Stadt Lübben (Spreewald)

Mobilitätsachse

vom Bahnhof zur Innenstadt

DEGAT
Planungsgesellschaft

NAGLER & DIECK
Architekten Stadtplaner

Vorstellung Bürgerbeteiligung
Stadtverordnetenversammlung
28. November 2019

BAUSTEINE DER BÜRGERBETEILIGUNG

1

BÜRGERVERSAMMLUNG

ZUR GESTALTUNG DER MOBILITÄTSACHSE IN LÜBBEN
(WEGEVERBINDUNG VOM BAHNHOF ZUR INNENSTADT)

6. November 2019, 18 Uhr
Rathaus Lübben / Spreewald (Ratssaal)

2

BÜRGERMEINUNGEN

ZUR GESTALTUNG DER MOBILITÄTSACHSE IN LÜBBEN
(WEGEVERBINDUNG VOM BAHNHOF ZUR INNENSTADT)

29. Oktober - 20. November 2019
Facebook / WhatsApp / Email / Telefon / MaerkerPlus...

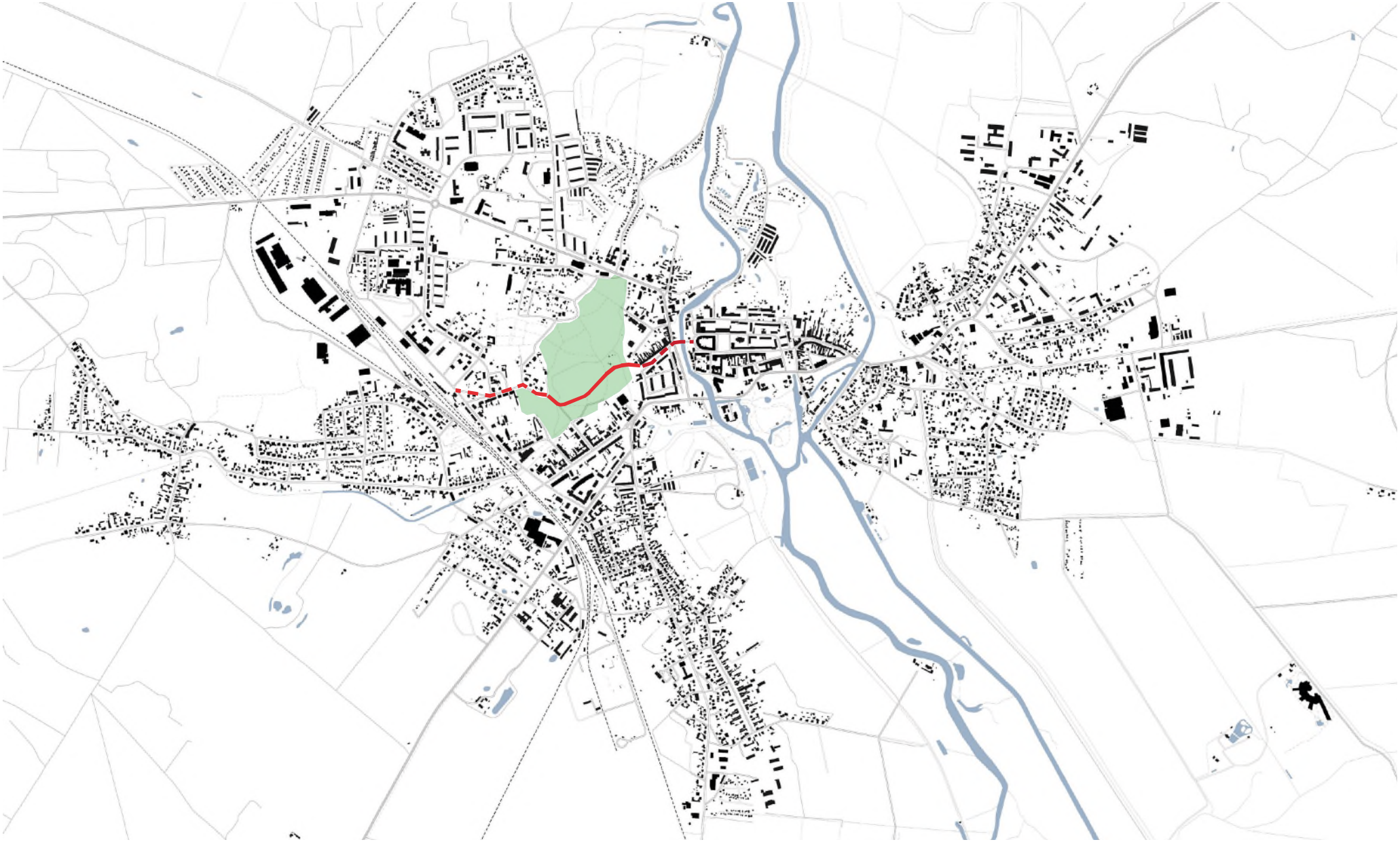
3

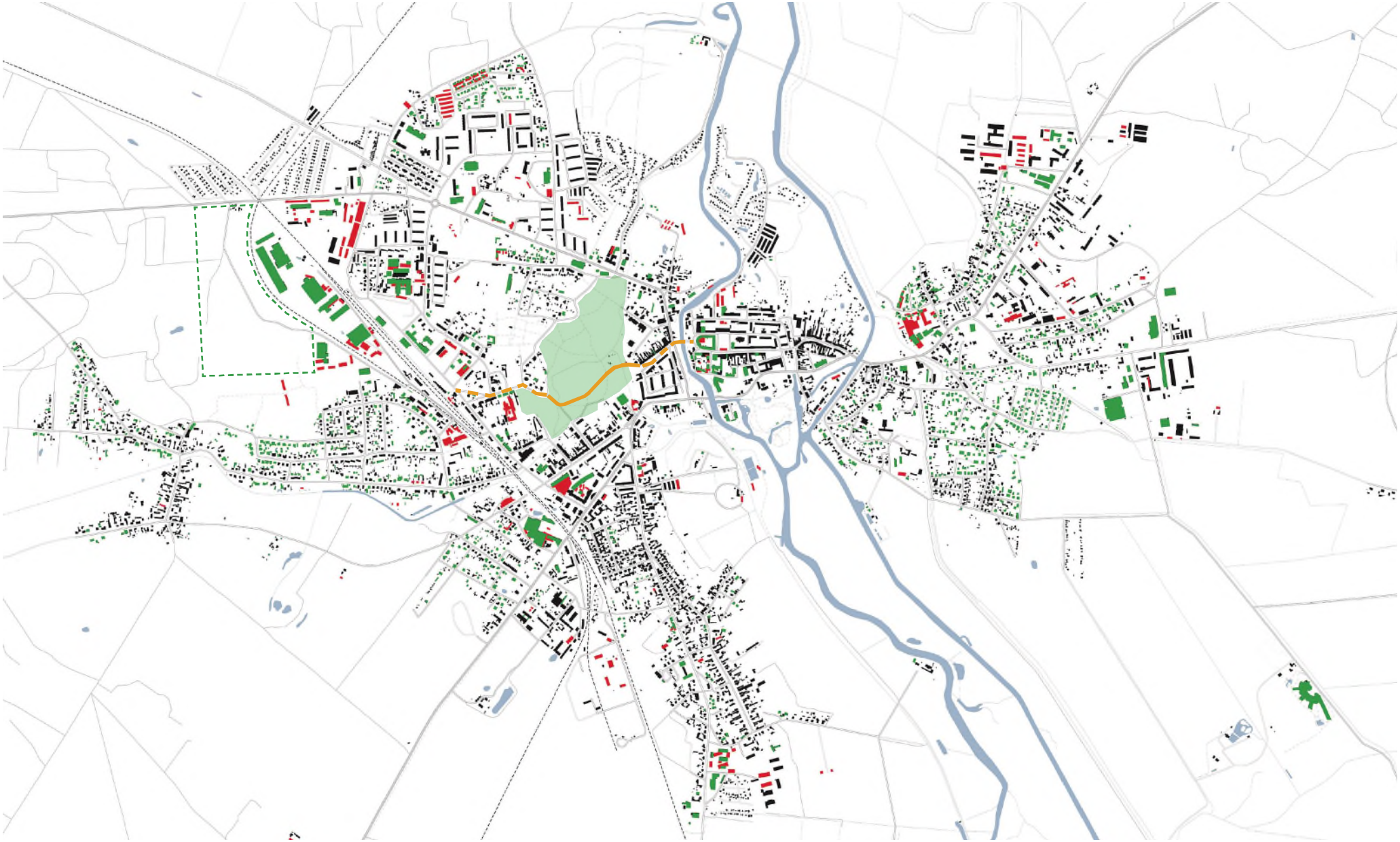
KINDER- UND JUGENDBETEILIGUNG

ZUR GESTALTUNG DER MOBILITÄTSACHSE IN LÜBBEN
(WEGEVERBINDUNG VOM BAHNHOF ZUR INNENSTADT)

22. November 2019, 14 Uhr
Spaziergang mit Schülern durch den Hain

ca. 45 Teilnehmer
2 Stunden
DANK & LOB
Konstruktive Diskussion in einer freundlichen und wertschätzenden Atmosphäre
1
BÜRGERVERSAMMLUNG
ZUR GESTALTUNG DER MOBILITÄTSACHSE IN LÜBBEN
(WEGEVERBINDUNG VOM BAHNHOF ZUR INNENSTADT)
6. November 2019, 18 Uhr
Rathaus Lübben / Spreewald (Ratssaal)





Maßnahmenkatalog

V 2b	Titel:	**Modellprojekt Mobilitätsachse für Fußgänger und Radfahrer ‚Bahnhof – Innenstadt'**

Kurzbeschreibung

Auf den Abschnitten des vorhandenen Fuß- und Radwegenetzes der festgelegten Mobilitätsachse sollen Fußgänger und Radfahrer, einschließlich mobilitätseingeschränkter Personen, gegenüber motorisierten Verkehrsteilnehmern privilegiert werden. Die im Verlauf der Mobilitätsachse liegenden Wege und Straßenquerungen werden in diesem Sinne und gemäß des noch zu erstellenden integrierten Fuß- und Radwegekonzeptes umgestaltet bzw. ausgebaut. Die Einbeziehung eines ggf. neu zu entwickelnden Leitsystems ist in diesem Zusammenhang zu prüfen.

Wegeverlauf über ca. 1,4 km:
- Hauptbahnhof,
- Fuß- und Radweg zwischen Waisenstraße und Friedenstraße zur Friedenstraße,
- Friedenstraße,
- Hain (Stadtwald),
- Breite Straße,
- Brückenplatz,
- Hauptstraße,
- Marktplatz,
- geplantes E-Mobilitätszentrum am Marktplatz.

Zielgruppe

Bürger/innen, Fahrradfahrer/innen, Fußgänger/innen, bisherige MIV-Nutzer/innen

Akteure Verwaltung

FB III/Stadtplanung, Tiefbau

Akteure extern

Fachplaner

CO_2-Minderungspotenzial / Einsparpotenzial

Ca. 57 t CO_2/a, entsprechend 0,1% der Verkehrsemissionen

Aufwand

- Personell: Begleitung der Planung (Stadtplanung) und Umsetzung der Planung (Tiefbau)
- Höherer finanzieller Aufwand bei der Umsetzung der Maßnahme (150.000 €)

Kommunale Wertschöpfung

Hoch

Wirkungsansatz

Steigerung der Attraktivität der Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum, Veränderung des Modalsplit zugunsten des Fuß- und Radverkehrs

Wirkungstiefe

Mittel

Erfolgsindikator

Nutzer der Achse/Jahr, diese können über Stichtagsmessungen und Zählungen ermittelt werden

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.

Wegeführung Baulicher Zustand

Länge der Wege ca. 1.300m

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

4.3.14. Hain Lübben

Route
Bahnhof - LN Zentrum
Hauptwegebeziehung

Route
OT Treppendorf - LN Nord
Lokale Wegebeziehung

Route
LN Zentrum - LN Nord
Lokale Wegebeziehung

Abb. 45: Mögliches Wegeleitsystem durch den Hain o.M.

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.

„Schwarzer Weg"

Promenade

Friedensstraße

Straße / Quartier

Friedensstraße (Ost)

Quartiersrand

Hain

Natur

Breite Straße

Stadt

Mobilitätsachse: Übersichtsplan Bestand mit zur Verfügung stehenden Raumbreiten

Blick zum Kriegerdenkmal / Qualität der Hainwege

„Platz" am Kriegerdenkmal / Uneindeutigkeit Orientierung

Kriegerdenkmal

Konflikt Wurzeln / Bord

Fahrbahn / Flächenverteilung (ca. 7,2 m)

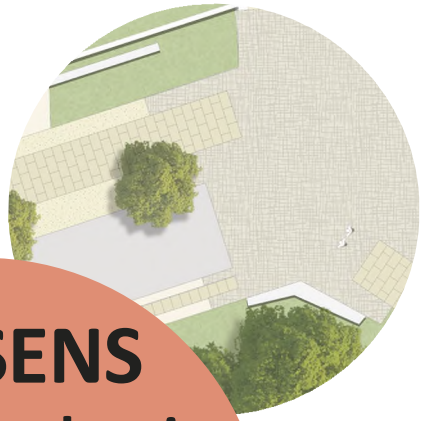
Einbindung sowjetischer Ehrenhain

Schwarzer Weg

FGÜ Bahnhofstraße / Wegebeziehung zum Vorplatz

„Schwarzer Weg" / Auftakt Mobilitätsachse

frei



KONSENS

Mobilitätsachse ist als Ganzes wichtig für die Stadt und bedarf einer Aufwertung / Sanierung

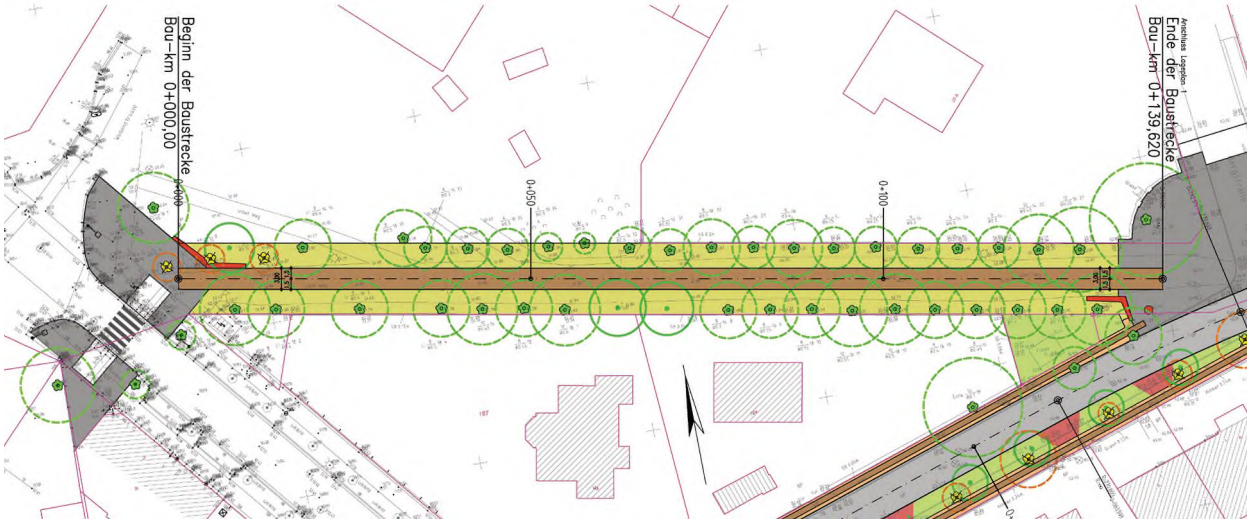
KONSENS

Verbesserung der Orientierung notwendig

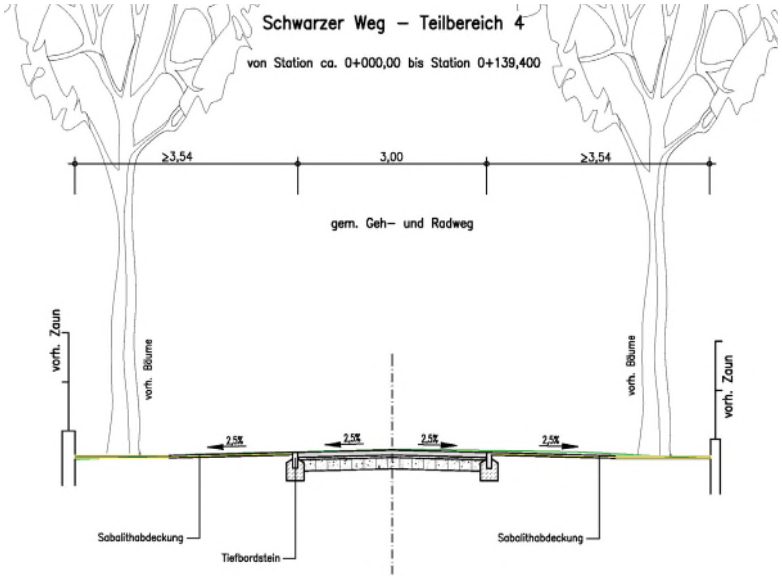
einheitliche Gestaltung: Materialität, Wegeführung, Knoten, Objekte

Städtebauliche Einbindung

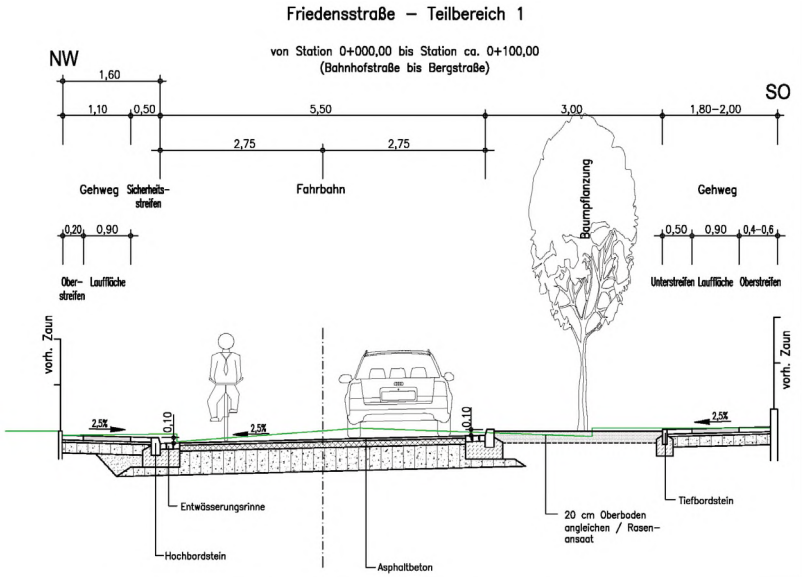
Schwarzer Weg: 3,5/3,0/3,5 m



Technischer Lageplan



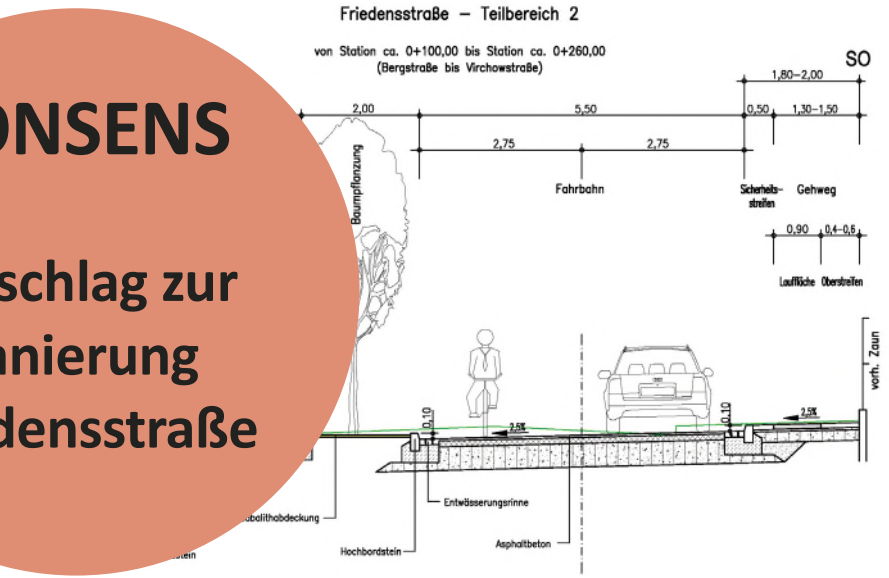
Schwarzer Weg: 3,5/3,0/3,5 m



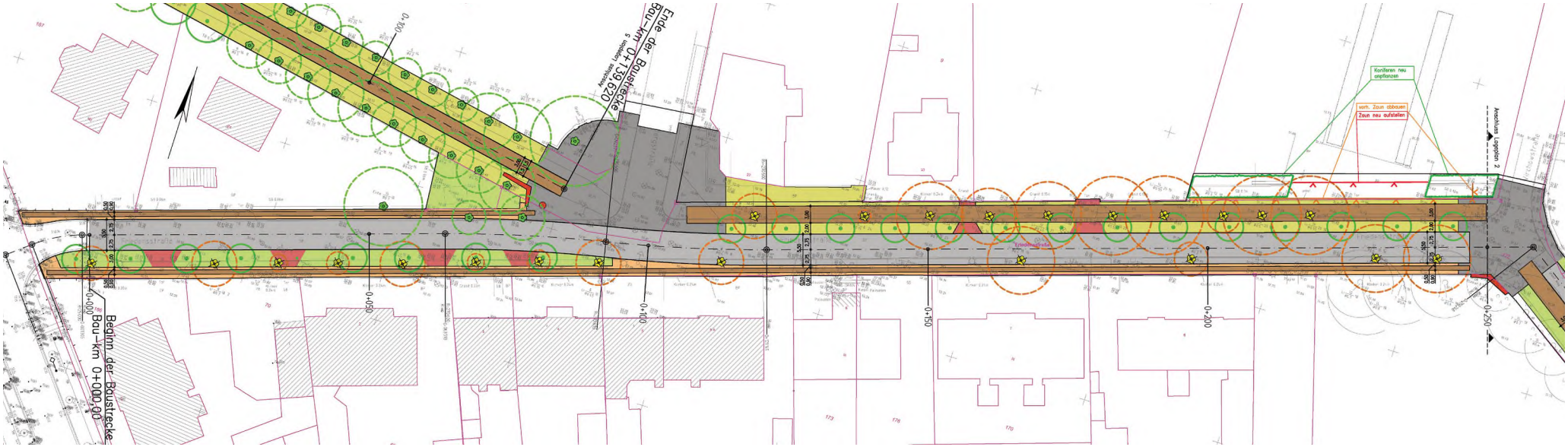
Friedensstraße (westlicher Abschnitt bis Bergstraße): 1,6/5,5/5,9 m

KONSENS

Vorschlag zur Sanierung Friedensstraße



Friedensstraße (westlicher Abschnitt bis Virchowstraße): 5,7/5,5/1,8 m

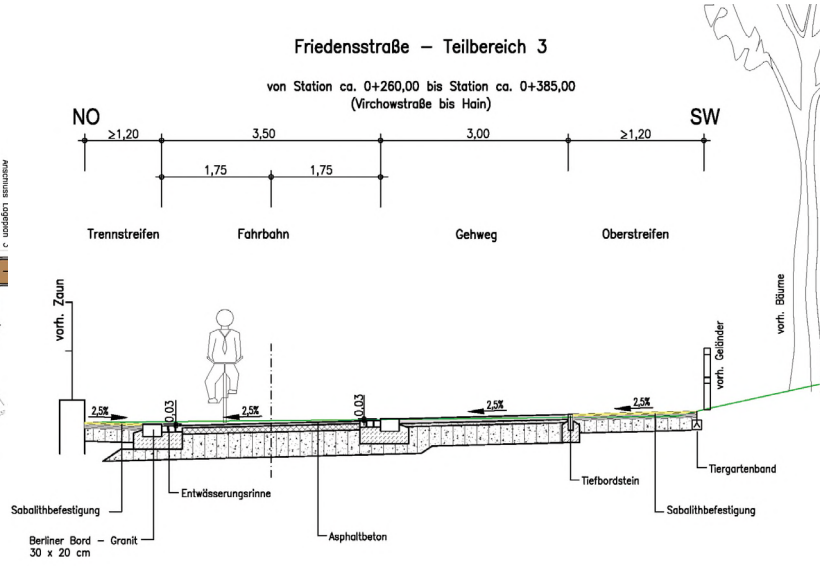


Technischer Lageplan

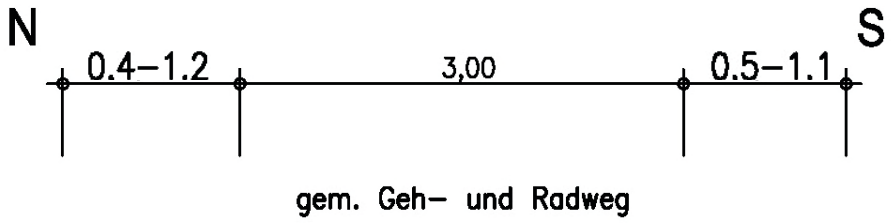
Städtebauliche Einbindung

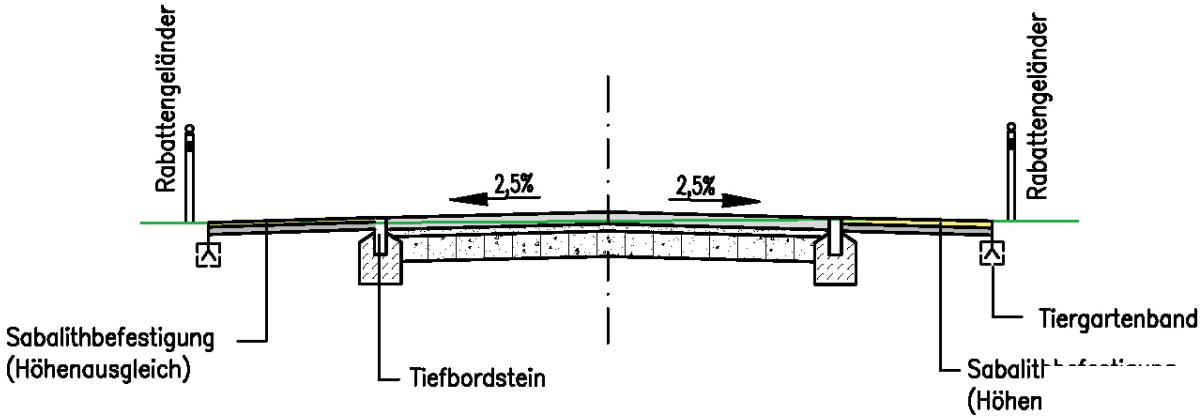
Friedensstraße (westlicher Abschnitt): 3,0/3,5/1,5 m

Technischer Lageplan



Friedensstraße (westlicher Abschnitt): 3,0/3,5/1,5 m



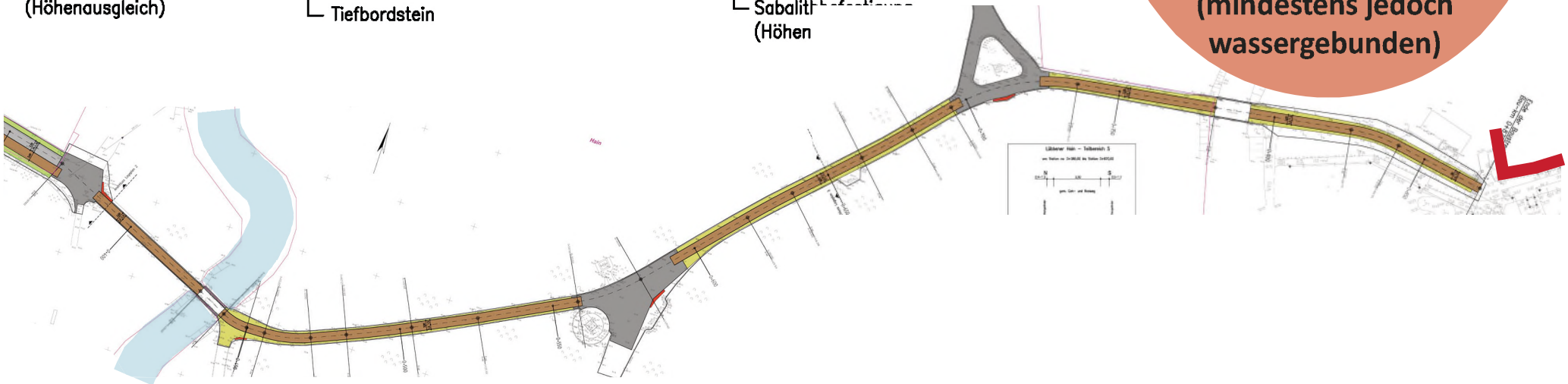


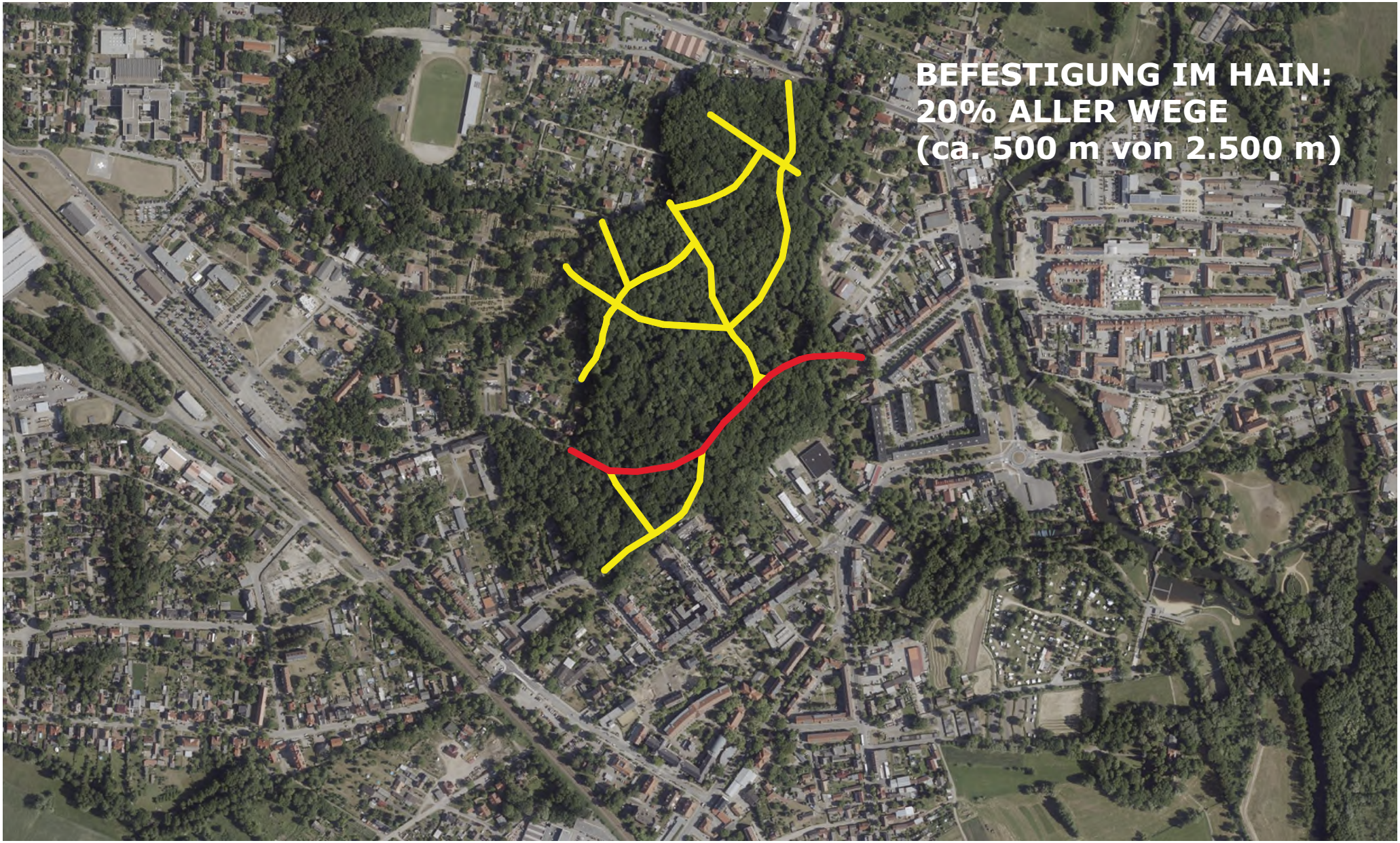
BEFESTIGUNG IM HAIN: ZWISCHEN 55% UND 75% DES WEGEQUERSCHNITTS VOM HAUPTWEG

KONSENS

Befestigung des Hauptweges im Hain ist notwendig, aber nicht unbedingt versiegelt

(mindestens jedoch wassergebunden)




BEFESTIGUNG IM HAIN:
20% ALLER WEGE
(ca. 500 m von 2.500 m)

Variante														SUMME [Netto]
A	BP 30/30	farb. A	BP 30/30	farb. A	BP 30/30	farb. A	BP 30/30	farb. A	BP 30/30	farb. A	BP 30/30	farb. A	KP + GPl.	1.525.000,00
B	BP 30/30	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP + GPl.	1.414.800,00
C	BP 30/30	KP ges.	BP 30/30	KP ges.	BP 30/30	KP ges.	BP 30/30	KP ges.	BP 30/30	KP ges.	BP 30/30	KP ges.	KP + GPl.	1.305.400,00

BP = Betonplatten
farb. A = farbiger Asphalt (Deucolor W)
MP = Mosaikpflaster (vorh.)
KP ges. = Kleinpflaster gesägt
GPl. = Granitplatten

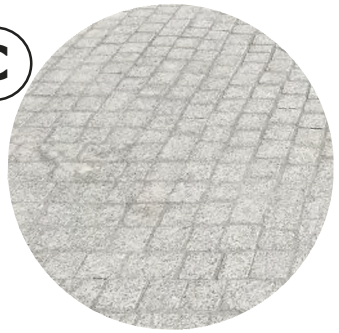
A

Asphalt (abgesplittet / farbig / offenporig)
(Referenz Spreeuferweg)

B

Granitplatten
(Referenz Breite Straße)

C



Kleinpflaster, gesägt
(Referenz Houwald-Damm)

Zusammenfassung:

- Konsens: Mobilitätsachse ist als Ganzes wichtig für die Stadt und bedarf einer Aufwertung / Sanierung
- Konsens: Sanierung Friedensstraße, östliche Friedensstraße evtl. vom Ausbaustandard etwas weniger aufwändig
- Konsens: Verbesserung der Orientierung notwendig
- Konsens: Befestigung des Hauptweges im Hain ist notwendig, aber nicht unbedingt versiegelt (mindestens jedoch wassergebunden)

Kurzzusammenfassung von Frau Ziemer: http://www.luebben-rathaus.de/de/rathaus/aktuell/informationen/#1554

1

BÜRGERVERSAMMLUNG

ZUR GESTALTUNG DER MOBILITÄTSACHSE IN LÜBBEN
(WEGEVERBINDUNG VOM BAHNHOF ZUR INNENSTADT)

6. November 2019, 18 Uhr
Rathaus Lübben / Spreewald (Ratssaal)

2 BÜRGERHINWEISE

ZUR GESTALTUNG DER MOBILITÄTSACHSE IN LÜBBEN
(WEGEVERBINDUNG VOM BAHNHOF ZUR INNENSTADT)

29. Oktober - 20. November 2019

WhatsApp / Email / Telefon / MaerkerPlus...

RÜCKMELDUNGEN: 74

Facebook: 18

Telefon: 3

Mail: 43

Whatsapp: 4

MaerkerPlus: 5

Brief: 1

1 Gedicht

2 BÜRGERHINWEISE

ZUR GESTALTUNG DER MOBILITÄTSACHSE IN LÜBBEN

(WEGEVERBINDUNG VOM BAHNHOF ZUR INNENSTADT)

Auswertung Äußerungen Hain

74 Rückmeldungen (teilweise mehrfache Beteiligung über unterschiedliche Medien	(42) gegen jeden Eingriff (nur partiell reparieren)	(17) neu herstellen (wassergebunden)	(9) neu herstellen (Asphalt/Granit)	(6) neutral bzw. ohne Aussage	(26) Friedensstraße muss gemacht werden
Facebook: 18	12	1	2	3	4
Telefon: 3	1	1	1	-	-
Mail: 43	22	14	5	2	19
Whatsapp: 4	3	-	-	1	2
MaerkerPlus: 5[1]	3	1	1	-	1
Brief: 1	1	-	-	-	-
1 Gedicht[2]					

[1] Link zu eigenem Vorschlag (Herr Golla)

[2] per Mail zugesendet; dort entsprechend gewertet

Definition Mobilitäts-Achse durch den Hain

- Hain (485 m) ist Naturschutzgebiet, wird so wahrgenommen und soll so erhalten bleiben
- östl. Friedensstraße (125m) mit Mischcharakter: Bebauung+Hain
- mittlere Friedensstraße (Teil 2, 150m/Teil 1, 100m) mit Alleecharakter mit überw. Bebauung
- Schwarzer Weg (139 m) mit Alleecharakter mit Mischcharakter (Hain+Bebauung)
- Kreuzungsbereich (Bahnhof + Friedensstraße#Schwarzer Weg)
- Verkehrsraum (20 m)

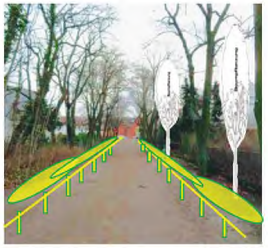
Skizze und Bilder hier wurden von Nagler&Dieck übernommen und ergänzt

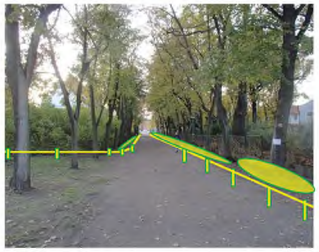
Definition Mobilitätsachse durch den Hain (ca. 920 m + 100 m)
- Hain: 53% (485 m) + Wege mit Teil-Haincharakter: 29% (264 m)
+ Verkehrsraum 2% (20 m) + Straße mit Alleencharakter 16 % (150 m + 100 m)

Lösungsansatz für die Teilabschnitte der Mobilitäts-Achse - Schwarzer Weg

Probleme:
- kein Bezug zur Achse erkennbar
- kein einheitliches Bild zur Achse
- Bodenverdichtung für Bäume schlecht

Lösungsvorschläge:
- Änderung des Erscheinungsbildes wie der Hain Oberfläche
- Hain-Begrenzungsband mit kleinen Pfeilern, Laternendesign
- Verkleinerung des Weges von 10 auf 5,5 m durch Hain-Band
- Nachpflanzung von gleichen/besser angepassten Bäumen+Sträuchern durch einzige lokale Baumschule: Herr ....Baumpflanzaktion

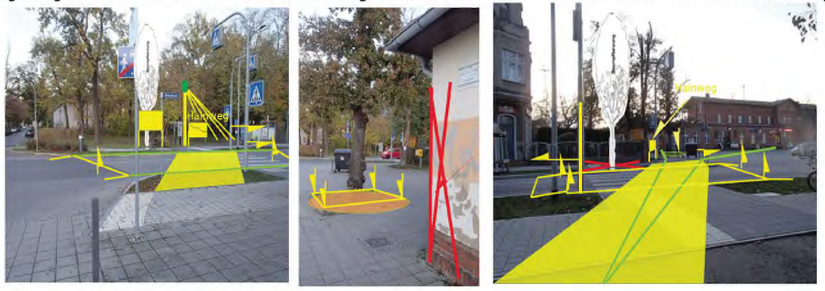




Erklärung:
- Der Boden ist bereits stark verdichtet und wird ständig beräumt, dies schadet der Allee langfristig. Die Bäume benötigen Schutz und Auflockerung durch Strauchschicht. Das Band umfriedet die Strauchschicht und bildet eine einleitende Optik wie im Hain. Hunde werden vom Urinieren an den Bäumen abgehalten. Durch die Auflockerung des Bodens+Strauchschicht kann wieder mehr Wasser versichern

Lösungsansatz für die Teilabschnitte der Mobilitäts-Achse - Bahnhof

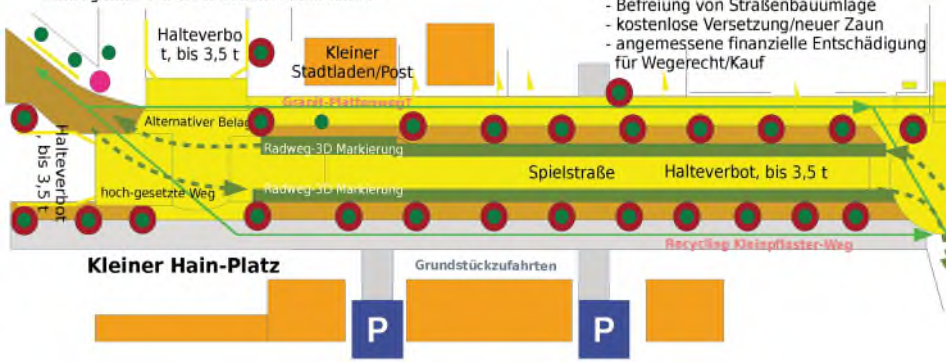
Lösungsvorschläge:
- Raumvorrang durch Zebrastreifen und durch Fahrbahnanhebung entschleunigen
- Fahrbahnanhebung bildet schlüssigen Übergang für den Vorrangverkehr und leitet die Achse 3D ein
- Befreiung und Leitung des Raums durch natürliche Elemente (Baumpflanzung auf der Ost- und Westseite)
- Beschilderung in Augenhöhe und VOR der Achse und im Boden eingelassen, ggf. beleuchtet
- Verlagerung der öffentlichen Toilette ins Bahnhofsgebäude, Platz für den Wurzelbereich → Blühstreifen/Entsiegelung



Erklärung:
– Das Hochsetzten der Fahrbahn auf Fußweghöhe sind in der Lübbener Innenstadt bereits erfolgreich umgesetzt, Siehe Folie 12
– Wegemarkierung können in den Bodenbelag mit großen sichtbaren Pfeilen eingelassen werden, der den Anforderungen entspricht
– Kantige Baumumfriedung wird durch den von der Optik her – Atmenden Deckel umsäumt, Baumsaum geschützt

Lösungsansatz für die Teilabschnitte der Mobilitäts-Achse - „Friedensstraße Teil 2“

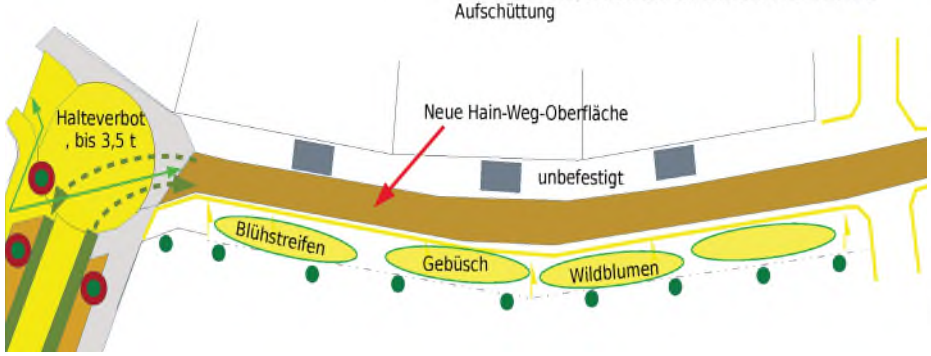
Lösungsansatz:
- Grundstücksgrenzen gegen gute Ausgleichsmaßnahmen um ca. 1,5 m einrücken
- Fahrbahn wird auf Gehweg-Höhe angehoben, Bäume behalten relevante Bord+Pflastersteine + mehr Platz
- erhaltene Bäume werden gepflegt (Wurzelfreiheit durch atmende Deckel), heimisch angepaßt nachgepflanzt
- Mobilitäts-Achse wird vom Parken befreit! Verkehrsberuhigt durch Spielstraße und entlastet
- neuer Belag soll Wasser-diffusionsoffen bleiben mit Durchsickerung in/über bestehndem altem Kopfstein;
- Gehweg mit seitlichem Boden+Wildblumen
- Befreiung von Straßenbauumlage
- kostenlose Versetzung/neuer Zaun
- angemessene finanzielle Entschädigung für Wegerecht/Kauf



Lösungsansatz für die Teilabschnitte der Mobilitäts-Achse - „östliche Friedensstraße“

Problematik:
- Querung der Kreuzung ist nicht Barriere-frei
- Straße in sehr schlechtem Zustand
- Achsen- & Verkehrsführung nicht eindeutig
- uneinheitlicher Charakter
- Zaun zum Hain desaströs
- unnötiger Platzverbrauch
- Anwohner wünschen keine weite Versieglung

Lösungsansatz:
- Wiederkehrender Charakter der Allee mit Rondell-Kreuzung -
- Ausgleichsmaßnahme für Versiegelung durch 2 m Verbreiterung des Hains durch Hain-typische Büsche/Steuchern und/ oder Wildblumen-Blühstreifen
- Entfernung des maroden Zauns
- Herstellung des Hain-Allee-Charakters durch Hain-Band mit Pfosten und versetzten der Beleuchtung → modernisiert
- unbefestigte aber begradigte Parkfläche für AnwohnerInnen
- Hain-breiter Weg mit Wasser-diffusionsoffene natürliche Aufschüttung



Der Hain-Weg als überwiegendes Leitbild für eine naturnahe Mobilitäts-Achse

Problematik (für einige Nutzerinnen):
- leichte Pfützenbildung bei Starkregen
- Bodenverdichtung ist bereits kritisch und gesetzlich unzulässig in Schutzzone II NSG
- kultureller Natur-Ort seit Jahrtausenden
- geringe Ausleuchtung/Unsicherheitsgefühl
- schlechte Orientierung für blinde Menschen
- Zunehmende Lichtverschutzung

Lösungsansatz Weggestaltung:
- Auflockerung der Pfützen-Ort zur besseren Versickerung
- Ausgleich der Oberschicht zur Begradigung durch ein natürliches Wasser-diffusionsoffenes und stabiles Obermaterial → recherchieren, ggf. testen
- ggf. einheitliche Minimalbegradigung an erforderliche Stellen im Hain und höhere Diffusions-/Abflussrate schaffen
- Schaffung und ausschilderung der Ersatzroute über Logenstraße durch besserer Rad- & Fußweg, als Hainwegkonzept mit Einbindung der Paul-Gerhardt Straße

Lösungsansatz Sicherheit:
- Smarte Beleuchtung: gezielte + zeitliche Ausleuchtung des Weges: Bewegungssensoren, anonyme bewegte Funkzellen-sensorik, manueller Buzzer am Wegeinstieg

- Akustische Peilung mit natürlichem Geräusch für Sehbehinderte, mit Buzzer am Wegeinstieg

Erklärung:
- Hainweg seit Verdichtung vor ca. 10 Jahren hat in den letzten 2 Jahren an besonders verdichteten Stellen Stauzonen mit Pfützenbildung geschaffen. Eine weitere Verdichtung führt zu mehr Pfützen durch geringere Wasserdiffusion, da Weg tiefer gelegt ist als umgebender Waldboden. Ursache: Verdichtung + mangelnder Bodenaufbau durch Pflege!

3

KINDER- UND JUGENDBETEILIGUNG

ZUR GESTALTUNG DER MOBILITÄTSACHSE IN LÜBBEN
(WEGEVERBINDUNG VOM BAHNHOF ZUR INNENSTADT)

**11 Teilnehmer,
davon 1 Schüler**

22. November 2019, 14 Uhr
Spaziergang mit Schülern durch den Hain

Zusammenfassung:

- Weg durch den Hain ist bei Jugendlichen ein Thema
- Verbesserung wird begrüßt
- Charakter des Haines soll aber erhalten bleiben
- Licht und Aufenthaltsmöglichkeiten dringend verbessern

Kurzzusammenfassung von Frau Ziemer:
http://www.luebben-rathaus.de/de/rathaus/aktuell/informationen/#1566

3

KINDER- UND JUGENDBETEILIGUNG

ZUR GESTALTUNG DER MOBILITÄTSACHSE IN LÜBBEN
(WEGEVERBINDUNG VOM BAHNHOF ZUR INNENSTADT)

22. November 2019, 14 Uhr

Spaziergang mit Schülern durch den Hain

FAZIT BÜRGERBETEILIGUNG

1

BÜRGER-VERSAMMLUNG

ca. 45 Teilnehmer

- **Konsens: Mobilitätsachse ist als Ganzes wichtig für die Stadt und bedarf einer Aufwertung / Sanierung**
- **Konsens: Sanierung Friedensstraße, östliche Friedensstraße evtl. vom Ausbaustandard etwas weniger aufwändig**
- **Konsens: Verbesserung der Orientierung notwendig**
- **Konsens: Befestigung des Hauptweges im Hain ist notwendig, aber nicht unbedingt versiegelt (mindestens jedoch wassergebunden)**

2

BÜRGER-MEINUNGEN

74 Meldungen
(teilweise Doppelungen)

- **Großteil ist für Status quo (nur Reparatur): 42 Meldungen**
- **für Ausbau: 17 (wassergebunden) bzw. 9 (Asphalt/Granit) Meldungen**

3

KINDER- UND JUGENDBETEILIGUNG

1 Schüler
2 Schulsozialarbeiter

- **Verbesserung der Situation ja, aber im Charakter des Haines**
- **Licht und Aufenthaltsmöglichkeiten dringend verbessern**

														SUMME [Netto]
A1	BP 30/30	farb. A	BP 30/30	farb. A	BP 30/30	farb. A	BP 30/30	farb. A	BP 30/30	farb. A	BP 30/30	farb. A	KP + GPl.	1.585.900,00
A2	BP 30/30	gespl. A	BP 30/30	gespl. A	BP 30/30	gespl. A	BP 30/30	gespl. A	BP 30/30	gespl. A	BP 30/30	gespl. A	KP + GPl.	1.427.300,00
B	BP 30/30	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP + GPl.	1.475.700,00
C	BP 30/30	KP ges.	BP 30/30	KP ges.	BP 30/30	KP ges.	BP 30/30	KP ges.	BP 30/30	KP ges.	BP 30/30	KP ges.	KP + GPl.	1.366.300,00
D	BP 30/30	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	Fahrbahn: wassergeb. Bauweise / GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP + GPl.	1.468.100,00
E	BP 30/30	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	GPl.	KP ges.	wg. D.	wg. D.	wg. D.	wg. D.	wg. D.	KP + GPl.	1.415.550,00

A1 Asphalt (farbig)

A2 Asphalt (abgesplittet)

B Granitplatten

C Kleinpflaster, gesägt

D wie C, jedoch Fahrbahn östl. Friedensstraße wassergebunden

E wie C, jedoch Hauptweg im Hain wassergebunden