abschüssige Oberflächen (wie an der Napoleonpforte) oder Unebenheiten des Oberflächenbelags (wie in der Gubener Straße oder der Bergstraße) können das Passieren jener Wege gänzlich unmöglich machen. In Teilen entstehen Nutzungskonflikte durch die Überlagerung unterschiedlicher Verkehrsarten auf zu engem Raum (wie auf der Postbautenstraße Richtung Reha-Zentrum oder am Houwald-Damm).

Sehbehinderte oder Blinde Menschen sind gänzlich auf die Geräuschkulisse fixiert. Das macht beispielsweise das Passieren eines Kreisverkehrs für diese Personen unmöglich. Der ständige Geräuschfluss von Fahrzeugen kann von blinden Menschen nicht eindeutig differenziert werden. Für sie ist nicht klar Fahrzeuge anhalten oder weiterfahren. Gänzlich abgesenkte Borde, bequem für Rollstuhlfahrer zu passieren, signalisieren dem Blinden nicht den Übergang zwischen Fahrbahn und Seitenbereich.

Im Ergebnis wird die Benutzung der Stadt massiv beeinträchtigt und unterliegt lokalen Zwängen. Getätigte Wege richten sich nicht nach dem Bedürfnis der Bürger sondern orientieren sich an den geringst möglichen Widerständen. Aufgrund nicht ausgebauter Seitenbereiche sind in Teilen sind ganze Stadtbereiche für mobilitätseingeschränkte Personen nicht benutzbar.

Ausreichende Bemaßungen von Seitenbereichen sind bezüglich einer guten Barrierefreiheit folglich unabdingbar. Die maximale Dimensionierung der Seitenbereiche bei minimaler Fahrbahnbreite sollte oberste Priorität sein. Querungsmöglichkeiten sollten an allen Knotenpunkten oder wichtigen Querbeziehungen vorhanden sein.







Abb. 20-22: Ortsbegehungen mit mobilitätseingeschränkten Bürgern

3.5. Trägerbeteiligung

Zur planerischen Absicherung wurde der Entwurfsstand der Konzeption mit unterschiedlichen Trägern öffentlicher Belange abgestimmt.

Seitens des Straßenverkehrsamtes, des Amtes für Kreisentwicklung, des Kreiswegewarts, des Tourismusverbands Dahme-Seen e.V. sowie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung wurden Hinweise zum Konzept gegeben. Diese wurden abgewogen und in Teilen in die Konzeption übernommen.

3.6. Abschlussveranstaltung

Zum Abschluss der dialogorientierten Planung wird eine Informationsveranstaltung durchgeführt, welche die wesentlichen Ergebnisse der Konzeption "Lübben Barrierefrei" als auch die dazu getroffenen Abwägungsschritte und -entscheidungen erläutert.

Ziel dieser Veranstaltung ist die Schaffung von Akzeptanz der Planung durch transparente Darlegung der planerischen Entscheidungen. Gerade dadurch kann den aktiv Beteiligten verdeutlicht werden welche Punkte aus welchen Gründen in die Konzeption eingeflossen sind oder eben nicht berücksichtigt wurden. Zugleich ist diese Art der Rückspiegelung der Planung eine Wertschätzung aller Bürger die sich intensiv in den Planungsprozess eingebracht haben.



4. Konzeption

4.1. Netzbildung

4.1.1. Verortung der Hauptnetze

In Auswertung der Bürgerfragebögen wurden die Hauptnetze der Kategorien Alltagsnetz, Schulnetz und Touristisches Netz ermittelt. Ziel ist die Ermittlung von Schwerpunktbereichen zur Konzentration der Maßnahmen auf die am meisten frequentierten Netze. Diese Netze bilden die Grundlage für die späteren Fokusbereiche, die spezifiziert untersucht werden. Im Ergebnis konzentrieren sich die Handlungsempfehlungen auf diese Bereiche.

Die Erfassung der Netze erfolgte in den Kategorien Alltagsnetz, Schulnetz und Touristisches Netz, dessen jeweilige Routen anschließend in einer zusammenführenden Karte überlagert wurden. Anhand der Linienstärke, welche die Häufigkeit der Nennungen zeigt, lässt sich die Frequentierung der einzelnen Strecken ablesen.



Abb. 24: Bürgerwerkstatt

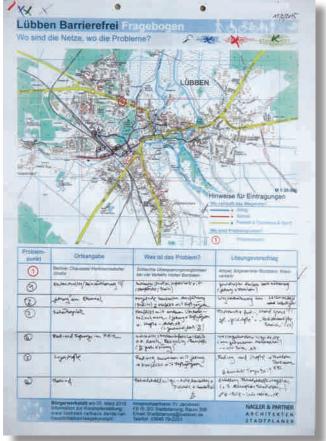


Abb. 23: Ausgefüllter Fragebogen

a) Alltagsnetz

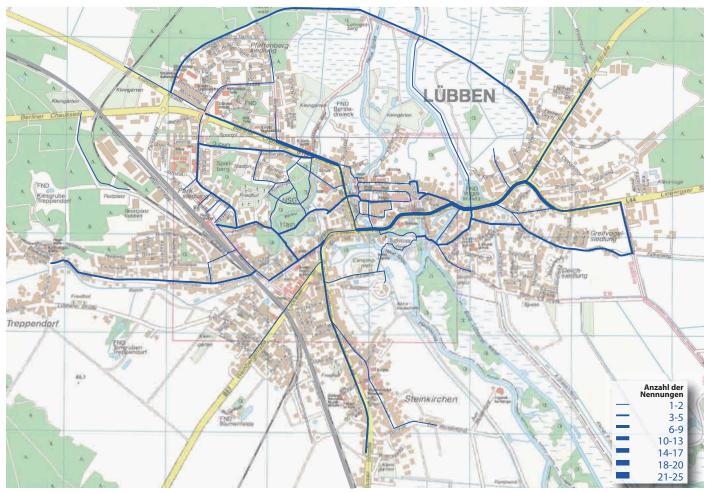


Abb. 25: Alltagsnetz

Mit dem Alltagsnetz werden die Wege der Bürger in Bezug auf die alltäglichen Aktivitäten erfasst. Hier wird in etwa der Weg zur Arbeit, zum Supermarkt, zum Bahnhof oder auch zum Arzt abgebildet.

Besonders stark genutzt sind die Frankfurter Straße und die Berliner Chaussee als Straßen welche die wichtigen westlichen und östlichen Stadtquartiere mit dem Stadtzentrum verbinden. Die südlich des Stadtzentrums verlaufende Verbindung An Der Kupka / Ernst-von-Houwald-Damm gewinnt als Direktverknüpfung von Ost und West eine große Bedeutung. Eine weitere Kategorie lässt sich mit den Quartierserschließungen bzw. den Verbindungen der weiteren Stadtquartiere mit dem Stadtzentrum ausmachen. Hierzu gehören in etwa

der Hainmühlenweg bzw. die Kastanienallee, die Bergstraße, die Cottbuser Straße oder auch der Dreilindenweg.

Die nördliche Querverbindung über den Lehnigksberg (An der Kleinbahn / Zum Europawanderweg) wird offensichtlich als eine alternative Verbindung zwischen Ost und West genutzt.

In der Gesamtbetrachtung wird deutlich dass sich die Bewegungen des alltäglichen fuß-und radläufigen Verkehrs häufig mit Räumen hoher KFZ-Belastung überlagern. Aufgrund größtenteils schlechter Rahmenbedingungen für die schwachen Verkehre in diesen Bereichen sind die Konfliktsituationen zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern vorprogrammiert. Eine gesonderte Betrachtung dieser Bereiche ist folglich unabdingbar.

b) Schulwegenetz

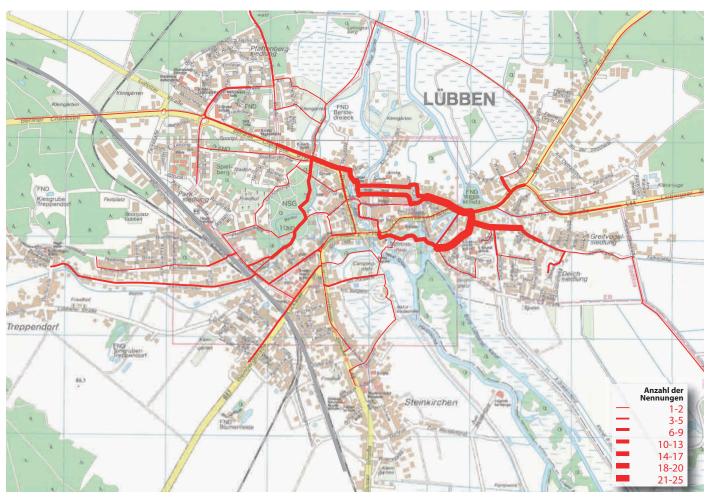


Abb. 26: Schulnetz

Im Schulwegenetz lassen sich klar die stark genutzten Wege der Schüler herauslesen. Dargestellt sind die im Rahmen der Bürgerbeteiligung gegebenen Informationen zu den Netzen des Paul-Gerhardt Gymnasiums in der Berliner Chaussee und der 1. Grundschule im Dreilindenweg. Vor dem Hintergrund der Schulwegesicherung bilden die Erkenntnisse einen wichtigen Baustein zur Konzepterstellung.

Deutlich wird die zum jeweiligen Schulstandort hin erhöhte Belegung der Netze. Bei der 1. Grundschule sind dies der Dreilindenweg, die Paddenbrücke und die Frankfurter Straße. Aufgrund des größeren Einzugsgebietes erstrecken sich die Wegebeziehungen zum Gymnasium auf das gesamte Stadtgebiet. Hervorzuheben sind hier besonders die Zuwegung von Osten (Frankfurter Straße, Altstadt, Wassergasse, Berliner Straße, Berliner Chaussee), Süden (Weg

durch den Hain) und Westen (Berliner Chaussee). Zudem lassen sich verstärkte Bewegungen über die Schlossinsel erkennen. Schüler nutzen den für sie in Hinsicht der Distanz und Schnelligkeit angenehmsten Weg. Deutlich wird dies an der differenzierten Benutzung der Altstadt. Der Hinweg zum Gymnasium erfolgt für die Mehrzahl über die Poststraße, der Rückweg über die Hauptstraße. Genutzt werden dabei gleichermaßen von KFZ hoch frequentierte Straßen, wie beispielsweise die Frankfurter Straße oder die Berliner Chaussee, als auch abgelegene Verkehrsräume. Gerade in den stark frequentierten Straßenbereichen ist jedoch die Führung des Radverkehrs, der Ausbaustandard der Seitenbereiche als auch die Lage bzw. Sicherheit der Querungsmöglichkeiten ungenügend. Hier ist unbedingt durch einen entsprechenden Ausbau die Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs herzustellen.

c) Tourismus / Sport / Freizeit - Netz

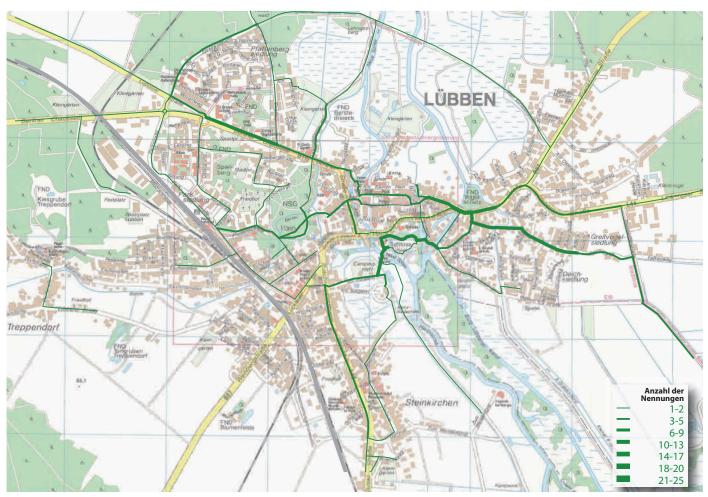


Abb. 27: Tourismus / Sport / Freizeit Netz

Im Bereich Tourismus-, Sport-, und Freizeit zeichnet sich das Bewegungsnetz im Vergleich zum den beiden anderen Netzen weniger deutlich ab. Die Schlossinsel scheint jedoch einer der wichtigen Anziehungspunkte für touristische Wegebeziehungen zu sein, zumal sich dort die Haupthäfen und das touristische Zentrum befinden. Daneben zeichnen sich auf der Frankfurter Straße, der Paddenbrücke oder der Berliner Chaussee ebenfalls höhere Aktivitäten ab. Diese Strecken sind zwar nicht als touristische Wege bzw. Radwege ausgewiesen. Diese Straßen besitzen jedoch eine wichtige erschließende Funktion für Anwohnerverkehre. Ablesbar sind daher eher die Wege vom Wohnort zum Freizeitort. Wegebeziehungen durch den Hain treten stärker hervor, insbesondere in der Verbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof. In der Überlagerung von touristischem Weg und Alltagsweg besitzt diese Verbindung eine hohe Bedeutung.

Auffallend ist die schwache bis gar nicht vorhandene Beziehung zwischen der Schlossinsel und der Altstadt. Als die beiden wichtigen touristischen Orte Lübbens ist eine unmittelbarere Verknüpfung unabdingbar. Gerade im Bereich des Ernst-Houwald-Damms mit seiner trennenden Wirkung sind konkrete Problemlösungen zu entwickeln.

4.1.2. Überlagerung aller Netze

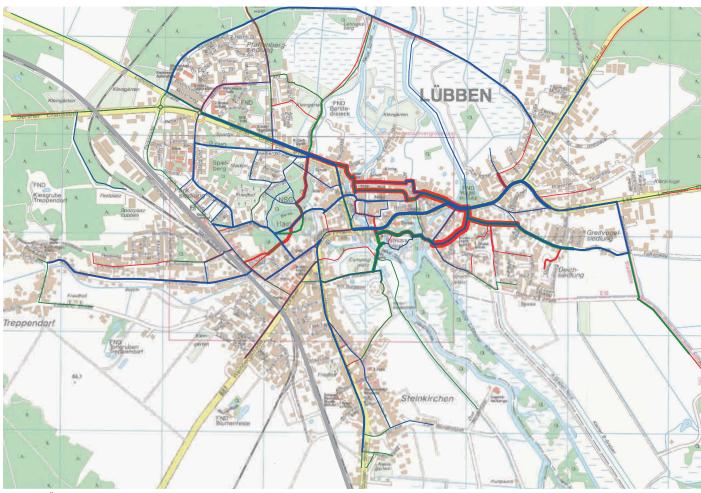


Abb. 28: Überlagerung der Netze

In der Überlagerung der 3 Netze lassen sich eindeutige Hauptnetze ablesen. Neben stadtweiten Bewegungsmustern werden so die Schwerpunkte, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen und örtlichen Quartiersstraßen mit Verteilerfunktion, deutlich. Prägnant ist die doppelte Ost-West-Beziehung Lübbens. Neben dem Houwald-Damm ist die Verbindung von der Frankfurter Straße Richtung Berliner Chaussee durch die Altstadt für Schule und Alltag enorm relevant. Im Bereich der Schulen (Paddenbrücke und Dreilindenweg bzw. Berliner Chaussee) erfolgt logischerweise eine Verstärkung in der Benutzung der Netze.

In der Überlagerung zeichnet sich die Gubener Straße besonders ab. Als einzige direkte und durchgängig benutzbare Verbindung von der Altstadt Richtung Westen fungiert sie gleichermaßen als wichtige Verbindung im Alltags-, Schul- und Tourismusnetz. Der derzeitige Ausbaustand als auch die Anknüpfung an die Frankfurter Straße / An der Kupka wird der Situation keineswegs gerecht.

Die Schlossinsel als auch die nördliche Umfahrung über den Lehnigksberg stellt eine wichtige alternative Verbindung zu den Verbindungen entlang der Hauptverkehrsstraßen dar.

Hauptverkehrsstraßen, wie die Cottbuser Straße oder die Weinbergstraße / Luckauer Straße fallen in der Gesamtwertung nicht sonderlich auf. Um ein vollständiges Bild zu erhalten werden sie jedoch in der Betrachtung der Hauptnetze berücksichtigt.

4.1.3. Verortung der Problempunkte

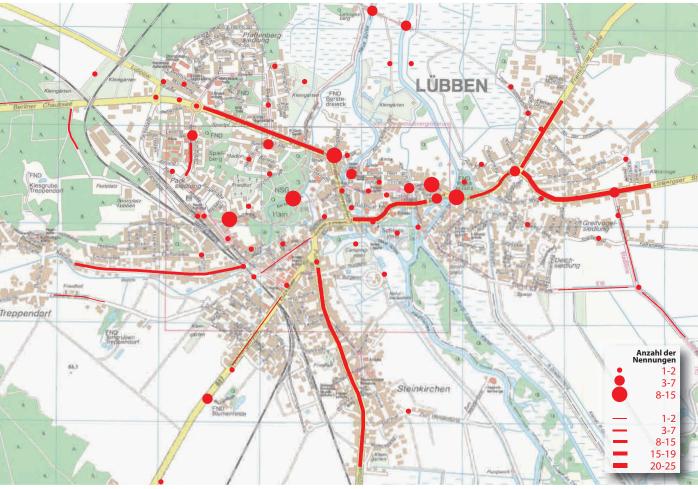


Abb. 29: Verortung der Problempunkte

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden neben den Netzen auch einzelne, spezifische Problempunkte erfasst. Diese Problempunkte konnten auf den Fragebögen verortet werden. In der Auswertung wurde zwischen Problempunkten (lokal: zum Beispiel problematische Querungssituationen) und Problembereichen (linear: zum Beispiel ganze Straßenabschnitte wie die Berlin er Chaussee) unterschieden. Die Größe des Punktes bzw. die Linienstärke stellen die Häufigkeit der Nennungen des jeweiligen Problems dar.

Auffällig sind besonders die Nennungen der Hauptverkehrsstraßen wie die Berliner Chaussee, die Cottbuser Straße, die Frankfurter Straße, die Lieberoser Straße, der Ernst-von-Houwald-Damm/ An der Kupka und die Verbindung Hainmühlenweg / Kastanienallee als Ortsteilanbindung nach

Treppendorf. Die Deckungsgleichheit mit den von den Bürgern genannten Netzen verdeutlicht die Problematik: Die hauptsächlich von den Bürgern genutzten Wegenetze und Stadträume sind auch gleichzeitig die größten Problembereiche.

Sofern die genannten Problempunkte und -bereiche nicht Bestandteil der vertiefend bearbeiteten Hauptnetze sind werden sie nach Abwägung im Maßnahmenkatalog aufgeführt.

4.1.4. Netzbildung - Fachplanerische Abwägung

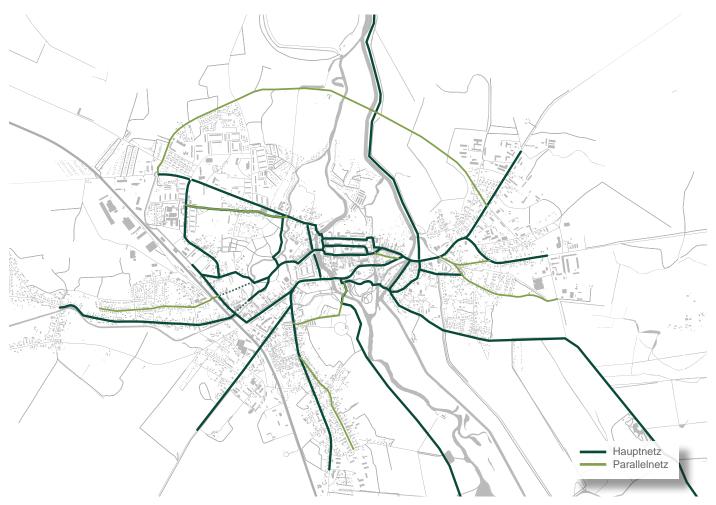


Abb. 30: Hauptnetze und Parallelnetze mit Netzergänzungen

Im Ergebnis der Überlagerung der Netze lässt sich ein prioritär genutztes Netzgerüst (vorrangig des Radverkehrs) herausfiltern. In Abwägung der unterschiedlichen Hierarchien und der Bedeutung im Stadtgefüge wird dieses Netzgerüst in Hauptund Parallelnetze unterteilt.

Die Hauptnetze werden in den überwiegend genutzten Wegebeziehungen abgebildet und sind überwiegend deckungsgleich mit den stark von KFZ frequentierten Straßen. Parallelnetze sind bereits genutzte bzw. mögliche Alternativrouten zu den in den Hauptverkehrsräumen gelegenen Hauptnetzen der Radfahrer. So stellt die nördliche Querverbindung über den Lehnigksberg eine offensichtlich viel genutzte Alternative zu der Querung durch die Altstadt dar. Sperberweg bzw.

Spielbergstraße sind Alternativen zur Frankfurter Straße bzw. Berliner Chaussee. Zur Komplettierung und sinnvollen Netzabbildung wurden einige Netzabschnitte (beispielsweise die Cottbuser Straße, die Weinbergstraße, die Schillerstraße, die Bergstraße...) mit in die Haupt- und Parallelnetze aufgenommen.

4.1.5. Netzbildung Fazit - Handlungsschwerpunkte



Abb. 31: Netze mit Handlungsbedarf

Die ermittelten Haupt- und Parallelnetze werden hinsichtlich ihres Handlungsbedarfs abgewogen. Die rot markierten Netze verzeichnen eine hohe Dichte an Problemen bezüglich der baulichen Zustände, der Sicherheit oder der Wegeführungen. Im Zusammenhang mit der wichtigen Bedeutung als Wegebeziehung für Schule, Alltag und Tourismus der vom Fuß- und Radverkehr genutzten Routen ist großer Handlungsbedarf gegeben. Die Bereiche mit Handlungsbedarf werden als Fokusbereiche genauer betrachtet. Wichtige Netze mit punktuellen Problemen werden als Netze mit punktuellem Handlungsbedarf kategorisiert.

Lübben Barrierefrei -	- Integriertes Fuß-	und Radwegekonzept

4.2. Routenführung und Führung Radverkehr

4.2.1. Regionale und überregionale Routen

In und um Lübben finden sich viele regional und überregional ausgewiesene Rad- und Wanderrouten. Diese Routen werden als touristische Wege ausgewiesen, sind jedoch gerade im Stadtgebiet auch Netze des Alltags.

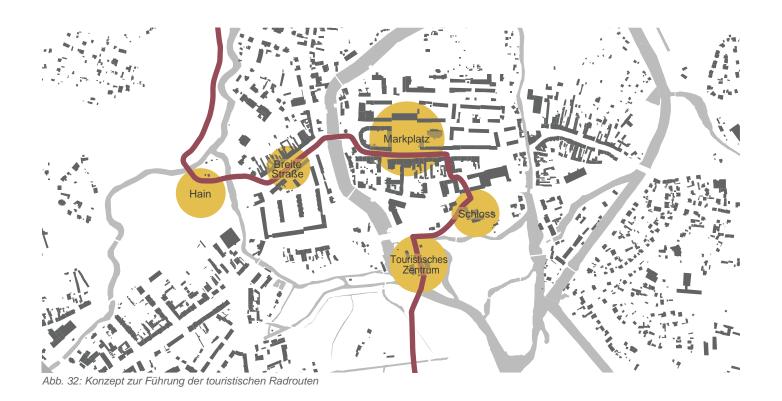
Der Ausbau einer Radroute in einem wichtigen, lokal genutzten Bereich der Stadt hat demnach großen Einfluss auf die Situation der Barrierefreiheit im alltäglichen, öffentlich genutzten Verkehrsraum. Alle vorhandenen Routen für Radfahrer und Wanderer werden daher vor dem Hintergrund der Ableitung von Beziehungen zu lokalen Netzen untersucht. Im Ergebnis lassen die Betrachtungen der Radrouten im Vergleich mit der Führung des Radfahrers im Straßenverkehr eine gezieltere und bessere Wegeführung und Ausschilderung zu. Streckenverläufe können in ihrer Nutzungshierarchie verglichen, abgewogen und hinsichtlich der Priorität bewertet werden.

Neben den offiziell ausgewiesenen Rad- und Wanderrouten ist die Führung des Radfahrers

innerhalb der Stadt ein wichtiger Aspekt. Um die Nutzungsanreize für Radfahrer als auch die Sicherheit in der Benutzung zu erhöhen ist eine eindeutige Systematik der Wegeführung entscheidend.

In den nachfolgenden Plänen werden diese unterschiedlichen Routen und Wege analysiert und abgewogen und Empfehlungen für neue Routenverläufe und Wege gegeben. Gleichermaßen geschieht das für die Betrachtung eines möglichen Sportradwegenetzes und die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen.

Die Planung der zukünftigen Radrouten sieht vor die touristischen bedeutsamen Orte (Touristisches Zentrum, Schloss, Innenstadt / Marktplatz /Paul-Gerhard-Kirche, historische Vorstadt Breite Straße und den Hain) linear miteinander in einer Perlenkette aufzureihen.



Seite 41

Lübben Barrierefrei - Integriertes	Fuß- und Radwegekonzent	
Edobert Barrierener - Integriertes	r dis dira readwegeronzept	

Wanderrouten Bestand

Die bestehenden Wanderwege sind in entsprechend ihrer Hierarchie bzw. Systematik unterschiedlich eingestuft. Der Großteil der Wanderrouten befindet sich im Landschaftssystem der Spree. Rundwanderwege sind im Bereich Steinkirchen / Spree, Treppendorf / Berste und an den Hartmannsdorfer Teichen anglegt.



Gebietswanderwege

Rundwanderwege

Nebenwanderwege

M 1:50.000

Wanderrouten Planung

Die bestehenden Wanderwege sollen durch weitere attraktive Verbindungen ergänzt werden. Schwerpunkte sind dabei der Bereich des REHA-Zentrums, die Majoransheide, die Schlossinsel sowie der Hain.

Die Rundwege am REHA-Zentrum sollen das bestehende Angebot (Tourenvorschläge des REHA-Zentrums) ergänzen und formalisieren. Neben der Ergänzung thematischer Rundwege auf der Schlossinsel soll hier zusätzlich eine Verknüpfung in den südlichen Spreeraum erfolgen. Im Hain geht es neben der konkreteren Ausschilderung der bestehenden Wege um die Anbindung Richtung Lübben West.

Der Paul-Gerhart-Wanderweg soll als touristische Route das Angebot der Wanderwege ergänzen.

Geplante Ergänzungen

Paul-Gerhardt-Wanderweg

Wegenetz Hain

Verbindungsweg Hain - Lübben West

Rundwege Schlossinsel

Spree-Sagen-Pfad

Wanderwege "Wassereich Spree"

Rundweg REHA-Zentrum

Tourenvorschläge REHA-Zentrum

Wegekonzept Majoransheide



Radrouten Bestand

Lübben ist als wichtige geschichts- und kulturträchtige Stadt ein identitätsstiftendes Symbol für die Kulturlandschaft Spreewald. Das liegt nicht zuletzt unter anderem an den regionalen und überregionalen Radrouten, die die Stadt passieren. Lübben spielt hierbei eine Drehkreuzfunktion. Die Hauptachse verläuft von Norden nach Süden, auf der unter anderem der regionale Gurkenradweg oder der überregionale Berlin - Dresden Radweg verläuft. Von Norden aus kommend führt die Trasse über die Hartmannsdorfer Teiche zunächst in den Vogelschutz und wird am Zentrum vorbei geführt, bzw. in das Touristische Zentrum geleitet. Von Süden aus kommend leiten einen die Wege entweder über die Dammstraße oder aber entlang des Ragower Hauptvorfluters in die Stadt. Auf dessen Strecke werden alle Radrouten in das Touristische Zentrum "gedrängt" und bündeln sich. Dabei wird, wie auch on Norden kommend zu beobachten die Altstadt komplett außer acht gelassen. Lediglich der Historische Stadtkerne Radweg durchschreitet die Stadtmauern zum Marktplatz führend. In Anbetracht der in den letzten Jahren neugestalteten Altstadt ist sie jedoch sehr sehenswert geworden und verträgt eine Zuwegung der regionalen und überregionalen Radrouten.

M 1:50.000

Beschilderte Radrouten

Gurkenradweg
Hofjagdweg
Spreeradweg

Historische Stadtkerne Route 6 Niederlausitz Spreewald

Nicht beschilderte Radrouten

- - - - ADFC-Route



Radrouten Planung

Aufgrund des Problems der fehlenden Anbindung der Altstadt an die Radrouten wird empfohlen, die Wege zumindest durch eine Klammer mit der Altstadt zu verbinden und sie gebündelt auf einer Trasse liegend von Ost nach West zu queren. Dabei sollte optional die Möglichkeit bestehen, diese auch zu umfahren. Dies gilt insbesondere für den Gurkenradweg, der dann durch die Altstadt, aber auch außer herum geführt wird und zwei optionale Fahrweisen offen lässt. Im Zuge der Problematiken des Radverkehrs im Bereich des Touristischen Zentrums / Schlossinsel werden zwei Lösungsansätze gegeben: Zum einen ist die Durchwegung innerhalb des Touristsichen Zentrums radfahrgerecht vom Fußverkehr zu trennen oder das Touristische Zentrum ist direkt über den Hafen 2 und der Straße Am Spreeufer zu umfahren (siehe Plan). Zu dieser Thematik ist ein vertiefender Fokusbereich im Kapitel 3.4. zu finden. Neben der optimierten Anbindung der Innenstadt ist weiterhin zu erwähnen, dass die derzeitige Führung einiger Teilabschnitte der Radrouten zukünftig durch neue Abschnitte ergänzt bzw. an einigen Stellen umgelegt werden. Ergänzungen umfassen Planungen zum "Berste-Skate", welcher die Städte Lübben und Luckau verbinden soll und entlang des Fließgewässers Berste bzw. auf alten Bahntrassen verläuft. Umlegungen werden im Norden Lübbens in Richtung Hartmannsdorfer Teiche stattfinden. Die Radrouten werden hierbei direkt durch den Ortsteil Hartmannsdorf geführt. Die südöstliche Führung der Radrouten in Richtung Lübbenau wird neu entlang des A-Grabens

M 1:50.000

Beschilderte Radrouten

Gurkenradweg

Hofjagdweg

Spreeradweg

Historische Stadtkerne Route 6

Niederlausitz Spreewald

Nicht beschilderte Radrouten

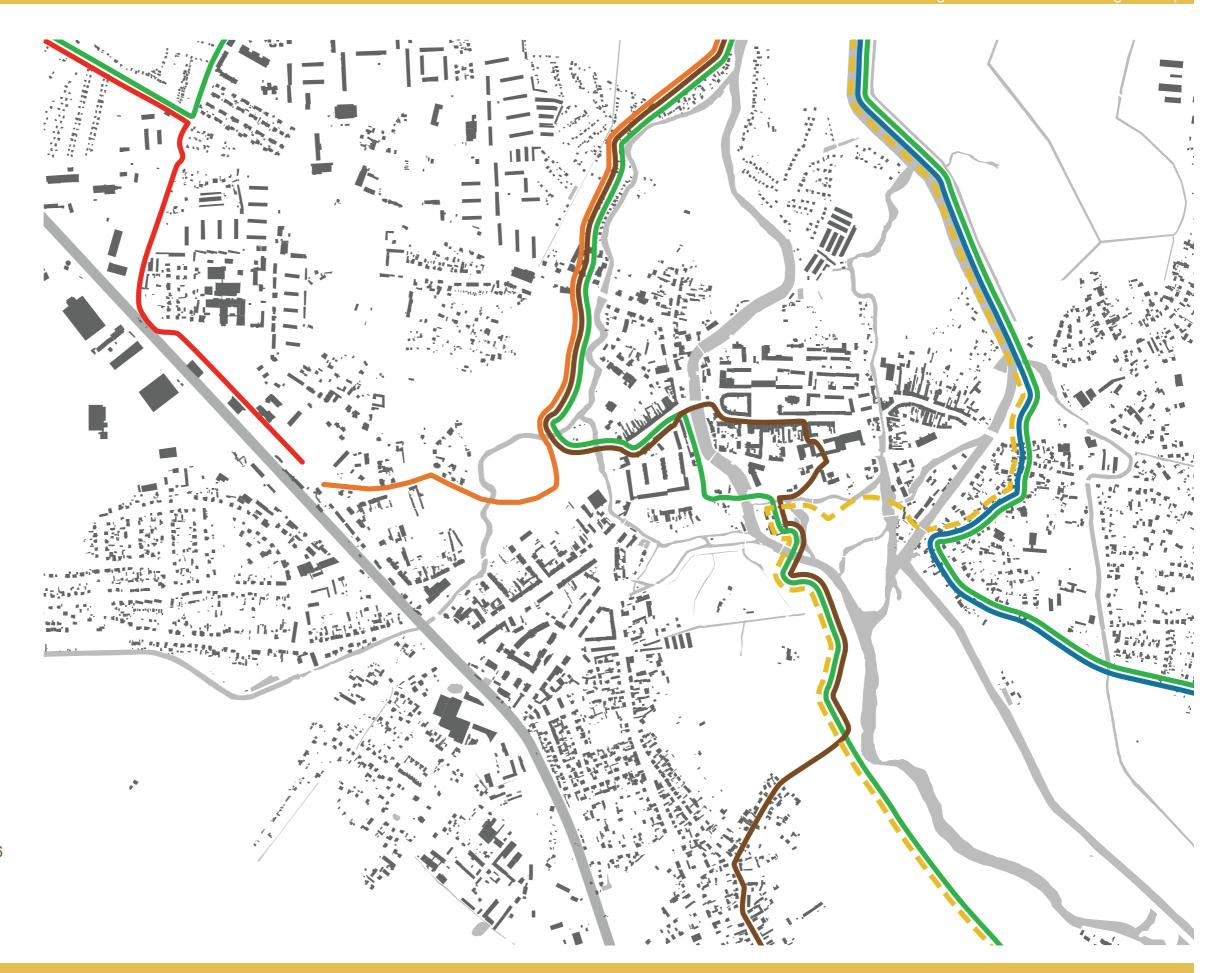
Berske-Skate

ADFC-Route

verlaufen.



Radrouten Bestand Touristisches Zentrum



M 1:10.000 ①

Beschilderte Radrouten

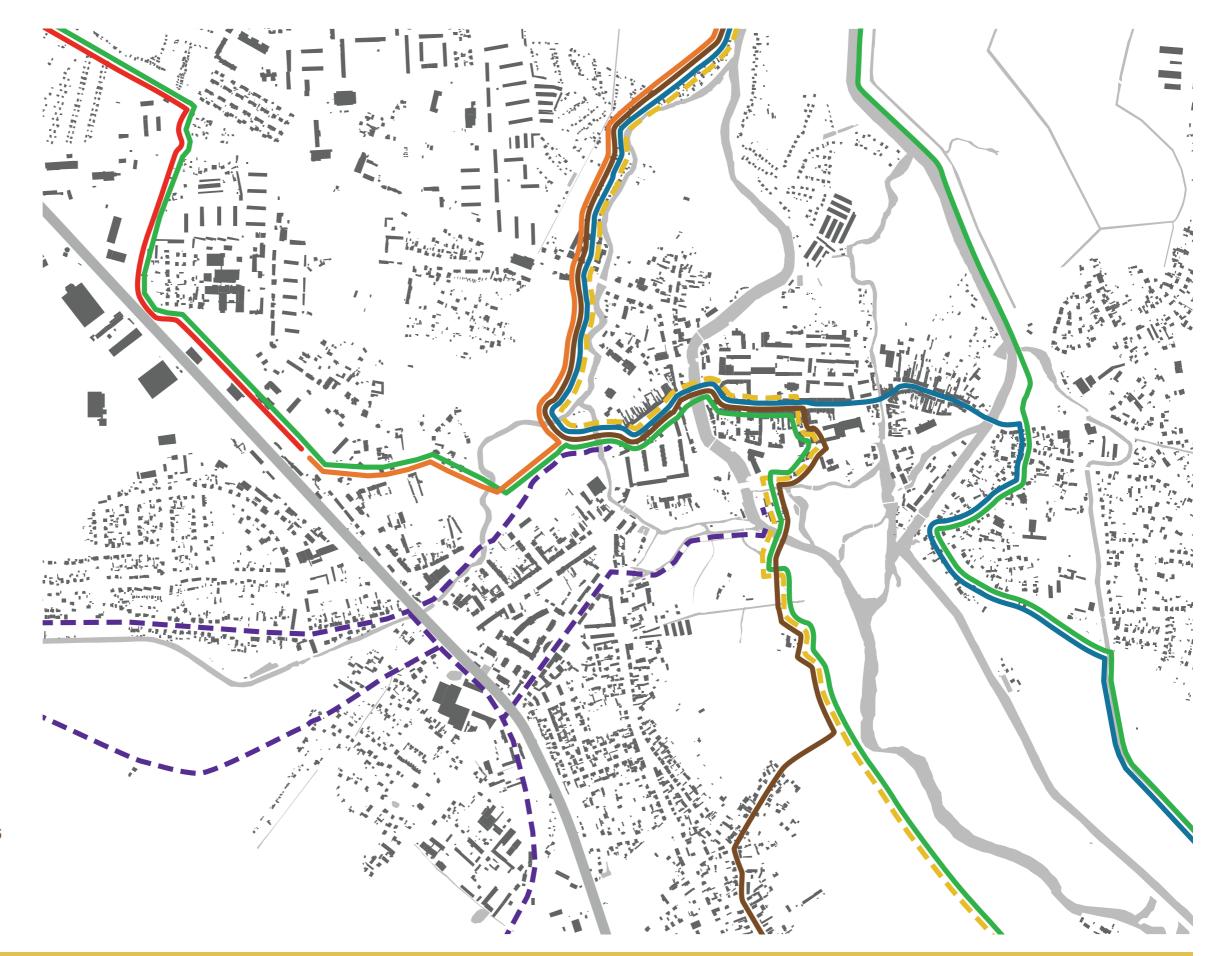
Gurkenradweg
Hofjagdweg
Spreeradweg
Historische Stadtkerne Route 6
Niederlausitz Spreewald

Nicht beschilderte Radrouten

- - - - ADFC-Route

Radrouten

Planung Touristisches Zentrum



M 1:10.000 T

Beschilderte Radrouten

Gurkenradweg

Hofjagdweg

Spreeradweg

Spreeradweg
Historische Stadtkerne Route 6
Niederlausitz Spreewald

Nicht beschilderte Radrouten

Berske-SkateADFC-Route

4.2.2. Führung des Radverkehrs **Bestand Systematik**

Derzeit gibt es kein einheitliches System der Führung von Radwegen innerhalb der kommunalen Verwaltungsgrenzen. Dies ist nicht zuletzt durch noch nicht durchgeführte Sanierungsmaßnahmen zu begründen. Überörtlich, abseits der Ortsschilder, zwischen Kernstadt Lübben und den Ortsteilen sind nur vereinzelt baulich getrennt von der Straße geführte Radwege neben der Straße vorzufinden.

M 1:50.000

Rad auf der Straße

Handlungsbedarf

Radweg Seitenbereich



4.2.2. Führung des Radverkehrs Empfehlung Systematik

Um die Führung des Radverkehrs zu organisieren, ist es empfehlenswert eine einheitliche Systematik zu entwickeln. Dieses System beruht zum einen auf die sicherste Führung des Radverkehrs im Straßenverbundsraum, aber auch auf einer einfachen Logik, die die Orientierung erleichtert. Derzeit ist die Führung des Radfahrers vielerorts ungeklärt und in den unterschiedlichen Straßenkategorien unterschiedlich bzw. garnicht definiert. Der Vorschlag zur Neuordnung umfasst die Art der Führung, geordnet nach der Straßenkategorie. In übergeordneten Straßen, wie den Bundesstraßen oder den Landesstraßen innerhalb der Kernstadt schlagen wir grundsätzlich die Führung des Radverkehrs im Seitenbereich vor. In Nebenstraßen wird der Radfahrer, sofern derzeitig noch kein seperater Radweg vorhanden ist, auf der Straße geführt. Dies setzt natürlich eine bauliche Anpassung des jeweiligen Straßenabschnittes voraus. Bei höherer Verkehrsbelastung oder ausreichend dimensionierten Seitebereichen kann der Radfahrer auch im Seitenbereich geführt werden. Außerorts entlang einer Straße, hinter den Ortseingangsschildern ist die einseitige, seperate Führung des Radfahrers empfohlen. Die sichere Einbindung in das innerörtliche System ist hierfür Grundvorausssetzung (z.B. Querungsmöglichkei-

Außerhalb der Straßensysteme finden sich viele überörtliche Radwege vor, die auf Strecken der überörtlichen Radrouten verlaufen bzw. auf gut ausgebauten Wirtschaftswegen. Optional ist eine Verknüpfung zwischen Jugendherberge und dem Radweg entlang des A-Grabens im Rahmen eines Rundwanderweges um Lübben. Hier wird nach Vorprüfung ggf. eine Brücke oder Kahn-Pendelverkehr empfohlen.

Überörtliche Radwege



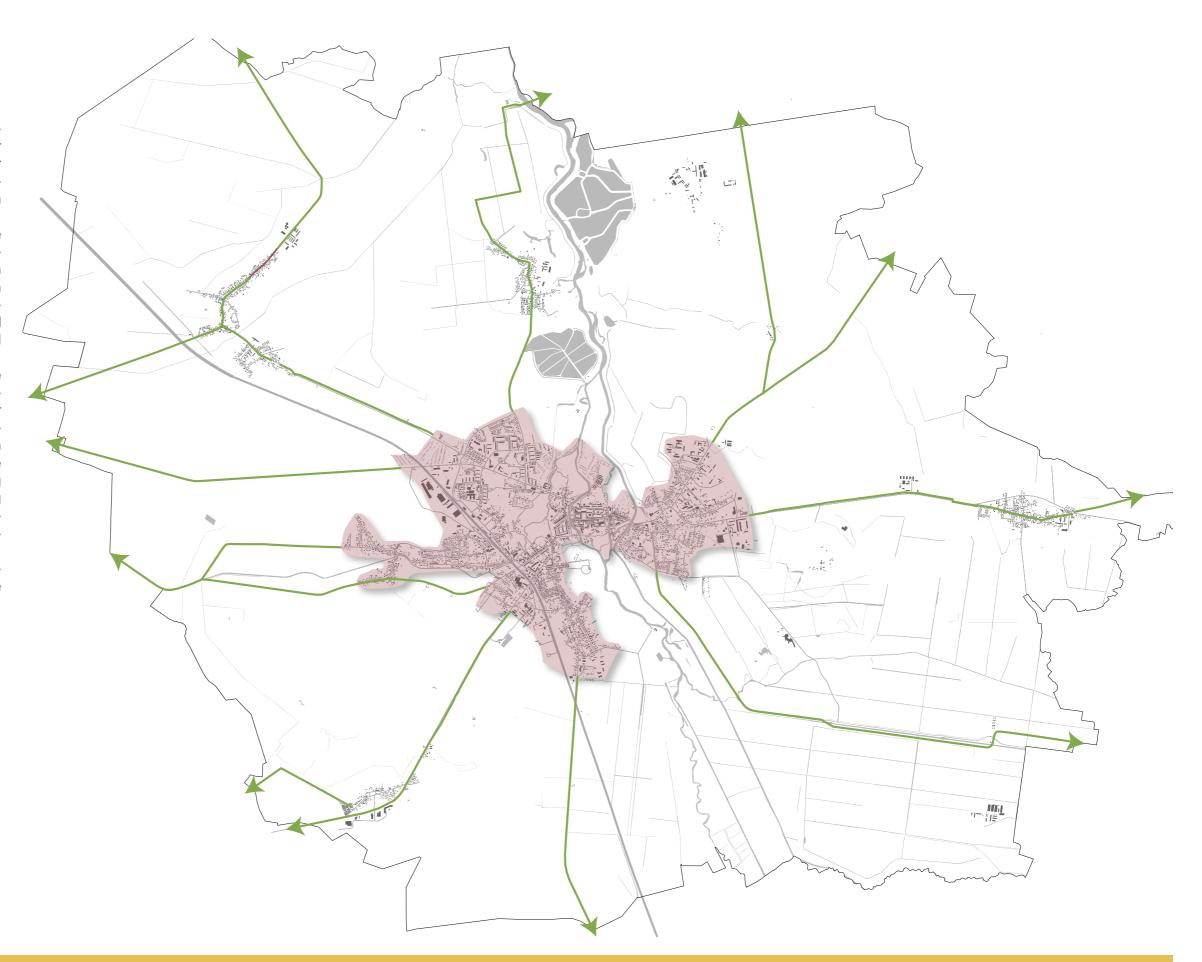
4.2.3. Sportradwegenetz

Schnelle Radwegenetze gewinnen in touristischer Hinsicht als auch für den Alltag immer mehr Bedeutung. Daher wurde die Möglichkeit zur Etablierung eines Sportradwegenetzes unter Berücksichtigung der regionalen und überregionalen Radwege betrachtet.

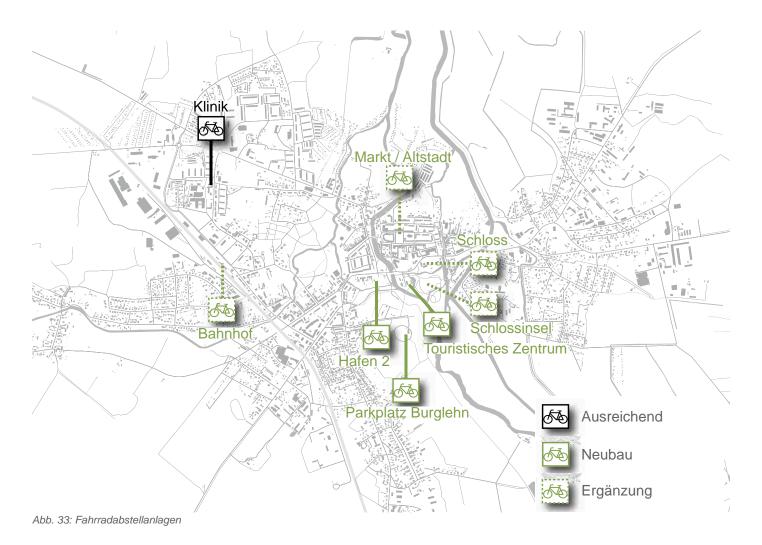
Das Konzept sieht vor, bestehende und geplante außerörtliche, gut ausgebaute Radwege als Sportradwege nutzbar zu machen. Einerseits treten diese Wege außerhalb der Stadtgrenzen nicht in Konfliktsituationen mit dem alltäglichen Stadtverkehr (KFZ, Fußgänger, sonstige Radfahrer) und andererseits verlaufen sie hier weitläufiger und sind somit bequemer und schneller zu befahren.

Als Sportradwegenetz können demnach alle einseitig separaten als Radweg geführten, außerörtlichen Verbindungsstrecken zwischen der Kernstadt Lübben und den Ortsteilen bzw. darüber hinaus ausgewiesen werden. Daneben finden sich Strecken auf den offiziellen Radrouten, wie etwa dem regional verlaufenden Gurkenradweg oder dem überregionalen verlaufenden Radweg Berlin-Dresden wieder. Die Planungen zum Berste Skate und weitere offiziellen Änderungen bezüglich der Radrouten sind inbegriffen.

Da sich das Sportradwegenetz in Teilen mit touristischen Routen überlagert wird eine Mindestbreite der Wege von 3 Metern empfohlen.



4.2.4. Fahrradabstellanlagen



Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur beinhaltet neben dem radverkehrsgerechten Ausbau der Wegesysteme, Straßen und öffentlichen Räume auch die Notwendigkeit an ausreichender Anzahl von Fahrradstellplätzen. Im Rahmen des Konzeptes wurde daher die Möglichkeiten der Einrichtung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen an bedeutenden öffentlichen Orten untersucht. Grundlage dafür waren Ortsbegehungen (in Teilen zu unterschiedlichen Zeiten) sowie die Aussagen der Bürger als auch der Verwaltung.

Derzeit existieren Fahrradparker (Anlehnbügel, Fahrradständer etc.) in ausreichender Zahl lediglich am Klinikum Dahme-Spreewald. Defizite wurden am Schloss, am Marktplatz (Vorbereich Rathaus), am Touristischen Zentrum auf der Schlossinsel, im Bereich des Hafens 2 an der Lindenstraße, im

Bereich Burglehn/Spreelagune sowie am Bahnhof festgestellt.

Der Einsatz von verschließbaren Fahrradboxen (insbesondere für Radreisende mit Gepäck, aber auch für hochwertige Fahrräder oder Elektrofahrräder) wird zukünftig wichtiger werden. Diese dienen nicht nur der sicheren Abstellung des Fahrrads, sondern können gleichzeitig auch als Akkuladestation fungieren. Derzeit gibt es dieses Angebot in Lübben nicht. Eine Einordnung wäre an zentralen Orten wie dem Bahnhof, der Schlossinsel, der Innenstadt oder am Burglehn (Richtung Spreelagune) denkbar. Hierbei ist neben der Funktionalität aufgrund der Größe die Gestalt der Boxen und die genaue Einordnung von enormer Bedeutung. In zukünftigen Planungen sollten daher konkrete Vorschläge in Alternativen untersucht werden.



4.3. Fokusbereiche & Detaillierung

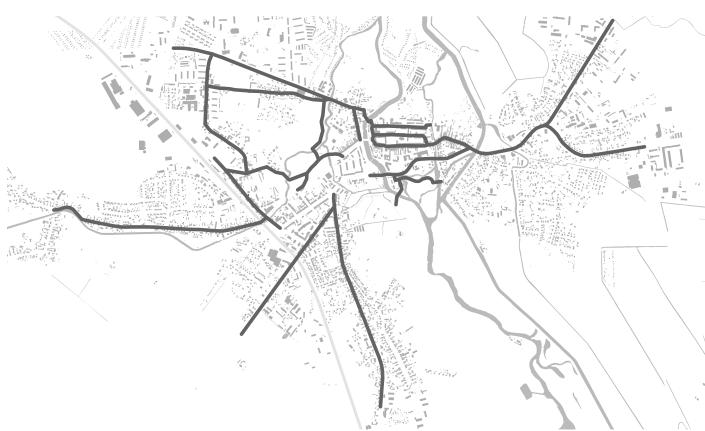


Abb. 34: Lageplan Fokusbereiche

4.3.1.	Berliner Chaussee / Berliner Straße / Wassergasse	Seite 57
4.3.2.	Berliner Straße	Seite 62
4.3.3.	Ernst-von-Houwald-Damm/ An der Kupka	Seite 66
4.3.4.	Gubener Straße	Seite 70
4.3.5.	Frankfurter Straße	Seite 74
4.3.6.	Lieberoser Straße	Seite 78
4.3.7.	Cottbuser Straße	Seite 82
4.3.8.	Luckauer Straße/ Weinbergstraße	Seite 86
4.3.9.	Bahnhofstraße	Seite 90
4.3.10.	Kastanienallee/ Hainmühlenweg	Seite 94
4.3.11.	Spielbergstraße	Seite 98
4.3.12.	Schillerstraße/ Bergstraße	Seite 102
4.3.13.	Friedensstraße	Seite 106
4.3.14.	Hain	Seite 110
4.3.15.	Innenstadtbereich	Seite 114
4.3.16.	Touristisches Zentrum	Seite 116
4.3.17.	Systemische Probleme der Barrierefreiheit	Seite 118

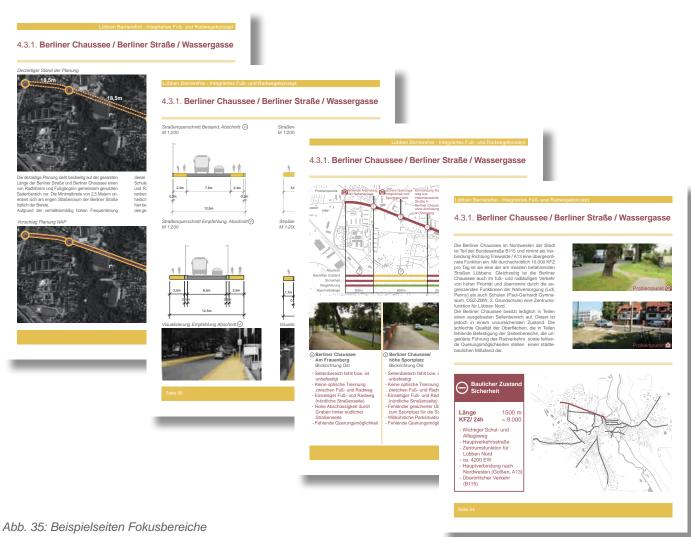
In der Fokussierung werden die Netze mit Handlungsbedarf einzeln aufgeführt. Jede Straße wird zu Beginn der Betrachtung steckbriefartig beschrieben. Dabei werden die hauptsächlichen Problempunkte aufgeführt.

Eingeteilt in einzelne Abschnitte erfolgt die Bewertung hinsichtlich des baulichen Zustands, der Sicherheit und der Wegeführung. Die nebenstehende Bebilderung charakterisiert die Bewertungskategorien. Weitere Problempunkte werden abschnittsweise konkretisiert.

Für jeden Straßenraum werden konkrete Vorschläge zur Verkehrsorganisation und Flächenverteilung ausgearbeitet. Prinzipschnitte verdeutlichen die vorgeschlagenen Maßnahmen und werden in Teilen durch weiterführende Grafiken ergänzt. Alle Problempunkte und Lösungsvorschläge werden darüber hinaus im Maßnahmenkatalog aufgeführt.

Die Vorschläge orientieren sich am Prinzip der durchgängigen Führung des Radverkehrs innerhalb des Stadtgebiets. Ein ständiger Wechsel der Führungsformen führt weder zur verstärkten Nutzung noch zur Steigerung der Sicherheit.

Den vorgeschlagenen Prinzipschnitten liegen die Mindestmaße der Regelwerke zugrunde. Wo immer möglich sollten die Seitenbereiche maximiert und die Fahrbahn auf das notwendige Minimum reduziert werden.



Legende - Wegekategorisierung

Baulicher Zustand

Oberflächenzustand, Oberflächenbelag, Borde

Gut



Kreisverkehr Ernst-von-Houwald-Damm

Akzeptabel



Berliner Chaussee (Höhe Kindergarten)

Schlecht



Wassergasse

Sicherheit

Wegbreite, Einbindung in Straßenverkehr, Gefahrenpotentiale

Gut



Ortseingang Lübben, Weinbergstraße

Akzeptabel



Ortseingang Lübben, Lieberoser Straße

Schlecht



An der Kupka/ Ernst-Von-Houwald-Damm

Wegeführung

Führung der Wege, Beschilderung, Orientierung

Gut



Lehnigksberg/ Nordumfluter

Akzeptabel



K6124/ Berliner Chaussee

Schlecht



Frankfurter Straße/ Dreilindenweg

Die Berliner Chaussee im Nordwesten der Stadt ist Teil der Bundesstraße B115 und nimmt als Verbindung Richtung Freiwalde / A13 eine übergeordnete Funktion ein. Mit durchschnittlich 9.000 KFZ pro Tag ist sie eine der am meisten befahrenen Straßen Lübbens. Gleichzeitig ist die Berliner Chaussee auch im fuß- und radläufigen Verkehr von hoher Priorität und übernimmt durch die angrenzenden Funktionen der Nahversorgung (Lidl, NP) als auch Schulen (Paul-Gerhardt Gymnasium, OSZ-ZBW, ev. Grundschule) eine Zentrumsfunktion für Lübben Nord.

Die Berliner Chaussee besitzt lediglich in Teilen einen ausgebauten Seitenbereich. Dieser ist jedoch in einem unzureichenden Zustand. Die schlechte Qualität der Oberflächen, die in Teilen fehlende Befestigung der Seitenbereiche, die uneindeutige Führung des Radverkehrs sowie fehlende Querungsmöglichkeiten stellen einen städtebaulichen Missstand dar.





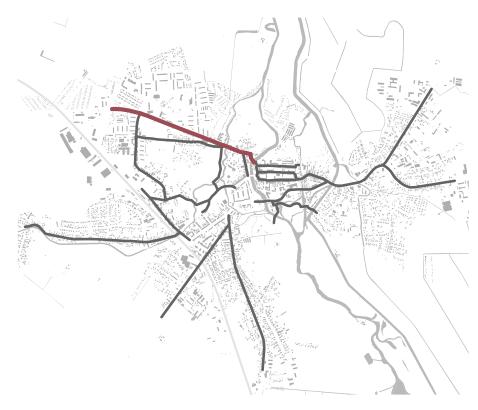


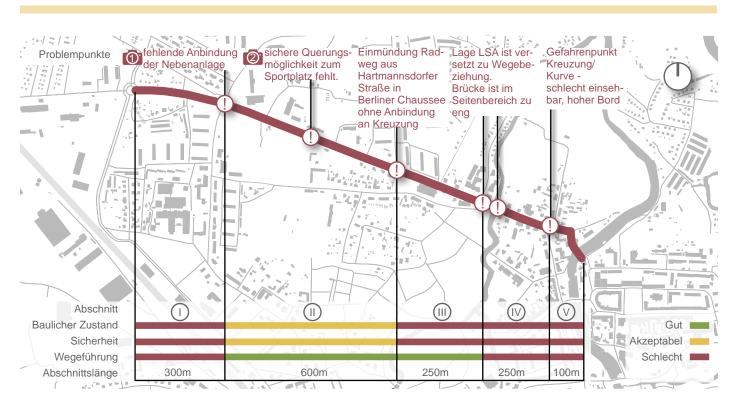
Länge KFZ/ 24h

1.500 m

~ 9.000

- Wichtiger Schul- und Alltagsweg
- Hauptverkehrsstraße
- Zentrumsfunktion für Lübben Nord
- ca. 4200 EW
- Hauptverbindung nach Nordwesten (Golßen, A13)
- Überörtlicher Verkehr (B115)









- Seitenbereich fehlt bzw. ist unbefestigt
- Keine optische Trennung zwischen Fuß- und Radweg
- Einseitiger Fuß- und Radweg (nördliche Straßenseite)
- Hohe Abschüssigkeit durch Graben hinter südlicher Straßenseite
- Fehlende Querungsmöglichkeit

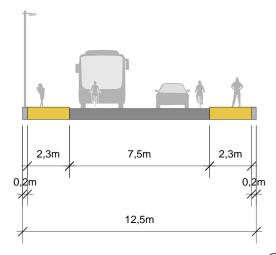


- Berliner Chaussee/ Höhe Sportplatz Blickrichtung Ost
- Seitenbereich fehlt bzw. ist unbefestigt
- Keine optische Trennung zwischen Fuß- und Radweg
- Einseitiger Fuß- und Radweg (nördliche Straßenseite)
- Willkürliche Parksituation
- Fehlende Querungsmöglichkeiten, insbesondere Fehlender gesicherter Überweg zum Sportplatz für die Schüler

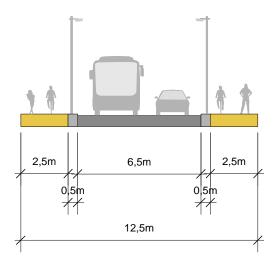


- Berliner Chaussee/ Hartmannsdorfer Straße Blickrichtung Ost
- Seitenbereiche schadhaft, bzw. nicht vorhanden
- Einseitiger Fuß- und Radweg (nördliche Straßenseite)
- Keine klare optische Trennung zwischen Fuß- und Radweg
- Abschüssigkeit durch Graben hinter südlicher Straßenseite
- Teilweise hoher Bord
- Ampel in ungünstiger Lage zur Wegebeziehung Hain
- Fehlende Querungsmöglichkeit

Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (VI) M 1:200 (Höhe ev. Grundschule)



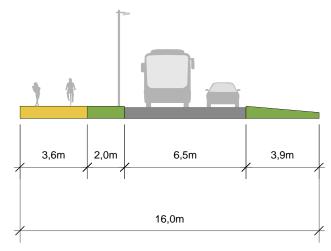
Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (vi) M 1:200



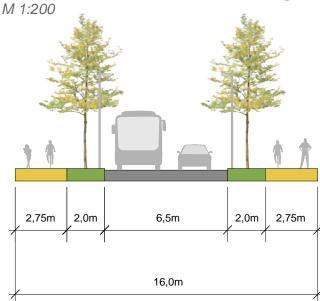
Visualisierung Empfehlung Abschnitt (VI)



Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (II) M 1:200 (engster Bereich - Café Lange)



Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (II)



Visualisierung Empfehlung Abschnitt (II)



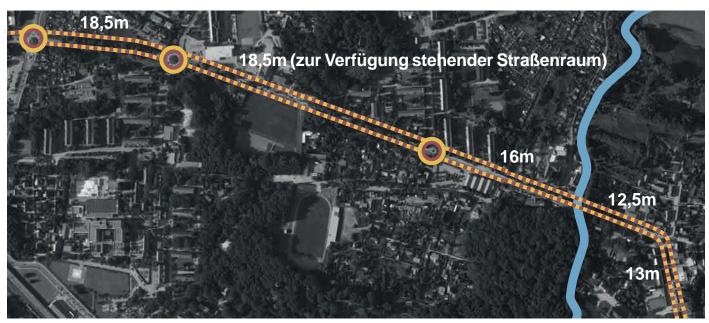


Abb. 36: derzeitiger Stand der Planung

Die derzeitige Planung sieht beidseitig auf der gesamten Länge der Berliner Straße und Berliner Chaussee einen von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzten Seitenbereich vor. Die Minimalbreite von 2,5 Metern orientiert sich am engen Straßenraum der Berliner Straße östlich der Berste.

Aufgrund der verhältnismäßig hohen Frequentierung dieser Straße, besonders durch Kinder der umliegenden

Schulen, sollte jedoch eine Verbreiterung des gemeinsam genutzten Seitenbereiches im Abschnitt westlich der Berste angestrebt werden. Die gleichmäßige Aufteilung des Straßenraums ermöglicht mit der beidseitigen Einordnung von Bäumen die Gestaltung der Bundesstraße als städtischen Raum. Zudem besteht auch die Möglichkeit der flexiblen Einordnung von Stellplätzen zwischen den Baumstandorten.

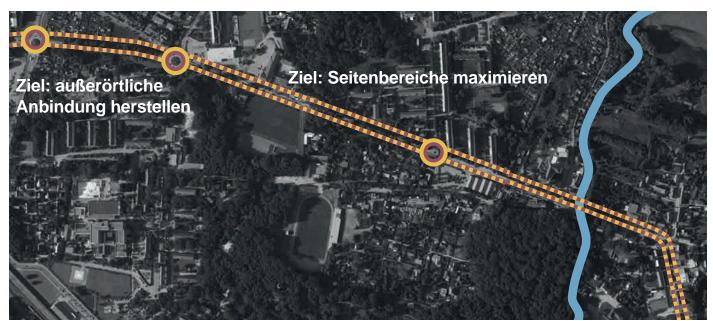


Abb. 37: Vorschlag Planung NAGLER & PARTNER



Abb. 38: Querung Berliner Straße/Wassergasse, offizielle Planung o.M.

Abb. 39: Querung Berliner Straße/Wassergasse, Empfehlung o.M. (Überlagerung mit Bestandsplanung)

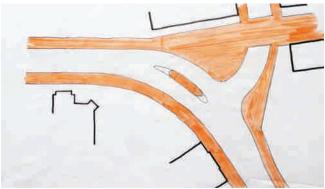


Abb. 40: Querung Berliner Straße/Wassergasse, Empfehlung o.M. (Skizze ohne Bestandsplanung)

Im Kreuzungsbereich Berliner Straße / Wassergasse ist im Rahmen der Neuplanung eine Querungsinsel vorgesehen. Dabei befindet sich die Einmündung der Fahrbahn der Wassergasse nördlich der Fußgängerquerung in der Mitte der Kurve. Die Priorisierung der Flächenverteilung in der Wassergasse erfolgt trotz starker Frequentierung durch Fuß und Radverkehre nicht zugunsten der "schwachen" Verkehrsteilnehmer.

Der Schwerpunkt der Planung liegt auf der Anbindung der (im Verhältnis wenig) durch KFZ genutzten Wassergasse. Die Nebenanlagen konzentrieren sich im Süden und entsprechen - ebenso wie die Lage der Querungshilfe - nicht den Bewegungslinien der Fußgänger und Radfahrer. Weiterhin ist die Einsehbarkeit des querenden Verkehrs von der B 115 aus Richtung Westen zu spät möglich. Gleichzeitig hat der querende Fuß- und Radverkehr nicht die Möglichkeit die Verkehrssituation in Gänze zu überblicken.

Vor dem Hintergrund als wichtige Wegeverbindung zwischen Lübben - Nord und Altstadt sowie als wichtiger Schulweg mit einer hohen Frequentierung durch Fußgänger und Radfahrer wird die Verschiebung der Querungshilfe empfohlen. Die vorgeschlagene Lage würde der logischen Bewegungslinie der aus Richtung Westen kommenden Fuß- und Radverkehre entsprechen. Zudem wird durch die bessere Einsehbarkeit die Sicherheit der querenden Verkehre erhöht. Diese haben wiederum selbst einen besseren Überblick über die Verkehrssituation und werden als Verkehrsteilnehmer aktiv eingebunden.

In der Wassergasse wird die Neuverteilung der Verkehrsflächen empfohlen. Gestalterisch sollte den Fußgängern und Radfahrern Vorrang gegeben werden. Denkbar ist die Ausbildung als Mischverkehrsfläche ohne klares Straßenprofil. Lediglich die Einmündung und die Neugasse haben den Charakter einer Straße (mit Fahrbahn und Nebenanlagen).

4.3.2. Berliner Straße

Die Berliner Straße zentral in der Stadt gelegen ist Teil der Bundesstraße B115 und nimmt als Verbindung Richtung Freiwalde / A13 eine übergeordnete Funktion ein. Mit über 6.000 KFZ pro Tag ist sie eine der am meisten befahrenen Straßen Lübbens. Sie verknüpft die weiterführende Berliner Chaussee mit dem westlichen Eingang zur Altstadt, dem Brückenplatz.

Die Berliner Straße weist zwei Seitenbereiche auf, die jedoch in einem äußerst schadhaften Zustand sind. Die befestigten Teile der Seitenbereiche haben einen schlechten Oberflächenzustand und sind abschnittsweise zu schmal. Andere Bereiche sind unbefestigt und weisen einen hohen Bord mit fehlenden Querungsmöglichkeiten auf. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der stark befahrenen Fahrbahn mit hohem SV-Anteil.

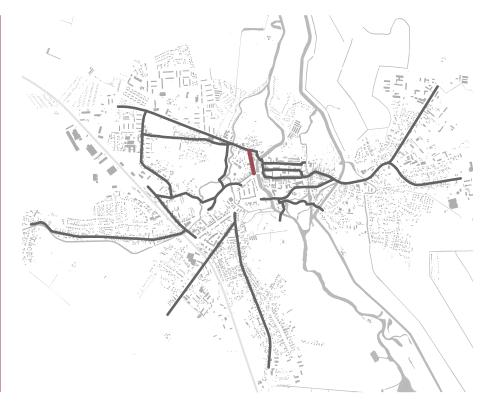




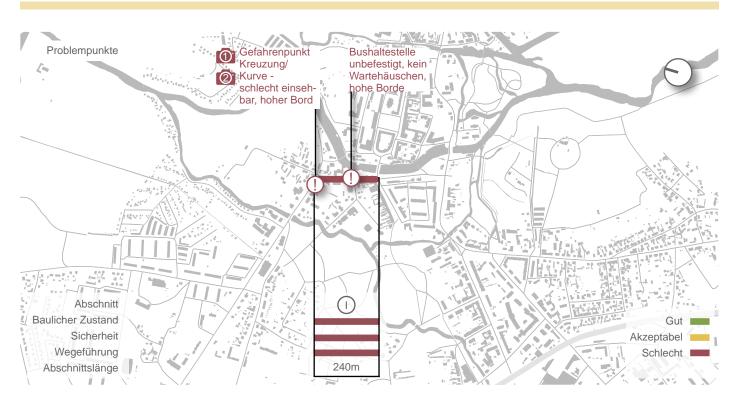


Länge 240 m > 6.000

- Schulweg
- Alltagsweg
- Hauptverkehrsstraße
- Bundesstraße (B115)



4.3.2. Berliner Straße





- Berliner Straße/ WassergasseBlickrichtung Süd
 - Kein befestigter Seitenbereich stadtauswärts
 - Seitenbereiche sehr schmal
 - Keine barrierefreie Querungsmöglichkeiten



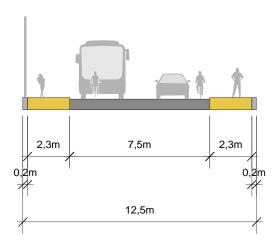
- Berliner Straße/
 Haltestelle Berliner Straße
 Blickrichtung Süd
- Teilweise keine befestigten Seitenbereiche
- Seitenbereiche sehr schmal
- Bushaltestelle unbefestigt
- Keine barrierefreie Querungsmöglichkeiten



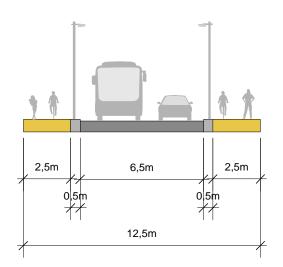
- Berliner Straße/ Brückenplatz
 - Blickrichtung Nord
- Seitenbereiche schadhaft
- Seitenbereiche sehr schmal

4.3.2. Berliner Straße

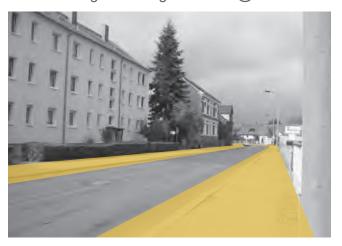
Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (1) M 1:200



Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (1) M 1:200



Visualisierung Vorschlag Abschnitt (1)



hier gemeinsam geführt werden. Der Platzgewinn kommt mit der Einrichtung des notwendigen Sicherheitsstreifens dem Seitenbereich zugute. Der Kreuzungsbereich Berliner Straße / Wassergasse wird im Abschnitt 4.3.1. näher erläutert.

Die Bemaßung der Straßenquerschnitte zeigen, dass die Fahrbahn mit 7,5 Meter im Vergleich zu den teilweise äußerst schmalen Seitenbereichen zu breit ist. Vorgeschlagen wird die maximal mögliche Breite des Seitenbereichs bei minimal nötiger Breite der Fahrbahn (6,5 Meter) vor. Die Seitenbereiche bieten mit je rund 2,5 Metern die Mindestsicherheit für die Fußgänger und Radfahrer, die



Der Straßenabschnitt Ernst-von-Houwald-Damm / An der Kupka ist - abgesehen von der verkehrsberuhigten Altstadt - die einzige Ost-West-Verbindung in Lübben und daher die am stärksten befahrene Strecke in Lübben. Die Bundesstraße B 87 besitzt in diesem Bereich eine Verkehrsbelastung von 13.000 Fahrzeugen/24h. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 12%. Durch den kurvigen Verlauf ist die Straße schwer einsehbar. Die erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h ist zu hoch.

Die Seitenbereiche am Ernst-von-Houwald-Damm sind bis auf ein bereits saniertes Teilstück zwischen Kreisverkehr B 115 und LSA an der Hauptzufahrt Schlossinsel unsaniert und sehr schmal, durch die touristische Bedeutung jedoch stark frequentiert. Begegnungsfälle (Rollstuhl, Fußgänger, Kinderwagen, Rad) im zu schmalen Seitenbereich bergen immer Gefahrenpotential. Die hohe Verkehrsbelastung erschwert die Verbindung zwischen Altstadt und Schlossinsel massiv. Ein sicheres Queren der Fahrbahn ist kaum möglich. Die vorhandene LSA besitzt lange Wartezeiten und ist die einzige barrierefreie Querungsmöglichkeit in diesem Abschnitt.

An der Kupka sind die Seitenbereiche großzügiger bemessen, jedoch in sehr schlechtem baulichen Zustand. Eine sichere und barrierefreie Querung ist nicht vorhanden. Die Führung des Radverkehrs ist im gesamten Straßenverlauf erfolgt nicht systematisch. Durch das hohe Verkehrsaufkommen entstehen Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern. Derzeit erfolgt jedoch die Planung für den Ausbau der Straße zwischen Lohmühlengasse und Dreilindenweg.



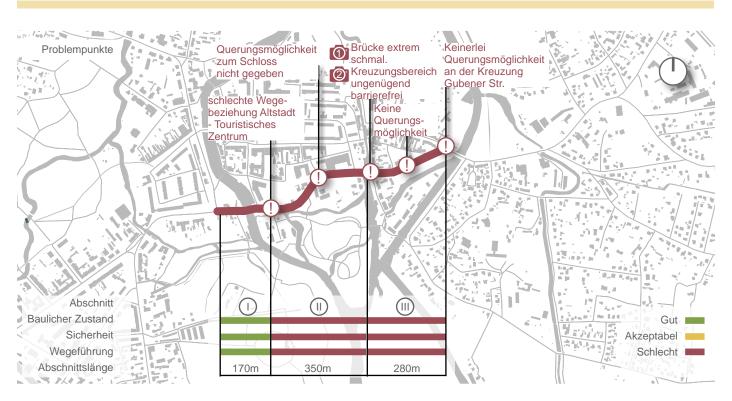




Länge 800m **KFZ/ 24h** ~ 13.000

- Alltags- und Tourismusweg
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptverbindung
 Ost West (B87)
 Durchgangsverkehr









- Schadhafte Seitenbereiche
- Teils keine Bordabsenkungen im Bereich von Querungen
- Sehr schmaler Seitenbereich (Nutzungskonflikte zwischen Fußgänger und Radfahrer)
- Keine sicheren Querungsmöglichkeiten



(III) An der Kupka/ Mühlendamm Blickrichtung Ost

- Schadhafte Seitenbereiche
- Teils keine Bordabsenkungen
- Teils sehr schmaler Seitenbereich für Fußgänger und Radfahrer
- Keine sicheren Querungsmöglichkeiten



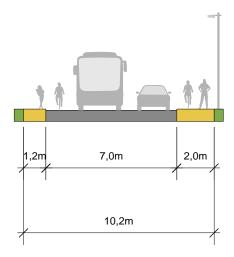
(III) An der Kupka/ Gubener Straße Blickrichtung Nordwest

- Schadhafte Seitenbereiche
- Teils keine Bordabsenkungen
- Teils sehr schmaler Seitenbereich für Fußgänger und Radfahrer
- Keine sicheren Querungsmöglichkeit (besonders für Rollstuhlfahrer und Blinde ist die Kreuzung nicht passierbar)



Abb. 41: Mögliche Führung des Ernst-von-Houwald-Damms, Abschnitt (II) o.M.

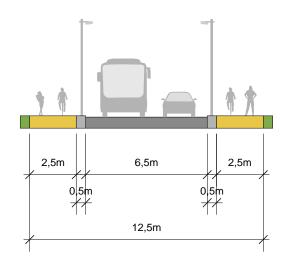
Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (II) M 1:200



Die Seitenbereiche des Ernst-von-Houwald-Damms sind wesentlich zu klein dimensioniert. Gerade vor dem Hintergrund als wichtige Wegebeziehung für den Alltag (Radfahrer und Fußgänger) als auch die touristische Nutzung entsteht hier dringender Handlungsbedarf.

Ziel ist die Ausweitung der Seitenbereiche auf das notwendige Mindestmaß von 2,5 Metern. Diese Vorgabe muss bei einer zukünftigen Planung die Grundlage für die neue Führung der Straße bilden. Die Trassierung der Fahrbahn hat sich demnach nicht an den optimalen Fahrkurven für KFZ,

Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (II) M 1:200



sondern am ausreichenden Raumbedarf für die schwachen Verkehre in Abhängigkeit der planerischen Rahmenbedingungen (Grundstücksgrenzen / Gebäudekanten) zu orientieren.

Zur zusätzlichen Harmonisierung der unterschiedlichen Verkehre in diesem Abschnitt, vor allem aber zur Gefahrenabwehr (viele Querende zwischen Altstadt und Schlossinsel/Schlossbereich bei gleichzeitig kurvigem bzw. schlecht einsehbarer Verkehrssituation) wird die Entschleunigung des KFZ-Verkehrs durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h empfohlen.

Im Kreuzungsbereich Lohmühlengasse / Mühlendamm wird zukünftig die Querungsmöglichkeit verbessert. Aufeinander bezogene Bordabsenkungen, ein besser einsehbarer Straßenverlauf aufgrund der veränderten Linienführung sowie die Reduktion des Fahrbahnquerschnitts auf das notwendige Mindestmaß erhöhen die Sicherheit und vereinfachen das Queren der Fahrbahn.

Im Abschnitt III (Lohmühlengasse bis Gubener Straße) sind in den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens getrennte Geh- und Radwege vorgesehen. Im Sinne der einheitlichen Systematik zur Führung der Radfahrer erscheint jedoch auch in diesem Bereich die gemeinsame Nutzung des Seitenbereiches (mit dem Fußgänger) angemessen. Aussagen zu Querungsmöglichkeiten im Bereich des Knotens An der Kupka / Gubener Straße werden im Kapitel 4.3.4 gemacht.

4.3.4. Gubener Straße

Die Gubener Straße ist als historische östliche Vorstadt die Hauptverbindung zwischen der Altstadt und den östlich angrenzenden Wohnquartieren mit einigen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben. Sie ist mit rund 4.000 Fahrzeugen/24h durchschnittlich frequentiert. Durch die gleichzeitig wichtige Bedeutung als Schul- und Alltagsweg entstehen jedoch Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Diese werden durch räumliche Engstellen noch verstärkt.

Die schadhaften Oberflächen (sowohl Seitenbereiche als auch Fahrbahn) sind insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen problematisch. Engstellen erlauben in Teilen keine Befahrung mit Rollstuhl (Höhe Hotel Spreeblick, Bäcker etc.). Fehlende Bordabsenkungen an Zufahrten erschweren die Querung der Fahrbahn. Am Übergang zur Straße An der Kupka ist keinerlei sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeit gegeben. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der Fahrbahn. Aufgrund der Fahrbahnqualität und Verkehrsbelastung wird häufig widerrechtlich der

Seitenbereich genutzt. Der nördliche Seitenbereich wird regelmäßig auch gegen die Fahrtrichtung befahren.



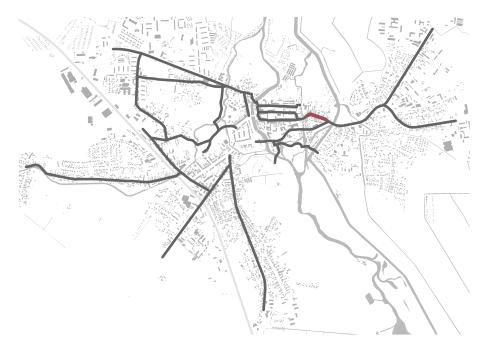




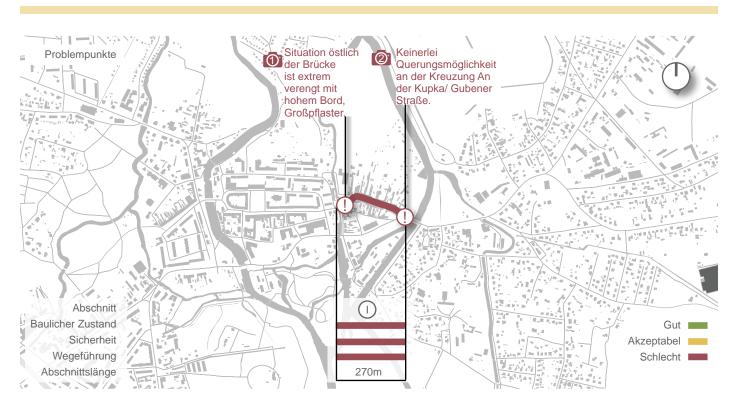
Länge KFZ/ 24h

270 m ~ 4.000

- Schulweg
- Alltagsweg
- Touristischer Weg
- Hauptverkehrsstraße
- Zentrumsfunktion & Einzelhandelsstandort
- Verbindung
 Altstadt Lübben Ost



4.3.4. Gubener Straße





() Gubener Straße

Blickrichtung Ost

- Schadhafter Seitenbereich
- Hohe Borde
- Keine sichere Querungsmöglichkeiten
- Willkürlich angeordnete Fahrradständer und Mülltonnen versperren mobilitätseingeschränkten Personen den Weg



□ Gubener Straße

Blickrichtung West

- Schadhafter und teilweise schmaler Seitenbereich
- Hohe Borde
- Keine sichere Querungsmöglichkeiten



Gubener Straße/ An der KupkaBlickrichtung West

 Kreuzungsbereich bietet keine sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeit (z.B. Bushaltestelle südliche Straßenseite An der Kupka nicht erreichbar)

4.3.4. Gubener Straße



Abb. 42: Grundsatz: Minimale Straßenbreite bei maximaler Breite des Seitenbereichs

Grundsätze:

- 1. Engstelle Straßenraum prüfen
- 2. Seitenbereiche maximieren
- 3. Fahrbahnbreite minimieren



Abb. 43: Führung Radverkehr mit Einordnung der Mittelinsel (An Der Kupka)

4.3.4. Gubener Straße

Im Bereich der Engstelle am Hotel Spreeblick (siehe Foto) wird empfohlen die Fahrbahnbreite auf ein Minimum zu reduzieren um einen größtmöglichen Seitenbereich zu ermöglichen. Inwieweit die Fahrbahn partiell eingeengt werden kann, muss im Rahmen einer Planung konkret geprüft werden. Zur Lösung der Problematik im Kreuzungsbereich Gubener Straße / An der Kupka und der daraus resultierende Konfliktsituation in der Frankfurter Straße (Radfahrer als Geisterfahrer im Seitenbereich) wird die Führung des Radverkehrs in der Gubener Vorstadt als separate Wegebeziehungen vorgeschlagen.

In Richtung Altstadt wird wie bisher der Straßenraum der Gubener Straße genutzt. In westliche Richtung wird ab dem Hotel Spreeblick eine Führung über die schmale Gasse (An der Kupka) Richtung NP-Markt empfohlen. An der Kupka (B 87) kann der Radverkehr die geplante Querungshilfe mit beidseitig abgesenkten Borden nutzen. Zur Umsetzung ist zum einen die Gasse An der Kupka hinsichtlich einer besseren Oberflächenqualität auszubauen. Zum anderen sind die Eigentumsverhältnisse des markierten Grundstücks neben dem NP-Markt zu klären und die Nutzung der Fläche neu zu ordnen.

Die Frankfurter Straße verknüpft den Osten des Stadtgebietes mit dem Zentrum Lübbens. Die Straße ist Teil der Bundesstraße B 87 und eine der am stärksten befahrene Strecken der Stadt. Am Ortseingang Lübben wurden im Jahr 2010 über 8.000 Verkehrsbewegungen mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeitsübertretung von 48% gemessen.

Die Strecke gliedert sich in zwei Bereiche. Der städtischere Abschnitt von der Kupka bis zur Kreuzung Lieberoser Straße zeichnet sich durch eine unterschiedlich breite Fahrbahn mit beidseitig schmalen, befestigten Seitenbereichen aus. Der bauliche Zustand des in Teilen gemeinschaftlichen Fuß- und Radweges ist weitestgehend mangelhaft. Die Führung des Radverkehrs ist nicht einheitlich. Die hohe Verkehrsbelastung (13.715 KFZ/Höhe Rewe-Markt) und die kurvige Führung der Straße erschweren eine sichere Querung.

Der Straßenabschnitt östlich der Kreuzung Lieberoser Straße besitzt keinen befestigten Seitenbereich. Die Benutzung der Fahrbahn bzw. der teilweise stark abschüssigen unbefestigten Seitenflächen erzeugt ein hohes Gefahrenpotential für Fußgänger und Radfahrer. Eine barrierefreie

Erreichbarkeit der Ziele in diesem Bereich ist nicht möglich. Am Ortsausgang fehlen der überörtliche Radweg einschl. sicherer Querungsmöglichkeit.

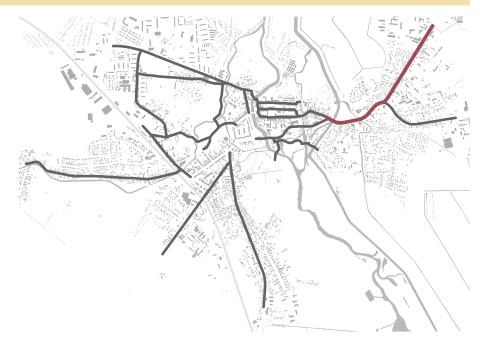


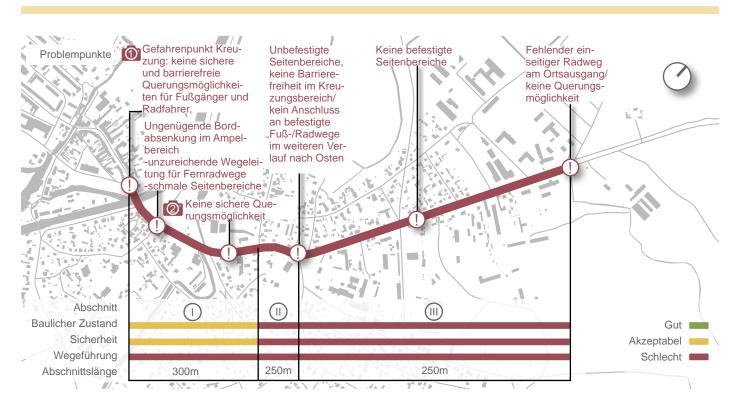




Länge 1.580 m **KFZ/ 24h** ~14.000 KFZ

- Wichtiger Schul- und Alltagsweg
- Touristischer Weg (Westteil)
- Hauptverkehrsstraße
- Verbindungsfunktion Lübben Ost - Zentrum
- Überörtlicher Verkehr (B87)







- ☐ Frankfurter Straße/Friedrich-Ludwig-Jahn-StraßeBlickrichtung Ost
 - Teils keine Bordabsenkungen
 - An einigen Stellen sehr schmaler Seitenbereich für Fußgänger und Radfahrer
 - Schlechte Orientierungsmöglichkeit für aus dem "Vogelschutz" kommende Touristen (bspw. auf dem Gurkenradweg)
 - zu geringe Aufstellfläche für Radfahrer

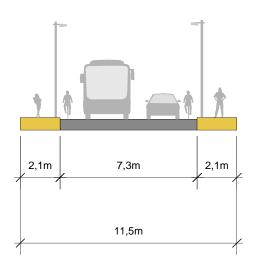


- Bushaltestelle Frankfurter Straße Blickrichtung West
- Schadhafte Seitenbereiche (Gehwegplatten/ Zufahrten)
- An einigen Stellen sehr schmaler Seitenbereich für Fußgänger und Radfahrer
- Keine einheitliche Führung des Radfahrers stadteinwärts

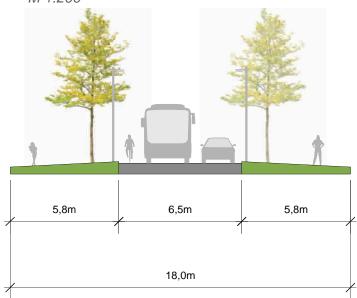


- (III) Frankfurer Straße/ Florian-Geyer-Straße Blickrichtung West
- Keine befestigten Seitenbereiche
- Hohe Abschüssigkeit durch Gräben an beiden Straßenseiten
- Keine sichere Querungsmöglichkeiten
- Gefahrenpotential durch hohe Verkehrsbelastung

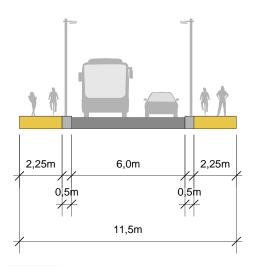
Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (1) M 1:200

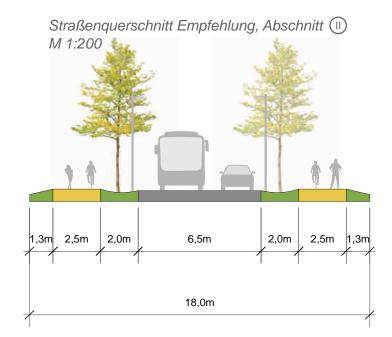


Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (II) M 1:200



Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (1) M 1:200





Die Frankfurter Straße ist in den westlichen, städt- ischeren Abschnitten in den Seitenbereichen großzügiger zu gestalten. In engen Abschnitten ist es möglich, unter Verringerung der Fahrbahnbreite auf bis zu 6 Meter, die Seitenbereiche ohne Eingriffe in private Flächen, auf jeweils 2,25m (exklusive Sicherheitstrennstreifen) zu verbreitern.

Diese Ausmaße erlauben in diesem stark befah-

Visualisierung Empfehlung, Abschnitt (1)



renen und kurvigen Straßenabschnitt eine verbesserte Führung des Fuß- und Radverkehrs im gemeinsamen Seitenbereich.

Östlich des Abzweigs der Lieberoser Straße wird die Einrichtung eines befestigten Seitenbereichs auf beiden Straßenseiten empfohlen. Die Abmessungen von je 2,5 Metern für eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs sollen den Erhalt des Baumbestands ermöglichen.

Visualisierung Empfehlung, Abschnitt (II)



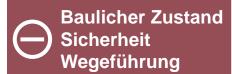
Die Lieberoser Straße im Osten Lübbens ist eine der beiden wichtigsten Ausfallstraßen in östliche Richtung (OT Radensdorf, Burg, Cottbus). Sie ist sowohl die Haupterschließung für die angrenzenden Wohngebiete, das Reha-Zentrum als auch den Einzelhandelsstandort. im Bereich Postbautenstraße (toom, Marktkauf, BHG). Die rund 5.000 täglichen Verkehrsbewegungen stellen eine hohe Verkehrs - und Lärmbelastung dar. Aufgrund des geradlinigen Charakters der Straße liegt der Anteil am Geschwindigkeitsübertritt aller Fahrzeuge bei 94%. Die Verkehrsdatenerfassung von 2010 gibt eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 67 km/h an.

Die Lieberoser Straße verfügt über keinen ausgebauten Seitenbereich. Die Benutzung der Fahrbahn bzw. der stark abschüssigen unbefestigten Seitenflächen erzeugt ein hohes Gefahrenpotential für Fußgänger und Radfahrer. Eine barrierefreie Erreichbarkeit der Ziele in diesem Bereich ist nicht

möglich. Am Ortsausgang fehlt eine sichere Querungsmöglichkeit zum überörtlich Radweg.

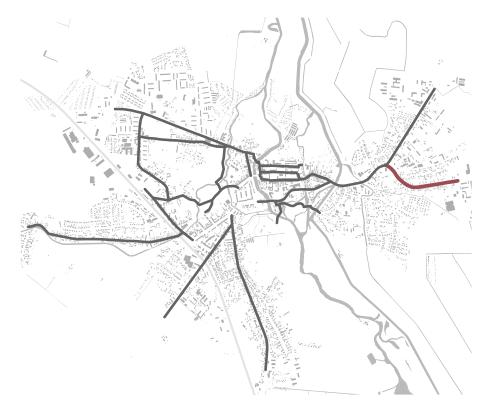


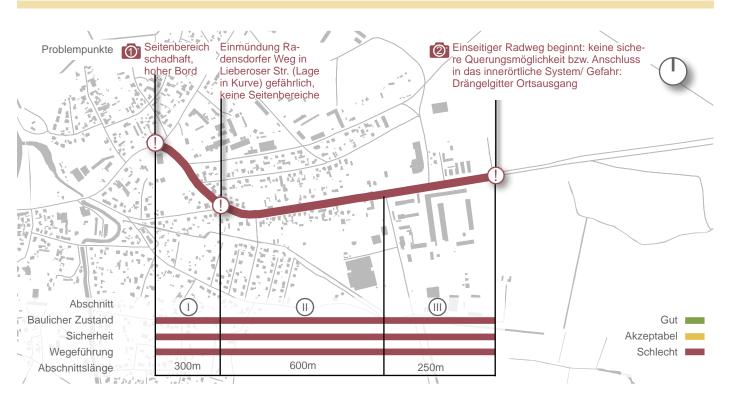




Länge 1.200 m KFZ/ 24h ~ 5.000

- Wichtiger Alltagsweg
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptverbindung nach Osten (Radensdorf, Burg, Cottbus, Einzelhandelsstandorte toom & Marktkauf)









- Viel genutzte Einmündung (Radverkehr) vom Radensdorfer Weg auf die Lieberoser Straße birgt Gefahrenpotential
- Keine sichere Querungsmöglichkeit (aus Richtung Osten schlechte Einsicht der Kurve)
- Kein befestigter Seitenbereich Lieberoser Straße
- Hohe Abschüssigkeit durch Gräben an beiden Straßenseiten



Lieberoser Straße

Blickrichtung Stadtauswärts

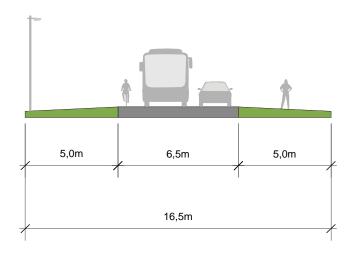
- Keine befestigten Seitenbereiche
- Hohe Abschüssigkeit durch Gräben an beiden Straßenseiten
- Keinerlei Querungsmöglichkeiten
- Gefahrenpotential durch hohe Verkehrsbelastung



Lieberoser Straße/ Postbautenstraße Blickrichtung West

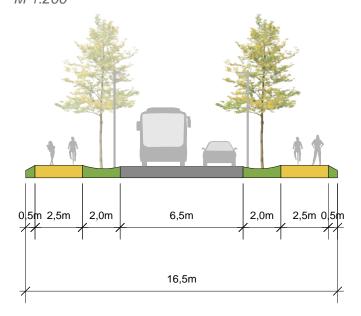
- Keine befestigten Seitenbereiche
- Hohe Abschüssigkeit durch Gräben an beiden Straßenseiten
- Keine sichere Querungsmöglichkeit
- Gefahrenpotential durch hohe Verkehrsbelastung

Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (II) M 1:200



Aufgrund des vergleichsweise geringeren Fußund Radverkehrs ist ein gemeinsam geführter Seitenbereich an beiden Fahrbahnseiten zu empfehlen. Die derzeitige Breite der Fahrbahn von 6,5 Metern kann aufgrund des ausreichenden Straßenquerschnitts beibehalten werden. Empfohlen wird die Trennung des gemeinsamen Geh- und Radweges von der Fahrbahn durch einen 2 Meter breiten Grünstreifen. In diesem Bereich kann die Entwässerung (Mulde), als auch mögliche Stellplätze und die Bepflanzung mit Bäumen eingeordnet werden.

Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (II) M 1:200



Visualisierung Empfehlung Abschnitt (II)





Abb. 44: Führung der Seitenbereiche mit Querungen

4.3.7. Cottbuser Straße

Die Cottbuser Straße im Süden der Stadt bindet der Ortsteil Steinkirchen an Lübben an und ist eine Hauptverbindung in südliche Richtungen nach Lübbenau und zur Autobahn 13.

Mit rund 7.000 KFZ pro Tag ist sie eine der am stärksten befahrenen Straßen.

In den Abschnitten III und IV ist nur der westliche Seitenbereich für den Fuß- und Radverkehr nutzbar. Dieser Seitenbereich ist in weiten Teilen unbefestigt sowie sehr schmal und abschüssig, was eine barrierefreie Nutzung unmöglich macht. Sichere Querungsmöglichkeiten sind kaum gegeben. Die Führung des Radfahrers ist im gesamten Straßenverlauf nicht einheitlich. Im Bereich der Förderschule Am Neuhaus ist der Seitenbereich äußerst schmal und ungesichert. Gerade zu den Unterrichts-Stoßzeiten sind hier größere Gruppen beengt neben der Fahrbahn. Zudem wirkt die Beziehung der Schule zur nächsten Bushaltestelle ungeklärt.







Länge KFZ/ 24h

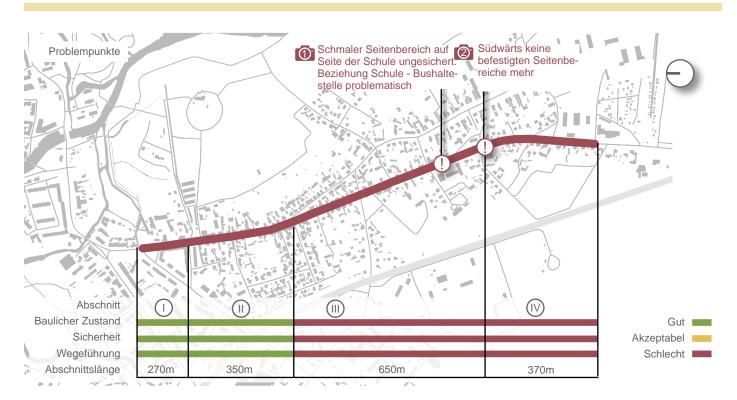
1.640m

~ 7.000

- Schulweg
- Alltagsweg
- Hauptverkehrsstraße
- Hauptverbindung nach Süden (Lübbenau, A13)



4.3.7. Cottbuser Straße





Cottbuser Straße/
 Am Burglehn
 Blickrichtung Süd (neugestalteter Seitenbereich)



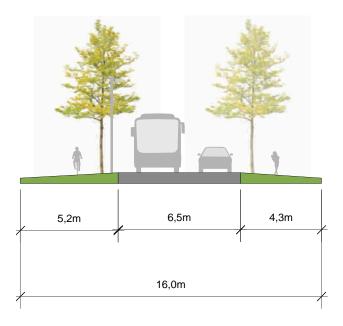
- Cottbuser Straße/ Förderschule Am Neuhaus Blickrichtung Nord
- Keine befestigten Seitenbereiche
- Abschüssigkeit an beiden Straßenseiten
- Gefahrenpotential durch hohe Verkehrsbelastung



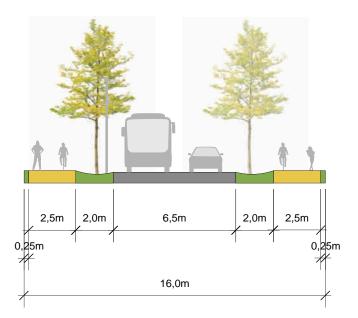
- (III) Cottbuser Straße/ Schulstraße Blickrichtung Süd
- Keine befestigten Seitenbereiche
- Abschüssigkeit an beiden Straßenseiten
- Gefahrenpotential durch hohe Verkehrsbelastung
- Beziehung Bushaltestelle/ Schule ist problematisch (daher Drängelgitter)

4.3.7. Cottbuser Straße

Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (III) M 1:200



Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (III) M 1:200



Visualisierung Empfehlung Abschnitt (III)



In der Cottbuser Straße wird generell die durchgängige Errichtung von befestigten Seitenbereichen empfohlen. Vor allem im Umfeld der Förderschule Am Neuhaus ist dies bezüglich der Sicherheit der Schüler von großer Bedeutung. Der Querschnitt des Straßenraums erlaubt (bei einseitig zu erhaltenden Baumbestand) einen Wert von je 2,5 Metern für eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr.

Mit dem Ziel einer einheitlichen Führung des Radverkehrs wird der Straßenquerschnitt in den beiden noch unsanierten Bereichen (III und IV) empfohlen.



Die Luckauer Straße, ab Bahnübergang Weinbergstraße, verläuft stadtauswärts in Richtung Südwesten (OT Neuendorf, A13 / Duben, Luckau) und weist eine Verkehrsbelastung von ca. 8.000 Fahrzeugen pro Tag auf. Im Verlauf befinden sich wichtige Einrichtungen wie das Landesklinikum, die Polizei und das Einzelhandelszentrum (OBI, REWE).

Der Teilabschnitt Luckauer Straße ist bereits saniert. Auffällig sind hier lediglich die als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesenen zu schmalen Seitenbereiche.

Im Teilabschnitt der Weinbergstraße sind vor allem die Führung der Geh- und Radwege und daraus resultierend die Verkehrssicherheit problematisch. Es gibt nur einen Seitenbereich auf der nördlichen Straßenseite. Dieser ist nicht baulich vom Straßenbereich getrennt (niveaugleich mit Fahrbahn) und wird - in Ermangelung eines südlichen Seitenbereiches - verkehrswidrig auch stadteinwärts genutzt. Der einseitige überörtliche Radweg beginnt bereits vor dem Ortsausgang

und ist schlecht eingebunden. Der Radfahrer wird stadteinwärts auf die Fahrbahn geführt. Stadtauswärts fehlt die Verbindung zum vorher endenden Radweg. Eine sichere Querungsmöglichkeit existiert nicht.







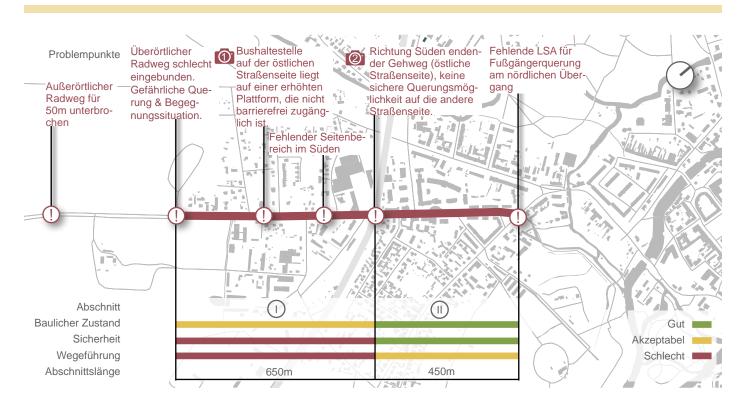
Länge KFZ/ 24h

1.100m

~ 8.000

- Alltagsweg
- Schulweg
- Hauptverkehrsstraße (B87)
- Anbindungsfunktion für Einzelhandelszentrum "Obi/Rewe"
- Hauptverbindung nach Süden (OT Neuendorf, A13, Luckau)







Weinbergstraße Ortseingang Lübben Blickrichtung Ortseingang

- Radfahrer Stadtauswärts müssen auf einseitigen Radweg der gegenüberliegenden Straßenseite wechseln - gefährliche Querungssituation
- Radfahrer stadteinwärts werden auf stark befahrene Straße geführt



WeinbergstraßeOrtsausgangBlickrichtung Ortsausgang

- fehlender Radweg zwischen "Langer Rücken" und Ortsausgang
- Radweg endet ohne sichere Einführung auf Fahrbahn (kurzer Schutzstreifen)
- Radfahrer stadtauswärts müssen auf einseitigen außerörtlichen Radweg wechseln - keine sichere Querungsmöglichkeit
- Keine bauliche Trennung zwischen Seitenbereich und Fahrbahn
- Seitenbereiche schlecht beschildert



Weinbergstraße/ GartenstraßeBlickrichtung Nord

- Keine baulich Trennung zwischen Seitenbereich und Fahrbahn
- Einseitiger Fuß- und Radweg (westliche Straßenseite)
- Führung des Radverkehrs stadteinwärts auf Fahrbahn (daher erfolgt teilweise eine rechtswidrige Mitbenutzung des westlichen Seitenbereichs im Gegenverkehr)

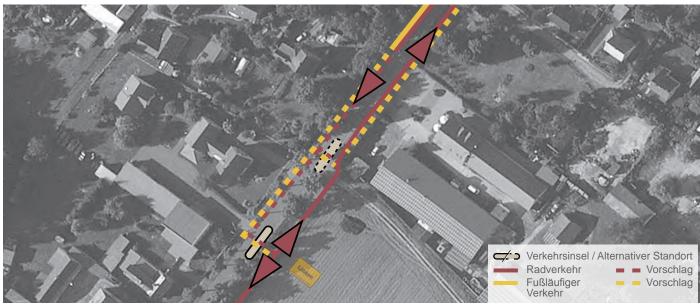
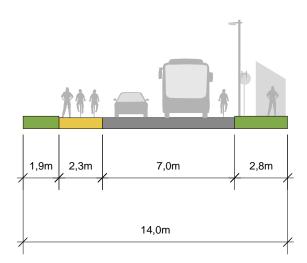
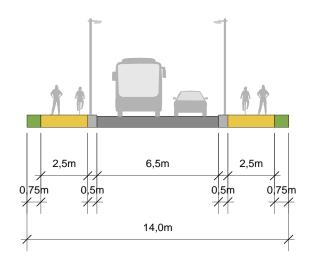


Abb. 45: Querungsvorschlag (mit Alternative)

Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (II) M 1:200



Aufgrund des vergleichsweise geringen Fußund Radverkehrs wird ein gemeinsam genutzter Seitenbereich auf beiden Fahrbahnseiten empfohlen. Dafür muss die Fahrbahn um 0,5 Meter auf das ausreichende Maß von 6,5 Meter zugunsten der Seitenbereiche verschmälert Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (II) M 1:200



werden. Beide Seitenbereiche müssen gegenüber der Fahrbahn baulich abgetrennt sein (Bordstein). Stadteinwärts ist der Seitenbereich neu einzuordnen, stadtauswärts bis zur Anbindung an den separat neben der Straße geführten Radweg zu ergänzen.

Am Übergang zwischen der innerörtlichen beidseitigen Führung des Radverkehrs und der außerörtlichen einseitigen Führung ist die Einordnung einer Verkehrsinsel notwendig. Aufgrund der derzeitigen Differenz zwischen der Lage des Ortseingangsschildes und dem Ende des außerörtlichen Radweges ist die konkrete Lage der Verkehrsinsel in Abhängigkeit von straßenrechtlicher Bedeutung, gestalterischen Anforderungen und verkehrlicher Situation zu klären. Dargestellt sind die beiden möglichen Einbauorte.

Die Bahnhofstraße ist mit mit rund 7.700 KFZ pro Tag eine der stärker befahrenen Straßen in Lübben, nicht zuletzt wegen der Hauptanbindung des Bahnhofes und als Verknüpfungsachse zwischen Lübben Süd und Lübben Nord. Zudem gewährleistet sie die Anbindung für den Ortsteil Treppendorf. Im ersten Abschnitt zwischen Bahnhof und Abzweig Hainmühlenweg ist nur ein einseitig sanierter Seitenbereich auf östlicher Fahrbahnseite vorzufinden. Dieser hat ein getrennten Fuß- und Radweg und befindet sich in einem guten Zustand. Auf westlicher Straßenseite ist der Seitenbereich in einem mangelhaften Zustand. Die Führung des Radfahrers ist nicht systematisch. Abschnittsweise ist der Seitenbereich zu schmal bemessen. Viele Ausfahrten von anliegenden Grundstücken verstärken die schwere Orientierung in diesem Seitenbereich zusätzlich.

Der Fahrbahnquerschnitt von 7 Metern ist für die derzeitige Nutzung (Parken und Radführung auf Fahrbahn + Verkehr) nicht geeignet und führt zu Konfliktpunkten. Der zweite Abschnitt ist bereits saniert und befindet sich in einem guten Zustand.





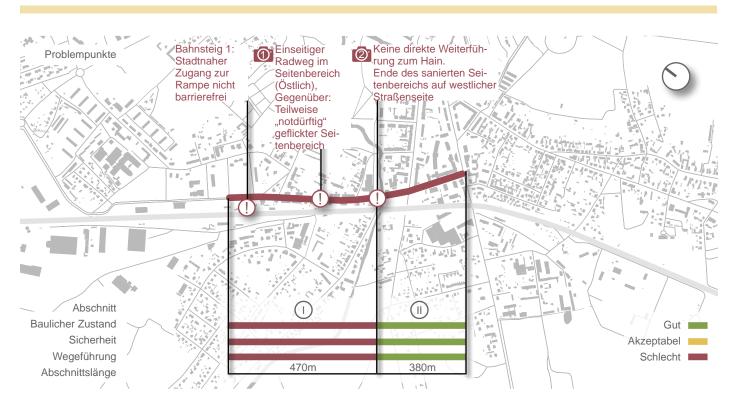


Länge KFZ/ 24h

850m 7.700

- Schulweg
- Alltagsweg
- Touristischer Weg
- Anbindungsfunktion
 Lübben Bahnhof aus
 nördlicher und südlicher
 Richtung







Bahnhofstraße / Bahnhof

Blick Richtung Süden

- Schadhafter Seitenbereich, teilweise unbefestigt
- Einseitiger, sanierter Seitenbereich (östlich)
- Ausfahrten teilweise schlecht einsehbar



Bahnhofstraße /MajoransheideBlick Richtung Norden

- Schadhafter Seitenbereich
- Einseitiger, sanierter Seitenbereich (östlich)
- Ausfahrten teilweise schlecht einsehbar
- teilweise widerrechtlich Parken von Autos im Seitenbereich

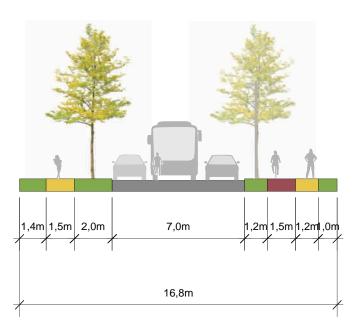


□ Bahnhofstraße /

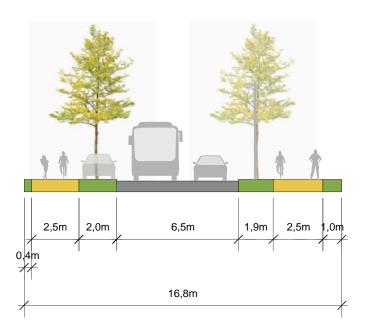
Blick Richtung Norden

- Schadhafter Seitenbereich
- Einseitiger, sanierter Seitenbereich (östlich)
- teilweise widerrechtlich Parken von Autos im Seitenbereich

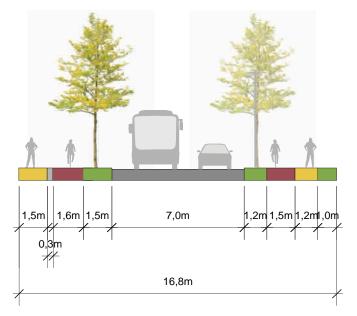
Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (1) M 1:200



Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (1) M 1:200



Straßenquerschnitt Option, Abschnitt (1) M 1:200



Trotz der Funktion der Bahnhofstraße als innerörtliche Entlastungsstraße wird die Führung des Radverkehrs im Seitenbereich empfohlen. Eine Veränderung des begonnenen Ausbauprinzips auf dem letzten kurzen Teilstück erscheint nicht sinnvoll. Die durchgängig einheitliche Führung des Radverkehrs in der Bahnhofstraße im Sinne einer logischen Systematik wird als sicherer angesehen als der häufige Wechsel der Radverkehrsführung.

In der Bahnhofstraße wird daher der Ausbau des Seitenbereichs als ein 2,5 Meter breiter, gemeinsam genutzter Fuß- und Radweg empfohlen. Die Breite des Weges kann optional bis zu den anliegenden Grundstücksgrenzen ausgebaut werden. Das Parken kann in dieser Variante zwischen Fahrbahn und Seitenbereich im Wechsel mit der Begrünung stattfinden.

Alternativ ist ein getrennter Geh- und Radweg im Seitenbereich vorstellbar. Aufgrund der größeren Abmessungen dieser Variante kann zwar der Fuß- und Radverkehr getrennt werden. Allerdings lässt sich der ruhende Verkehr nicht mehr unterbringen. Zudem könnte es zu Konflikten mit Bestandsbäumen kommen, da der befestigte Seitenbereich näher an die Straße rückt.

4.3.10. Kastanienallee / Hainmühlenweg

Die Kastanienallee bzw. der Hainmühlenweg sind die wichtigste Verbindung in den Ortsteil Treppendorf im Westen Lübbens. Als Alltagsund Schulweg besitzt diese einen hohen Stellenwert.

Beide Straßen besitzen nur auf der nördlichen Seite einen ausgebauten Seitenbereich. Aufgrund der lediglich innerörtlichen Bedeutung mit vergleichsweise geringem Fuß- bzw. Radverkehr erscheint das vertretbar. Jedoch ist die bauliche Qualität des Seitenbereichs sehr schlecht und birgt viele Gefahrenquellen (v. a. durch von Baumwurzeln angehobene Oberflächen). Weitere Probleme stellen zudem hohe Borde und teilweise komplett fehlende Oberflächenbeläge wie im westlichen Abschnitt dar.

Die Anbindung an den Hain und weiter ins Stadtzentrum ist umwegig und bedarf einer verbesserten Wegeführung.







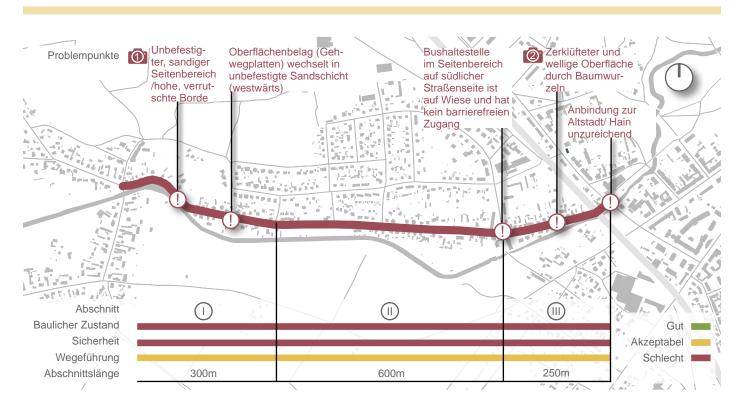
Länge KFZ/ 24h

1.500 m >2.000

- Schulweg
- Alltagsweg
- Nebenverkehrsstraße
- Hauptverbindung zum OT Treppendorf



4.3.10. Kastanienallee / Hainmühlenweg







- Schadhafte Seitenbereiche/ Oberfläche durch Baumwurzeln angehoben
- Teils keine Bordabsenkungen
- Keine barrierefreie Querungsmöglichkeiten
- Einseitiger Fußweg (Radweg nicht ausgewiesen)
- Radfahrer müssen Fahrbahn nutzen (Großpflaster)



(III) Hainmühlenweg

Blickrichtung West

- Schadhafte Seitenbereiche/ Oberfläche durch Baumwurzeln angehoben
- Teils keine Bordabsenkungen
- Keine barrierefreie Querungsmöglichkeiten
- Einseitiger Fußweg (Radweg nicht ausgewiesen)
- Radfahrer müssen Fahrbahn nutzen (Großpflaster)



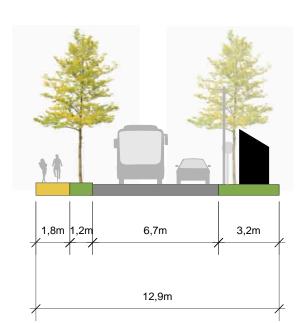
(II) Kastanienallee

Blickrichtung West

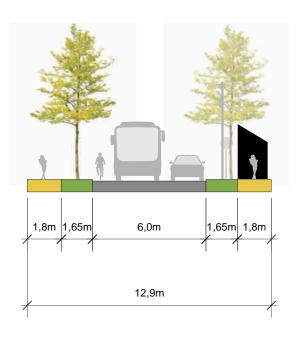
- Schadhafte Seitenbereiche/ abschnittsweise unbefestigt
- Teils keine Bordabsenkungen
- Einseitiger Fußweg (Radweg nicht ausgewiesen)

4.3.10. Kastanienallee / Hainmühlenweg

Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (II) M 1:200



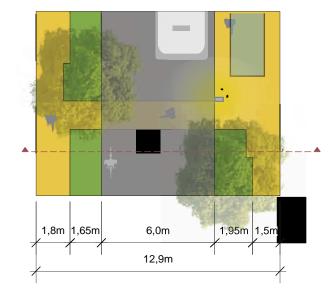
Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (II) M 1:200



Straßengrundriss Empfehlung, Abschnitt (II) M 1:200

Auf der gesamten Strecke wird eine grundhafte Sanierung des Bestands empfohlen. Der Fahrbahnquerschnitt kann dabei auf 6 Meter reduziert werden. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung ist die Führung des Radverkehrs auf der sanierten Fahrbahn problemlos möglich.

Die Seitenbereiche bieten mit ca. 3,5 m Breite ausreichend Platz für die Einordnung von Bäumen und Gehwegen. Für die Gehwege stehen in der Regel 1,8 Meter, an den Engstellen der Baumstandorte 1,5 Meter zur Verfügung. Die Berücksichtigung des Baumbestands erscheint möglich, muss jedoch im Planungsprozess detailliert geprüft werden.





4.3.11. Spielbergstraße

Die Spielbergstraße im Nordwesten Lübbens wird für den Fuß- und Radverkehr häufig als parallele Alternativroute (Alltags- und Schulweg) zur Berliner Chaussee genutzt. Sie verbindet im östlichen Teil den Hain bzw. die Berliner Chaussee mit der Schillerstraße im Westen. Im Verlauf der Straße befindet sich das für Sportvereine und Schulsport wichtige Stadion der Völkerfreundschaft.

Die Spielbergstraße ist im Osten und Westen als Mischverkehrsfläche ausgebaut. Die Oberflächen sind vor allem im Bereich des Hains äußerst schadhaft. Zwischen Hain und Stadion gibt es nur im Süden einen befestigten Seitenbereich. Die Oberflächen sind in Teilen schadhaft. An den Knotenpunkten existieren keine Bordabsenkungen. Die Anbindung an die Schillerstraße ist räumlich undefiniert (Zuwegung über Stellplätze und Fahrflächen). Eine barrierefreie Querung an der Einmündung Schillerstraße fehlt.

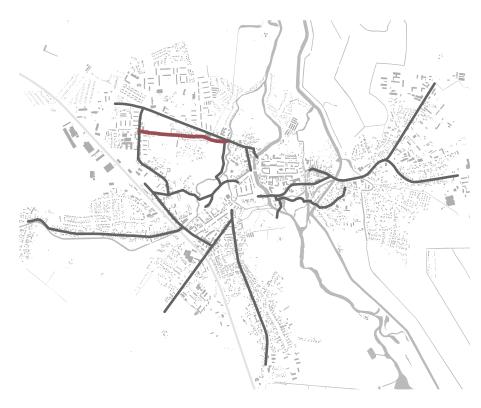




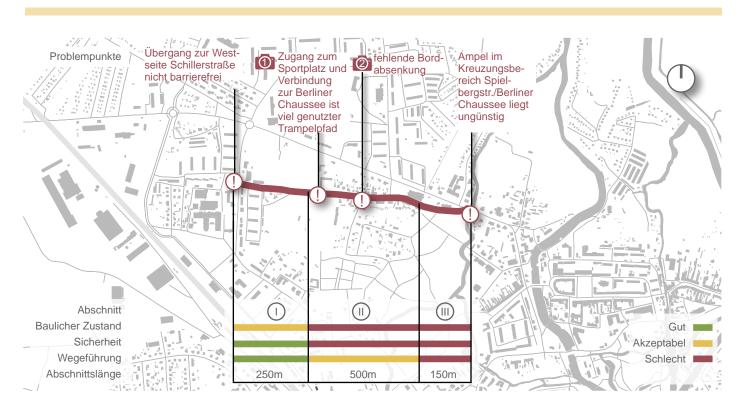


Länge 900 m **KFZ/ 24h** < 500

- Schulweg
- Alltagsweg
- stark genutzte fußläufige Verbindung als Parallelroute zur Berliner Chaussee



4.3.11. Spielbergstraße





Spielbergstraße

Blickrichtung Ost

- Ende des befestigten Seitenbereichs
- Unklare Fortführung des Seitenbereichs



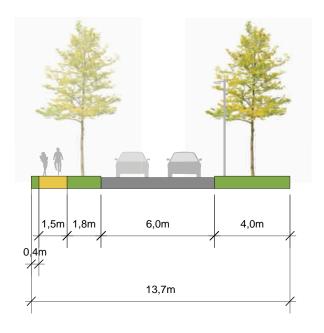
- Spielbergstraße/ Hausnummer 37 Blickrichtung West
- Seitenbereich schadhaft
- Keine barrierefreien Querungsmöglichkeiten



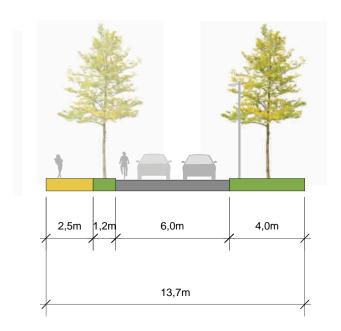
- Spielbergstraße/ Hain Eingang Blickrichtung Ost
- Schadhafte Oberflächen/ nicht barrierefrei nutzbar
- Autos parken häufig im für Rollstuhlfahrer nutzbaren Bereich

4.3.11. Spielbergstraße

Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (II) M 1:200



Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (II) M 1:200



Visualisierung Empfehlung Abschnitt (II)



Der südliche Seitenbereich ist grundhaft zu erneuern und auf 2,5 Meter zu verbreitern. Auf nördlicher Seite kann auf die Anlegung eines durchgängigen Seitenbereichs verzichtet werden. Die Querungsmöglichkeiten vom südlichen Seitenbereich zu den nördlichen Grundstücken sollten jedoch barrierefrei sein. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung ist die Führung des Radverkehrs auf der sanierten Fahrbahn problemlos möglich.



4.3.12. Schillerstraße / Bergstraße

Die Schillerstraße bzw. in südlicher Verlängerung die Bergstraße ist mit rund 3.300 Fahrzeugen pro Tag durchschnittlich frequentiert, stellt jedoch eine wichtige alltägliche und schulische Wegebeziehung dar. Die Spreewaldklinik sowie diverse Geschäfte bilden einen lokalen Schwerpunkt zwischen Bahnhof und Berliner Chaussee.

Nahezu alle Seitenbereiche als auch die Fahrbahn sind schadhaft und dringend erneuerungsbedürftig. Barrierefreie Querungsmöglichkeiten, gerade im Umfeld des Krankenhauses, bestehen nicht (fehlende Bordabsenkungen bzw. schadhafte Fahrbahn). Die Bordabsenkungen an der Kreuzung zur Spielbergstraße sind nicht aufeinander bezogen. Aufgrund des schlechten Fahrbahnbelages wird der Gehweg verkehrswidrig durch Radfahrer genutzt.

1.000m

~ 3.300

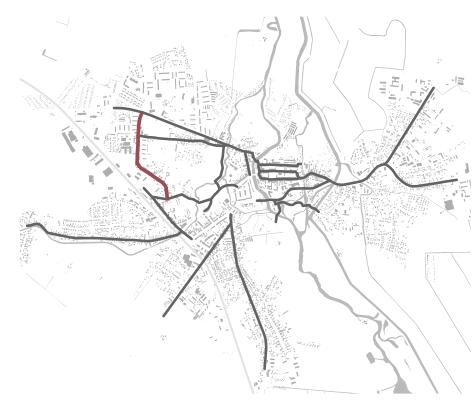




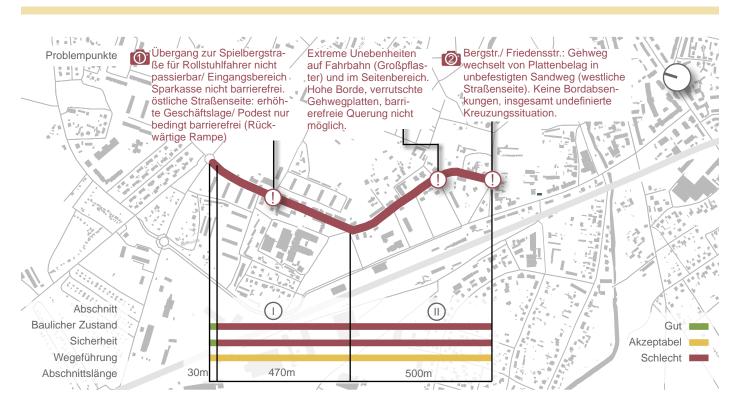


Länge KFZ/ 24h

- Alltagsweg
- Schulweg
- Lokales Zentrum mit Schwerpunkt Gesundheit (Krankenhaus, Sanitätshaus, Apotheke)



4.3.12. Schillerstraße / Bergstraße





- Schillerstraße/ Haltestelle Lübben Spreewaldklinik
 Blickrichtung Süd
 - Schadhafte Seitenbereiche
 - Hohe Borde
 - Keine sicheren und barrierefreien Querungsmöglichkeiten
 - Ungeklärte Führung des Radverkehrs
 - Verkehrswidrige Nutzung des Gehweges durch Radfahrer



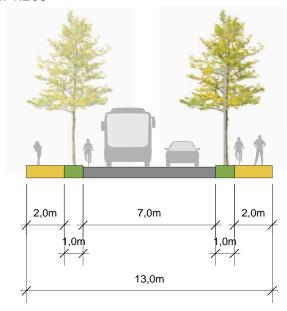
- Schillerstraße/ Bergstraße Entlang gesamter Strecke Beidseitige Gehwege
- Schadhafte Seitenbereiche
- Hohe Borde
- Keine sicheren und barrierefreien Querungsmöglichkeiten



- Bergstraße/WaisenstraßeBlickrichtung Bahnhof
- Schadhafte Seitenbereiche, teilweise unbefestigt
- Hohe Borde
- Unebenes, stark gewölbtes Großpflaster auf der Straße verhindert eine sichere Querungsmöglichkeit für Mobilitätseingeschränkte Personen

4.3.12. Schillerstraße / Bergstraße

Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (1) M 1:200

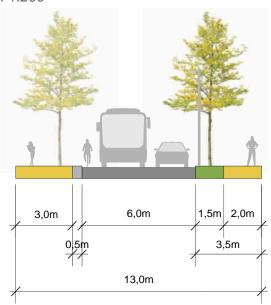


Visualisierung Empfehlung, Abschnitt (1)

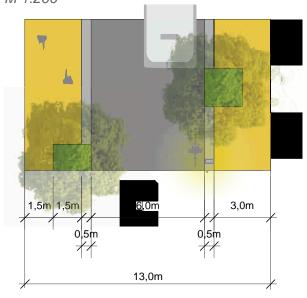


Auf der gesamten Strecke wird eine grundhafte Sanierung des Bestands empfohlen. Der Fahrbahnquerschnitt kann dabei auf 6 Meter reduziert werden. Dadurch wird die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h unterstützt. Für die Sei-

Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (1) M 1:200



Straßengrundriss Empfehlung, Abschnitt (1)
M 1:200



tenbereiche stehen (ohne Sicherheitstrennstreifen) 3 Meter für die gemeinsame Führung des Geh- und Radweges zur Verfügung. Die Einordnung von Bäumen ist in Abhängigkeit vom Radverkehr zu prüfen.



4.3.13. Friedensstraße

Die kurze, vom Kraftverkehr gering frequentierte, Friedensstraße liegt zentral in der Stadt. Die im Stadtplan unscheinbare Straße ist jedoch eine der wichtigsten fuß- und radläufigen Verbindungen in Lübben. Als kürzeste Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum ist sie gleichzeitig eine touristische Hauptroute und wird auch als solche ausgewiesen.

Diese wichtige Wegebeziehung ist im gesamten Abschnitt nicht barrierefrei. Der bauliche Zustand ist auf der gesamten Strecke mangelhaft.

Der westlichen Abschnitt ist durch unbefestigte Seitenbereiche mit verrutschen und gehobenen Gehwegplatten gekennzeichnet. Die notwendige Querung der Friedensstraße auf Höhe der Bergstraße ist nicht barrierefrei (fehlende Bordabsenkungen, Material Fahrbahn). Borde sind oftmals ungenügend oder gar nicht abgesenkt.

Der östliche Straßenabschnitt verfügt über keine Seitenbereiche. Der Fußgänger wird auf der unbefestigten Fahrbahn geführt.

Die Beschilderung vom Bahnhof Richtung Innenstadt ist ungenügend. Nach dem einzigen Hinweis an der Bahnhofstraße ist eine klare Orientierung aufgrund fehlender Hinweisschilder nicht

mehr möglich. Am Eingang in den Hain existiert keine Wegweisung in Richtung Innenstadt/Breite Straße.







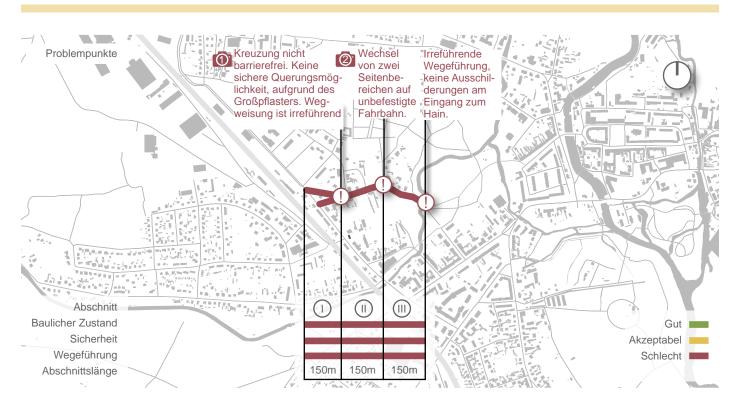
Länge KFZ/ 24h

450m > 500

- Schulweg
- Alltagsweg
- Touristischer Weg
- Verknüpfungsfunktion zwischen Bahnhof und Innenstadt



4.3.13. Friedensstraße







Blick Richtung Westen

- Seitenbereiche schadhaft
- Teils keine Bordabsenkungen
- Keine barrierefreie Querungsmöglichkeiten
- für Radfahrer schlecht zu nutzende Fahrbahn (Großpflaster)



(II) Friedensstraße/ Virchowstraße

Blick Richtung Osten

- Kreuzungssituation nicht barrierefrei
- Hohe Borde und unbefestigte Oberflächen



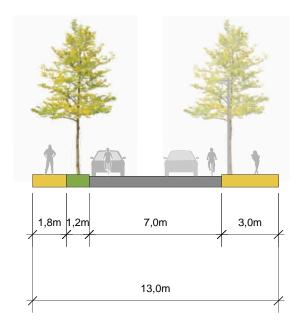
III Friedensstraße/ Hain

Blick Richtung Westen

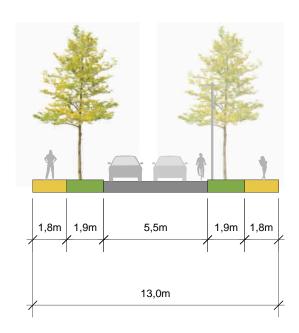
 Keine befestigte Oberfläche (Schotter/ Sand)

4.3.13. Friedensstraße

Straßenquerschnitt Bestand, Abschnitt (II) M 1:200



Straßenquerschnitt Empfehlung, Abschnitt (II) M 1:200



Visualisierung Empfehlung, Abschnitt (II)

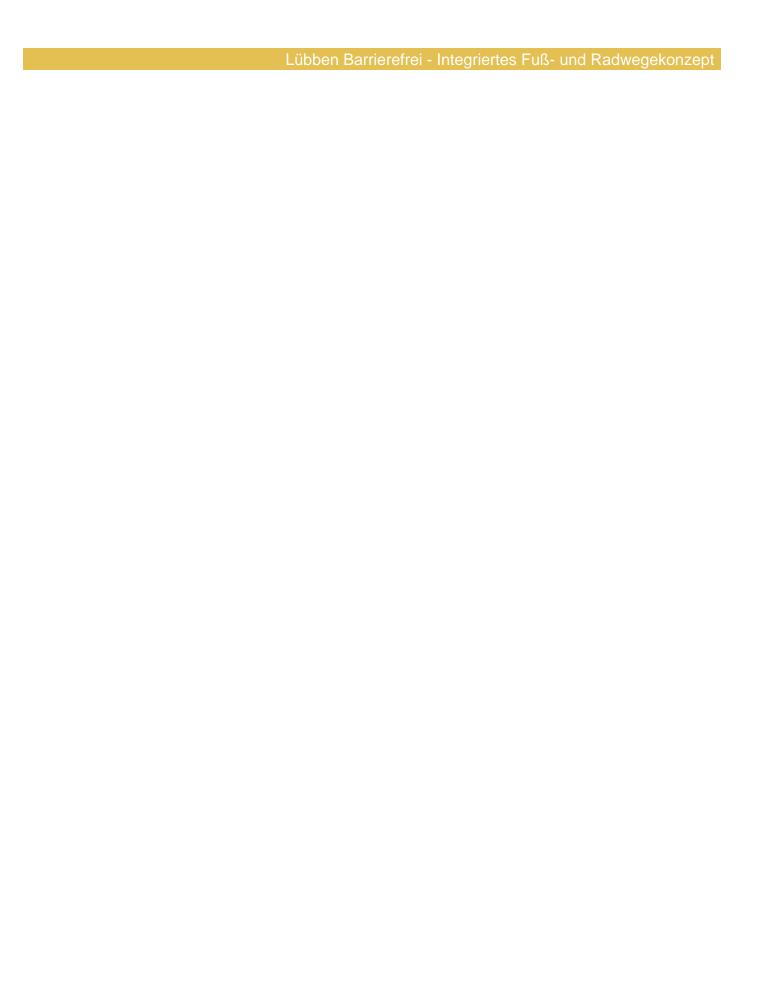


Visualisierung Empfehlung, Abschnitt (III)



Die Friedensstraße bekommt einen symmetrischen Straßenquerschnitt mit jeweils zwei 1,8 Meter breiten Seitenbereichen. Die Fahrbahn wird von 7,0 Meter auf 5,5 Meter verschmälert. Zwischen Fahrbahn und Seitenbereich entsteht ein neuer Grünstreifen in den Straßenbäume eingeordnet werden

können. Ggf. kann dort auch der ruhende Verkehr untergebracht werden. Im Straßenabschnitt III ist eine Mischverkehrsfläche als Anschluss an den Hain denkbar. Die Oberfläche sollte hier einheitlich gestaltet sein. Die nördlich anliegenden Grundstücke bekommen eine Vorzone.



4.3.14. Hain Lübben

Der Hain westlich der Breiten Straße ist ein innerstädtisches Naturschutzgebiet im Charakter eines Stadtwaldes. Seine zentrale Lage zwischen dem Bahnhof, der Innenstadt, dem OT Treppendorf und der Berliner Chaussee macht ihn zu einem fuß- und radläufig stark frequentierten Ort. Als eine Art "Drehkreuz" im Westen des Stadtgebietes nimmt er eine zentrale Rolle im Verkehrssystem Lübbens ein (Bündelung und Verteilung von Wegen) und ist als alltägliche, schulische und touristische Wegeverbindung sehr wichtig. Die Bedeutung als Naherholungsort ist untergeordnet.

Die Orientierung im Lübbener Hain ist äußerst schwer. Orientierungsschilder sind spärlich und schwer einsehbar bzw. versteckt. Die einzelnen Wegebeziehungen werden nicht deutlich. Eine optische Unterscheidung gerade der Hauptverbindung Bahnhof - Innenstadt zu den anderen Wegen im Hain ist nicht gegeben. Die bauliche Qualität ist durch die unbefestigte und in Teilen notdürftig reparierte Oberfläche mangelhaft und

bei schlechter Witterung besonders für Rollstuhlfahrer und Pendlerverkehre (Rad) problematisch.

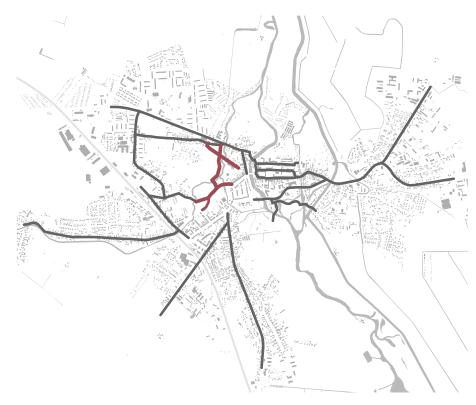




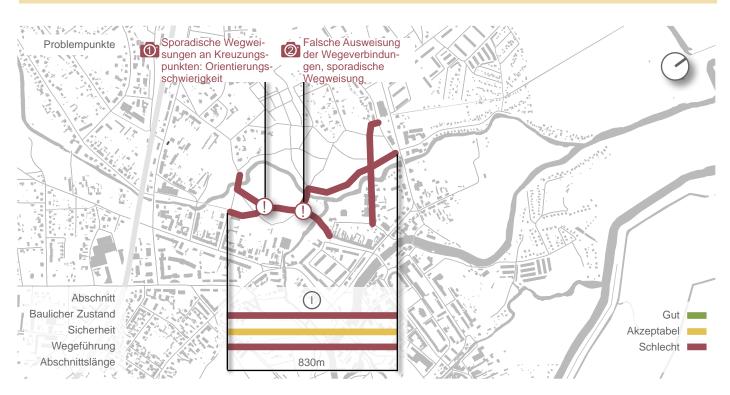


Länge der Wege ca. 1.300m

- Schulweg
- Alltagsweg
- Touristischer Weg
- Zentraler fußläufiger Verbindungsweg mit Verteilerfunktion
- Hauptverbindung
 Bahnhof- Lübben Zentrum



4.3.14. Hain Lübben







- Unbefestigte Oberfläche (Schotter & Sand)
- Wegweisende Beschilderung ist schadhaft befestigt und weist zum Teil in falsche Richtungen
- Schadhafte Beschilderung
- Kaum Orientierungsmöglichkeiten



HainHauptwegBlickrichtung West

- Unbefestigte Oberfläche (Schotter)
- Kaum Orientierungsmöglichkeiten
- Wenige Ausschilderungen



Hain
Eingang Spielbergstraße
Blickrichtung Ost

- Unbefestigte Oberfläche (Schotter, Asphalt)
- Wenige Ausschilderungen

4.3.14. Hain Lübben

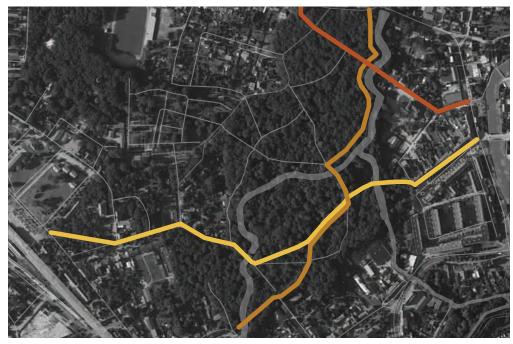


Abb. 46: Mögliches Wegeleitsystem durch den Hain o.M.

Route Bahnhof - LN Zentrum

Hauptwegebeziehung

Route OT Treppendorf - LN Nord

Lokale Wegebeziehung

Route LN Zentrum - LN Nord

Lokale Wegebeziehung

Visualisierung: Kenntlichmachung der Routen (— —)



Im Hain werden die einzelnen Wegebeziehungen baulich und gestalterisch neu geordnet. Die wichtigsten und am häufigsten genutzten Verbindungsachsen werden somit eindeutiger lesbar und verbessern die Orientierung im Hain.

Die Hauptwegebeziehung zwischen Bahnhof und Zentrum sollte als übergeordneter Weg gestaltet sein und dem Fußgänger bzw. Radfahrer aufgrund seiner



besonderen Eigenart als Wegweiser dienen. Ein angemessener Übergang in die Friedensstraße ist im weiteren Verlauf dieses Weges einzurichten. Die Wegebeziehung von Treppendorf zur Berliner Chaussee wird als wichtiger Weg mit lokalem Bezug (Schulweg) eigenständig gekennzeichnet. Die dritte Wegebeziehung wird ebenfalls eindeutig gekennzeichnet, ist jedoch in ihrer Hierarchie nachgeordnet zu sehen.



4.3.15. Innenstadt

Die Innenstadt spielt mit der Zentrumsfunktion ein besondere Rolle für die Stadt. Hier findet man die Altstadt, das Rathaus, die Paul Gerhardt Kirche, die Post, den Marktplatz und viele Einzelhandelsstandorte vor. Zudem ist die Innenstadt neben der Schlossinsel der wichtigste touristische Anlaufpunkt Lübbens.

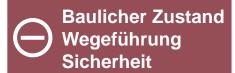
Aufgrund der in den letzten Jahren getätigten Sanierungsmaßnahmen ist der öffentliche Bereich zum Großteil barrierefrei. An einigen ausgewählten Punkten aber gibt es jedoch Verbesserungsbedarf. Die Probleme beziehen sich auf punktuelle Orte wie in etwa den Zugang zu Parkplätzen für Behinderte (Lohmühlengasse, Hauptstraße) oder Stellen mit unzureichend befestigten Oberflächen (Durchbruch Stadtmauer).

Zum anderen gibt es punktuelle Probleme mit der Barrierefreiheit, wie in etwa bei den Zugängen zu den Geschäften in der Hauptstraße, zum privaten Parkplatz am Ernst-von-Houwald-Damm oder im Bereich des Platzes vor dem Landratsamt.

Die Zuwegung zum Seiteneingang der Paul-Gerhardt-Kirche ist für Rollstuhlfahrer umständlich.

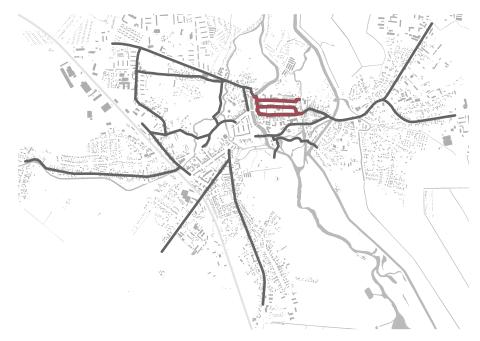




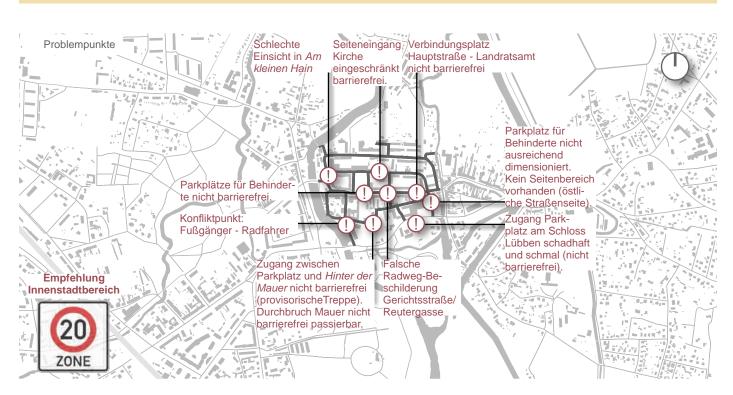


Problemstellen

- Schulweg
- Alltagsweg
- Touristischer Weg
- Stadtzentrum und Altstadt
- Einzelhandelsfunktion
- Sehenswürdigkeit
- Knotenpunkt



4.3.15. Innenstadt





Lohmühlengasse

 Behindertenparkplatz ist nicht ausreichend dimensioniert, kein Seitenbereich



Napoleonbogen

- Unbefestigte Oberfläche
- Hohe Abschüssigkeit



Neunkirchener Platz

 Kein barrierefreier Übergang von Hauptstraße zum Landratsamt/ Reutergasse



Treppe Parkplatz - Hinter der Mauer

- Keine Barrierefreiheit



Hauptstraße

 Behindertenparkplatz ist nicht ausreichend dimensioniert, keine barrierefreie Einbindung



Paul-Gerhardt-Kirche

 Seiteneingang eingeschränkt barrierefrei

4.3.16. Touristisches Zentrum

Das Touristische Zentrum ist der wichtigste Anlaufpunkt der Touristen in Lübben. Hier befindet sich die Touristeninformation, einer der größten Kahnhäfen und hier treffen sich gebündelt die regionalen und überregionalen Radrouten.

Diese vielseitige Nutzung verzeichnet besonders in der Hauptsaison eine hohe Aktivität in diesem Bereich. Das führt zu Problemen. Besonders der Aspekt der Bündelung der Radrouten stellt eine Konfliktsituation mit den Fußgängern dar. Südlich erreichen Radfahrer über die ausgewiesenen Routen die schmale Brücke an der Spreelagune, wo sie absteigen müssen. Angekommen im Touristischen Zentrum stehen nur wenige Meter zu Verfügung um aneinander zu passieren. Die Umfahrung dieses Bereichs ist nicht möglich.







Wegeführung

Problemstellen

- Touristischer Weg
- Bündelung Touristischer Radwege
- Touristischer Anlaufpunkt
- Einzelhandelsfunktion
- Sehenswürdigkeit



4.3.16. Touristisches Zentrum



Abb. 47: Empfehlung zur Führung der touristischen Radrouten



Abb. 48: Empfehlung der Führung des Radverkehrs (touristische Radrouten) im Bereich touristisches Zentrum (grün)

Zur Behebung der Nutzungskonflikte soll im Bereich des touristischen Zentrums der Radverkehr getrennt vom Fußgängerverkehr geführt werden. Im Sinne der ursprünglichen Idee der Anlage als Hoftypus sollen alle Radrouten über den Hof geführt und somit vom hafenseitigen Fußverkehr entkoppelt werden. Die nach außen zu den Freiräumen orientierten Bereiche bleiben den Fußgängern und den entsprechenden Aufenthaltsfunktionen (Außenbewirtschaftung Gastronomie) bzw. touristischen Funktionen (Hafen) vorbehalten. Im Ergebnis würde die Verkehrssicherheit und Orientierung erhöht sowie die Aufenthalts- und Erholungsfunktionen am Hafen gestärkt.

Für die Neuordnung der Wegeführungen im Bereich des touristischen Zentrums ist der Teilabriss der historischen Remise erforderlich. Der südwestliche Bereich des touristischen Zentrums (derzeit Minigolfanlage) könnte - unter Berücksichtigung der Wegebeziehung der touristischen Radrouten - für eine private Nutzung zur Verfügung stehen. Östlich davon entsteht eine Optionsfläche welche sich ideal für touristische Infrastruktur- bzw. Servicefunktionen wie z.B. Radabstellanlagen eignen würde.

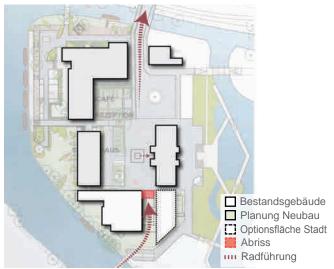


Abb. 49: Führung des Radverkehrs im Bereich touristisches Zentrum

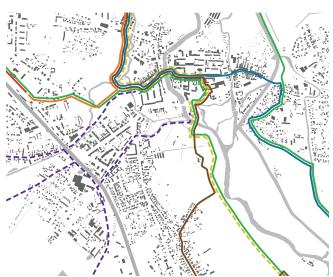


Abb. 50: Bündelung der Radrouten (Ausschnitt Radrouten Planung)

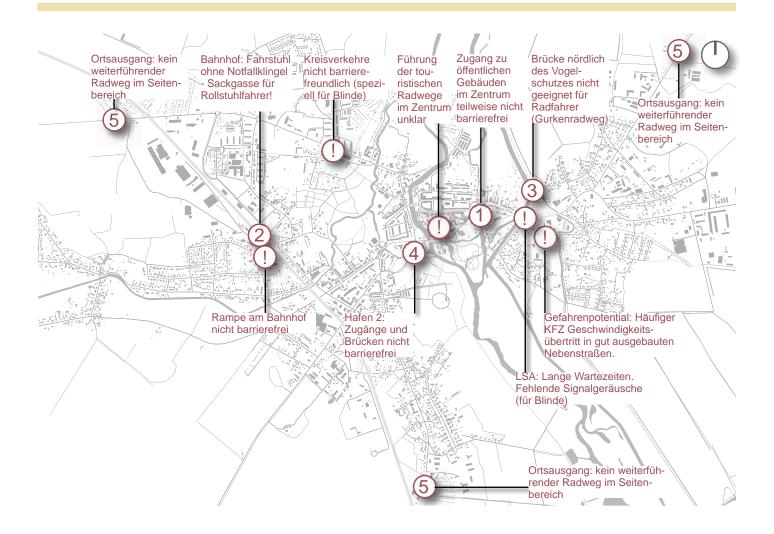
4.3.17. Systemische Probleme der Barrierefreiheit

Neben den Problemen an spezifischen Orten findet man stadtweit systemische Probleme der Barrierefreiheit. Die Zugänge zu wichtigen öffentlichen Gebäuden spielen hierbei eine ähnlich bedeutsame Rolle wie die Zugänglichkeit zu touristischen Attraktionen oder die Führung des Radverkehrs am Ortseingang.

Touristische und freizeittechnische Anlaufpunkte sollten grundsätzlich problemlos erreichbar sein, wie in etwa die Zugänglichkeit zum Bahnhof, zu den Kahnhäfen von Lübben oder der Schlossinsel. Ebenfalls ist eine logische Erreichbarkeit der Ortsteile und außerörtlichen Lagen mit dem Rad von grundlegender Bedeutung. Hier ist vor allem

die Einordnung von Querungshilfen an den Ortsausgängen von großer Bedeutung.

Die häufig zu beobachtenden Geschwindigkeitsübertretungen vom KFZ-Verkehr in gut ausgebauten Nebenstraßen, besonders in der Nähe von Schulen, werden ebenso als systemisches Problem angeführt.



4.3.17. Systemische Probleme der Barrierefreiheit





Eingang Landratsamt





südlicher Zugang zum Bahnsteig





Zugang zum Hafen 2





Eingang Amtsgericht





Brücke Vogelschutz





Ortsausgang Frankfurter Straße (B87)

5. Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog ist eine Auflistung aller aufgenommenen Probleme. Er stellt eine tabellarische Übersicht als Grundlage für die zukünftigen Maßnahmen bezüglich der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum dar.

Der Katalog ist geordnet nach folgenden Parametern:

Straße / Bereich

Ordnung nach Straßen der Fokusbereichen und stadtweiten Bereichen, in denen die Probleme auftauchen.

Abschnitt / Ort

Ordnung nach den genaueren Ortsangaben in den Abschnitten der Fokusbereichen oder die genaue Ortsangabe des Problems stadtweit.

Problem

Beschreibung des Sachverhalts am jeweiligen Ort.

Lösungsvorschlag

Vorschlag zur Lösung des Problems seitens der Planer.

Priorität

Priorisierung des Problems, um spätere Handlungsmaßnahmen zeitlich zu bestimmen.

Akut: Sofort

1: kurzfristig (bis 5 Jahre)

2: mittelfristig (über 5 bis 10 Jahre)3: langfristig (nach 10 Jahren)

Der Maßnahmenkatalog ist auf Basis der Erhebungen entstanden und durch die Stadtverwaltung gegengeprüft. Der Aufbau des Maßnahmenkatalogs ermöglicht jederzeit die Ergänzung einzelner Problempunkte und Problembereiche.

Zur Umsetzung des Maßnahmenkatalogs sind in einem nächsten Schritt Angaben zu Kosten, Zuständigkeiten, rechtlichen Voraussetzungen sowie Budgetierung notwendig.

*Priorität in Abhängigkeit der Planung von anderen Vorhabenträgern, der Finanzierung der Maßnahmen oder konkreten Planungsuntersuchungen (Baumbestand, Belange Naturschutz und Verkehrete)

Straße / Bereich	Abschnitt / Ort	Problem	Lösungsvorschlag	<u>Priorität</u>
Am Eichgrund		holpriger Weg; Sturzgefahr	sanieren	3
An der Kupka	III	Kreuzungsbereich Mühlendamm nicht barrierefrei		1*
An der Kupka	III	Schadhafte Seitenbereiche	Seitenbereiche befestigen	1*
An der Kupka	III	Keinerlei sichere Querungsmöglicheit	Querung schaffen	1*
An der Kupka	III	Kreuzung Gubener Straße bietet keine Querungsmöglichkeit	barrierefreie Querungsmöglichkeit schaffen	1*
Bahnhof	Bahnsteig 2	Fahrstuhl ohne Notfallklingel Bahnsteig	Barrierefreie Nutzung des Bahnsteigs gewährleisten (Installation Notfallklingel)	akut
Bahnhof	-	Stadtnaher Zugang Bahnsteig nicht barrierefrei / nördlicher barrierefreier Zugang nicht ersichtlich	Barrierefreiheit schaffen und bestehende Rampe eindeutig ausweisen (Bahngrundstück)	akut
Bahnhofstraße	I	Schadhafte Seitenbereiche	Seitenbereich reparieren	1
Bahnhofstraße	I	Führung des Radverkehrs auf Fahrbahn birgt Konfliktpotential (ruhender Verkehr/Gegenverkehr)	bei Neuplanung Führung des Radverkehrs im Seitenbereich	1
Bahnhofstraße	I	abschnittsweise zu schmale Seitenbereiche / Konflikte mit Grundstückszufahrten	bei Neuplanung Anlage von breiteren Seitenbereichen	1
Bahnhofstraße	I	keine direkte Verbindung zwischen Majoransheide und Hain	Wegeverbindung herstellen	3
Bergstraße	II	Schadhafte Seitenbereiche	Seitenbereich reparieren	2*
Bergstraße	II	Hohe Borde (Querungsmöglichkeit eingeschränkt)	Borde partiell absenken	2*
Bergstraße	II	Führung Radverkehr unkomfortabel (Großpflaster Fahrbahn)	Führung klären (Nach Straßensanierung auf Fahrbahn)	2*
Bergstraße	II	Kein befestigter Seitenbereich (westliche Straßenseite/Übergang Friedensstraße)	Seitenbereich befestigen	2*
Berliner Chaussee	I	Keine befestigten Seitenbereiche (bis Ortsausgang)	Seitenbereiche anlegen	2*
Berliner Chaussee	I	befestigter Seitenbereich endet ohne Anschluß	Führung korrigieren (in Abstimmung mit SVA und LS)	akut

Straße / Bereich	Abschnitt / Ort	<u>Problem</u>	Lösungsvorschlag	<u>Priorität</u>
Berliner Chaussee	I	Kreisverkehr: Rad- und Fußgänger werden ignoriert (nähe Grundschule)	Problemdiskussion mit SVA und LS	1
Berliner Chaussee	II	Keine sichere Querungsmöglicheit am Sportplatz	Sicheren Übergang herstellen	2*
Berliner Chaussee	II	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche anlegen oder befestigen	2*
Berliner Chaussee	II	Einmündung Radweg Hartmannsdorfer Straße ohne Anbindung an Kreuzung	Radweg in Kreuzung integrieren	2*
Berliner Chaussee	III	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche anlegen oder befestigen	2*
Berliner Chaussee	III	Querung Lehnigksberger Weg / Hain erschwert aufgrund hohem Verkehrsaufkommen B115	Querung verbessern (Tempo 30 etc.)	akut
Berliner Chaussee	IV	Brücke zu schmal	Brücke erneuern	2*
Berliner Straße	IV	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche befestigen	2*
Berliner Straße	V	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche befestigen	2*
Berliner Straße	V	Anbindung Wassergasse nicht barrierefrei	Barrierefreiheit schaffen	2*
Berliner Straße	V	Keine Querungsmöglichkeit im Bereich Anbindung Wassergasse	Querung schaffen	2*
Berliner Straße	I	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche befestigen	2*
Berliner Straße	I	Schmale Seitenbereiche	Seitenbereiche verbreitern	2*
Berliner Straße	1	Bereich Bushaltestelle unbefestigt / kein Wartehäuschen	Seitenbereiche befestigen / Wartehäuschen ergänzen	1*
Brücke "Vogelschutz"	-	Brücke nicht für Radfahrer passierbar	Neubau Brücke	3
Cottbuser Straße	III	Wegebeziehung Schule Am Neuhaus - Bushaltestelle mangelhaft (Drängelgitter, LSA)	Wegebeziehung verbessern (evtl. Bushaltestelle verlagern)	1
Cottbuser Straße	III	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche anlegen	2*
Cottbuser Straße	IV	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche anlegen	2*

Straße / Bereich	Abschnitt / Ort	Problem	Lösungsvorschlag	<u>Priorität</u>
Ernst-Von-Houwald- Damm	I	Wegebeziehung Altstadt - Touristisches Zentrum mangelhaft	Wegebeziehung verbessern	
Ernst-Von-Houwald- Damm	II	schmale Seitenbereiche	Seitenbereiche verbreitern	1*
Ernst-Von-Houwald- Damm	II	Keine sichere Querungsmöglicheit am Schloss	Querung schaffen	akut
Ernst-Von-Houwald- Damm	II	Brücke zu schmal	Brücke Erneuern	1*
Frankfurter Straße	I	Kreuzung bietet keine Querungsmöglichkeit	Querung schaffen	1*
Frankfurter Straße	I	Bordabsenkung im Bereich LSA ungenügend	Barrierefreiheit schaffen	akut
Frankfurter Straße	I	Unzureichende Wegeleitung der touristischen Radrouten	Wegeleitung ausweisen	akut
Frankfurter Straße	I	schmale Seitenbereiche	Seitenbereiche verbreitern	1*
Frankfurter Straße	I	Keinerlei sichere Querungsmöglicheit	Querung schaffen	2
Frankfurter Straße	II	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche befestigen	2
Frankfurter Straße	II	schmale Seitenbereiche	Seitenbereiche verbreitern	2
Frankfurter Straße	II	Kreuzung LSA nicht barrierefrei	Barrierefreiheit schaffen	1*
Frankfurter Straße	III	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche anlegen	2
Frankfurter Straße	III	Keinerlei sichere Querungsmöglicheit am Ortsausgang	Querung schaffen	2
Frankfurter Straße	III	Unbefestigter seitlicher Radweg nach Ortsausgang	befestigten Radweg errichten	3
Friedensstraße	I	Schmale Seitenbereiche	Seitenbereiche verbreitern	1*
Friedensstraße		Schadhafter Seitenbereich	Seitenbereiche reparieren (Extremstellen nach Möglichkeit sofort)	1*
Friedensstraße	II	Schadhafter Seitenbereich	Seitenbereiche reparieren (Extremstellen nach Möglichkeit sofort)	1*
Friedensstraße	I	Keine barrierefreie Querungsmöglichkeit (Kreuzung Bergstraße)	Querung schaffen (Bordabsenkungen etc.)	akut
Friedensstraße	I	Wegeführung ungeklärt (Beschilderungen auf Route Bahnhof-Stadt)	Wegeführung klären	akut

Straße / Bereich	Abschnitt / Ort	<u>Problem</u>	Lösungsvorschlag	<u>Priorität</u>
Friedensstraße	I	Führung Radverkehr unkomfortabel (Großpflaster Fahrbahn)	Führung klären (Nach Straßensanierung auf Fahrbahn)	1*
Friedensstraße	II	Führung Radverkehr unkomfortabel (Großpflaster Fahrbahn)	Führung klären (Nach Straßensanierung ggf. auf Fahrbahn)	1*
Friedensstraße	III	Unbefestigte Wege	Weg befestigen	1*
Gubener Straße	I	Schmale Seitenbereiche (Bereich Hotel Spreeblick)	Seitenbereiche verbreitern	1
Gubener Straße	I	Teilweise versperrte Seitenbereiche (Fahrradständer, Mülltonnen)	Abstimmung mit Anwohnern (Nutzung Seitenbereich organisieren)	1
Gubener Straße	I	Schadhafte Seitenbereiche	Seitenbereiche reparieren (Extremstellen nach Möglichkeit sofort)	1
Gubener Straße	I	Hohe Borde (Querungsmöglichkeit eingeschränkt)	Borde partiell absenken (Querungsmöglichkeiten aufeinander beziehen)	1
Gubener Straße	I	Kreuzung Frankfurter Straße bietet keine Querungsmöglichkeit	Querung schaffen (Höhe NP Markt)	1*
Hafen 2		Zugang zur mittleren Hafeninsel nicht barriefrei	Barrierefreiheit schaffen	3
Hain	I	Wegeführung ungeklärt, Beschilderung falsch oder schadhaft (Beschilderungen Bahnhof-Innenstadt)	Wegeführung / Ausschilderung klären bzw. berichtigen	akut
Hain	I	Keine befestigte Oberfläche	Oberfläche befestigen ("Schlechtwetterweg")	1
Hain	I	neue Führung touristischer Radrouten	Schaffung baulicher Voraussetzungen und Wegeleitung	1
Hainmühlenweg	III	Anbindung Altstadt / Hain unzureichend	Direkte Verbindung Hainmühlenweg / Hain herstellen	2
Hainmühlenweg	III	Keine einheitliche Führung des Radverkehrs	im Zuge der Planung Hainmühlenweg zu klären (Nach Sanierung Radverkehr auf Fahrbahn)	2
Hainmühlenweg	III	Schadhafter Seitenbereich	Seitenbereich befestigen	2
Hainmühlenweg	III	Hohe Borde (Querungsmöglichkeit eingeschränkt)	Borde im Bereich der Einmündungen absenken	2

Straße / Bereich	Abschnitt / Ort	Problem	Lösungsvorschlag	<u>Priorität</u>
Innenstadt	Lohmühlengasse Parkplatz (Landratsamt)	Behindertenparkplatz nicht barrierefrei	Barrierefreiheit schaffen	akut
Innenstadt	Lohmühlengasse (Ostseite)	Keine Seitenbereich vorhanden	Seitenbereiche anlegen oder befestigen	2
Innenstadt	Hauptstraße	Behindertenparkplatz nicht barrierefrei	Barrierefreiheit schaffen	akut
Innenstadt	Gerichtsstraße / Reutergasse	Unzureichende Wegeleitung (Radführung entgegengesetzt der Einbahnstraße)	Ausschilderung korrigieren	akut
Innenstadt	Hauptstraße	Zugang Landratsamt über Neunkirchner Platz nicht barrierefrei	Barrierefreiheit schaffen (westliche Platzseite: Plattenband in Feldstein)	1
Innenstadt	Hinter der Mauer	Verknüpfung Parkplatz - Hinter der Mauer nicht barrierefrei	Barrierefreiheit schaffen	2
Innenstadt	Poststraße	Zugang zur Paul-Gerhardt- Kirche eingeschränkt barrierefrei	Vollständige Barrierefreiheit schaffen	3
Innenstadt	Napoleonbogen	Durchgang nicht barrierefrei (Steigung)	Möglichkeiten zur Schaffung der Barrierefreiheit prüfen	akut
Kastanienallee	II	Bushaltestelle auf südlicher Straßenseite nicht barrierefrei	Barrierefreiheit einschl. Querungsmöglichkeit schaffen	2
Kastanienallee	II	Schadhafter Seitenbereich	Seitenbereich befestigen	2
Kastanienallee	II	Keine einheitliche Führung des Radverkehrs	im Zuge der Planung Kastanienallee zu klären (Nach Sanierung Radverkehr auf Fahrbahn)	2
Kastanienallee	I	Kein befestigter Seitenbereich	Seitenbereich befestigen	2
Kastanienallee	I	Keine einheitliche Führung des Radverkehrs	im Zuge der Planung Kastanienallee zu klären (Nach Sanierung Radverkehr auf Fahrbahn)	2
Kastanienallee	I	Keine Bordabsenkungen	Borde im Bereich der Einmündungen absenken	2
Lieberoser Straße	I	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche anlegen	1*
Lieberoser Straße	I	Einmündung / Querung der Landesstraße vom Radensdorfer Weg nicht gesichert	Querungsmöglichkeit schaffen; Einmündung in einen Seitenbereich gewährleisten	1*

Straße / Bereich	Abschnitt / Ort	<u>Problem</u>	Lösungsvorschlag	<u>Priorität</u>
Lieberoser Straße	II	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche anlegen	1*
Lieberoser Straße	III	Keine befestigten Seitenbereiche	Seitenbereiche anlegen	2
Lieberoser Straße	III	Einbindung überörtliches Radwegenetz in innerörtliches System	Sichere Verknüpfung schaffen, Querungsmöglichkeit einrichten	1*
Luckauer Straße	II	Zu schmale Seitenbereiche für gemeinsam ausgewiesenen Geh- und Radweg	Verbreiterung der Seitenbereiche optimal	3
Schillerstraße	I	Schadhafte Seitenbereiche	Seitenbereich reparieren	2*
Schillerstraße	I	Hohe Borde (Querungsmöglichkeit eingeschränkt)	Borde partiell absenken	2*
Schillerstraße	I	Keinerlei sichere barrierefreie Querungsmöglicheit	Querung schaffen (z.B. Höhe Krankenhaus)	2*
Schillerstraße	I	Führung Radverkehr unkomfortabel (Großpflaster Fahrbahn)	Führung klären (Nach Straßensanierung auf Fahrbahn)	2*
Schillerstraße	I	Podest auf östlicher Straßenseite in Geschäftslage (privat) nur bedingt barrierefrei	Eindeutige Barrierefreiheit herstellen	3
Schillerstraße	I	Eingangsbereich Sparkasse nicht barrierefrei	Barrierefreiheit durch Sparkasse herzustellen	2
Spielbergstraße	II	Schadhafter Seitenbereich	Seitenbereich reparieren	2*
Spielbergstraße	II	Schmaler südlicher Seitenbereich	Seitenbereich verbreitern	2*
Spielbergstraße	II	Zugang Sportplatz und Verbindung nach Berliner Chaussee unbefestigt	Befestigen	2*
Spielbergstraße	II	Keine Bordabsenkungen (Höhe Nachtigallenweg)	Borde absenken	akut
Spielbergstraße	III	Kein befestigter Seitenbereich - Verkehrsraum unorganisiert	Seitenbereiche befestigen oder Mischverkehrsfläche anlegen	akut
Wassergasse	VI	Oberfläche auf Fahrbahn schadhaft, schadhafte bzw. unbefestigte Seitenbereiche	Seitenbereiche oder Mischverkehrsfläche anlegen	1*

Straße / Bereich	Abschnitt / Ort	Problem	Lösungsvorschlag	<u>Priorität</u>
Wassergasse	VI	Keine Seitenbereiche vorhanden	Seitenbereiche oder Mischverkehrsfläche anlegen	akut
Weinbergstraße	I	Seitenbereich nur einseitig (nordwestlich)	Südöstlichen Seitenbereich anlegen	1
Weinbergstraße	I	Keine bauliche Trennung zwischen nordwestlichen Seitenbereich und Fahrbahn	Bauliche Trennung herstellen	2
Weinbergstraße	I	Bushaltestelle auf südöstlicher Straßenseite nicht angebunden	Anbindung an befestigte Seitenbereiche schaffen	1
Weinbergstraße		einseitiger Radweg am Ortseingang schlecht eingebunden; Nordwestlicher Radweg nicht mit überörtlichem Radweg verknüpft	Einbindung in innerörtliches System gewährleisten und Querung schaffen; Lückenschluß Seitenbereich notwendig	1*
Weinbergstraße	I	Außerörtlicher Radweg für 50 Meter unterbrochen	Verknüpfung schaffen	2
Systemische Problen	ne der Barrierefreiheit			
System	Nebenstraßen	Häufige Geschwindigkeitsübertret- ung vom KFZ Verkehr	Verkehrsberuhigungsmaß- nahmen (Warntafeln, bauliche Engstellen, etc.)	2
System	Ortsausgänge Landes- und Bundesstraßen	Fehlende Querungsmöglichkeit (Radverkehr)	Mittelinseln errichten	2*
System	Überörtliche Radwege	Kein überörtliches Radwegenetz vorhanden	Überörtliche Radwege Richtung Freiwalde, Lübbenau und Biebersdorf herstellen	3*
System	Innenstadt	Hauptzugänge zu öffentlichen Gebäuden teilweise nicht barrierefrei (Landratsamt, Amtsgericht)	Barrierefreiheit schaffen	3
System	Innenstadt	Keine Führung der touristischen Radrouten ins Stadtzentrum	Wegeführung / Ausschilderungen ändern	akut
System	innerorts	fehlende Querungen	Bordabsenkung	1*
System	innerorts	Bushaltestellen -keine Mitnahmemöglichkeit für Rollstuhlfahrer	Niederflurbusse einsetzen	1*
System	innerorts	automatischer Türöffner Fahrstuhl - schwer passierbar aufgrund kurzer Öffnungszeit	Öffnungszeit verlängern	1*

Straße / Bereich	Abschnitt / Ort	<u>Problem</u>	Lösungsvorschlag	<u>Priorität</u>
Stadtteilbezogene Pi	roblempunkte			
Lübben Mitte	Paul-Gerhardt Straße	Schadhafte Seitenbereiche	Seitenbereiche reparieren (Extremstellen nach Möglichkeit sofort)	3
Lübben Mitte	Logenstraße	schlechte Oberfläche der Seitenbereiche	Seitenbereiche reparieren (Extremstellen nach Möglichkeit sofort)	3
Lübben Nord	Gasthaus am Lehnigksberg	Brücken (Neue Spree, Umflutkanal) im schlechten Zustand	Brücken erneuern	1
Lübben Nord	Mozartweg	Geringe Straßenbreite ohne Seitenbereiche / Hecken versperren Einsicht in Kreuzungsbereich	Lösungssuche mit Anliegern, Ordnungsamt und SVA	2
Lübben Nord	Hartmannsdorfer Straße	Zugang zum westlichen Seitenbereich (Höhe Zahnarztpraxis) durch hohen Bord nicht barrierefrei	Borde absenken / Bordabsenkungen aufeinander beziehen	3
Lübben Nord	Weg östlich Nordumfluter	Weg schlecht (nach Niederschlag)	Oberfläche sanieren (Gurkenwanderweg)	3
Lübben Ost	Kleinbahnstraße / Zum Europawanderweg	Oberfläche auf Fahrbahn schadhaft	Schadstellen ausbessern	3
Lübben Ost	Sperberweg	unbefestigter Weg	Neubau	3
Lübben Ost	Postbautenstraße (bis Reha-Zentrum)	keine Seitenbereiche	Entflechtung der Verkehrsströme durch Umverlegung der touristischen Radrouten	2
Lübben Ost	Postbautenstraße (nach Reha-Zentrum)	Oberfläche auf Fahrbahn schadhaft	Sanierung	3
Lübben West	Majoransheide - Richtung Berliner Chaussee	Keine Seitenbereiche, Fahrbahn im schlechten Zustand	Neubau	3
OT Hartmannsdorf	Hartmannsdorfer Landstraße (Ortslage Hartmannsdorf)	Teilweise kein befestigter Seitenbereich	Seitenbereich befestigen (zumindest einseitig)	3
OT Lubolz	Lubolzer-/ Ecke Lübbener Straße	Beschilderung touristische Radrouten (z.B. Gurkenradweg) schlecht einsehbar	Wegweiser ersichtlicher positionieren	akut
OT Steinkirchen	Burglehn	schlechter Wegezustand	Neubau	3
OT Treppendorf	Lübbener Straße	Kein Seitenbereich vorhanden	Seitenbereiche anlegen	3

Straße / Bereich	Abschnitt / Ort	Problem	Lösungsvorschlag	<u>Priorität</u>
Ergänzung außerör	tlicher Wegenetze			
Berste-Skate	Lübben - Luckau	keine naturnahe Verbindung zwischen beiden Städten / keine Erlebbarkeit des Naturraums Berste	Neubau touristische Wegeverbindung	3
Radweg B 87	Neuendorf - Luckau	kein Radweg vorhanden	Neubau Radweg	2*
Radweg B 87	Richtung Biebersdorf	kein Radweg vorhanden	Neubau Radweg	2*
Radweg B 115	Richtung Niewitz	kein Radweg vorhanden	Neubau Radweg	2*
Radweg L 42	Richtung Schlepzig	kein Radweg vorhanden	Neubau Radweg	3
Radweg L 49	Richtung Ragow	kein Radweg vorhanden	Neubau Radweg	2*
Radrouten nach Norden	Bereich Hartmannsdorfer Teiche	Auslaufende Pachtverträge	Umverlegung Radrouten	1
Reha-Zentrum	Postbautenstraße	schmale Straße mit vielfältigem Nutzungsanspruch	Umverlegung der Radrouten: Dammstraße bis Radweg südlich Nordumfluter	3
Reha-Zentrum	Weg nördlich Nordumfluter	Oberfläche auf Fahrbahn schadhaft	Sanierung	1
Reha-Zentrum	Weg südlich Nordumfluter	Oberfläche auf Fahrbahn schadhaft	Sanierung	1
Reha-Zentrum	Radweg Nordumfluter Richtung Barzlin	Oberfläche auf Fahrbahn schadhaft	Sanierung	2
NSG Bukoitza		fehlende Oberflächenbefestigung	Lückenschluß touristische Wegeverbindung	1
Paul-Gerhardt- Wanderweg	nördliches Stadtgebiet bis Paul- Gerhardt-Kirche	neues Angebot einer touristischen Wanderroute	Ausschilderung herstellen	1
Burglehn	zwischen Spreelagune und Jägerbadestelle	neue Führung touristischer Radrouten	Schaffung baulicher Voraussetzungen und Wegeleitung	2
Ergänzung Rundwa	nderwege			
Schlossinsel	Spree-Sagen-Pfad	neues Angebot einer touristischen Wanderroute	Neubau	2
Schlossinsel	Wanderwege Wasserreich Spree	neues Angebot einer touristischen Wanderroute	Neubau	2
Reha-Zentrum	Rundweg Reha- Zentrum	neues Angebot eines Wanderweges	Neubau	2
Majoransheide	Wegekonzepte	Ergänzung Wanderwege	Neubau	1

Die Verortung der im Maßnahmenkatalog berücksichtigten Problempunkte verdeutlicht die Lage der Handlungsschwerpunkte. Alle Probleme und Konflikte in den zentralen Hauptnetzen werden als kurzfristige Maßnahmen eingeordnet. Im Ergebnis haben die Problemlösungen dort Priorität, wo der größte Bedarf für den Großteil der Lübbener besteht.

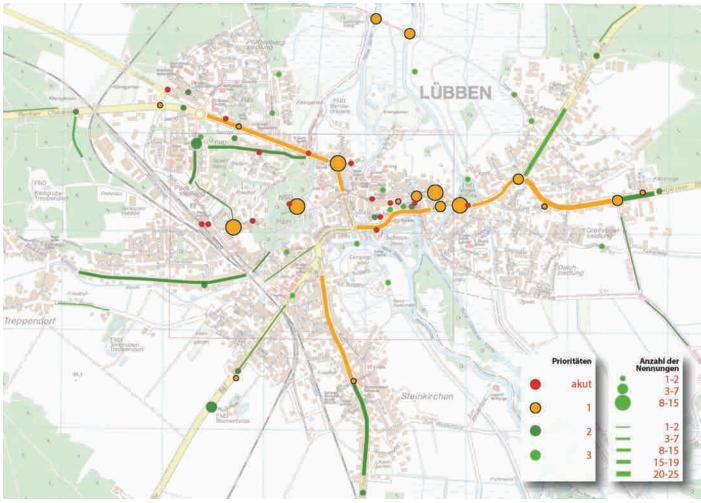


Abb. 51: Verortung der berücksichtigten Problempunkte mit Darstellung der Priorität (laut Maßnahmenkatalog)

Der Großteil der von den Bürgern genannten Problempunkte konnte im Maßnahmenkatalog berücksichtigt werden. Einige wenige Nennungen fanden jedoch keine Berücksichtigung. Diese werden nachfolgend unter Angabe des Grundes der Nichtbeachtung aufgelistet.

Straße / Bereich	Abschnitt / Ort	<u>Problem</u>	<u>Abwägung</u>
Am Eichengrund	Kleingartenanlage	unbefestigte und unbeleuchtete Wege	Wege in wassergebundener Befestigung ausreichend; keine Beleuchtung da es eine Alternativverbindung ("Schön- Wetter-Weg") ist
Brücke Roter Nil bis Spreedamm		Wegelage zu tief (Überflutungsgefahr)	Weg verläuft im Überschwemmungsgebiet
Dammstraße		Richtung Postbautenstraße befestigen	ist bereits befestigt
Dorfaue / Zum Wendenfürst		Weg ist unbefestigt	Hauptweg ist befestigt
Hain	I	Keinerlei Beleuchtung abseits der Hauptwege	soll aus Sicherheitsgründen nicht realisert werden (kein falsches Gefühl von Sicherheit vermitteln)
Innenstadt	Am kleinen Hain (Neuapostolische Kirche)	Schlechte Einsicht in den Straßenraum	Erhöhung der Sicherheit nur duch angepasstes Fahrverhalten
Kieferweg/Kackrows Heide		kein Rad- und Gehweg	nicht stark frequentierte Straße (nur eine Nennung)
OT Steinkirchen	Am Burglehn	Winterdienst mangelhaft	Winterdienst muß vom laut Satzung Zuständigen gewährleistet werden
Parkstraße		Autos fahren willkürlich von Parkplätzen auf die Straße	kein baulich/planerisch zu behebendes Problem
Ratsvorwerker Weg		zu hohe Geschwindigkeit	nur eine Nennung (systematisches Problem)
Schützenplatz		eng; Konflikt Autofahrer/Fußgänger	Vorschlag für neue Wageverbindung neben Berste
Treppendorfer Straße/Logenstraße		kein Bahnübergang	nicht realistisch
Virchowstraße		kein Radweg	nicht stark frequentierte Straße (nur eine Nennung)
Weg westlich Nordumfluter		unbefestigt und matschig	eingezeichneter Weg existiert nicht mehr
Zum Kanal		Weg ist unbefestigt	nur eine Nennung durch Schüler (untergeordnet); Erschließungskosten müssten Anlieger zahlen (wird davon abgesehen)

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Stadt Lübben

Abb. 4: Konzeption "Inselreich Lübben" (2004-2011)

Abb. 5: Radverkehrskonzept Lübben (1996)

Abb. 8: Polizeidirektion Süd (Cottbus) Abb. 9: Polizeidirektion Süd (Cottbus)

Abb. 10: Plangrundlage Polizeidirektion Süd (Cottbus)

Abb. 12: StVO

Abb. 13: FGSV, RASt 06 (2007), S.22 Abb. 14: FGSV, RASt 06 (2007), S.23

Abb. 38: Planung Landesbetrieb Straßenwesen

Sonstige Abbildungen: NAGLER & PARTNER

NAGLER & PARTNER ARCHITEKTEN STADTPLANER

Comenius straße 4 03044 Cottbus Tel: 0355 - 21995 Fax: 0355 - 703313 kontakt@naglerundpartner.de

