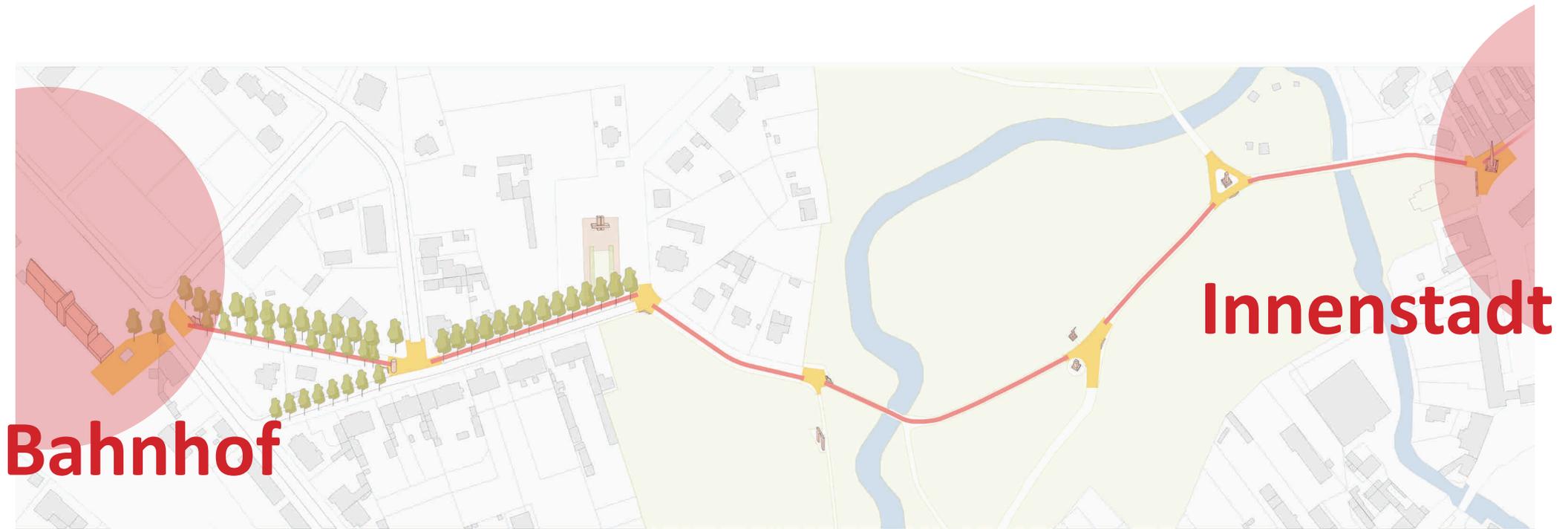


BÜRGERVERSAMMLUNG

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



6. November 2019, 18 Uhr

Rathaus Lübben / Spreewald (Ratssaal)



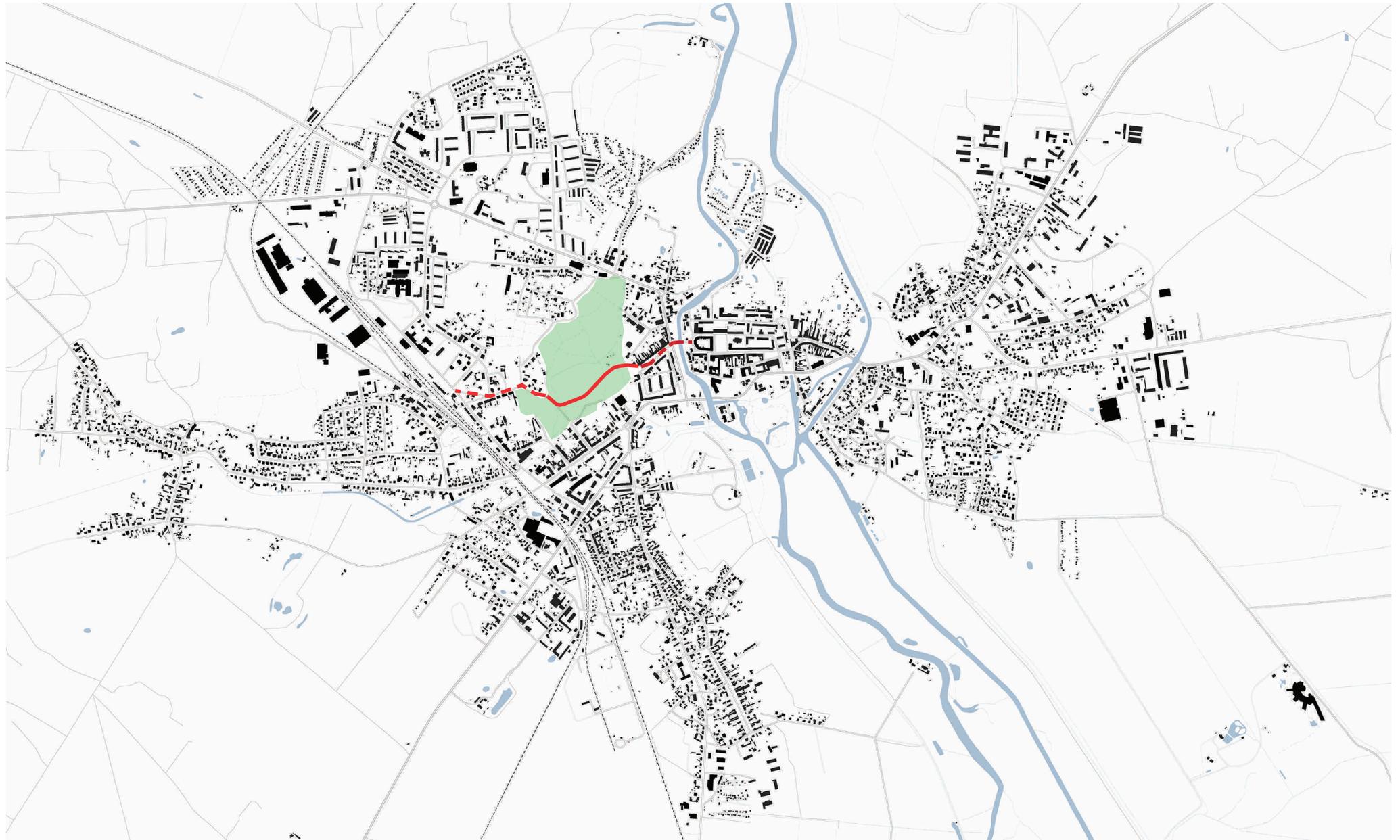
Thomas Kung
DEGAT

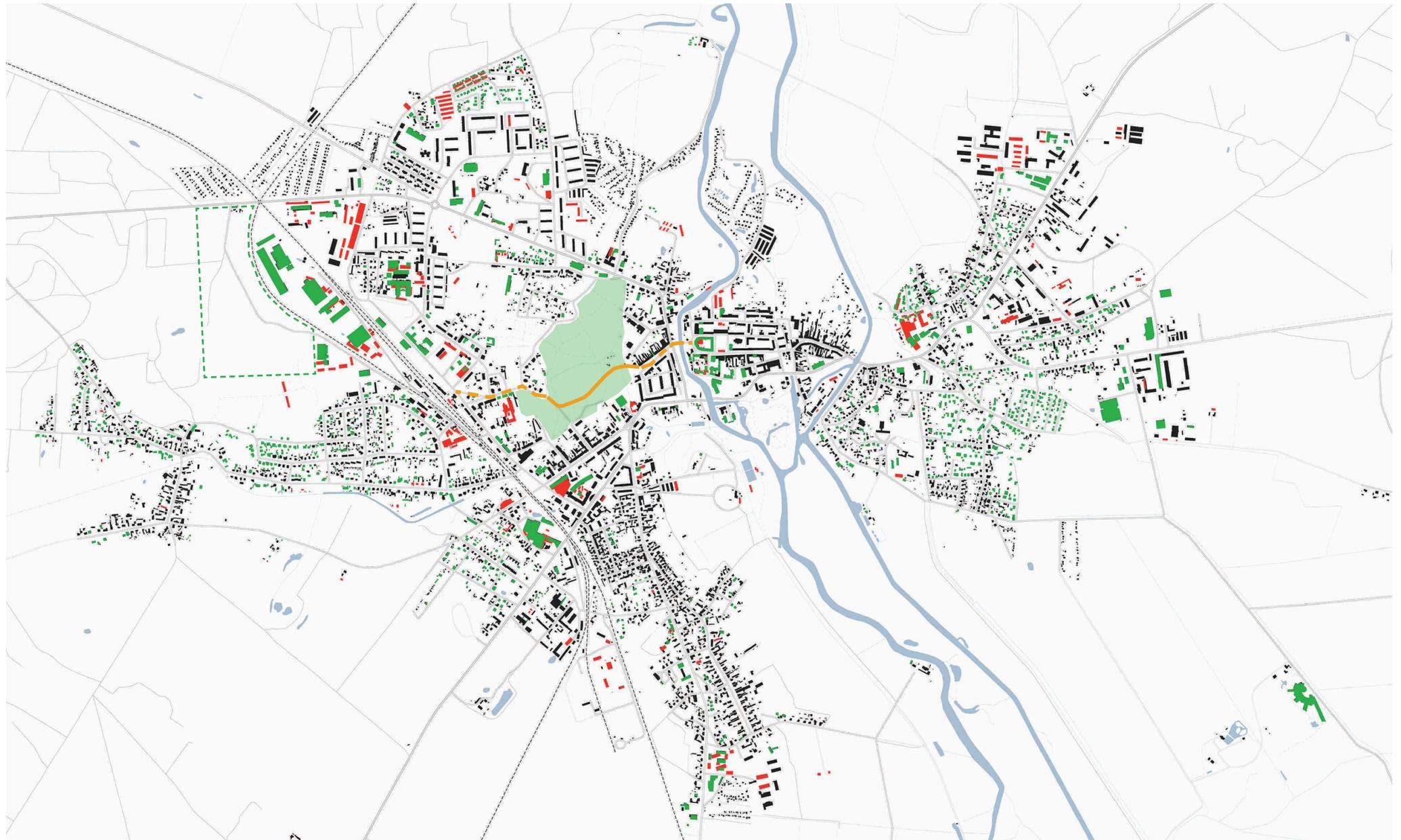


Heinz Nagler
NAGLER & DIECK



Christoph Dieck
NAGLER & DIECK





Maßnahmenkatalog

V 2b	Titel:	Modellprojekt Mobilitätsachse für Fußgänger und Radfahrer 'Bahnhof – Innenstadt'
Kurzbeschreibung		
<p>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 Radwegkonzeptes umgestaltet bzw. ausgebaut. Die Einbeziehung eines ggf. neu zu entwickelnden Leitsystems ist in diesem Zusammenhang zu prüfen.</p> <p>Wegeverlauf über ca. 1,4 km:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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		
CO₂-Minderungspotenzial / Einsparpotenzial		
Ca. 57 t CO ₂ /a, entsprechend 0,1% der Verkehrsemissionen		
Aufwand		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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		

Lübben Barrierefrei - Integriertes Fuß- und Radwegekonzept

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

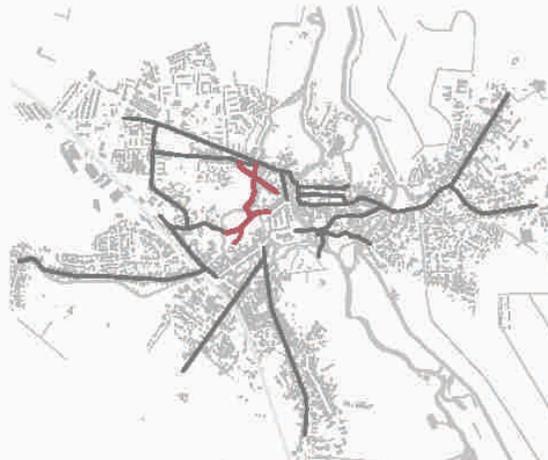
bei schlechter Witterung besonders für Rollstuhlfahrer und Pendlerverkehre (Rad) problematisch



⊖ Wegeführung
Baulicher Zustand

Länge der Wege ca. 1.300m

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



Lübben Barrierefrei - Integriertes Fuß- und Radwegekonzept

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. 46: 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

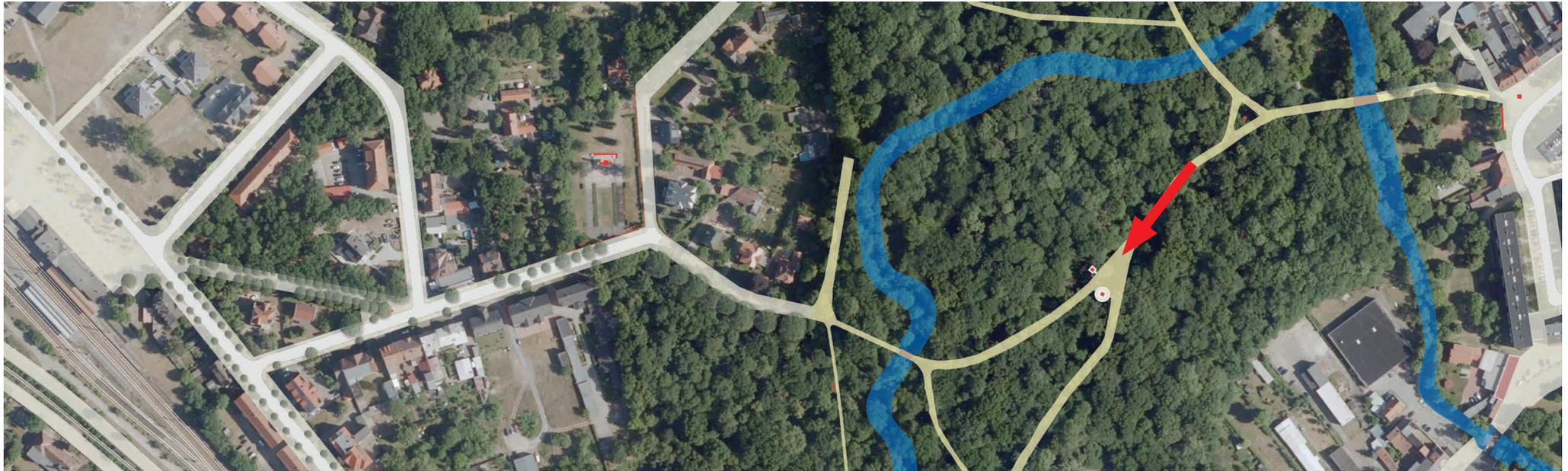


Hain
Natur



Breite Straße
Stadt





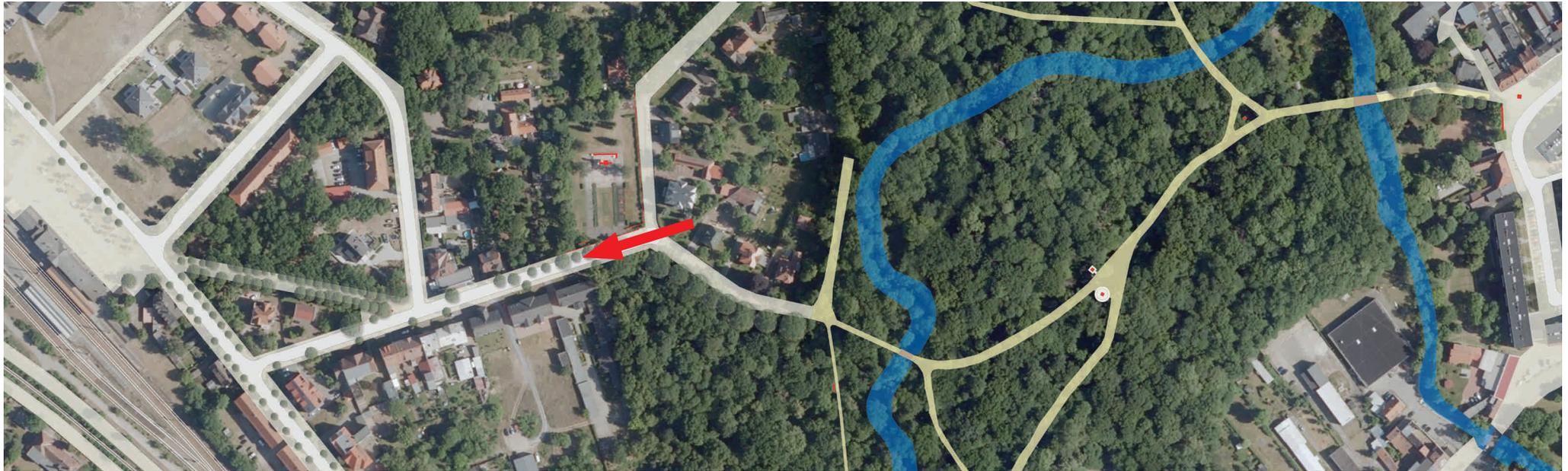
Blick zum Kriegerdenkmal / **Qualität der Hainwege**



„Platz“ am Kriegerdenkmal / **Uneindeutigkeit Orientierung**



Kriegerdenkmal



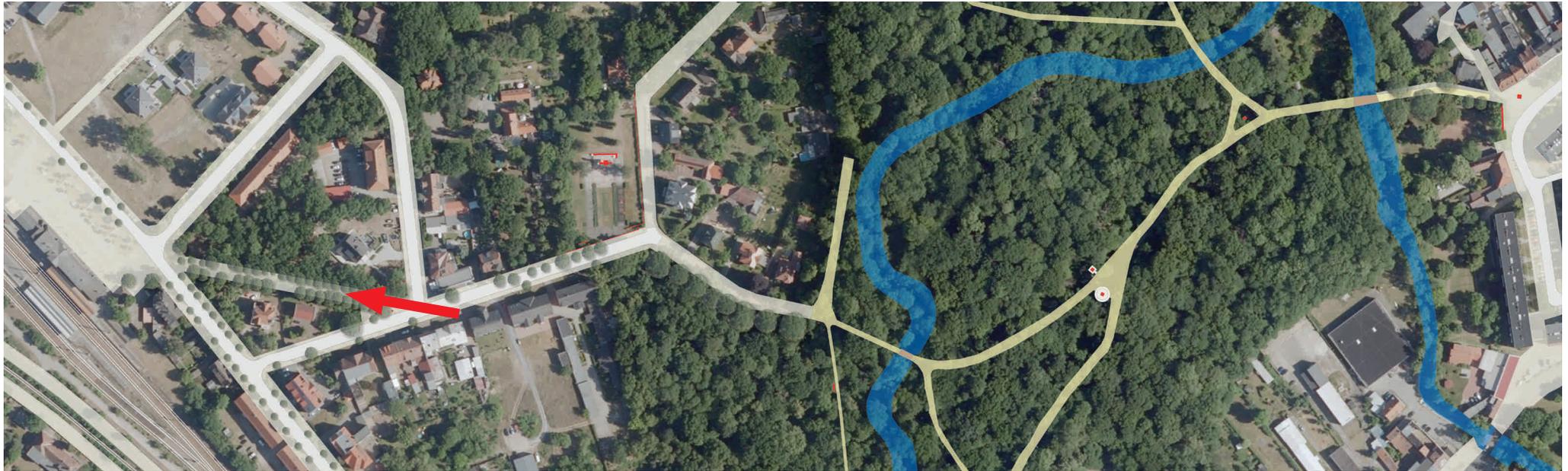
Konflikt Wurzeln / Bord



Fahrbahn / Flächenverteilung (ca. 7,2 m)



Einbindung sowjetischer Ehrenhain



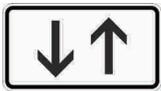
Schwarzer Weg



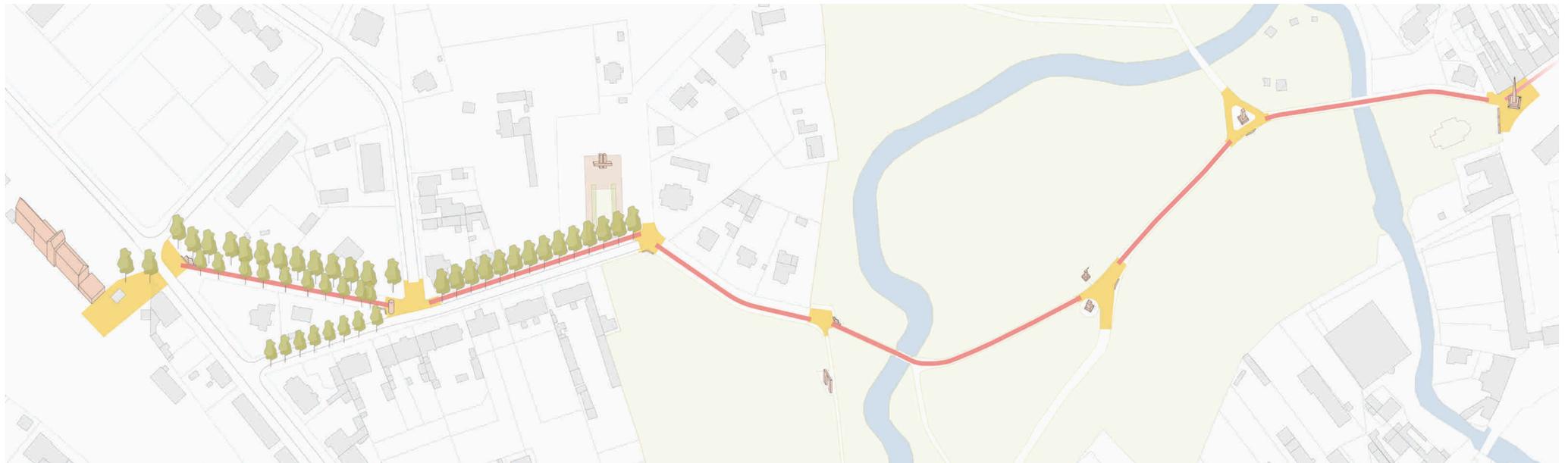
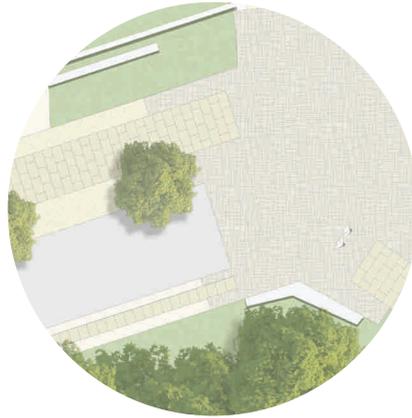
FGÜ Bahnhofstraße / Wegebeziehung zum Vorplatz

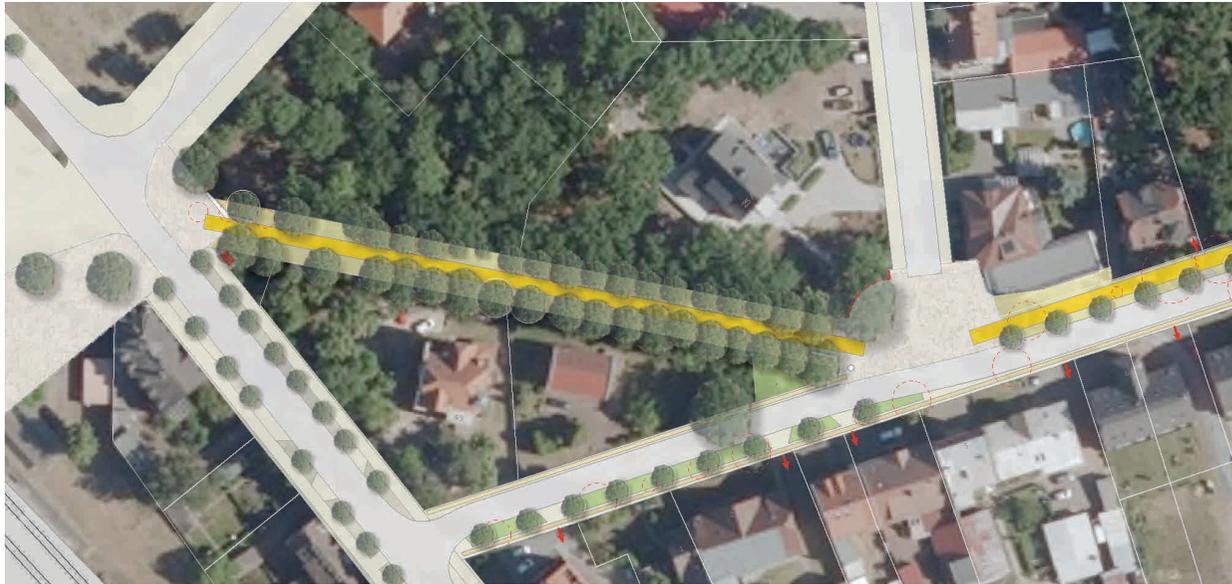


„Schwarzer Weg“ / Auftakt Mobilitätsachse



Führung Radverkehr: Vorschlag

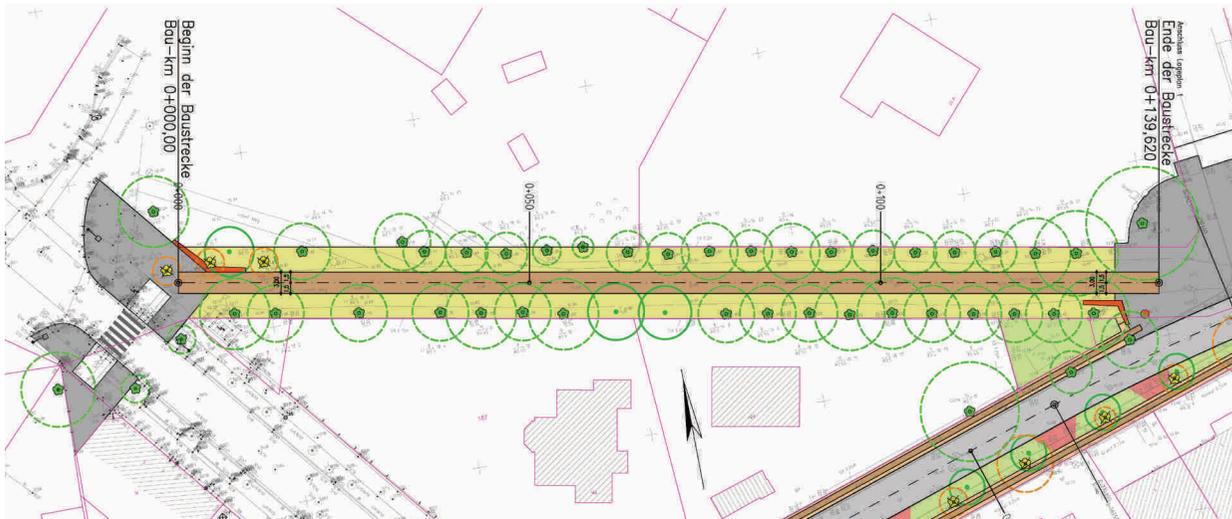




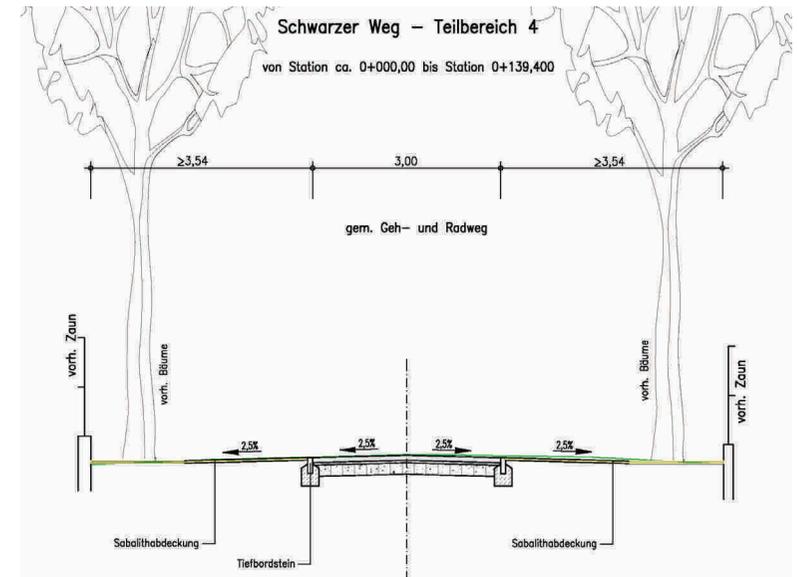
Städtebauliche Einbindung



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

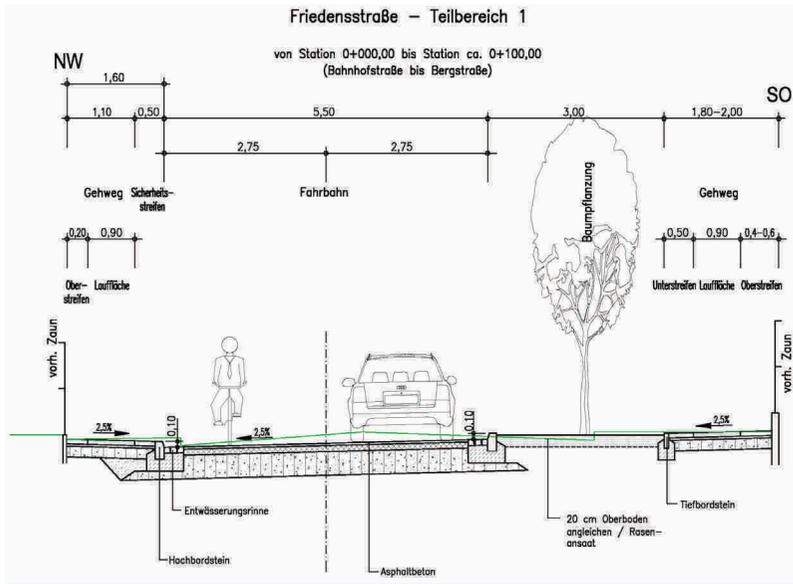


Technischer Lageplan

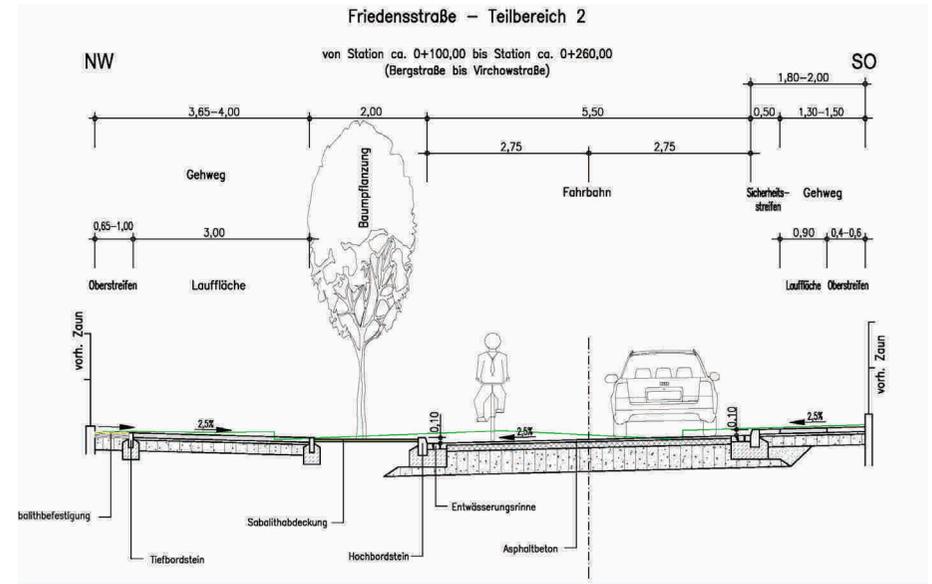


Schwarzer Weg: 3,5/3,0/3,5 m

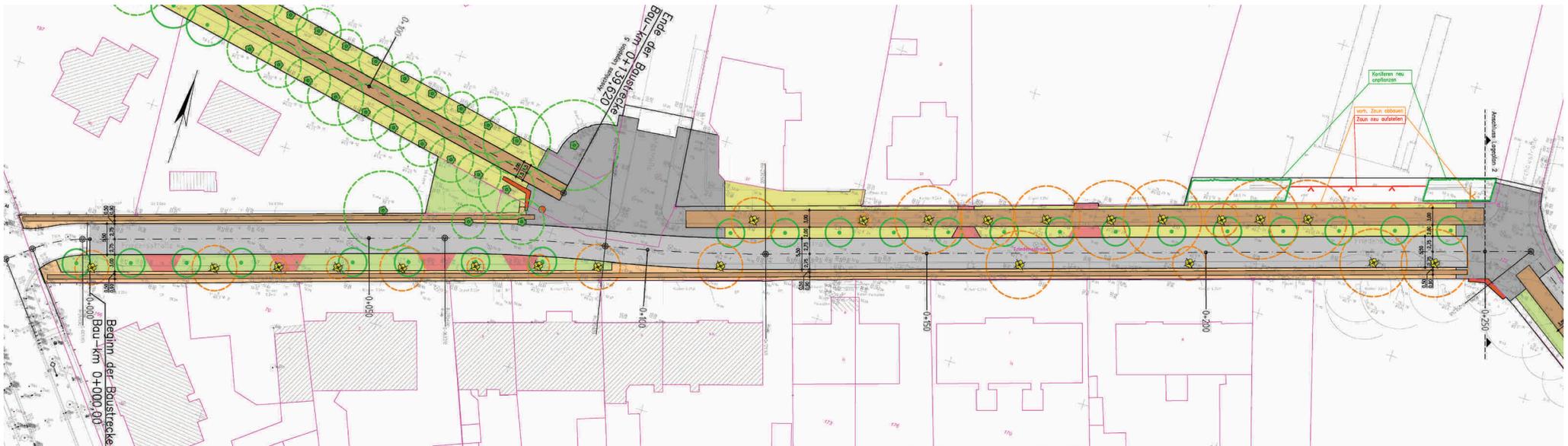
STRASSENPROFIL: Friedensstraße (westlicher Abschnitt)



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



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



Technischer Lageplan

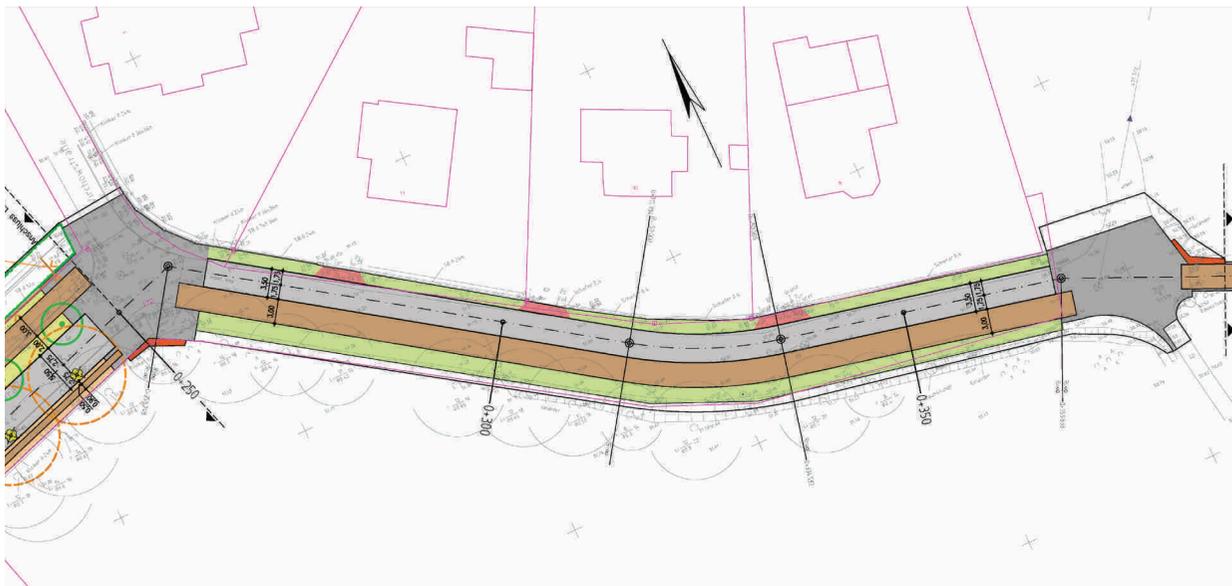


Städtebauliche Einbindung

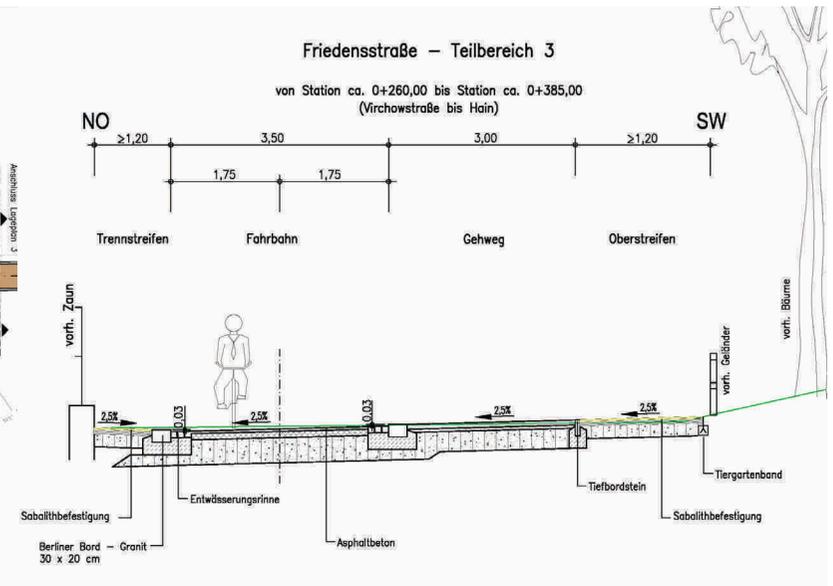
STRASSENPROFIL: Friedensstraße (östlicher Abschnitt)



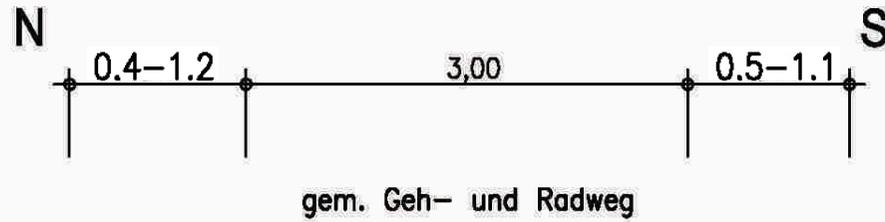
Friedensstraße (westlicher Abschnitt): 3,0/3,5/1,5 m



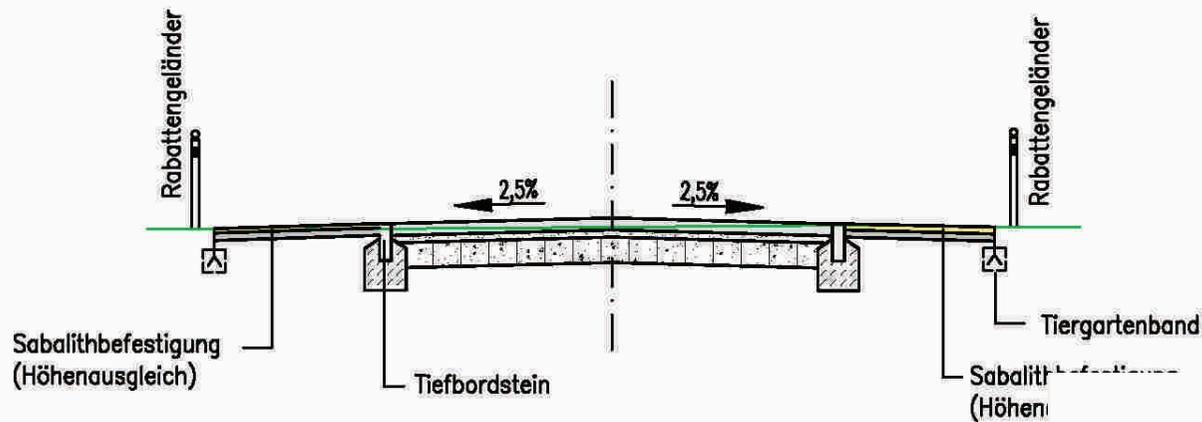
Technischer Lageplan

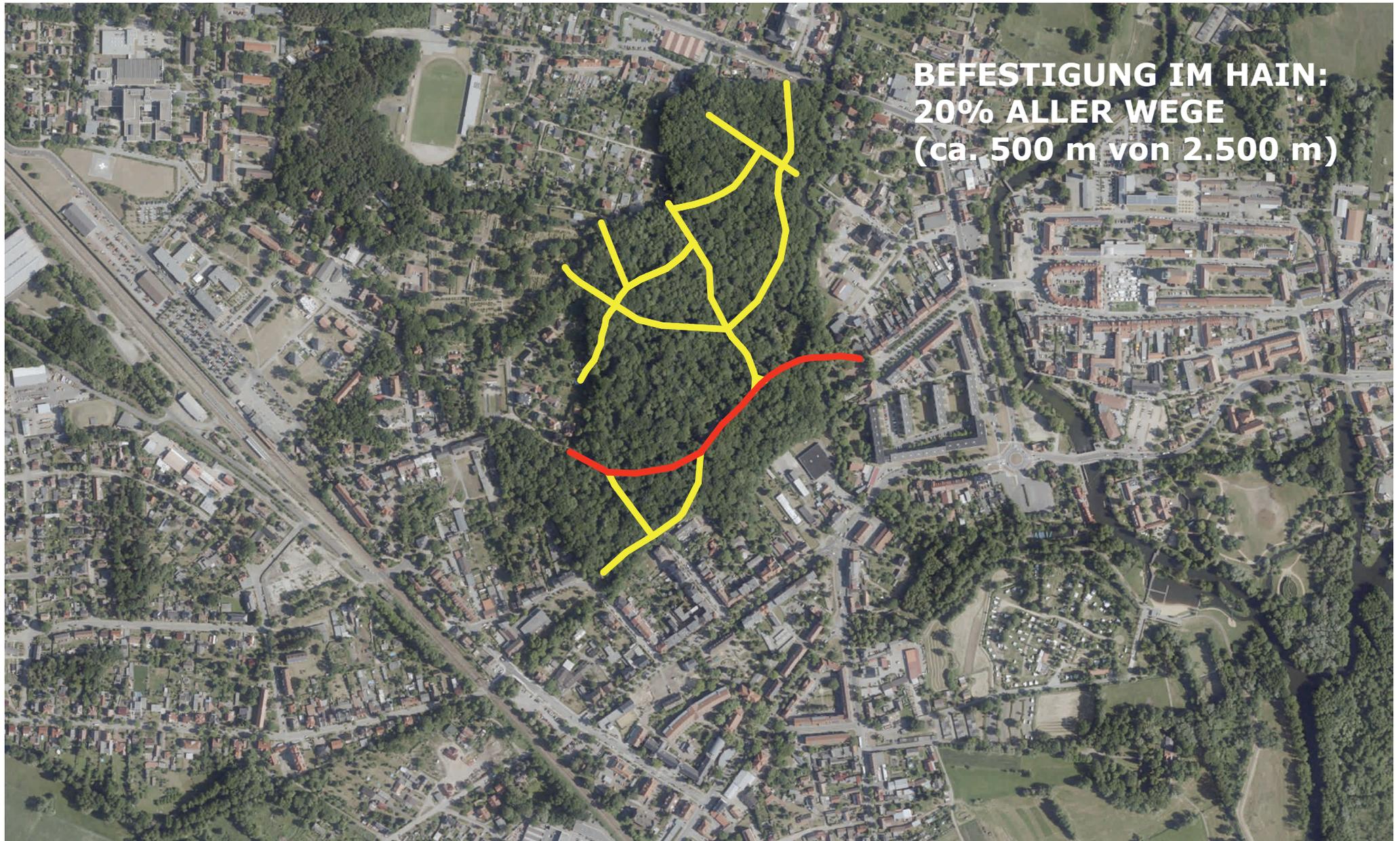


Friedensstraße (westlicher Abschnitt): 3,0/3,5/1,5 m Seite 15



**BEFESTIGUNG IM HAIN:
ZWISCHEN 55% UND 75%
DES WEGEQUERSCHNITTS**



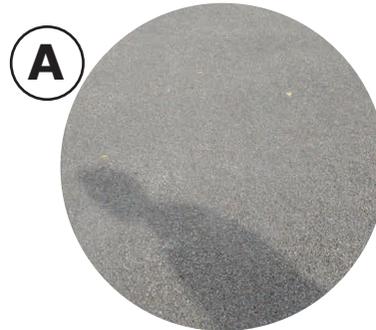




- BP = Betonplatten
- farb. A = farbiger Asphalt (Deucolor W)
- MP = Mosaikpflaster (vorh.)
- KP ges. = Kleinpflaster gesägt
- GPI. = Granitplatten

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

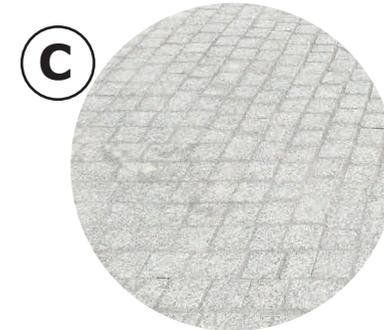
- BP = Betonplatten
- farb. A = farbiger Asphalt (Deucolor W)
- MP = Mosaikpflaster (vorh.)
- KP ges. = Kleinpflaster gesägt
- GPI. = Granitplatten



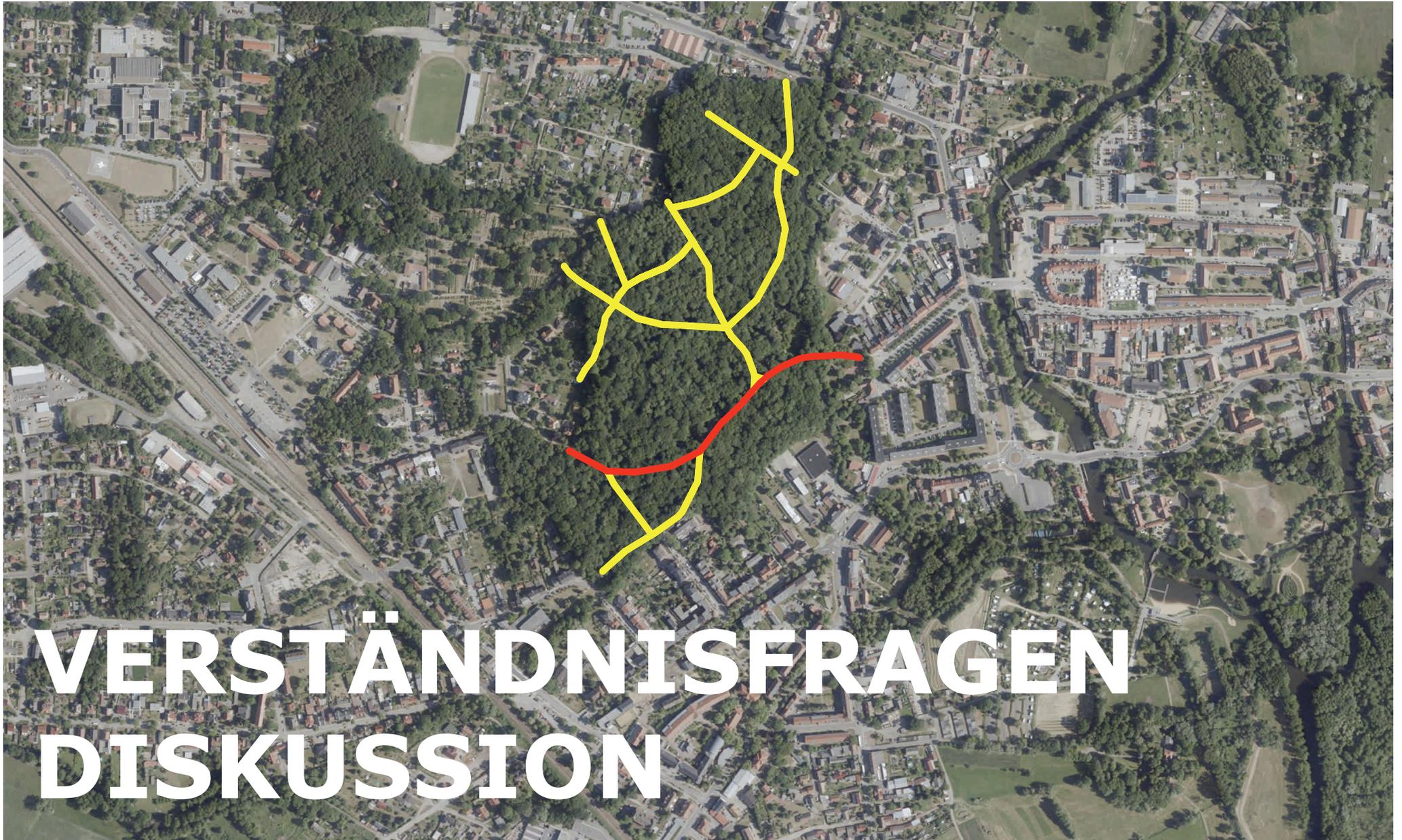
A Asphalt (abgesplittet / farbig / offenporig)
(Referenz Houwald-Damm)

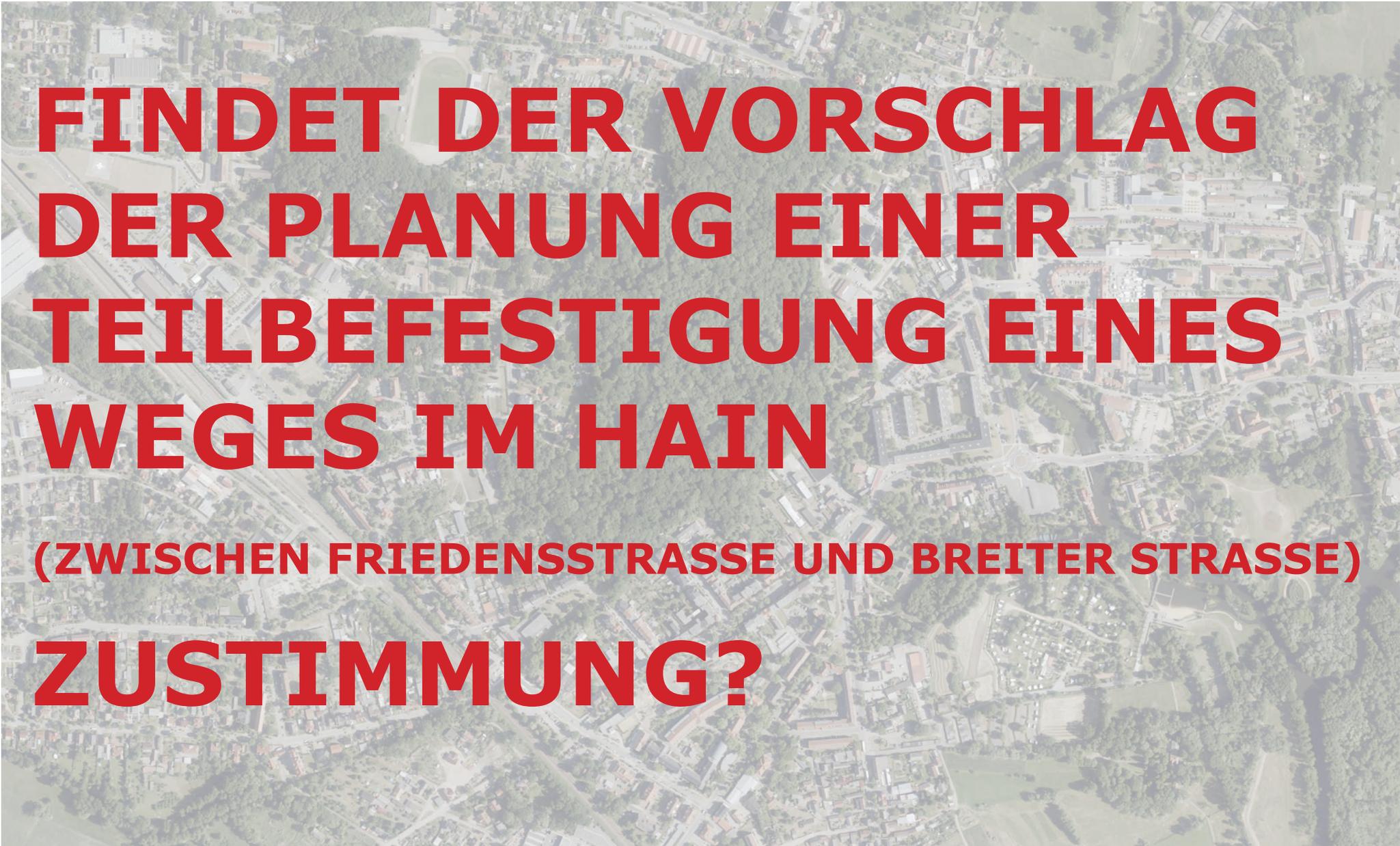


B Granitplatten
(Referenz Breite Straße)



C Kleinpflaster, gesägt
(Referenz Houwald-Damm)





FINDET DER VORSCHLAG DER PLANUNG EINER TEILBEFESTIGUNG EINES WEGES IM HAIN

(ZWISCHEN FRIEDENSSTRASSE UND BREITER STRASSE)

ZUSTIMMUNG?



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

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

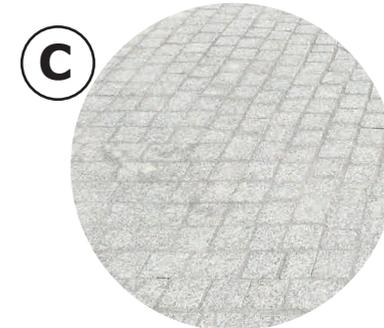
- BP = Betonplatten
- farb. A = farbiger Asphalt (Deucolor W)
- MP = Mosaikpflaster (vorh.)
- KP ges. = Kleinpflaster gesägt
- GPI. = Granitplatten



A Asphalt (abgesplittet / farbig / offenporig)
(Referenz Houwald-Damm)



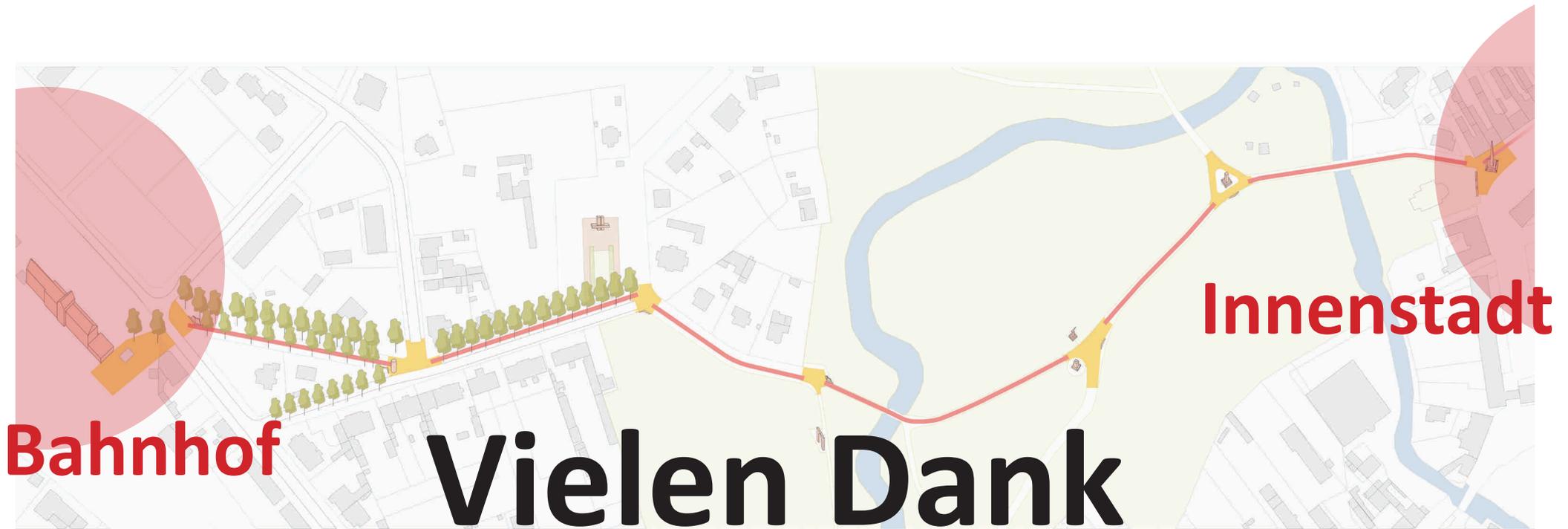
B Granitplatten
(Referenz Breite Straße)



C Kleinpflaster, gesägt
(Referenz Houwald-Damm)

BÜRGERVERSAMMLUNG

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



Bahnhof

Innenstadt

**Vielen Dank
für Ihre Beteiligung!**