

Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Forst (Lausitz)

Versionsstand: 16.12.2021

Abschlussbericht, Dezember 2021



rosenstadt forst
lausitz 

Auftraggeber:
Stadt Forst (Lausitz)
Fachbereich Bauen

Lindenstraße 10–12
03149 Forst (Lausitz)

www.forst-lausitz.de

Auftragnehmer:
**VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH**

Standort Dresden

Könneritzstraße 31
01067 Dresden

Tel.: +49 .351 .4 82 31-00

Fax: +49 .351 .4 82 31-09

E-Mail: dresden@vcdb.de

Sie finden uns auch in Berlin
und Magdeburg.

Internet: www.vcdb.de

Ansprechpartner:

Christoph Bochmann

E-Mail: c.bochmann@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	11
1.1	Ausgangssituation und Zielstellung	11
1.2	Ergebnisse der Bürgerbeteiligung.....	12
1.3	Vorliegende Rahmendokumente sowie Voruntersuchungen und ihre verkehrliche Relevanz.....	13
1.3.1	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin- Brandenburg (LEP HR) (2019)	13
1.3.2	Regionalplan Lausitz-Spreewald (1999).....	15
1.3.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEK Forst (Lausitz) – Fortschreibung und Überarbeitung 2017	16
1.3.4	Lärminderungsplanung (2007).....	17
1.3.5	Klimaschutzkonzept Forst (Lausitz) (2019)	18
1.3.6	Kommunaler Verkehrsplan Forst (Lausitz) (2001) mit Teilkonzepten.....	19
1.3.7	Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße (2018).....	21
1.3.8	Grenzüberschreitendes Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Spree-Neiße- Bober 2014-2020 (2013)	22
2	Untersuchungsgebiet	24
2.1	Lage und Anbindung	24
2.2	Bevölkerungs- und Raumstruktur.....	26
2.3	Strukturprognose	30
3	Bestandsanalyse und -bewertung	32
3.1	Kfz-Verkehr und Straßennetz.....	32
3.1.1	Struktur und Klassifizierung des Straßennetzes	32

Inhaltsverzeichnis

3.1.2	Gegenwärtige Verkehrsmengen und Verkehrsqualitäten.....	35
3.1.3	Straßenraumgestaltung und Zonierung.....	39
3.1.4	Knotenpunktgestaltung.....	42
3.1.5	Wegweisung und Leitsysteme.....	44
3.1.6	Unfallanalyse.....	45
3.1.7	Neue Antriebs- und Sharing-Systeme.....	47
3.2	Ruhender Verkehr.....	48
3.2.1	Stellplatzbestand und Bewirtschaftungsformen.....	48
3.2.2	Auslastungen.....	48
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr.....	49
3.3.1	Bedienung, Erschließung und Erreichbarkeit.....	49
3.3.2	Haltestelleninfrastruktur.....	55
3.3.3	Umsteige- und Anschlussmöglichkeiten.....	58
3.4	Radverkehr.....	60
3.4.1	Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen.....	60
3.4.2	Zielnetz Radverkehr.....	60
3.4.3	Derzeitige Situation des Radverkehrs und aktuelle Richtlinien.....	62
3.4.4	Oberflächenbeschaffenheit.....	69
3.4.5	Radverkehrsführung / Problemstellen.....	70
3.4.6	Radabstellanlagen.....	75
3.4.7	Neue Antriebs- und Sharing-Systeme.....	78
3.5	Fußverkehr.....	78
3.5.1	Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen.....	79
3.5.2	Zielnetz Fußverkehr.....	79
3.5.3	Derzeitige Situation des Fußgängerverkehrs.....	80
3.5.4	Querungsmöglichkeiten.....	83
3.5.5	Barrierefreiheit.....	85

3.6	Fazit der Analyse.....	88
4	Maßnahmenkonzept und -bewertung	90
4.1	Maßnahmenbewertung	90
4.2	Aufbau Maßnahmenblatt.....	92
4.3	Maßnahmenliste.....	93
4.4	Ergänzende Informationen zu Maßnahmen	102
4.4.1	Maßnahme F3 – Verbesserung der Barrierefreiheit	102
4.4.2	Maßnahme K1 – Einziehung von Verkehrsanlagen zur besseren Strukturierung des Straßennetzes.....	103
4.4.3	Maßnahme R1 – Schließung von Netzlücken / Sanierung von Radverkehrsanlagen	104
4.4.4	Maßnahme R4 – Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen	105
4.4.5	Kleinteilige Maßnahmen in Ortsteilen der Stadt Forst (Lausitz)	105
5	Weiteres Vorgehen – Handlungskonzept.....	107
5.1	Maßnahmenpriorisierung	107
5.2	Maßnahmenevaluation.....	111
	Anhangverzeichnis.....	112

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1:	Eindrücke der öffentlichen Bürgerveranstaltung am 26.02.2020.....	12
Abbildung 1.2:	Ausschnitt Festlegungskarte 1 VEP B-B für Bereich Forst (Lausitz).....	15
Abbildung 2.1:	Lage der Stadt Forst (Lausitz)	25
Abbildung 2.2:	Kartenausschnitt Einwohnerdichte und Ziele	28
Abbildung 2.3:	Ableitung von Untersuchungskorridoren	29
Abbildung 2.4:	Bevölkerungsprognose 2030 der Stadt Forst (Lausitz).....	30
Abbildung 3.1:	Prognostizierte Kfz-Belastung der Ortsumgebung Forst	33
Abbildung 3.2:	Klassifizierung und Erschließungsfunktion des Straßennetzes in Forst	35
Abbildung 3.3:	Kartenausschnitt durchschnittliche Verkehrsstärken an einem Werktag	38
Abbildung 3.4:	Nutzungsansprüche an Straßenräume	40
Abbildung 3.5:	Sanierte Straßenräume Kegeldamm und Frankfurter Straße	41
Abbildung 3.6:	Parkraumbelegung in der Innenstadt West – Albertstraße (ca. 15 Uhr), Bahnhofstraße (ca. 11 Uhr)	42
Abbildung 3.7:	Beispiel – mangelnde Erkennbarkeit der Zonierung am Knotenpunkt Sorauer Straße / Tagorestraße.....	42
Abbildung 3.8:	Beispiel – unübersichtlicher und versetzter Knoten	43
Abbildung 3.9:	Knotenpunkte Euloer Str. / Teichstr., Euloer Str. / Cottbuser Str. / Meisenweg	44
Abbildung 3.10:	Beschilderung „P2“ in Richtung Lindenplatz	44
Abbildung 3.11:	Anzahl der Verkehrsunfälle 2011–2017	45
Abbildung 3.12:	Unfallfolgen in Forst (Lausitz)	46
Abbildung 3.13:	Unfallursachen in Forst (Lausitz)	47
Abbildung 3.14:	Ladestation am Lindenplatz	47
Abbildung 3.15:	ÖPNV-Liniennetz Forst	51
Abbildung 3.16:	Kartenausschnitt ÖPNV-Analyse	53
Abbildung 3.17:	Reisezeiten von Forst, Busbahnhof	54

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 3.18:	Reisezeiten von der Haltestelle Forst, Rosengarten Wendeplatz	55
Abbildung 3.19:	Beispiele guter Haltestelleninfrastrukturen in Forst (Lausitz)	56
Abbildung 3.20:	Haltestelle Am Markt	57
Abbildung 3.21:	Haltestellen Eulo Schule (links) und Mühlenstraße (rechts)	57
Abbildung 3.22:	Richard-Wagner-Str. (links) und Schwimmhalle (rechts)	58
Abbildung 3.23:	Busbahnhof Forst (Lausitz)	59
Abbildung 3.24:	Wegleitung zwischen Busbahnhof und Bahnhof	59
Abbildung 3.25:	Ausschnitt aus der Karte Analyse Radverkehr	61
Abbildung 3.26:	Radverkehrsanlagen	63
Abbildung 3.27:	Gemeinsamer Geh-/Radweg C.-A.-Groeschke-Str.	64
Abbildung 3.28:	Fehlende Rad- und Fußwege an der B 112 im Ortsteil Eulo	64
Abbildung 3.29:	Gemeinsamer Geh-/Radweg auf der Berliner Straße	65
Abbildung 3.30:	empfohlene Einsatzbereiche von Radverkehrsanlagen	66
Abbildung 3.31:	Einbahnstraße Sorauer Straße am Knotenpunkt mit Berliner Straße	68
Abbildung 3.32:	Getrennter Geh-/Radweg an der Triebeler Straße	69
Abbildung 3.33:	Triebeler Straße südlich der Güterbahntrasse / Richard-Wagner-Straße	70
Abbildung 3.34:	Noßdorfer Straße	70
Abbildung 3.35:	Zu schmaler gemeinsamer Geh-/Radweg Skurumer Straße	71
Abbildung 3.36:	Engstelle Bahnbrücke Euloer Straße	72
Abbildung 3.37:	Knotenpunkt Berliner Straße / Cottbuser Straße / Frankfurter Straße	72
Abbildung 3.38:	Knotenpunkt Rüdigerstraße / Am Haag	73
Abbildung 3.39:	Knotenpunkt Cottbuser Straße / Bahnhofstraße	74
Abbildung 3.40:	Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Berliner Straße	74
Abbildung 3.41:	Knotenpunkt Berliner Straße / Sorauer Straße	75
Abbildung 3.42:	Vorderradklemmbügel und Anlehnbügel am Kaufland	76
Abbildung 3.43:	Überdachte Radabstellanlagen am Bahnhof (oben) und an der Klinik (unten)	77
Abbildung 3.44:	Abstellanlage am Lindenplatz mit Ladestation	78
Abbildung 3.45:	Ausschnitt aus dem Zielnetz für den Fußverkehr	80

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 3.46:	Fehlender Gehweg auf rechter Seite der Muskauer Straße	81
Abbildung 3.47:	Gehwege auf der Richard-Wagner-Straße zw. Schützenstraße und Kirchstraße	82
Abbildung 3.48:	Freigabe Fußgängerzone	83
Abbildung 3.49:	Querungsanlage auf der Cottbuser Straße	84
Abbildung 3.50:	Taktile Bodenelemente am Knotenpunkt Cottbuser Straße/Berliner Straße	86
Abbildung 3.51:	Fehlende Borabsenkung an der Bahnhofstr. (links) und an der Parkstr.(rechts)	86
Abbildung 3.52:	Fußgängerzone: Promenade	87
Abbildung 3.53:	Umlaufsperrung zwischen Jahnstraße und Badestraße und Barrieren auf Brücke Heinrich-Werner-Str.	88
Abbildung 4.1:	Aufbau Maßnahmenblatt	93
Abbildung 4.2:	Bordabsenkungen an Querungsanlagen (Quelle: www.barrierefreie-mobilitaet.de)	103
Abbildung 4.3:	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraße (ERA – FGSV)	104

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2.1:	Gegenüberstellung der Altersstruktur in Deutschland und in Forst (2017)	27
Tabelle 3.1:	Straßennetz von Forst im Städtevergleich	34
Tabelle 3.2:	Buslinien im Stadtgebiet Forst (Lausitz)	50
Tabelle 4.1:	Maßnahmenübersicht - Kurzinhalt	101
Tabelle 5.1:	Maßnahmenübersicht – Realisierungshorizont & Kostenklassen	110

Abkürzungsverzeichnis

EFA	...	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA		Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
Kfz	...	Kraftfahrzeug
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
RASt 06	...	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen 2006
StVO	...	Straßenverkehrsordnung
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VwV- StVO	...	Verwaltungsvorschrift Straßenverkehrsordnung

Hinweis zu geschlechtergerechter Sprache

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in diesem Abschlussbericht die männliche Form verwendet. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter. Die verkürzte Sprachform hat nur redaktionelle Gründe und beinhaltet keine Wertung.

1 Einleitung

1.1 Ausgangssituation und Zielstellung

Der derzeit gültige Kommunale Verkehrsplan Forst (Lausitz) mit den Teilkonzepten Verkehrsführung Grenzübergang Forst–Zasieki, Verkehrskonzept "Am Markt" und dem Teilkonzept Radverkehr wurde im Jahr 2001 letztmalig fortgeschrieben und bildet derzeit die Grundlage für die Verkehrsentwicklungsplanung in der Stadt Forst (Lausitz).

Seitdem haben sich die strukturellen Rahmenbedingungen geändert und es wurden weitere Planwerke und Konzeptionen erarbeitet, die die Verkehrsentwicklungsplanung beeinflussen. So wurden beispielsweise strategische Dokumente zur Stadtentwicklung, zur Energie- und Klimapolitik und zum Lärmschutz erarbeitet.

Vor diesem Hintergrund ist für die Stadt Forst (Lausitz) ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan zu erarbeiten, welcher im Zusammenspiel mit den Zielsetzungen des Klimaschutzes, der Energiepolitik und der Lärmaktionsplanung dazu beiträgt, ein leistungsfähiges, verkehrssicheres und attraktives Straßennetz zu gewährleisten und gleichzeitig die Wohn-, Aufenthalts- und Umfeldqualität, insbesondere im Stadtzentrum zu verbessern. Neben dem aufgrund der demografischen Entwicklung entstehenden Bedarfs ist der Schwerpunkt auf die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs zu legen.

Als Grundlage der verkehrlichen Entwicklung wurde hierzu ein Leitbild erarbeitet, welches sich an den Zielstellungen der Stadtentwicklung misst und die Diskussion der zukünftigen Verkehrsprojekte in der Öffentlichkeit und Kommunalpolitik erleichtert. Die im vorliegenden Konzept empfohlenen Maßnahmen wurden vor dem Hintergrund der zu erwartenden Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten bewertet.

Einleitung

1.2 Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Die Erarbeitung des Verkehrskonzepts basiert auf einer engen Zusammenarbeit von Verwaltung, Fachplanern, Bürgern und der Politik. Mit dem Ziel einen möglichst breiten Konsens zu erzeugen und möglichst viele Vorschläge und Anregungen zu berücksichtigen, wurde eine umfangreiche Bürgerbeteiligung zum Beginn des Projekts im Rahmen der Bestandsanalyse durchgeführt (siehe Abbildung 1.1).

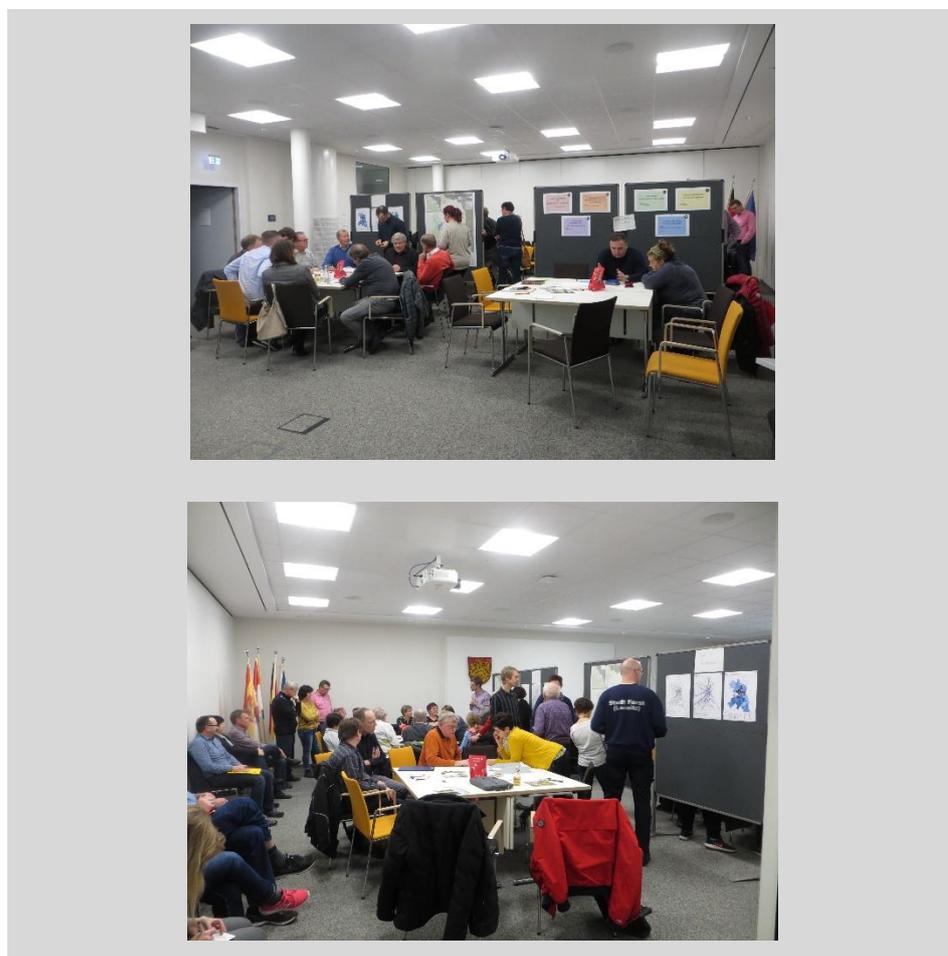


Abbildung 1.1: Eindrücke der öffentlichen Bürgerveranstaltung am 26.02.2020

In den Räumen des Rathauses der Stadt Forst (Lausitz) kamen am 26. Februar 2020 zahlreiche Bürgerinnen und Bürger zusammen, um innerhalb von Gruppen über Defizite und Verbesserungsvorschläge zu diskutieren und ihre Ortskenntnisse sowie Anregungen einzubringen. Etwa 80 Beiträge wurden auf Karten im Laufe des Abends notiert und mit einem

Fähnchen im Stadtplan verortet. Im Ergebnis konnten wertvolle Anregungen und Vorschläge für die weitere Erarbeitung des Verkehrskonzeptes und der darin zu erstellenden Maßnahmen gewonnen werden. Die Auswertung der Bürgerbeteiligung ist im Anhang 9 hinterlegt.

1.3 Vorliegende Rahmendokumente sowie Voruntersuchungen und ihre verkehrliche Relevanz

Die Konzepterstellung erfolgte unter Berücksichtigung der Inhalte folgender relevanter strategischer Dokumente des Auftraggebers bzw. der beteiligten Gebietskörperschaften mit dem Ziel, relevante Erkenntnisse aus bereits durchgeführten Untersuchungen zu nutzen bzw. maßgebende Rahmenvorgaben und Tendenzen aus übergeordneten Dokumenten abzuleiten. Von den maßgebenden Unterlagen wurde jeweils ein kurzes Exzerpt erstellt, in welchem die für die Untersuchung wesentlichen Belange zusammengefasst sind.

1.3.1 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) (2019)

Der aktuell gültige Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), bekanntgegeben am 2. Juni 2015 im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II Nr. 24, konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des am 1. Februar 2008 in Kraft getretenen Landesentwicklungsprogramms 2007 (LEPro 2007) und setzt einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist eine europäische Metropolregion und umfasst das Gesamtgebiet der Länder Berlin und Brandenburg. Der LEP HR trifft Aussagen zu raumbedeutsamen Planungen, Vorhaben und sonstigen Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebietes beeinflusst wird.

Folgende Zentrale Orte werden im Umkreis von Forst (Lausitz) durch den LEP B-B festgelegt:

- ▶ Metropole: Berlin
- ▶ Oberzentrum: Cottbus, Frankfurt (Oder), Potsdam

Einleitung

- ▶ Mittelzentrum: Forst (Lausitz), Spremberg, Guben, Finsterwalde, Lübbenau/Spreewald, Lübben (Spreewald), Eisenhüttenstadt, Beeskow
- ▶ Mittelzentrum in Funktionsteilung: Großräschen–Senftenberg, Lauchhammer–Schwarzheide

In den Mittelzentren, wie Forst (Lausitz), sollen die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung räumlich konzentriert werden. Dazu sind Waren- und Dienstleistungsangebote des gehobenen Bedarfes zu sichern und zu qualifizieren (Z 3.6 (4)).

Das Stadtgebiet von Forst enthält darüber hinaus Bereiche, welche im LEP HR als Freiraumverbund festgelegt sind. Der Freiraumverbund (Z 6.2) ist räumlich und in seiner Funktionsfähigkeit zu sichern. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die den Freiraumverbund in Anspruch nehmen oder neu zerschneiden, sind ausgeschlossen, sofern sie die Funktionen des Freiraumverbundes oder seine Verbundstruktur beeinträchtigen.



Abbildung 1.2: Ausschnitt Festlegungskarte 1 VEP B-B für Bereich Forst (Lausitz)

Die Stadt Forst (Lausitz) wird zudem von einem transnationalen Verkehrskorridor nach Breslau (Z 7.1) sowie großräumigen und überregionalen Straßen- und Schienenverbindungen (Z 7.1 und Z 7.2) tangiert (vgl. Abbildung 1.2), welche zu sichern und nachfragegerecht zu entwickeln sind.

1.3.2 Regionalplan Lausitz-Spreewald (1999)

Die Regionalplanung ist als übergeordnete und zusammenfassende Planung zu verstehen, die einerseits eng angelehnt an die Landesplanung und deren Ziele der Landesentwicklung arbeitet, andererseits auf der Ebene der Region räumlich konkretere Festlegungen als die Landesplanung zu treffen hat.

Der integrierte Regionalplan liegt bisher nur im Entwurf aus dem Jahre 1999 vor. Bereits mit dem Beschluss des Landesentwicklungsplans Berlin-

Einleitung

Brandenburg (LEP B-B) im Jahr 2009 (Vorgänger des aktuell gültigen LEP HR) wurden die sachlichen Teilpläne der Regionalen Planungsgemeinschaften zur zentralörtlichen Gliederung verdrängt und sind daher nicht mehr anwendbar. Darauf aufbauend wurde im August 2009 eine neue Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung für die Aufstellung, Fortschreibung, Änderung und Ergänzung von Regionalplänen im Amtsblatt für Brandenburg veröffentlicht. Damit war eine Basis für die Erarbeitung eines zweiten integrierten Regionalplanentwurfs Lausitz-Spreewald geschaffen. Auf der 46. Regionalversammlung am 20.11.2014 wurde ein Aufstellungsbeschluss zur Erstellung eines Integrierten Regionalplanes Lausitz-Spreewald gefasst.¹

1.3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept INSEK Forst (Lausitz) – Fortschreibung und Überarbeitung 2017

Die 2017 aufgestellte Fortschreibung und Überarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Forst (Lausitz) beinhaltet für den Teilbereich Verkehr u. a. folgende wesentliche Ergebnisse, Handlungsbedarfe und Entwicklungspotenziale:

- ▶ Durch die Schaffung von neuen öffentlichen bzw. der Neuordnung bestehender Stellplätze (u. a. die zentrale Stellplatzanlage an der Karlstraße, südlich der Cottbuser Straße) sind im Innenstadtgebiet ausreichend öffentliche Stellplätze vorhanden.
- ▶ Zur Stärkung der (über)regionalen und internationalen Wirtschaftsbeziehungen ist die Anbindung des Grenzübergangs Forst–Zasieki zu verbessern sowie dessen Öffnung für Lkws anzustreben.
- ▶ Die Umsetzung der westlichen Ortsumfahrung Forst (Lausitz) hat große Priorität und trägt dazu bei, vom Durchgangsverkehr belastete Straßen im Innenstadtbereich sowie die vom Lkw-Verkehr belasteten Ortsteile, wie Briesnig, Bohrau und Mulknitz, zu entlasten.
- ▶ Eine wichtige Bedeutung kommt der Entwicklung und Gestaltung der Achsen zwischen den wichtigen Infrastrukturschwerpunkten² zu

¹ Quelle | Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald: der integrierter Regionalplan, <https://www.region-lausitz-spreewald.de/de/regionalplanung/integrierter-regionalplan.html>, abgerufen am 10.09.2019

² Stadtzentrum, Bahnhof, Verwaltungs- und Ausbildungskomplex Heinrich-Heine-Straße, Krankenhaus, Ostdeutscher Rosengarten, Schwimmbad, Freibad, Stadion am Wasserturm

– bei Beachtung der bedarfsgerechten Verbindung mit der Neiße und dem Mühlgraben.

- ▶ Zur Senkung der Suchverkehre im Nebenstraßennetz und zur Entwicklung eines ökologisch orientierten Verkehrsgeschehens besteht Handlungsbedarf in der Aufwertung des Hauptstraßennetzes, im Aufbau eines einheitlichen Verkehrsleitsystems und der Einrichtung von Tempo-30-Zonen im Nebenstraßennetz.
- ▶ Die Stadt Forst (Lausitz) hat mit der Lärminderungsplanung ein kohärentes Konzept zur Entwicklung eines ökologisch orientierten Verkehrsgeschehens geschaffen und damit verschiedene Handlungsbedarfe festgelegt (vgl. Kapitel 1.3.4).
- ▶ In Hinblick auf den Schrumpfungsprozess und eingeschränkter finanzieller Ressourcen ist das gesamte öffentliche Straßennetz auf seine Erforderlichkeit hin zu überprüfen und bedarfsgerecht anzupassen.
- ▶ Großer Handlungsbedarf besteht noch in der Sicherung der Barrierefreiheit und der Querungssicherheit im öffentlichen Straßenraum.
- ▶ Die Schaffung von grenzüberschreitenden attraktiven Fuß-, Rad- und Wasserwanderwegen und deren kontinuierliche Instandhaltung sollten zu einer qualitätsvollen Vernetzung mit den umliegenden Naturräumen beidseitig der Neiße und gleichzeitig zum Imagegewinn der Stadt als Freizeit- und Erholungsort beitragen.

Alle im INSEK vorgesehenen Maßnahmen aus dem Bereich Verkehrs wurden dabei in der Erarbeitung des vorliegenden Integrierten Verkehrsentwicklungskonzeptes berücksichtigt.

1.3.4 Lärminderungsplanung (2007)

Die Lärminderungsplanung als Beitrag zur fachbegleitenden Planung zum Flächennutzungsplan der Stadt Forst (Lausitz), erstellt im Jahr 2007 von der Eurofins-AUA GmbH, beinhaltet eine Bestandsaufnahme und Problemanalyse, eine Lärm- und Betroffenheitsanalyse sowie die Formulierung von Schlussfolgerungen zu einer Fortschreibung der Lärminderungsplanung unter Berücksichtigung rechtlicher Vorgaben zum Umgebungslärmschutz, zur Lärmaktionsplanung sowie städtebaulicher und verkehrsplanerischer Aspekte.

Einleitung

Handlungsbedarf besteht u. a.

- ▶ in der Verbesserung des Fahrbahnbelages durch Sanierung der Straßenoberflächen (besonders bei Straßen mit Natursteinpflaster und mit alten Gleistrassen),
- ▶ in der Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h in ausgewählten Straßen,
- ▶ in der Kfz-Verkehrsverlagerung/-bündelung
- ▶ in der Vermeidung von Kfz-Verkehr/ Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes,
- ▶ in der Verlangsamung bzw. Verstetigung des Kfz-Verkehrs durch städtebauliche und verkehrliche Integration der Verkehrsstrassen in den Straßenraum und
- ▶ Taktfrequenz bei Zügen von und nach Polen verbessern.

Spürbare lärmbeeinflussende Verkehrsverlagerungen setzen die Westumgehung der B 112n voraus, deren Realisierungszeitraum offen ist.

1.3.5 Klimaschutzkonzept Forst (Lausitz) (2019)

Bereits 2010 hat sich die Stadt Forst (Lausitz) mit einem Energie- und Klimaschutzkonzept das Ziel „Klimaneutrale Stadt Forst bis 2030“ gesetzt. Mit einer Neufassung des Klimaschutzkonzeptes im Jahr 2019 (erstellt durch die Faktor-i³ GmbH) sollen bisherige und zukünftig geplante Aktivitäten strukturiert, in entsprechende Handlungsstränge gegliedert und weiterentwickelt werden.

Es wird u. a. auf die Potenziale im Bereich Mobilität eingegangen. Die Höhe der Treibhausgase im Verkehr korreliert direkt mit der Verkehrsaktivität und den eingesetzten Verkehrsmitteln. Auch der spezifische Energieverbrauch und die spezifischen Treibhausgasemissionen des eingesetzten Energieträgers sind signifikant vom gewählten Kfz abhängig. Die Vermeidung und Verlagerung von Verkehr sowie die Verbesserung der Energieeffizienz sind diesbezüglich drei Ansätze, die zur Reduzierung des Energieverbrauchs bzw. der THG-Emissionen führen können. Die Vermeidung und Verlagerung von Verkehren können u. a. durch Maßnahmen zur Beeinflussung des Verhaltens von Verkehrsteilnehmern erreicht werden. Durch den größten Anteil an THG-Emissionen im Verkehr ist besonders der motorisierte Individualverkehr zu betrachten. Höhere Fahrzeugauslastungen und Wechsel auf andere Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, etc.) können dabei zur Minderung beitragen. Parallel wäre auch die Erhöhung

des Anteils erneuerbarer Energien zur Erreichung des genannten Ziels hilfreich. Einen Beitrag zur Erreichung der gesamtstädtischen Klimaschutzziele im Verkehrsbereich können auch der Ausbau der Elektromobilität unter der Voraussetzung der entsprechend nötigen Infrastruktur sowie eine Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Modal-Split leisten.

Im Rahmen der Etablierung einer klimaschonenden Mobilität auf Stadtebene steht u. a. die Entwicklung eines regionalen ÖPNV-Netzes im Fokus. In diesem Zusammenhang sollen folgende Maßnahmen greifen:

- ▶ Fahrrad- / E-Bike-Verleih im Bahnhofsumfeld
- ▶ Entwicklung von gemeinsamen Fahrplanmedien und Fahrausweisen, Ferienticket für Jugendliche (vgl. Gruppe Planwerk, INSEK, 2017, S. 158 – Einzelmaßnahme B 2, Integriertes Verkehrskonzept Spree-Neiße-Bober).
- ▶ Maßnahmenbündel zur Erhöhung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum mit bedarfsgerechtem und barrierefreiem Ausbau aller Haltestellen des ÖPNV (vgl. INSEK – Einzelmaßnahme I 5, Umsetzungsplan liegt bereits vor, (Projektvorschlag SUW))
- ▶ Neue Buslinien im Grenzverkehr (Integriertes Verkehrskonzept Spree-Neiße-Bober)

Aufgrund der flachen Topografie ist eine Förderung des nicht motorisierten Verkehrs mit Blick auf Umweltaspekte besonders bedeutend.

1.3.6 Kommunalen Verkehrsplan Forst (Lausitz) (2001) mit Teilkonzepten

Der bisher vorliegende Kommunale Verkehrsplan Forst (Lausitz) aus dem Jahr 2001 stellt eine Fortschreibung des 1993 erarbeiteten Gesamtverkehrsplans dar. Der damalige Prognosehorizont war das Jahr 2015. Neben den detaillierten Auswertungen der Verkehrsmengen im Bestand (2001) wurden folgende Aussagen für die damalige Verkehrssituation und die zukünftige verkehrliche Entwicklung der Stadt Forst getroffen:

- ▶ Bei einer Parkraumerhebung in der Innenstadt im September 2001 waren insgesamt nur etwas mehr als 50 % der Stellplätze belegt. Selbst in Spitzenzeiten war davon auszugehen, dass ein ausreichendes Parkraumangebot zur Verfügung steht.
- ▶ Mit einer Bandbreite von 13 % bis 22 % auf den Stadteinfahrtsstraßen ergab sich zu anderen Städten vergleichbarer Größenordnung

Einleitung

ein überdurchschnittliches Güterverkehrsaufkommen³. Bezogen auf das gesamte Güterverkehrsaufkommen sind die Hälfte bis zwei Drittel dem Schwerverkehr zuzuordnen.

- ▶ Bezogen auf das damalige Stadtgebiet betrug der Anteil des Durchgangsverkehrs ca. 16 % (6.700 Kfz/d) – mit ca. 2.650 Kfz/d zwischen Euloer Straße (B 112) und Spremberger Straße bzw. Umgehungsstraße (B 112).
- ▶ Nord- und Westumgehung tragen maßgeblich zur Entlastung auf bestehenden Strecken in Forst bei.
- ▶ Schwerverkehr entlang der B 112 wird aufgrund der höhenbegrenzten Bahnunterführung im Zuge der Euloer Straße über die Cottbuser, Berliner und Spremberger Straße geführt.
- ▶ Die aus der Unterbrechung der Nord-Süd-Durchfahrt auf der Straße Am Markt entstehenden verkehrlichen Verlagerungswirkungen können durch das umliegende Straßennetz aufgenommen werden. Diese Maßnahme wurde inzwischen umgesetzt.
- ▶ Der in seiner Leistungsfähigkeit kritisch bewertete Kreisverkehr am Knoten B 112 / Teichstraße / Triebeler Straße (Wasserturm) wurde inzwischen gebaut.
- ▶ Im Radwegenetz 2001 sind geplante Radwege (mit vorliegender Planung) und konzipierte Netzschlüsse visualisiert. Bisher wurden davon folgende Radwege realisiert:
 - ▶▶ Gubener Straße
 - ▶▶ Frankfurter Straße
 - ▶▶ Mühlgrabenweg zwischen Alsenstraße und Oder-Neiße-Radweg, zwischen Inselstraße und Kirchstraße und zwischen südl. der Bahntrasse gelegenen Kleingärten und Ringstraße
 - ▶▶ Kegeldamm
 - ▶▶ Euloer Straße zwischen Spremberger Straße und August-Bebel-Straße

Weitere konzipierte Radwege wie z. B. auf der Muskauer Straße, Triebeler Straße, Skurumer Straße, Cottbuser Straße von Pfälzer Straße stadtauswärts und Sorauer Straße wurden bis dato nicht umgesetzt.

³ Quelle | Güterverkehr bedeutet hier Wirtschaftsverkehr und ist nicht zu vergleichen mit Schwerverkehr

1.3.7 Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße (2018)

Der aktuelle Nahverkehrsplan wurde im April 2018 vom Landkreis Spree-Neiße herausgegeben (erstellt durch IGES Institut GmbH). Die Fortschreibung bildet für den Zeitraum 2018 bis 2022 den Rahmen für die Entwicklungen im öffentlichen Personennahverkehr. Er stellt ein wichtiges Element zur Steuerung des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger unter Aufrechterhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg dar. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans beinhaltet u. a. folgende für die Stadt Forst (Lausitz) relevante Inhalte:

- ▶ Die Festlegung des Bahnhofes und des ZOB in Forst (Lausitz) als ein Hauptverknüpfungspunkt sowie integraler Taktknoten (Bus/Bahn, Bus/Bus) mit Bedeutung für die regionale Erschließung (im Bestand sowie im weiteren Angebotskonzept)
- ▶ Als Mindestbedienvorgaben im Stadtverkehr⁴ in der Haupt- und Nebenverkehrszeit ein 60-min-Takt sowie in der Kernstadt eine 30-min-Fahrtenfolge
- ▶ Die Verbindungen Guben–Griessen–Forst und Forst–Simmersdorf–Döbern–Tschernitz als wichtige Hauptverbindungsrelationen im Regionalverkehr

Der Landkreis Spree-Neiße begrüßt darüber hinaus touristische Initiativen, wie die Verdichtung des Fahrtenangebots an den Wochenenden zur Anbindung des Ostdeutschen Rosengartens in Forst (Lausitz) als Maßnahme zur touristischen Erschließung durch den ÖPNV.

Für die Gestaltung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV werden zudem folgende Empfehlungen erbracht:

- ▶ Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten in der Schülerbeförderung
- ▶ Barrierefreier Ausbau der Haltestellen des ÖPNV

⁴ Das Stadtverkehrsangebot wird in der Summe aus Stadtverkehren und Regionalverkehren realisiert. Die vorgegebenen Takte gelten nicht für einzelne Linien, sondern für Relationen.

Einleitung

- ▶ Anbindung an Polen (insbesondere auf der Relation Forst–Brody im sogenannten Park- und Schlossverbund ist die Einrichtung saisonaler touristischer Verkehre zu prüfen)
- ▶ Vereinheitlichung der Rufbusnutzung
- ▶ Weiterentwicklung von Verbindung des Hauptnetzes zu einem hochwertigen Buskonzept

1.3.8 Grenzüberschreitendes Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Spree-Neiße-Bober 2014-2020 (2013)

Das für die Euroregion Spree-Neiße-Bober / Sprewa-Nysa-Bóbr erarbeitete grenzüberschreitende Entwicklungs- und Handlungskonzept soll als praktische Handhabe zur Unterstützung von gemeinsamen Entscheidungsfindungen der Förderperiode 2014-2020 dienen.

Neben einer sozioökonomischen Analyse der Euroregion Spree-Neiße-Bober sowie einer umfassenden SWOT-Analyse⁵ beinhaltet das Konzept die formulierten Entwicklungsziele, Handlungsfelder und Maßnahmen-schwerpunkte für 2014-2020.

Es entstanden folgende drei übergeordnete Entwicklungsziele, welche die Euroregion Spree-Neiße-Bober in ihrem Gesamttraum gemeinschaftlich verfolgen soll:

- ▶ **Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Region**
darunter u. a. folgende Maßnahmenschwerpunkte mit verkehrlichem Bezug:
 - ▶▶ Stärkung der Euroregion als Logistikstandort
 - ▶▶ Ausbau der Rad- und Wasserwanderrouten mit begleitender Infrastruktur
 - ▶▶ Grenzüberschreitendes Tourismusmarketing und Touristeninformation
 - ▶▶ Schaffung gemeinsamer Qualitätsstandards
- ▶ **Zusammenwachsen der Bevölkerung**
- ▶ **Sicherung der öffentlichen Daseinsvorsorge**

⁵ engl. Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)

darunter u. a. folgende Maßnahmenschwerpunkte mit verkehrlichem Bezug:

- ▶▶ Ausbau von Bahnstrecken (Cottbus-Forst-Zary-Zagan-Breslau)
- ▶▶ Stärkung der Infrastruktur entlang der Autobahn Cottbus-Breslau, insbesondere des Logistikzentrums Lausitz
- ▶▶ Schaffung einer Busverbindung Cottbus-Zielona Góra
- ▶▶ Ausbau grenznaher Straßen- und Wegeinfrastruktur
- ▶▶ Bau neuer Brücken über die Neiße (evtl. Grieben, Forst)

2 Untersuchungsgebiet

2.1 Lage und Anbindung

Die Stadt Forst (Lausitz) ist Kreisstadt des Landkreises Spree-Neiße. Als eines von drei Mittelzentren im Landkreis Spree-Neiße konzentrieren sich in Forst (Lausitz) die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung⁶ besonders für den dazugehörigen Mittelbereich Stadt Forst (Lausitz) / Amt Döbern-Land. Das nächstgelegene Oberzentrum ist Cottbus, die Metropole Berlin ist etwa 150 km entfernt.

Die Kreisstadt Forst (Lausitz) liegt im Osten des Landkreises Spree-Neiße im Südosten des Landes Brandenburg und befindet sich etwa 25 km östlich der Großstadt Cottbus und ca. 30 km südlich von Guben am westlichen Neißeufer. Die Stadt ist gut an das übergeordnete Straßennetz angebinden. So ist die durch das südliche Gemeindegebiet verlaufende BAB 15 Bestandteil des transeuropäischen Verkehrskorridors Berlin – Breslau / Kiew, die durch die Anschlussstellen Forst und Bademeusel unmittelbar erreichbar ist. Die naheliegenden Mittelzentren Guben, Spremberg und Weißwasser/Oberlausitz sind durch die durch das Stadtkerngebiet führende Bundesstraße 112⁷ erreichbar. Darüber hinaus dient die Landesstraße 49 u. a. der Erreichbarkeit des westlich gelegenen Oberzentrums Cottbus und der sich im Südosten befindlichen Ortsteile.

Es bestehen zwei Straßenübergänge zur Republik Polen im Stadtgebiet. Im Süden quert die BAB 15 in der Nähe der Ortschaft Klein Bademeusel die Neiße und wird zur polnischen A 18. Nördlich der Kernstadt Forst (Lausitz) kann von der Bundesstraße 112 über die nördliche Umfahrung und die Grenzübergangsstelle sowie auf polnischer Seite die Wojewodschaftsstraße 289 die polnische Gemeinde Brody (Wojewodschaft Lubuskie) erreicht werden.

⁶ Insbesondere Wirtschafts- und Siedlungsfunktionen, Einzelhandelsfunktionen, Kultur- und Freizeitfunktionen, Verwaltungsfunktionen, Bildungs-, Gesundheits-, soziale Versorgungsfunktionen sowie überregionale Verkehrsknotenfunktionen

⁷ Im weiteren Verlauf südlich der BAB 15 als Bundesstraße 115

Untersuchungsgebiet

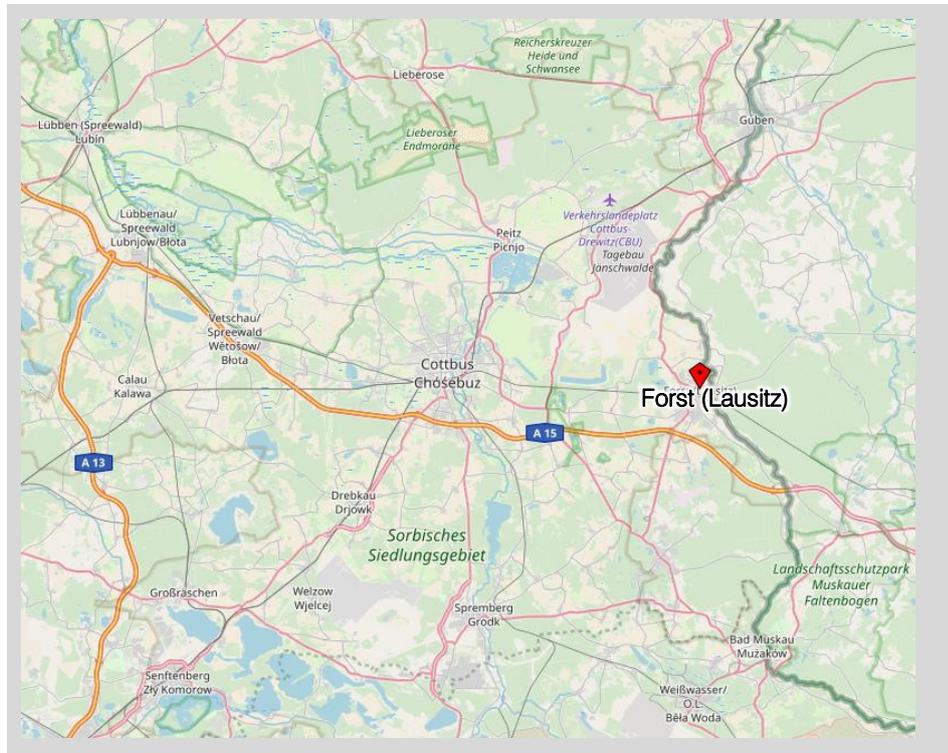


Abbildung 2.1: Lage der Stadt Forst (Lausitz)⁸

Südlich des Stadtzentrums besteht mit dem Bahnhof Forst (Lausitz) Anschluss an das Schienenverkehrsnetz mit der Hauptbahnstrecke Cottbus – Forst (Lausitz) – Żary (Polen). In Cottbus bestehen im RE-Liniennetz bzw. mit einzelnen IC-Fahrten Übergänge in die Oberzentren Berlin, Leipzig und Dresden. Auf dem Abschnitt Cottbus – Forst (Lausitz) verkehrt die RB 46⁹ mit einer Fahrtzeit von 18 Minuten zwischen 4:30 und 22:00 Uhr im täglichen Stundentakt. Die grenzüberschreitende Strecke Forst (Lausitz) – Żary wird durch die RB 93 mit einem Zugangebot von zwei Fahrten pro Tag und einer Fahrtzeit von bis zu 35 Minuten bedient. Zusätzlich bietet derzeit der Kulturlzug Berlin – Wrocław freitags und samstags bzw. sonntags ein weiteres Fahrtenangebot in Richtung Polen bzw. Berlin. Weiterhin bieten folgende dichter verkehrende Regionalbuslinien Fahrtmöglichkeiten in die benachbarten Städte und Gemeinden:

- ▶ Linie 851: Döbern, (Cottbus)
- ▶ Linie 856: Spremberg

⁸ Quelle | OpenStreetMap

⁹ Derzeit durch die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) betrieben.

Untersuchungsgebiet

- ▶ Linie 858: Guben

Die Stadt Forst (Lausitz) befindet sich am beliebten Oder-Neiße-Radweg (D-Route 12), der von Zittau nach Ahlbeck führt und am östlichen Rand durch die Stadt von Nord nach Süd verläuft. Weitere regionale Radwege, die durch Forst (Lausitz) verlaufen, sind der Fürst-Pückler-Radweg und die Niederlausitzer Bergbautour.

2.2 Bevölkerungs- und Raumstruktur

Die Stadt Forst (Lausitz) ist mit ca. 18.500 Einwohnern¹⁰ nach Spremberg die bezüglich der Einwohnerzahl zweitgrößte Stadt des Landkreises. In den letzten Jahren ist die Bevölkerung stetig gesunken (Abnahme von 2008 zu 2018 um 11,5 %). Ursächlich hierfür ist vor allem das Verhältnis zwischen Geborenen und Gestorbenen pro Jahr, welches sich deutlich im Ungleichgewicht befindet und einen Sterbeüberschuss aufweist. Zudem ist seit den letzten Jahren die Anzahl an Geburten weiter gesunken. Bei der Bilanzierung der Zu- und Fortzüge sind seit 2014 leichte Bevölkerungszugewinne erkenntlich, diese können die Verluste durch das anhaltende Geburtendefizit jedoch nicht ausgleichen.

In punkto Altersstruktur blickt die Stadt Forst (Lausitz) ebenso auf die Herausforderung des bundesweiten Trends des demographischen Wandels. Beim Vergleich mit der Bundesrepublik werden die hohen Anteile an älteren Personen (61 Jahre und älter) und die vergleichsweise geringen Anteile der jüngeren Bevölkerungsgruppen (unter 46 Jahren) an der Gesamtbevölkerung deutlich. Die Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung für die Stadt Forst (Lausitz) wird im Hinblick darauf Maßnahmen berücksichtigen, welche auf die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft eingehen.

Altersgruppen	Anteile in Deutschland	Anteile in Forst (Lausitz)
0 bis 6 Jahre	6,4%	5,1%
7 bis 12 Jahre	5,3%	4,6%
13 bis 18 Jahre	5,7%	4,7%
19 bis 21 Jahre	3,3%	2,0%
22 bis 26 Jahre	5,7%	2,6%
27 bis 35 Jahre	11,7%	9,3%

¹⁰ Quelle | Stadt Forst (Lausitz): Einwohnerdaten Stichtag 21.12.2018

Untersuchungsgebiet

Altersgruppen	Anteile in Deutschland	Anteile in Forst (Lausitz)
36 bis 45 Jahre	12,0%	10,0%
46 bis 60 Jahre	23,5%	26,3%
61 Jahre und älter	26,5%	35,4%

Tabelle 2.1: Gegenüberstellung der Altersstruktur in Deutschland und in Forst (2017)¹¹

Die Stadt Forst gliedert sich in die Ortsteile:

- ▶ Forst mit den Wohngebieten Domsdorf, Eulo, Försterei Keune, Keune, Mexiko und Noßdorf (16.764 Einwohner)
- ▶ Bohrau (89 Einwohner)
- ▶ Briesnig (233 Einwohner)
- ▶ Groß Bademeusel (165 Einwohner)
- ▶ Klein Bademeusel (72 Einwohner)
- ▶ Groß Jamno (259 Einwohner)
- ▶ Klein Jamno (155 Einwohner)
- ▶ Mulknitz (89 Einwohner)
- ▶ Naundorf (173 Einwohner)
- ▶ Sacro (310 Einwohner)
- ▶ Horno (Rogow) (223 Einwohner)

Um kleingliedrige räumliche Analysen durchführen zu können und somit ein besseres Verständnis der vorliegenden Gegebenheiten zu erhalten, wurde der Kernbereich von Forst (in Abstimmung mit dem Auftraggeber) in weitere Verkehrsbezirke untergliedert. In Abbildung 2.2 sind neben bedeutsamen Zielen, wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen die entsprechenden Einwohnerdichten für diese Bezirke verdeutlicht.

Die dichter besiedelten Wohngebiete (dunkelblau wiedergegeben) befinden sich an folgenden Achsen und Gebieten:

- ▶ Spremberger / Berliner Straße
- ▶ Frankfurter Straße
- ▶ Cottbuser Straße / Innenstadt West
- ▶ Innenstadtbereich hin zum Neißeufer
- ▶ Isolierte Lage: Plattenbausiedlung an der C.-A.-Groeschke-Straße

¹¹ Quelle | Stadt Forst (Lausitz): Altersstruktur der Stadt Forst (Lausitz); Statistisches Bundesamt: Altersstruktur der Bevölkerung in Deutschland

Untersuchungsgebiet

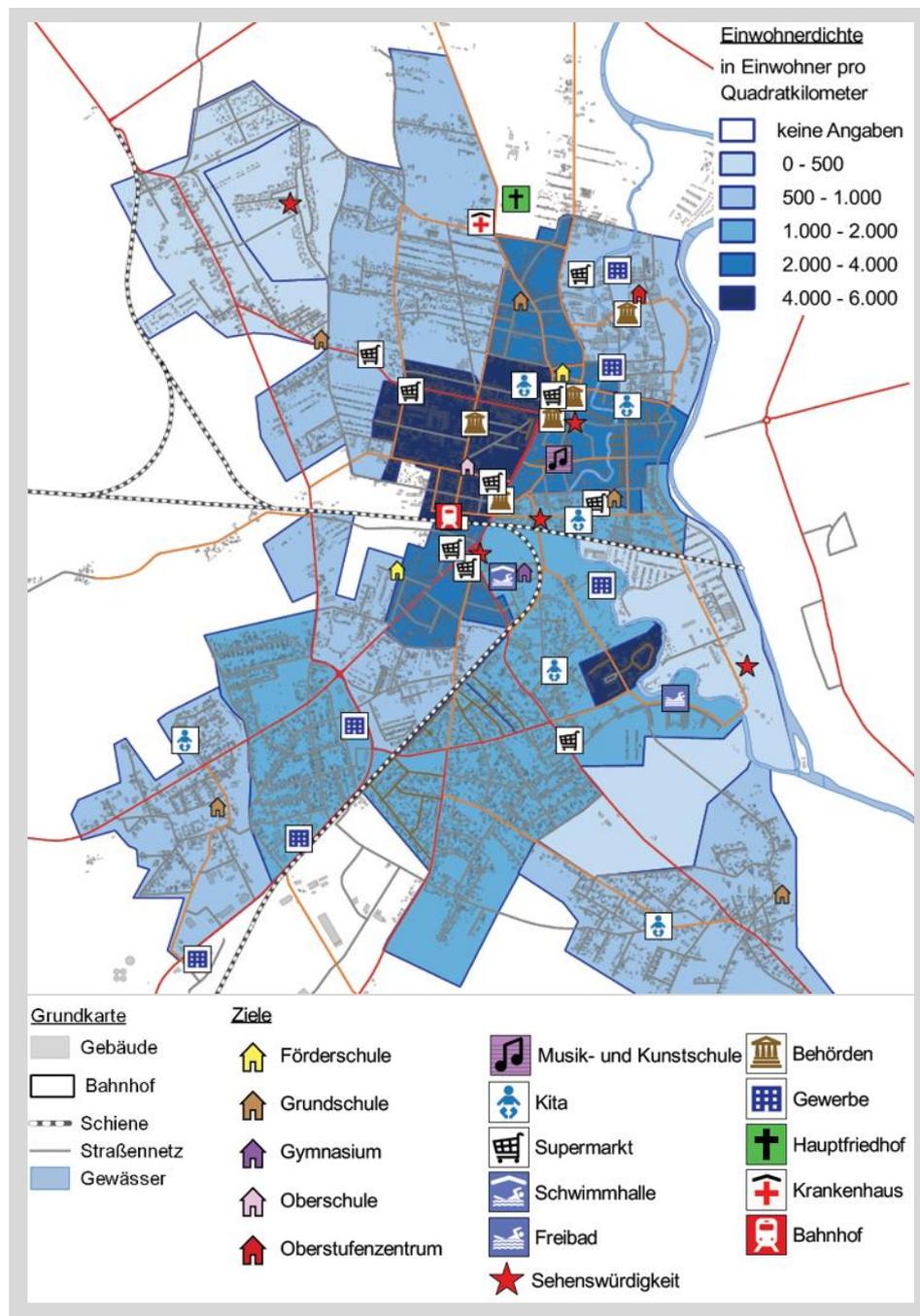


Abbildung 2.2: Kartenausschnitt Einwohnerdichte und Ziele¹²

¹² Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 1.

Untersuchungsgebiet

Meist sind auch die verkehrlichen Ziele in diesen Bereichen dichter Besiedlung lokalisiert. Ausnahmen bilden einige vergleichsweise isolierte Ziele, beispielsweise die Lausitz-Klinik an der Robert-Koch-Straße, das Verwaltungs- und Bildungszentrum an der Inselstraße / Heinrich-Heine-Straße sowie das Freibad und der Ostdeutsche Rosengarten an der Ringstraße. Erkennlich ist die Ballung relevanter Ziele in Form einer Nord-Süd-Achse (von bis zu 4 km Ausdehnung). Der Bahnhof befindet sich etwa 1 km vom Zentrum entfernt und somit in einer rad- und fußläufig angemessenen Entfernung. Die „Bildungs-Hotspots“ liegen in der Nähe des Bahnhofs und an der Heinrich-Heine-Straße. Auf dem Straßenzug Berliner Straße und den angrenzenden Knoten kommt es zu einer Konzentration von Einkaufsmöglichkeiten.

Wie in Abbildung 2.3 skizziert, erstreckt sich der Zentrumsbereich von der westlichen Innenstadt (inkl. des Bahnhofplatzes) bis hin zum Neißeufer.

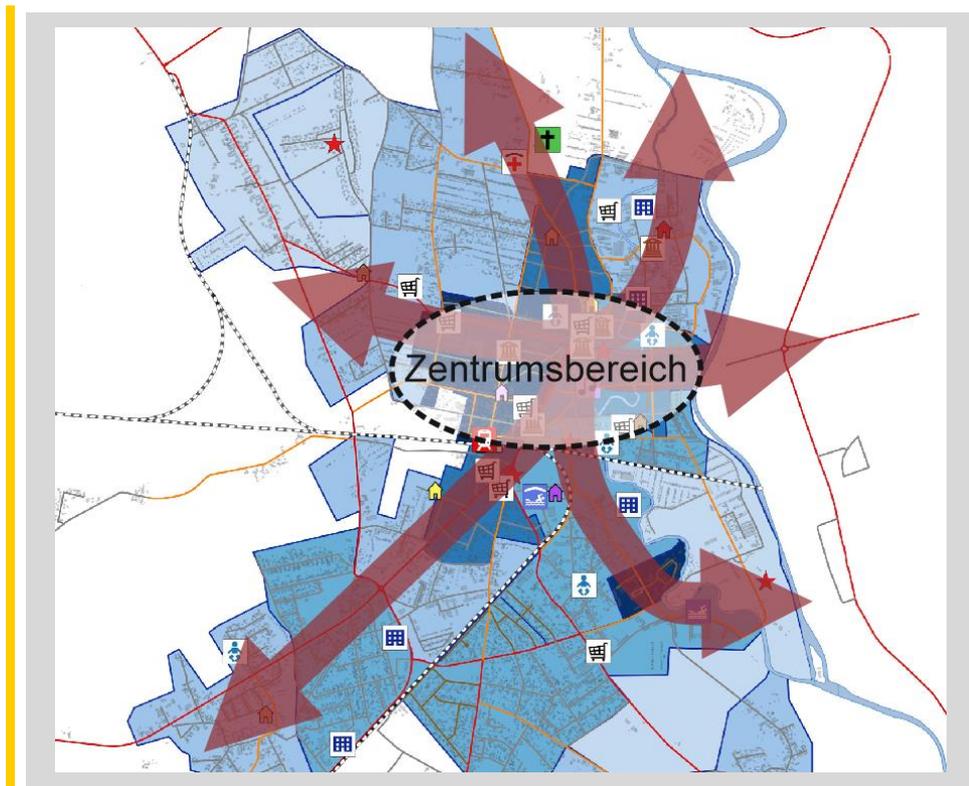


Abbildung 2.3: Ableitung von Untersuchungskorridoren

Die wichtigsten Verkehrskorridore innerhalb der Kernstadt Forst (Lausitz) verbinden die wesentlichen verkehrlichen Quellen und Ziele miteinander

Untersuchungsgebiet

und sollen vorrangig attraktiv und verkehrssicher gestaltet werden. Sie bilden einen Untersuchungsschwerpunkt innerhalb der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung. Ergänzt werden die Korridore durch das verkehrliche Angebot an den Hauptverkehrs- / Sammelstraßen, durch touristisch relevante Verkehrskorridore, Verknüpfungen zu den umliegenden Orts- und Gemeindeteilen sowie durch die (über-)regional bedeutenden Anschlüsse und Verknüpfungen.

2.3 Strukturprognose

Innerhalb der kleinräumigen Bevölkerungsvorausschätzung des Landes Brandenburg wird für die Stadt Forst (Lausitz) ein Bevölkerungsverlust vom damaligen Ausgangsjahr 2017 bis zum Prognosehorizont 2030 von 13,9 Prozent prognostiziert (entspricht einem Verlust von ca. 2.600 Personen).

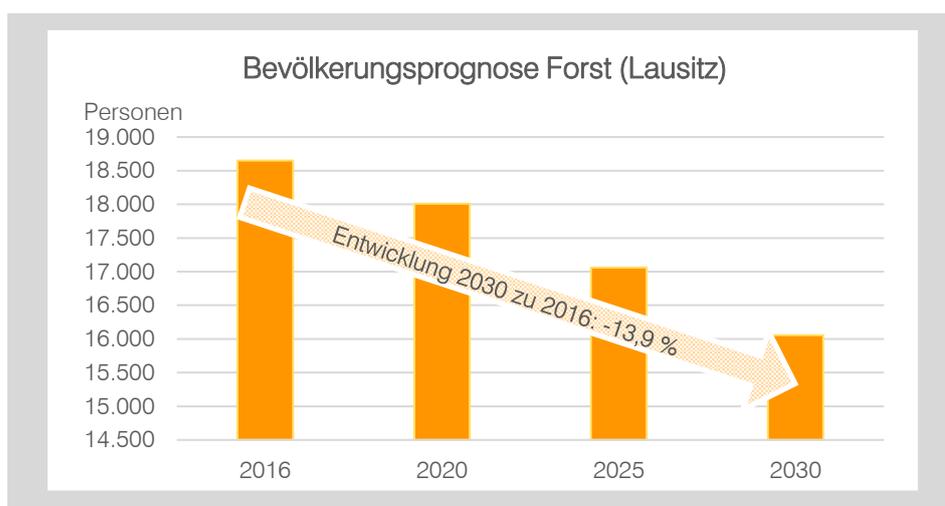


Abbildung 2.4: Bevölkerungsprognose 2030 der Stadt Forst (Lausitz)

Damit folgt die Stadt Forst (Lausitz) dem prognostizierten Trend der umliegenden Gemeinden im Landkreis Spree-Neiße, welche auf Bevölkerungsrückgänge zwischen 10,5 und 17,4 Prozent (2017–2030) reagieren müssen.

Untersuchungsgebiet

Ein wichtiges Indiz für den Trend der Mobilitätsentwicklung stellt die individuelle Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades¹³ abgebildet werden kann. Dieser Kennwert liegt in Forst (Lausitz) bei 544 Pkw je 1.000 Einwohner¹⁴ (Stand: 2018). Seit 2015 stieg der Motorisierungsgrad (bezogen auf Pkw) in Forst (Lausitz) im Mittel um 1,2 Prozent pro Jahr. Im Vergleich zu 2010 erfolgte ein Anstieg um 7,3 Prozent (+37 Pkw pro 1.000 Einwohner). Ein Trend hin zu einer niedrigeren Nutzung des Kfz auf den alltäglichen Wegen ist damit bisher nicht zu erkennen.

¹³ Der Motorisierungsgrad ist das Verhältnis zwischen der Anzahl an Kraftfahrzeugen und Einwohnern in einem bestimmten, abgegrenzten Raum. Üblicherweise wird dabei die Anzahl der Pkw pro 1.000 Einwohner angegeben.

¹⁴ [Quelle](#) | Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg: KFZ-Bestand in Forst (Lausitz), 21.01.2019

3 Bestandsanalyse und -bewertung

3.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz

Eine grundlegende Übersicht der nachfolgend dargelegten Aspekte des Straßennetzes von Forst gewährt die Kfz-Analysekarte im Anhang 2.

3.1.1 Struktur und Klassifizierung des Straßennetzes

Die Stadt ist geprägt von einem radial auf das Zentrum zulaufenden Straßennetz. Spitzwinklig durch das Kerngebiet führt die Bundesstraße 112. Aufgrund der direkten Führung der B 112 vorbei am Stadtzentrum nimmt die kürzere Euloer Straße teils die Funktion einer Umgehungsstraße ein. Aufgrund der Höhenbeschränkung der Bahnunterführung ist die Befahrung der Euloer Straße durch den Schwerverkehr nicht möglich. Richtung Norden verlaufen die weitestgehend parallelen Straßenachsen Gubener Straße und Frankfurter Straße mit eingeschränkter Erreichbarkeit der Gubener Straße, da eine leistungsstarke, direkte Verbindungsstraße zwischen Frankfurter Straße und Gubener Straße fehlt.

Nördlich der Kernstadt befindet sich die Nordumfahrung, die den Grenzübergang Forst / Zasiaki mit Verkehr der B 112 verbindet und die Frankfurter sowie Gubener Straße aufnimmt. Der Grenzübergang ist derzeit für den Lkw-Verkehr gesperrt, um Schwerverkehre in Richtung Polen aus der Innenstadt herauszuhalten. Mit der Realisierung der sich im vorrangigen Bedarf des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 befindlichen westlichen Ortsumgehung Forst kann der Grenzübergang Forst / Zasiaki für den Lkw-Verkehr geöffnet werden und bietet Potenziale für die Ansiedlung neuer Gewerbe- und Logistikbetriebe sowie für den regionalen Wirtschaftsverkehr in Richtung Polen. Die verkehrliche Prognose des BVWP 2030 geht von einer zukünftigen Kfz-Belastung der Trasse der Ortsumgehung Forst von ca. 6.000 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 7 % aus (vgl. Abbildung 3.1). Die Abnahmen der Kfz-Verkehrsmengen im Forster Straßennetz fallen jedoch moderat aus. So ist entlang der jetzigen B 112 ein Rückgang von 1.000–2.000 Kfz/24h zu erwarten.

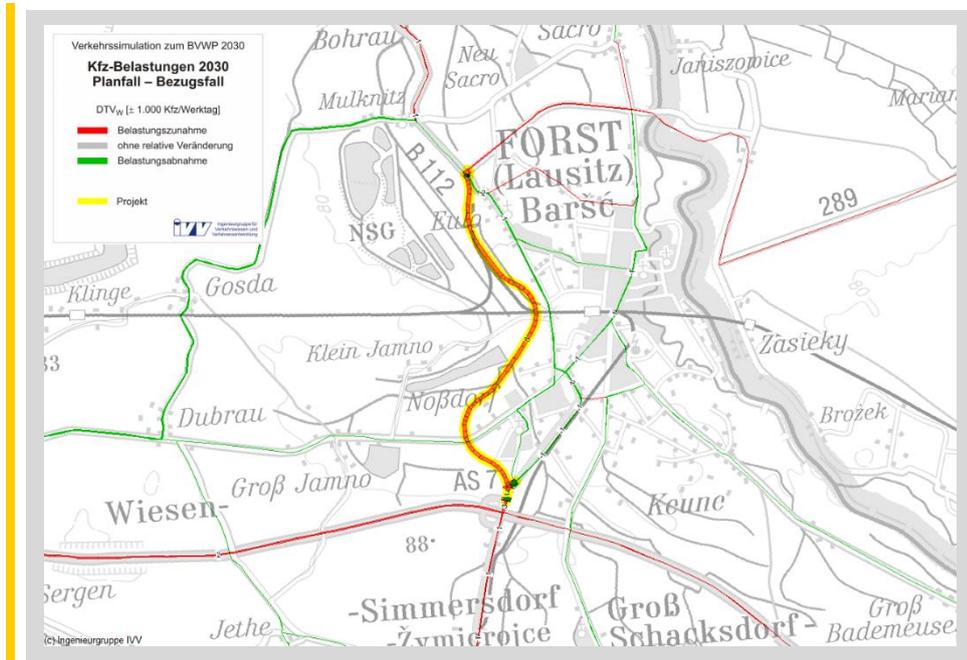


Abbildung 3.1: Prognostizierte Kfz-Belastung der Ortsumgehung Forst¹⁵

Eine Trennung der Verkehrswege erfolgt vor allem durch die in horizontaler Richtung verlaufende Eisenbahntrasse, welche über den zentral gelegenen Bahnhof führt. Die Trasse kann mit dem Kfz einerseits durch eine schmale Bahnunterführung (Euloer Straße) und zum anderen über beschrankte Bahnübergänge (Berliner Straße, Badestraße, Wehrinselstraße) überwunden werden. Die weitere Bahntrasse ist ein Privatgleis und führt in das Logistik- und Industriezentrum. Sie verläuft vom Bahnhof in südwestliche Richtung und bildet dort eine Barriere zwischen den östlich und westlich angesiedelten Wohngebieten.

Wie in Tabelle 3.1 ersichtlich ist, liegt der Anteil des nicht klassifizierten Straßennetzes¹⁶ im Vergleich zu anderen Städten etwas höher. Dort zu erkennen ist auch eine vergleichsweise geringe Gesamtlänge des Straßennetzes. Dieses Bild tritt ebenso bei Betrachtung der Netzdichte bezogen auf die Fläche der Stadt hervor. Stellt man die Netzlänge jedoch der Einwohnerzahl gegenüber, so wird deutlich, dass Forst (Lausitz) be-

¹⁵ Quelle | Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, <http://www.bwvp-projekte.de/strasse/B112-G10-BB/B112-G10-BB.html>, abgerufen am 27.09.2019

¹⁶ Als klassifiziertes Straßennetz wird das Straßennetz bezeichnet, was dem überörtlichen Verkehr dient. Hierzu zählen Autobahnen, Bundes-, Landes- sowie Kreisstraßen.

Bestandsanalyse und -bewertung

zogen auf seine verhältnismäßig geringe Bevölkerungszahl über ein sehr dichtes, teils überdimensioniertes Straßennetz verfügt.

Stadt	Gesamtlänge [km]	Anteil nicht klassifizierter Straßen	Netzdichte [km/km ²]	Netzdichte [m/EW]
Forst (Lausitz)	148,1	88 %	1,3	8,1
Altenburg (Thüringen)	209,1	k. A.	4,6	6,5
Hof (Saale)	220,0	k. A.	3,8	4,8
Görlitz	218,9	75,4 %	3,2	3,9
Kempten (Allgäu)	269,5	84,0 %	4,3	3,9

Tabelle 3.1: Straßennetz von Forst im Städtevergleich¹⁷

Der größte Anteil am Straßennetz entfällt auf die Anliegerstraßen, die als Erschließungsstraßen hauptsächlich für den Zugang oder die Zufahrt zu den an ihr gelegenen Grundstücken dienen. Des Weiteren ist eine hohe Anzahl an „Sammelstraßen“, deren Verkehre eine starke innerörtliche Ausprägung besitzen, im Stadtgebiet erkenntlich. So befindet sich bspw. in einem kleinen Bereich mit den Straßen Am Haag, Amtstraße, Badestraße und Sorauer Straße eine hohe Anzahl von „Straßen mit starkem innerörtlichen Verkehr“ in unmittelbarer Nähe zur Berliner Straße (B 112).

¹⁷ Quelle | Stadt Forst (Lausitz): Straßennetzdatenbank

Bestandsanalyse und -bewertung

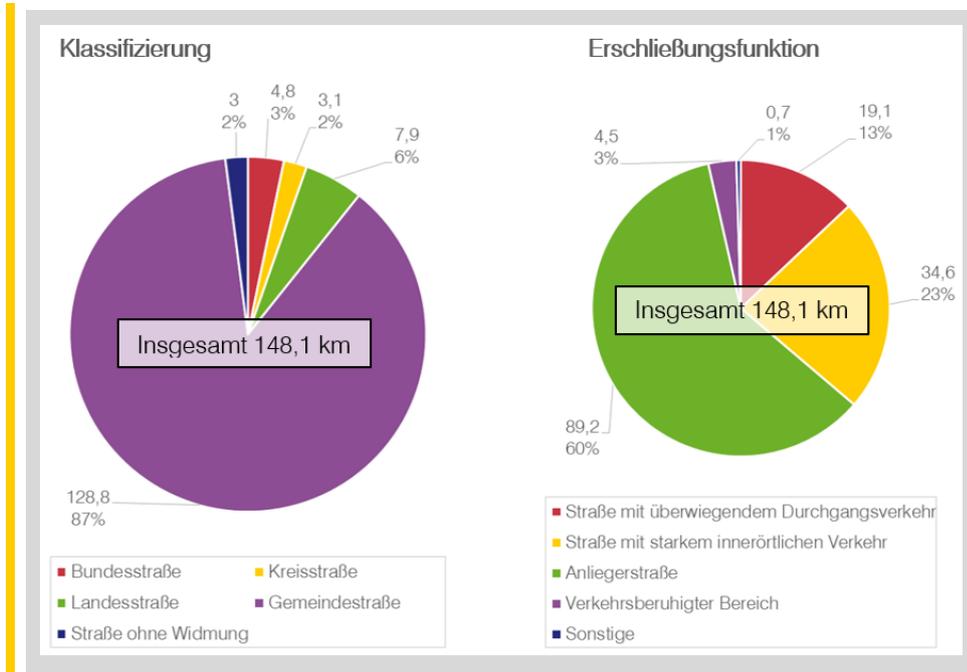


Abbildung 3.2: Klassifizierung und Erschließungsfunktion des Straßennetzes in Forst¹⁸

3.1.2 Gegenwärtige Verkehrsmengen und Verkehrsqualitäten

Für die Erfassung der gegenwärtigen Verkehrsmengen und die darauf aufbauende Bewertung der Verkehrsqualitäten erfolgten am 12. März 2019, einem Dienstag außerhalb der Schulferien, Erhebungen an den folgenden Knotenpunkten:

- ▶ KP 1: Euloer Straße / Teichstraße
- ▶ KP 2: Berliner Straße / Triebeler Straße / Spremberger Straße / Teichstraße
- ▶ KP 3: Spremberger Straße / Umgehungsstraße / Euloer Straße
- ▶ KP 4: Mühlenstraße / Am Markt Ost
- ▶ KP 5: Frankfurter Straße / Gymnasialstraße / Otto-Nagel-Straße
- ▶ KP 6: Berliner Straße / Am Haag
- ▶ KP 7: Frankfurter Straße / Hochstraße
- ▶ KP 8: Rüdigerstraße / Am Haag
- ▶ KP 9: Triebeler Straße / Skurumer Straße
- ▶ KP 10: Umgehungsstraße / Skurumer Straße

¹⁸ Quelle | Stadt Forst (Lausitz): Straßennetzdatenbank

Bestandsanalyse und -bewertung

Die Erhebung an den zehn Zählstellen im Hauptstraßennetz der Kernstadt Forst (Lausitz) erfolgte zwischen 6–9 Uhr sowie 15–18 Uhr und lässt eine Auswertung der erhobenen Kfz unterschieden nach Pkw, Krad, Lieferwagen, Lkw, Lastzüge und Busse zu. Darüber hinaus wurden an den Knotenpunkten 1, 3, 4, 8 bis 10 zudem Radfahrer auf der Fahrbahn miterfasst. An den Knotenpunkten 2, 5 bis 7 wurden zusätzlich zu den Radfahrern auf der Fahrbahn auch die auf den Seitenanlagen fahrenden in die Erhebung aufgenommen.

Auswertung der Knotenpunkterhebungen

Für die Ausgestaltung und Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur ist die Auswertung der Spitzenstunden von großer Bedeutung. Um der alltäglichen Verkehrssituation in Forst (Lausitz) gerecht zu werden, erfolgte jeweils die Ableitung der Lage und Ausprägung der Spitzenstunden (Morgen- und Abendspitze) an einem Werktag. Dabei weicht die Lage der Spitzenstunde der erhobenen Knotenpunkte zum Teil voneinander ab. Dies ist mit der unterschiedlichen Ausprägung in Hinblick auf die höchsten stündlichen Verkehrsmengen am Werktag zu begründen.

Die detaillierten Knotenpunktbelastungen zu den jeweiligen Spitzenstunden mit allen Abbiegern für den Gesamtverkehr und den Schwerverkehr in Kfz pro Stunde sind im Anhang 4 hinterlegt. Darüber hinaus sind für jeden Knotenpunkt auch die Verkehrsströme innerhalb der erhobenen Drei-Stunden-Zeiträume (6–9 Uhr und 15–18 Uhr) ausgewiesen.

An den gezählten Knotenpunkten ergibt sich ein verhältnismäßig niedriger Schwerverkehrsanteil am Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen von maximal bis zu 5 Prozent in der Spitzenstunde.

Am Knotenpunkt Euloer Straße / Teichstraße, der sich unmittelbar südlich der beengten Bahnunterführung befindet und einen Knoten mit einer Unfallhäufung mit Sachschäden darstellt, stellt die Euloer Straße mit ca. 600 Kfz in der Nachmittagsspitze die mit Abstand stärkste Fahrtrichtung dar. Von den wesentlich schwächer ausgeprägteren Verkehrsbeziehungen von und / oder nach der Teichstraße weist die Abbiegebeziehung Teichstraße West – Euloer Straße Nord mit ca. 160 Kfz die höchste stündliche Belastung auf.

An den Knotenpunkten Berliner Straße / Triebeler Straße / Spremberger Straße / Teichstraße und Spremberger Straße / Umgehungsstraße / Euloer Straße entsprechen die Kfz-Verkehrsmengen von insgesamt 1.236 Kfz

Bestandsanalyse und -bewertung

bzw. 1.403 Kfz in der Nachmittagsspitze dem empfohlenen Einsatzbereich für einen einstreifigen Kreisverkehr – die Knotenpunkte sind somit für den Kfz-Verkehr als leistungsfähig zu bewerten.

Am Knotenpunkt Rüdigerstraße / Am Haag ist die, entsprechend der Vorfahrtsstraße verlaufende, Abbiegebeziehung Am Haag (West) – Rüdigerstraße (Nord) die mit ca. 180 Kfz in der Morgenspitze am stärksten belastete Verkehrsrelation. Prinzipiell liegt die Kfz-Verkehrsmenge mit 322 Kfz in der Nachmittagsspitze so niedrig, dass die derzeit ausgeschaltete Lichtsignalanlage nicht mehr erforderlich ist.

Verkehrsmengen an einem Werktag

Zur Vergleichbarkeit sowie als Grundlage für die Planung des Straßenentwurfs ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke eines Werktages eine wichtige Kenngröße in der Verkehrsplanung. Diese wurde u. a. mittels Hochrechnung der erhobenen Daten (6-Stunden-Erfassung an den verschiedenen Zählstellen) auf entsprechende Tageswerte (24 Stunden) anhand vorhandener Ganglinien bestehender Querschnittsmessungen von Seitenradaren ermittelt. Als Datenquellen standen neben den erhobenen Daten aus den 10 manuellen Knotenpunktzählungen am 12.03.2019 insgesamt zwanzig automatische Querschnittszählungen (2016–2018) sowie zwei manuelle Knotenpunktzählungen (2016) zur Verfügung.

Abbildung 3.3 enthält einen Kartenausschnitt der täglichen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet an einem Werktag.

Bestandsanalyse und -bewertung

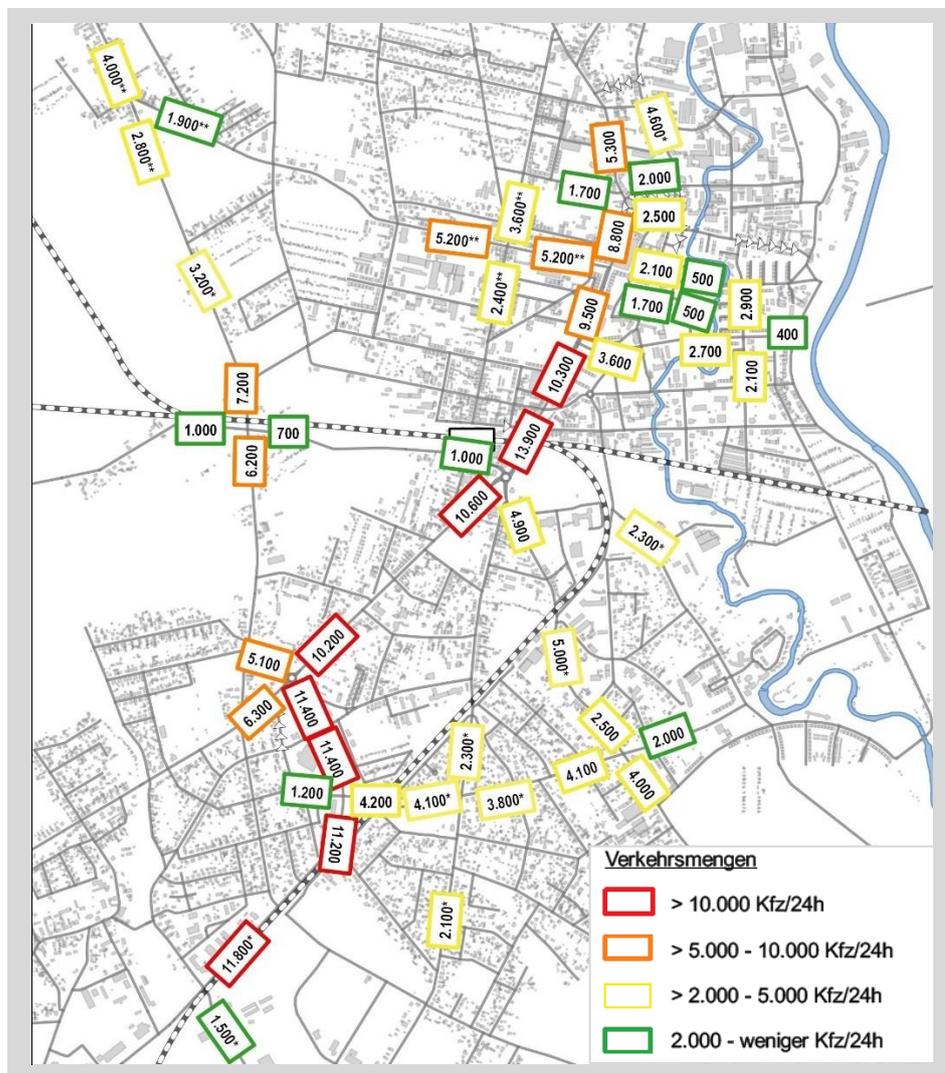


Abbildung 3.3: Kartenausschnitt durchschnittliche Verkehrsstärken an einem Werktag¹⁹

Die mit bis zu 13.900 Kfz/24h höchsten Kfz-Verkehrsmengen im Stadtgebiet befinden sich auf der B 112 unmittelbar im Bereich der Kernstadt. Richtung Süden bildet diese den Autobahzubringer zur BAB 15 (ca. 11.800 Kfz/24h). Bis auf die Ausnahmen der B 112 (Umgehungsstraße, Spremberger Straße, Berliner Straße) und der weiter Richtung Norden führenden Frankfurter Straße sind die Verkehrsmengen im Forster Straßennetz verhältnismäßig gering. Eine vergleichsweise starke Belastung liegt demnach noch auf der Euloer Straße (bis zu 7.200 Kfz/24h), der Triebeler

¹⁹ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.

Bestandsanalyse und -bewertung

Straße (bis zu 5.000 Kfz/24h) und der Gubener Straße (ca. 4.600 Kfz/24h) vor.

Nach Auswertung der Verkehrsmengen erfolgt die Erreichbarkeit der Gubener Straße aus dem Süden neben Fahrtmöglichkeiten über die Gymnasialstraße / Hochstraße oder Am Haag / Rüdigerstraße / Kirchstraße / Pestalozziplatz auch über den sensiblen Bereich Am Markt (hinter der Stadtkirche St. Nikolai über Amtstraße, Am Markt, Mühlenstraße, Lindenstraße) ungefähr gleichverteilt (zu je einem Drittel). Dies ist ein Indiz dafür, dass die Schließung der Verbindung zwischen Amtstraße und Lindenstraße über den Markt nicht komplett, wie ursprünglich gewünscht, dazu geführt hat, den Verkehr aus dem Bereich Am Markt weitestgehend zu verdrängen und der Alternativweg über Am Haag, Rüdigerstraße, Kirchstraße zur Gubener Straße einigen Fahrzeugführern zu umwegig erscheint.

Der starke Abfall der Kfz-Verkehrsbelastungen auf der Euloer und der Cottbuser Straße in Richtung Nordwesten (Eulo) lässt sich einerseits mit einer hohen Anzahl abbiegender Kfz-Verkehre bspw. auf die August-Bebel- oder Ziegel- / Charlottenstraße erklären. Andererseits ergeben sich auch leichte Inkonsistenzen der Verkehrszahlen aufgrund der unterschiedlichen Zeitpunkte der Erhebungen sowie den jeweiligen Bauzuständen.

Neben den Kfz-Verkehrsbelastungen pro 24 Stunden werden im Anhang 3 zudem die Verkehrsmengen des Schwerverkehrs (SV) ausgewiesen. Im gesamten Stadtgebiet herrschen niedrige Schwerverkehrsmengen. Zu begründen ist dies u. a. mit der wirksamen Verdrängung des Schwerverkehrs durch die naheliegende B 97 und BAB 15. Weiterhin ist der nördlich gelegene Grenzübergang Forst / Zasięki für den Schwerverkehr gesperrt.

Die Auswertungen zum Radverkehrsaufkommen befinden sich im Kapitel 3.4.2.

3.1.3 Straßenraumgestaltung und Zonierung

Besonders innerörtliche Hauptverkehrs- und Sammelstraßen weisen hohe Anforderungen an die Gestaltung des Straßenraumes auf. Neben den funktionalen Nutzungsansprüchen und somit der Herstellung eines Straßenraums, den alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt nutzen können, prägen innerörtliche Straßen in hohem Maß den Charakter einer Stadt. Diese Straßen sind im besten Fall Lebensmittelpunkt der Anwohner. Die soziale Brauchbarkeit einer solchen Straße wird durch Faktoren, wie der Gestaltung von Verweilmöglichkeiten, der Durchgrünung des Straßen-

Bestandsanalyse und -bewertung

raums und einer optisch ansprechenden sowie charakteristischen Gestaltung, bestimmt. Als Orte von Geschäftslokalen und Dienstleistungen besitzen sie darüber hinaus auch eine wirtschaftliche Bedeutung (vgl. Abbildung 3.4).

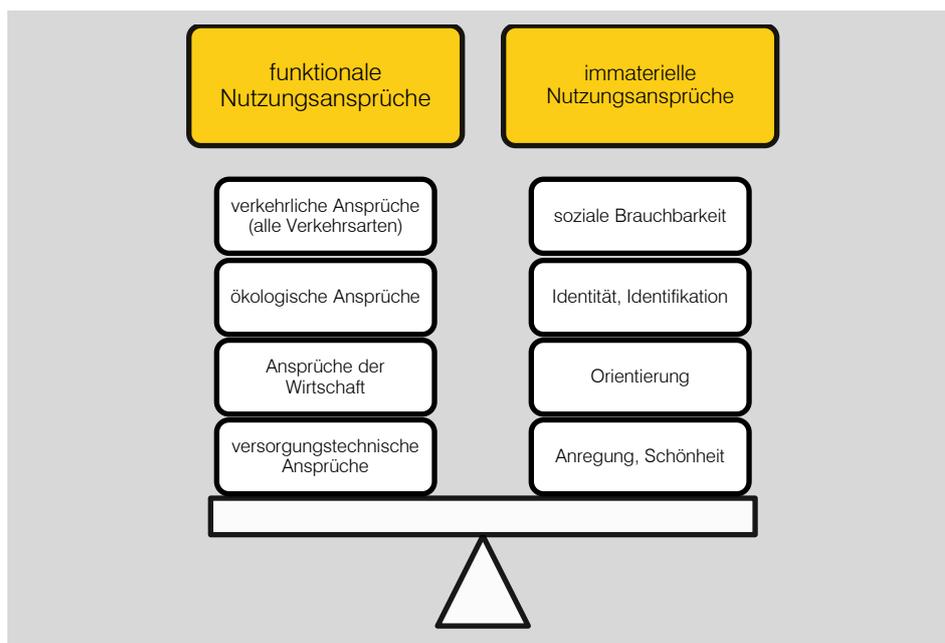


Abbildung 3.4: Nutzungsansprüche an Straßenräume²⁰

Die Gestaltung des Straßenraumes hat einen wesentlichen Einfluss auf das Fahrverhalten der Kfz-Fahrer. Einerseits bestehen Wechselwirkungen zwischen Straßenraumeindruck, Geschwindigkeitsniveau und der Verkehrsbelastung. Andererseits werden durch die Flächenaufteilung bzw. baulich gestaltete Nutzungsmischungen die Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsarten sowie bezüglich der Anforderungen im Seitenraum gesetzt.

Diese Paradigmen wurden bereits bei der Sanierung einer Vielzahl von Straßenzügen in Forst (Lausitz) berücksichtigt. So stellt die sanierte Spremberger Straße einen straßenräumlich hochwertigen Kompromiss aus der Berücksichtigung der Anforderungen der Verkehrsteilnehmer und der Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität dar. Auch der Kegeldamm stellt in ansprechender baulicher Form und unter Beachtung der Erfordernisse der Verkehrsberuhigung und Barrierefreiheit einen hochwertigen Straßen-

²⁰ Quelle | Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), Ausgabe 2011

Bestandsanalyse und -bewertung

raum am Neißeufer dar (vgl. Abbildung 3.5). Im Netz der Hauptverkehrsstraßen sind auch die sanierten Straßenzügen Frankfurter und Gubener Straße zu nennen, an denen hochwertige Seitenräume zu finden sind.



Abbildung 3.5: Sanierte Straßenräume Kegeldamm und Frankfurter Straße

In einem Großteil der Wohngebiete in Forst (Lausitz) ist der Kfz-Verkehr mit der Einrichtung einer Tempo-30-Zone geregelt (z. B. in den „klassischen“ Einzelhaus-Wohngebieten wie Noßdorf, Mexiko, Horno). In einigen kleineren Wohnquartieren und Straßenzügen befinden sich verkehrsberuhigte Bereiche (z. B. Willi-Jennrich-Straße / Friedrich-Passarius-Straße, Am Gärtchen, Umfeld der Muskauer Straße, weitere Erschließungsstraßen von Wohnblöcken). Im zentralen Bereich der Stadt (östliche Cottbuser Straße, südliche Promenade) ist eine Fußgängerzone ausgewiesen, die für Aufenthaltsqualität im zentralen Bereich zwischen der Stadtkirche St. Nikolai, dem Rosencenter und der Stadtverwaltung Forst sorgt.

Es finden sich jedoch auch Bereiche in der Stadt Forst (Lausitz), die in großem Maße durch Wohnbebauung geprägt sind, aber nicht Bestandteil einer Verkehrszone sind (z. B. Grabenweg²¹). Auch zu erwähnen ist vor allem die westliche Innenstadt, die Virchowstraße / Magnusstraße sowie das Umfeld der Spremberger Straße. Teils wird der verkehrsberuhigende Effekt auch durch eine dichte Beparkung der Straßenränder, wie bspw. auf der Bahnhofstraße, erreicht. Zu Zeiten oder an Orten mit einer schwächeren Parkraumnachfrage besteht diese Wirkung jedoch nicht.

²¹ zwischenzeitliche Realisierung der Tempo-30-Zone eingetreten

Bestandsanalyse und -bewertung

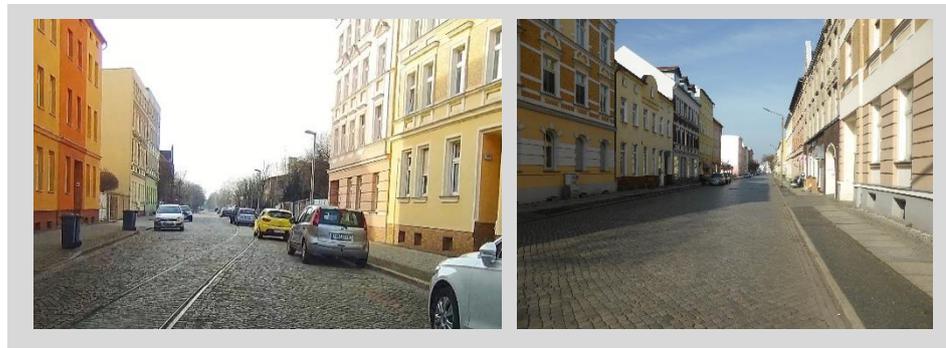


Abbildung 3.6: Parkraumbelegung in der Innenstadt West – Albertstraße (ca. 15 Uhr),
Bahnhofstraße (ca. 11 Uhr)

Ein vielmals erkanntes Defizit wird in der mangelnden Verkehrsraumgestaltung gesehen, welche die bestehende Zonierung (bspw. eine Tempo-30-Zone) oft nicht baulich unterstützt. Dies führt zu einer eingeschränkten Erkennbarkeit und auch Akzeptanz der vorgesehenen Geschwindigkeitsregelung.



Abbildung 3.7: Beispiel – mangelnde Erkennbarkeit der Zonierung am Knotenpunkt
Sorauer Straße / Tagorestraße

3.1.4 Knotenpunktgestaltung

Die Stadt Forst (Lausitz) verfügt über drei in Betrieb befindliche Lichtsignalanlagen lokalisiert an den größeren Knoten der B 112:

- ▶ Knotenpunkt Cottbuser Straße / Berliner Straße / Frankfurter Straße
- ▶ Knotenpunkt Berliner Straße / Am Haag
- ▶ Knotenpunkt Umgehungsstraße / Skurumer Straße

Bestandsanalyse und -bewertung

Die beiden Kreisverkehre an der Spremberger Straße sind in einem guten Zustand und leistungsfähig. Ein weiterer Kreisverkehr befindet sich im Bereich der Amtstraße / Badestraße / Max-Fritz-Hammer-Straße.

Komplexe und für alle Verkehrsteilnehmer unübersichtliche Verkehrssituationen ergeben sich beispielsweise durch dicht aufeinander folgende Einmündungen, wie beispielsweise am versetzt angelegten Knoten Frankfurter Straße / Gymnasialstraße / Hochstraße / Otto-Nagel-Straße (vgl. Abbildung 3.8) oder im Bereich Berliner Straße / Albertstraße / Amtstraße. Besonders im Bereich der Berliner Straße (B 112) müssen Kfz (und querende Radfahrer sowie Fußgänger) aus den Nebenrichtungen lange auf passende Zeitlücken warten und nehmen teilweise riskante Querungen in Kauf.



Abbildung 3.8: Beispiel – unübersichtlicher und versetzter Knoten²²

Teilweise stellen auch fehlende Sichtbeziehungen ein Risiko für die Verkehrsteilnehmer aus den Nebenrichtungen dar. Dies trifft besonders auf die Zufahrten der Badestraße Süd am Knotenpunkt Sorauer Straße / Badestraße und der Teichstraße am Knotenpunkt Euloer Straße / Teichstraße zu. Auch der Knotenpunkt Euloer Straße / Cottbuser Straße / Meisenweg stellt einen schlecht einsehbaren und, besonders in der Nebenrichtung Euloer Straße, stärker befahrenen Kreuzungspunkt dar.

²² Kartengrundlage | Google Earth

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.9: Knotenpunkte Euloer Str. / Teichstr., Euloer Str. / Cottbuser Str. / Meisenweg

3.1.5 Wegweisung und Leitsysteme

Die Kreisstadt Forst (Lausitz) verfügt über ein Standortkonzept zum Orientierungs- und Leitsystem. Auf den Orientierungstafeln, welche entlang der Bundesstraße B 112 und weiteren Hauptverkehrsstraßen aufgestellt sind, wird auf folgende Ziele verwiesen:

- ▶ Ostdeutscher Rosengarten (Führung über Gubener Straße und Skurumer Straße)
- ▶ Regionales Ziel Guben (Führung über B 112 und Euloer Straße)
- ▶ Grenzübergang Forst / Zasiaki (Führung über B 112 und Nordumfahrung)
- ▶ Autobahn BAB 15 inkl. Umleitungsstrecke

In der Stadt Forst (Lausitz) existiert kein stadtweites Parkleitsystem. Im näheren Umfeld führen vereinzelt rosa gestaltete Hinweisschilder zu den einzelnen Parkplätzen (vgl. Abbildung 3.11).



Abbildung 3.10: Beschilderung „P2“ in Richtung Lindenplatz

3.1.6 Unfallanalyse

Zur Bewertung der Verkehrsunfallsituation in Forst (Lausitz) erfolgte eine Auswertung der polizeilichen Unfalldaten. Grundlage hierfür bildete die Statistik über Straßenverkehrsunfälle des Polizeischutzbereiches Cottbus / Spree-Neiße der Jahre 2010 bis 2018. Für das Jahr 2018 lagen jedoch nur vorläufige Daten der Monate Januar bis November zugrunde.

Wie in Abbildung 3.11 verdeutlicht, stagnierte die Zahl der Verkehrsunfälle im Landkreis Spree-Neiße in den vergangenen Jahren bei etwa 3.600 pro Jahr (mit leichten jährlichen Schwankungen um maximal 5 %). Auch im Stadtgebiet Forst (Lausitz) sind keine erkennbaren Tendenzen der Entwicklung ersichtlich. Hier lag die Zahl der Verkehrsunfälle stets bei etwa 500 pro Jahr (ebenso mit geringfügigen Schwankungen).

Um die Werte besser vergleichen zu können, ist die Umrechnung auf Unfälle pro 1.000 Einwohner sinnvoll. Positiv ist dabei anzumerken, dass sich in Forst (Lausitz) stets weniger Unfälle pro 1.000 Einwohner ereigneten als im Landkreis Spree-Neiße. Im Jahr 2017 wurden in Forst (Lausitz) 26,78 Unfälle pro 1.000 Einwohner erfasst, wohingegen die Zahl im gesamten Landkreis mit 31,27 Unfällen je 1.000 Einwohner deutlich höher ausfiel.

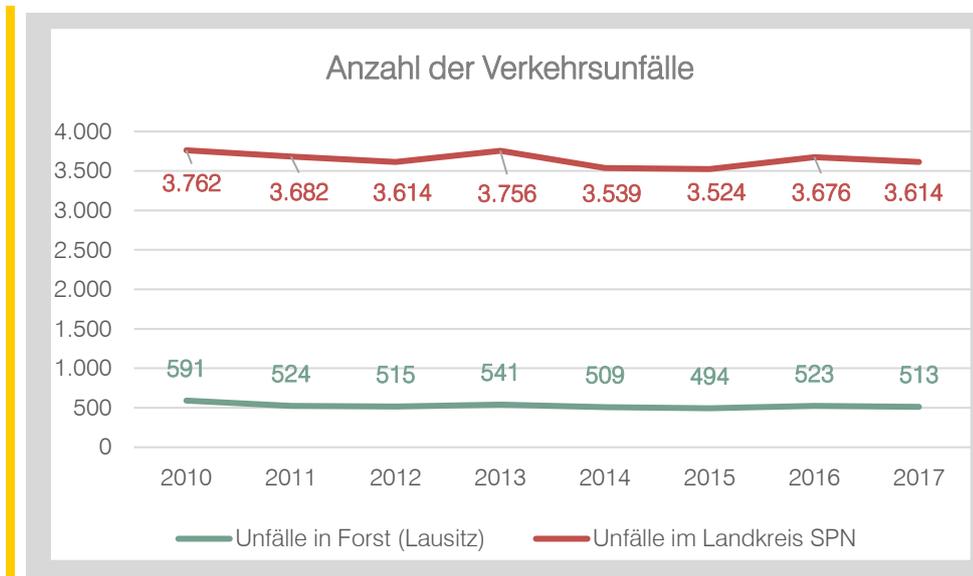


Abbildung 3.11: Anzahl der Verkehrsunfälle 2011–2017

Bestandsanalyse und -bewertung

Die Anzahl der verunglückten Personen bei Verkehrsunfällen in der Stadt Forst (Lausitz) hingegen unterlag im untersuchten Zeitraum Schwankungen zwischen 69 und 90 Verletzten pro Jahr. 2017 gab es keinen Unfall, an denen Personen zu Tode gekommen sind. Im Zeitraum von Januar bis November 2018 musste jedoch wiederum ein tödlich Verletzter in die Unfallstatistik in Forst aufgenommen werden.

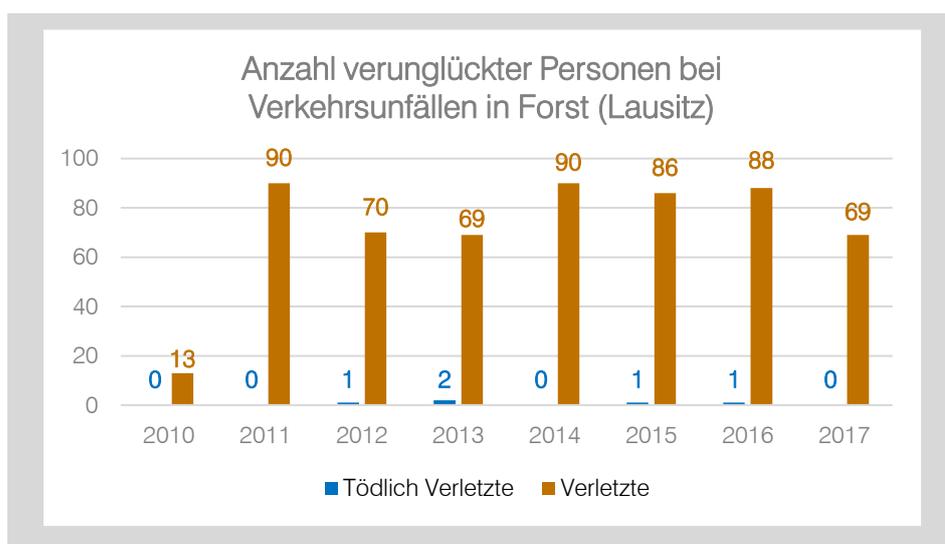


Abbildung 3.12: Unfallfolgen in Forst (Lausitz)

Die Verkehrsunfälle in Forst (Lausitz) sind zu einem großen Teil auf Wildunfälle und Vorfahrtsverstöße zurückzuführen (vgl. Abbildung 3.13). Die Zahl der Unfälle, deren Ursache bei einer unangepassten Geschwindigkeit zu finden ist, ist in den Jahren 2015 bis 2017 um mehr als ein Drittel zurückgegangen. Für die Auswertung der Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern an den Unfällen liegen erst seit dem Jahr 2017 Daten in den Statistiken vor, welche sich in diesem Jahr auf 31 Unfälle mit der Beteiligung mindestens eines Radfahrers und / oder Fußgängers belief.

Bestandsanalyse und -bewertung

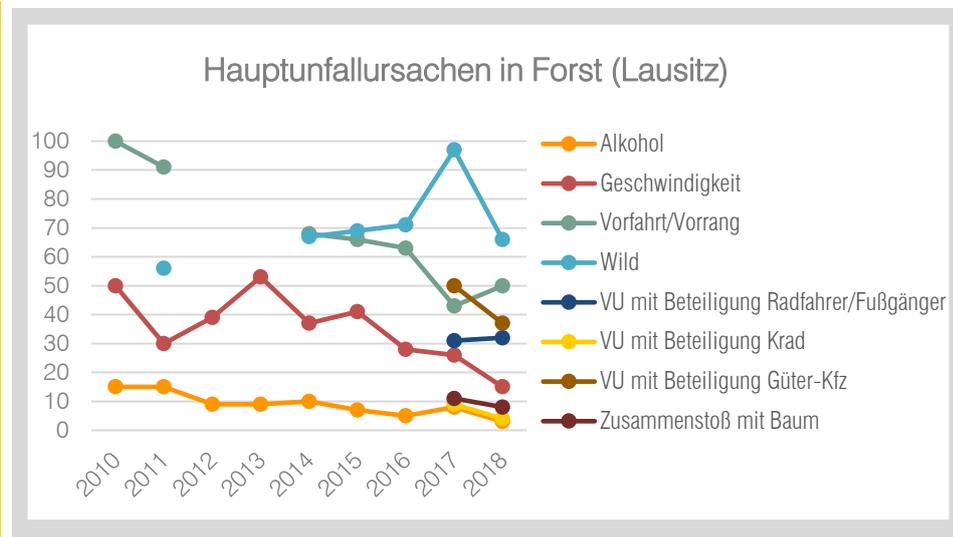


Abbildung 3.13: Unfallursachen in Forst (Lausitz)

3.1.7 Neue Antriebs- und Sharing-Systeme

Die Förderung der Elektromobilität im privaten Individualverkehr bzw. die Förderung neuer Antriebssysteme ist ein Beitrag zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. In der Stadt Forst (Lausitz) sind bereits an drei Stellen Ladestationen für E-Autos vorhanden:

- ▶ Parkplatz am Rosengarten
- ▶ Parkplatz Lindenplatz
- ▶ Parkplatz Verwaltung des Landkreises Spree-Neiße

Diese Ladestationen bzw. -säulen werden von den Stadtwerken Forst betrieben.



Abbildung 3.14: Ladestation am Lindenplatz

Bestandsanalyse und -bewertung

Ein Beitrag zur Förderung multimodaler Angebote und nachhaltiger Mobilität ist die Implementierung von sogenannten Carsharing-Systemen. In der Stadt Forst existieren derzeit keine vergleichbaren Angebote. Es ist lediglich möglich, Fahrzeuge bei verschiedenen Anbietern zu mieten.

3.2 Ruhender Verkehr

3.2.1 Stellplatzbestand und Bewirtschaftungsformen

In der Innenstadt von Forst (Lausitz) stehen Besuchern und Anwohnern ausschließlich kostenlose Parkflächen zur Verfügung. Im Innenstadtbereich werden zum einen straßenbegleitende öffentliche Parkstände, zum Teil mit zeitlicher Begrenzung (Parkscheibe), angeboten und zum anderen besteht die Möglichkeit Pkw auf privaten und öffentlichen Parkplätzen abzustellen.

Die größte zentrale Parkieranlage in der Innenstadt ist der Kundenparkplatz auf dem Rosencenter mit einer Gesamtkapazität von ca. 120 Stellplätzen. Der größte öffentliche Parkplatz mit ca. 110 Stellplätzen befindet sich zwischen Karl- und Hermannstraße etwa 100 Meter von der Cottbuser Straße entfernt. Am umgestalteten Lindenplatz in unmittelbarer Nähe zum Forster Rathaus wurden 58 Stellflächen sowie zwei Ladestandorte für Elektrofahrzeuge geschaffen.

Die zeitliche Beschränkung einiger Stellplätze gilt für Montag bis Freitag zwischen 8:00 bis 18:00 Uhr und am Samstag zwischen 8:00 bis 13:00 Uhr mit einer maximalen Parkdauer von einer Stunde. Darüber hinaus sind einige Stellplätze für behinderte Personen reserviert.

In den Ortsteilen ist überwiegend straßenbegleitendes unbewirtschaftetes Parken möglich. Am Lausitz-Klinikum stehen etwa 120 Parkplätze den Besuchern und Mitarbeitern zur Verfügung. Die Stellplätze befinden sich jedoch bis zu etwa 300 Meter vom Zentraleingang des Klinikums entfernt, so dass es häufiger zu den Spitzenstunden auf der unmittelbar vor dem Klinikum gelegenen Robert-Koch-Straße zu einer vollständigen Beparkung des südlichen Straßenrandes kommt. Am Ostdeutschen Rosengarten besteht ein ausreichendes Parkplatzangebot mit 182 Stellflächen.

3.2.2 Auslastungen

Die im Innenstadtbereich vorhanden Stellplätze stellen ein ausreichendes Parkraumangebot für Besucher und Anwohner der Kreisstadt Forst (Lau-

Bestandsanalyse und -bewertung

sitz) dar. In einer Parkraumerhebung am 22. August 2019 zwischen 13:00 und 14:30 Uhr waren von den erhobenen Parkieranlagen in der Innenstadt insgesamt etwa 50 % der Stellplätze belegt (siehe Anhang 5). Mit einer Ausnahme wurde bei allen Parkieranlagen eine maximale Auslastung von 75 % nicht überschritten. Lediglich der Parkplatz am Stadtpark Mitte an der Frankfurter Straße mit einer Gesamtkapazität von 22 Stellplätzen erreichte eine Auslastung von 95 %. Bei dem zentral gelegenen Kundenparkplatz des Rosencenters waren 72 % der insgesamt 120 Stellplätze belegt. Zu Spitzenzeiten des Einkaufsverkehrs ist für diesen Parkplatz das Erreichen der Kapazitätsgrenze anzunehmen. Aufgrund ausreichender Kapazitäten der umliegenden Parkieranlagen sind in der Forster Innenstadt insgesamt keine Problem- oder Konfliktstellen bezüglich hohen Parkdrucks zu verzeichnen.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

3.3.1 Bedienung, Erschließung und Erreichbarkeit

Die DB Regio Bus Ost GmbH²³ mit Sitz in Potsdam ist seit 1. Januar 2015 im Ostteil des Landkreises Spree-Neiße neuer Anbieter im Nahverkehr und betreibt damit auch den Buslinienverkehr in Forst (Lausitz) und der umliegenden Region.

Am Busbahnhof, welcher vom alten Standort „Am Markt“ zur neuen Anlage im Bahnhofsbereich an der Sorauer Straße verlegt wurde, treffen sich alle städtischen sowie regionalen Buslinien.

Im Forster Stadtgebiet verkehren folgende Buslinien:

Linie	Verlauf	Takt/ Fahrten pro Tag
850	Forst – Dubrau - Klinge – Kathlow – Cottbus	2 h Takt bis Kathlow, 5 Fahrten bis Cottbus
851	Forst – Döbern	1 h Takt
852	Forst – Kraftwerk Jänschwalde	1 Fahrt pro Richtung
853	Forst – Groß Schacksdorf - Bademeusel - Zelz – Döbern	2 h Takt mit Lücke am Vormittag
854	Forst – Naundorf – Briesnig	2 h Takt/ 8 Fahrten pro Richtung

²³ eine 100 prozentige Tochter der DB Regio AG

Bestandsanalyse und -bewertung

Linie	Verlauf	Takt/ Fahrten pro Tag
855	Busbahnhof - Krankenhaus	30 min Takt
856	Forst - Jethe - Mattendorf - Döbern - Türkendorf – Spremberg	10 Fahrten pro Richtung
857	Forst - Groß Schacksdorf (Rufbus)	Rufbus nur Sa/ So
858	Forst – Briesnig - Groß Gastrose - Guben/ Gubin(PL)	1 h Takt
860	Forst – Groß Schacksdorf – Jocksdorf - Kölzig – Döbern	6 Fahrten pro Richtung
861	Forst – Groß Schacksdorf	2 h Takt/ 7 Fahrten pro Richtung

Tabelle 3.2: Buslinien im Stadtgebiet Forst (Lausitz)

Dabei nehmen die hervorgehobenen Buslinien aufgrund ihrer Fahrtwege überwiegend im Stadtgebiet Forst (Lausitz) die Funktion von Stadtlinien ein. Einen großen Stellenwert im stadtinternen Busverkehr obliegt der Linie 855, welche im 30-Minuten-Takt den Busbahnhof mit dem Zentrum, der Kreisverwaltung, dem Oberstufenzentrum und dem Krankenhaus verbindet. Die städtischen Linien 854 sowie 861 erschließen einen größeren Stadtbereich, jedoch jeweils mit einem geringeren Fahrtenangebot (7-8 Fahrten pro Tag und Richtung).

Die Linie 854 verfügt ergänzend über einen vom Werktag abweichenden Wochenend-Fahrplan, welcher sich nicht nur in der Anzahl der Fahrten, sondern auch hinsichtlich des Fahrtweges vom regulären Fahrplan (Montag bis Freitag) unterscheidet. An Ferientagen wirkt sich das geringere Regionalverkehrsangebot in Forst auf das Angebot im Stadtverkehr aus.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit ist in Abbildung 3.15 der schematische Liniennetzplan von Forst wiedergegeben.

Bis auf die Spremberger Straße ist eine klare Abgrenzung von Regional- und Stadtverkehrs-Bedienegebieten ersichtlich (vgl. auch Abbildung 3.16). Da alle Linien am Busbahnhof enden, existiert keine direkte Verbindung vom Süden in den Norden der Stadt. Ausnahme bildet die Linie 854, die den Rosengarten mit Briesnig verbindet. Jedoch existiert auf dieser, wie bereits erwähnt, ein eher schwaches Fahrtenangebot.

Bestandsanalyse und -bewertung

Der Rufbus 857 verkehrt nach Bedarf²⁴ lediglich am Wochenende sowie an Feiertagen. Er ist in den Abbildungen nicht enthalten.

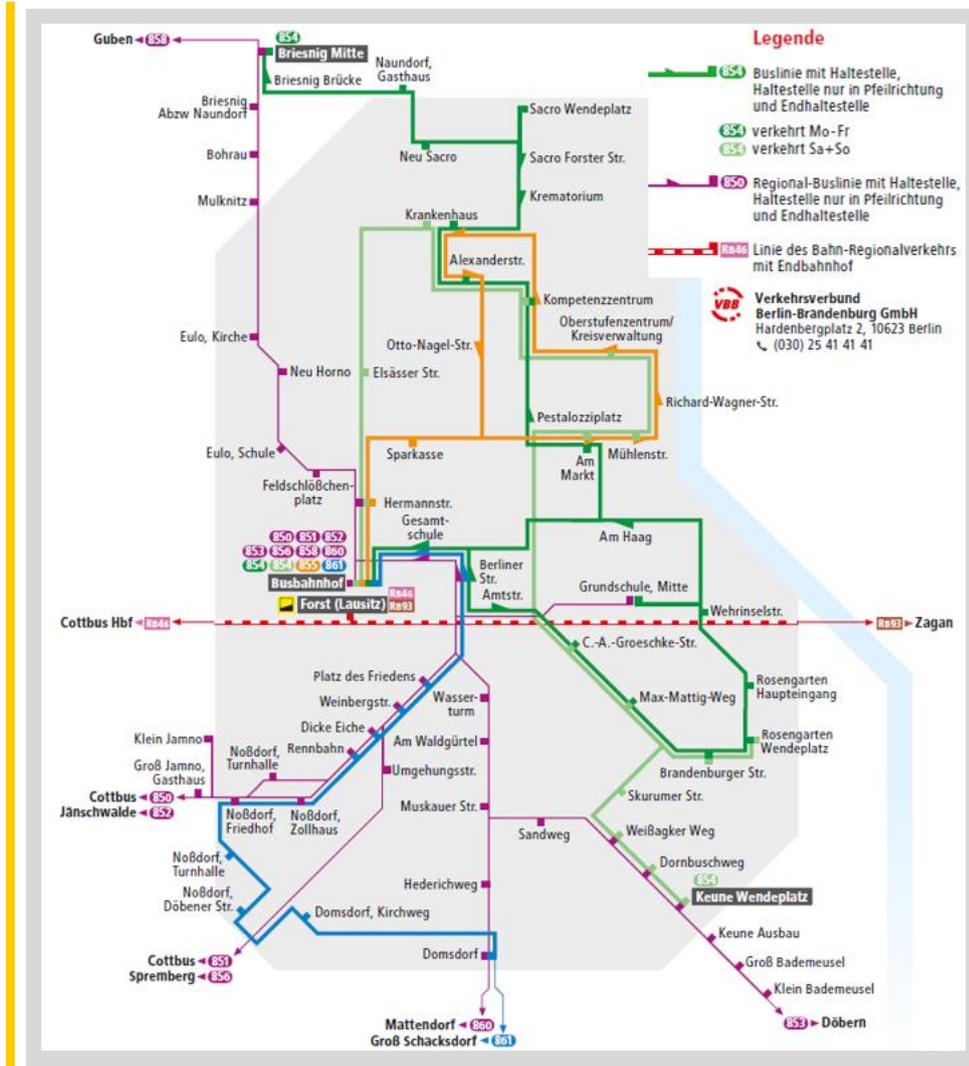


Abbildung 3.15: ÖPNV-Liniennetz Forst²⁵

Abbildung 3.16 enthält einen Kartenausschnitt der ÖPNV-Analyse mit Darlegung der räumlichen Erschließung in Forst (Lausitz) durch den Busverkehr.

²⁴ Eine Mitfahrt ist 90 Minuten vor Abfahrt anzumelden.

²⁵ Quelle | Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH: Forst Liniennetz Stadtplan, <https://www.vbb.de/media/download/3505>, abgerufen am 03.09.2019

Bestandsanalyse und -bewertung

Die Erschließungswirkung durch den Busverkehr in der Kernstadt lässt sich als gut bezeichnen. So sind die überwiegenden Bereiche durch eine bis zu 300 Meter entfernte Bushaltestelle erschlossen. Je größer die Distanz vom Zentrumsbereich ist, desto mehr Lücken treten hinsichtlich der Erschließung durch den ÖPNV hervor. Beispielsweise müssen in dem Gebiet nordwestlich der Virchowstraße (Pfälzer Straße, Ziegelstraße, Robert-Koch-Straße, etc.) weite Wege zurückgelegt werden, um Anschluss an den ÖPNV zu erhalten (teilweise bis zu 1 km bis zur nächsten Haltestelle). Kleinere Erschließungslücken ergeben sich in den Wohngebieten im Bereich „südliches Mexiko“ (Forstweg, Am Eichengraben), in der Hermann-Löns-Straße sowie der Buchenstraße und in den Randbereichen von Keune.

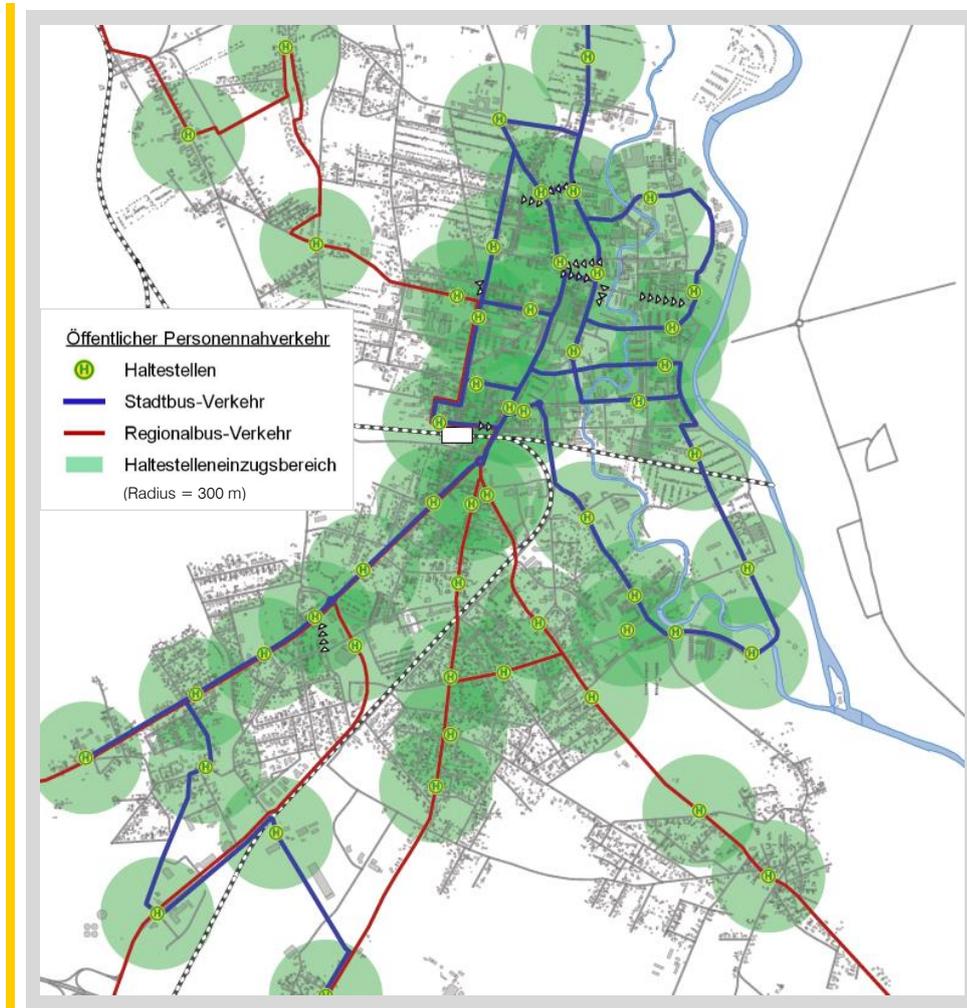


Abbildung 3.16: Kartenausschnitt ÖPNV-Analyse²⁶

Keine Erschließungslücke, aber eine ungünstige Platzierung etwas abseits vom eigentlichen Zentrumsbereich (Stadtkirche, Fußgängerzone) ist bei den Haltestellen Sparkasse und Am Markt gegeben. Generell ist der ÖPNV im Stadtzentrum von Forst (Lausitz) vergleichsweise wenig präsent, die Haltestellen (bspw. Am Markt und Sparkasse) befinden sich für nicht ortskundige Personen etwas versteckt in den Randlagen.

Neben der Erschließungsdichte der Haltestellen und der Taktichte auf den verschiedenen Linien ist auch die benötigte Reisezeit vom Start- zum Zielpunkt ein relevantes Kriterium für die Qualität des ÖPNV-Angebotes.

²⁶ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 6.

Bestandsanalyse und -bewertung

Hierzu wurden die Erreichbarkeiten von bedeutsamen Haltestellen in Forst (Lausitz) untersucht. Abbildung 3.17 visualisiert die Ergebnisse der Erreichbarkeitsanalyse des Busbahnhofs. Durch seine Bedeutung als zentraler Verknüpfungspunkt, wodurch er sowohl von allen Stadtbuslinien als auch von den Regionalbuslinien angefahren wird, sowie seiner Lage unmittelbar am Bahnhof als Zugangsstelle zum SPNV, weist er die beste Erreichbarkeit im Vergleich zu den übrigen Haltestellen in Forst (Lausitz) auf. Innerhalb des durch den ÖPNV erschlossenen Stadtgebietes werden maximal 20 bis 30 Minuten benötigt, um den Busbahnhof zu erreichen (Kernstadt lediglich ca. 15 Minuten). Auch das Stadtzentrum von Cottbus liegt durch die Zugverbindungen und Umsteigemöglichkeiten in Cottbus in einer Distanz von etwa 30 Minuten Reisezeit.

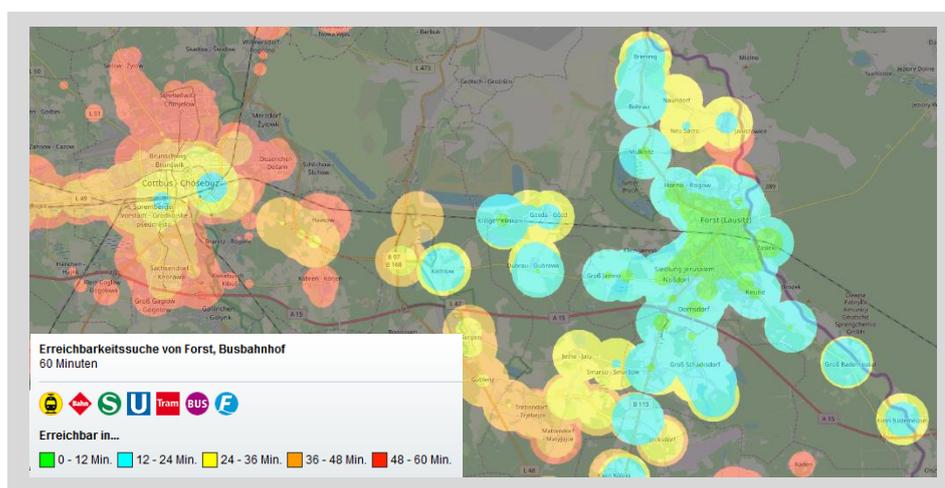


Abbildung 3.17: Reisezeiten von Forst, Busbahnhof²⁷

Mit dem ÖPNV weniger gut aus der Umgebung erreichbar ist bspw. der touristisch bedeutsame Rosengarten im Osten der Stadt, wie Abbildung 3.18 verdeutlicht. Außerhalb vom Stadtgebiet von Forst werden hier überwiegend Reisezeiten von über 60 Minuten benötigt.

²⁷ Quelle | VBB Livekarte,
http://fahrinfo.vbb.de/bin/help.exe/dn?L=vs_mobilitymap&tpl=fullmap&tabApp=show,
abgerufen am 02.05.2019

Bestandsanalyse und -bewertung

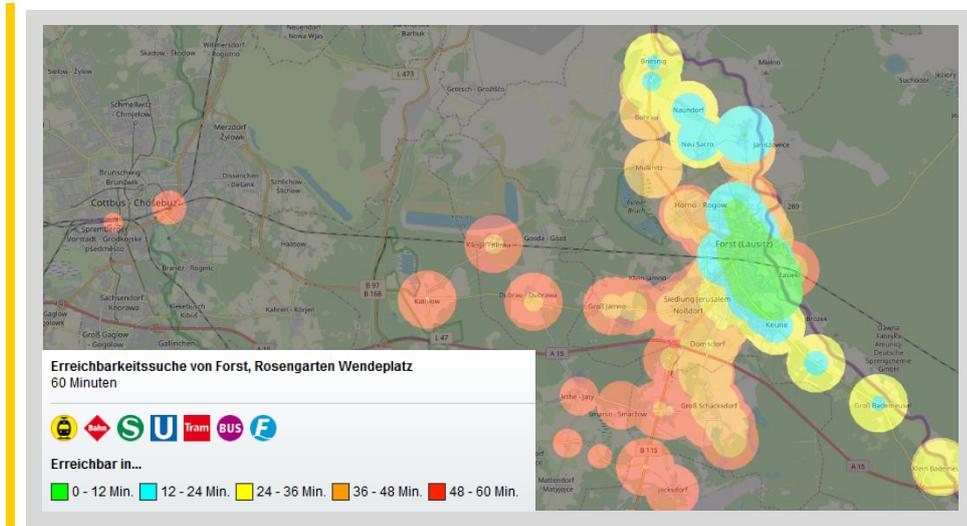


Abbildung 3.18: Reisezeiten von der Haltestelle Forst, Rosengarten Wendeplatz²⁸

3.3.2 Haltestelleninfrastruktur

Zur Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes gehören neben Fragen der Bedienung und Erschließung auch weitere Ansprüche an die Barrierefreiheit, Benutzerfreundlichkeit und die vorliegenden Umsteigebeziehungen. Wichtige Anforderungen (in Anlehnung an den Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018 bis 2022) an benutzerfreundliche Haltestellen als Zu- und Übergangsstellen im ÖPNV sind vor allem folgende Aspekte:

- ▶ Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz, Sauberkeit, etc.)
- ▶ kurze, barrierefreie Wege
- ▶ angemessene Wartezeiten (abgestimmte Fahrpläne)
- ▶ Übersichtlichkeit und Sicherheit
- ▶ zielführende Wegweisung / Beschilderung / Umgebungsinformation und Fahrscheinverkauf
- ▶ intermodale Angebote (z. B. Radabstellanlagen, Bike- und Car-Sharing-Angebote)

Diese Punkte tragen unmittelbar zur Attraktivität des ÖV-Gesamtsystems in Forst (Lausitz) bei. Eine schlecht erreichbare Haltestelle kann bspw. den

²⁸ Quelle | VBB Livekarte, http://fahrinfo.vbb.de/bin/help.exe/dn?L=vs_mobilitymap&tpl=fullmap&tabApp=show, abgerufen am 02.05.2019

Bestandsanalyse und -bewertung

Nutzer davon abhalten, überhaupt den ÖPNV für einen Weg zu wählen. Von der Beschaffenheit des Bordsteins und des Bodenbelages hängt darüber hinaus ab, ob ein barrierefreier Einstieg in das Fahrzeug gewährleistet werden kann.

Die Stadt Forst (Lausitz) verfügt dabei über einen vergleichsweise hohen Grad der Barrierefreiheit an den Haltestellen. Gute Haltestelleninfrastrukturen sind beispielsweise am Rosengarten, am Busbahnhof und an der Sparkasse gegeben (vgl. Abbildung 3.19).



Abbildung 3.19: Beispiele guter Haltestelleninfrastrukturen in Forst (Lausitz)

Weiterhin besteht jedoch Handlungsbedarf hinsichtlich der barrierefreien Ausführung. Die gesetzliche Vorgabe des PBefG zum Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit unterstreicht diesen Handlungsbedarf. Insgesamt liegen die Handlungsschwerpunkte vor allem in folgenden Punkten:

Bestandsanalyse und -bewertung

- ▶ dem barrierefreien Ausbau insbesondere mit Hochbord und Blindenleitsystem (z. B. keine taktilen Bodenelemente an der Haltestelle Am Markt)



Abbildung 3.20: Haltestelle Am Markt

- ▶ der weiteren Verbesserung des baulichen Zustands, insbesondere bzgl. der Sitzgelegenheiten und des Witterungsschutzes (Defizite bspw. an den Haltestellen Eulo Schule und Mühlenstraße)



Abbildung 3.21: Haltestellen Eulo Schule (links) und Mühlenstraße (rechts)

- ▶ der Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit der Zugangsstellen,

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.22: Richard-Wagner-Str. (links) und Schwimmhalle (rechts)

- ▶ der Sicherstellung der Ausstattung mit relevanten Fahrplaninformationen,
- ▶ der Verbesserung der Beleuchtungssituation,
- ▶ der Verbesserung barrierefreier Informationsmöglichkeiten sowie
- ▶ der weiteren kontinuierlichen Erfassung des Zustands der Haltepositionen.

Für umfassende Fahrgastinformationen zu Bus und Bahn sowie Tarifauskünften und Ortsplänen wurde am Bahnhof Forst ein VBB-InfoPunkt realisiert.

3.3.3 Umsteige- und Anschlussmöglichkeiten

Als zentrale Umsteigestelle verknüpft der Busbahnhof alle relevanten Linien des Busverkehrs im 1-Stunden-Takt untereinander. Er dient somit als Taktknoten im Busverkehr, die Kernlinien des Busnetzes sind darüber hinaus auch mit dem Bahnfahrplan der RB 46 verknüpft, wodurch eine günstige Anschlussituation gegeben ist.

Durch die Züge der RB 46 (KBS 973) besitzt Forst (Lausitz) eine Direktverbindung zu Cottbus. Die Züge verkehren morgens von ca. 4:30 Uhr bis abends ca. 21:30 Uhr im 1-Stunden-Takt zwischen Cottbus und Forst (letzte Rückfahrt von Cottbus 23 Uhr). Bis auf wenige Fahrten morgens und abends fahren die Züge in Cottbus als RB 65 weiter nach Görlitz, so dass im Prinzip eine umsteigefreie Verbindung in Richtung Spremberg gegeben ist. Des Weiteren bestehen durch Züge der Przewozy Regionalne (PR) zweimal am Tag Verbindungen zum polnischen Tublice und darüber hinaus nach/von Zagan. Am Wochenende wird darüber hinaus ein Fahr-

Bestandsanalyse und -bewertung

tenpaar täglich zwischen Berlin – Cottbus – Forst (Lausitz) – Breslau mit dem IRE angeboten.

Die räumliche Gestaltung und Ausstattung der Halte- und Umsteigestelle am Busbahnhof ist als gut zu beurteilen. Durch ihren übersichtlichen, klar strukturierten Aufbau in Form eines Mittelbussteigs mit überdachten Sitzmöglichkeiten, in der Nähe befindlichen Radabstellanlagen und klar gekennzeichnetem Weg zum Bahnhof stellt sie sich als sehr benutzerfreundlich dar.



Abbildung 3.23: Busbahnhof Forst (Lausitz)

Es bestehen lediglich kleinere Defizite. Die Wegleitung vom Busbahnhof ist zwar mit taktilen Bodenelementen ausgestattet, besitzt aber einen z. T. ungünstigen Verlauf (durch die stark ausgelastete Fahrradabstellanlage) und ist stellenweise am Bahnhofsgebäude etwas schmal (vgl. Abbildung 3.24).



Abbildung 3.24: Wegleitung zwischen Busbahnhof und Bahnhof

Bestandsanalyse und -bewertung

3.4 Radverkehr

Die Nutzung des Fahrrades wird durch verschiedene Aspekte und Rahmenbedingungen beeinflusst. Einerseits sind dies die generellen siedlungsstrukturellen und topographischen Voraussetzungen. Weiterhin hat auch die Radverkehrsinfrastruktur eine hohe Bedeutung für die Radverkehrsnachfrage. Darüber hinaus spielen auch weiche Faktoren, wie die Wahrnehmung und das Radverkehrsklima insgesamt in einer Kommune, eine wichtige Rolle.

In den nachfolgenden Unterkapiteln wird die Bestandssituation des Radverkehrs in der Kreisstadt Forst (Lausitz) im Einzelnen bewertet.

3.4.1 Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen

Die siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr sind in der Stadt Forst (Lausitz) grundsätzlich als günstig einzuschätzen. Die flächenmäßige Ausdehnung von etwa fünf Kilometern in Nord-Süd-Richtung und ca. drei Kilometern in Ost-West-Richtung stellen ideale Reisesweiten für den Radverkehr dar. Die Kreisstadt Forst ist insgesamt durch ein topographisch flaches Profil geprägt.

Neben den Radverkehrsanlagen an Straßen können in der Stadt Forst (Lausitz) auch gemeinsame Fuß- / Radwege entlang des Mühlgrabens und an der Neiße genutzt werden (siehe Anhang 7). Der Neißeradweg als Element des Oder-Neiße-Radfernwegs besitzt besonders für den Radtourismus eine bedeutende Rolle. Weiterhin führen die zwei touristischen Radwanderwege „Niederlausitzer Bergbautour“ und der „Fürst-Pückler-Radweg“ über die Teich- bzw. August-Bebel-Straße und anschließend über Sorauer bzw. Max-Fritz-Hammer-Straße von Westen kommend durch das Stadtgebiet von Forst, während die „Niederlausitzer Bergbautour“ weiter Richtung Norden über den Oder-Neiße-Radweg und der Fürst-Pückler-Radweg über den Stadtteil Keune weiter Richtung Groß Kötzig verläuft.

3.4.2 Zielnetz Radverkehr

Mit dem Zielnetz für den Radverkehr wird der anzustrebende Zustand des Radverkehrsnetzes zuerst in Wunsch- bzw. Luftlinien visualisiert und im anschließenden Schritt auf das Straßen- und Wegenetz umgelegt, um bestehenden Netzlücken bzw. Problemstellen für den Radverkehr zu er-

Bestandsanalyse und -bewertung

kennen. Grundlage bilden im Wesentlichen die Quell- und Zielstrukturen (zusammenhängende Wohngebiete, Zentrum, große Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen und Bildungsstandorte, Gewerbegebiete etc., vgl. Anhang 1) innerhalb des Stadtgebietes sowie die erforderlichen regionalen Verknüpfungen. Aus diesen leitet sich ein abstraktes sogenanntes „Wunschliniennetz“ ab, welches die wesentlichen Radverkehrsachsen darstellt (vgl. Anhang 7). Die Routen haben dabei gesamtstädtische Verbindungsfunktion und vernetzen die einzelnen Stadtteile.

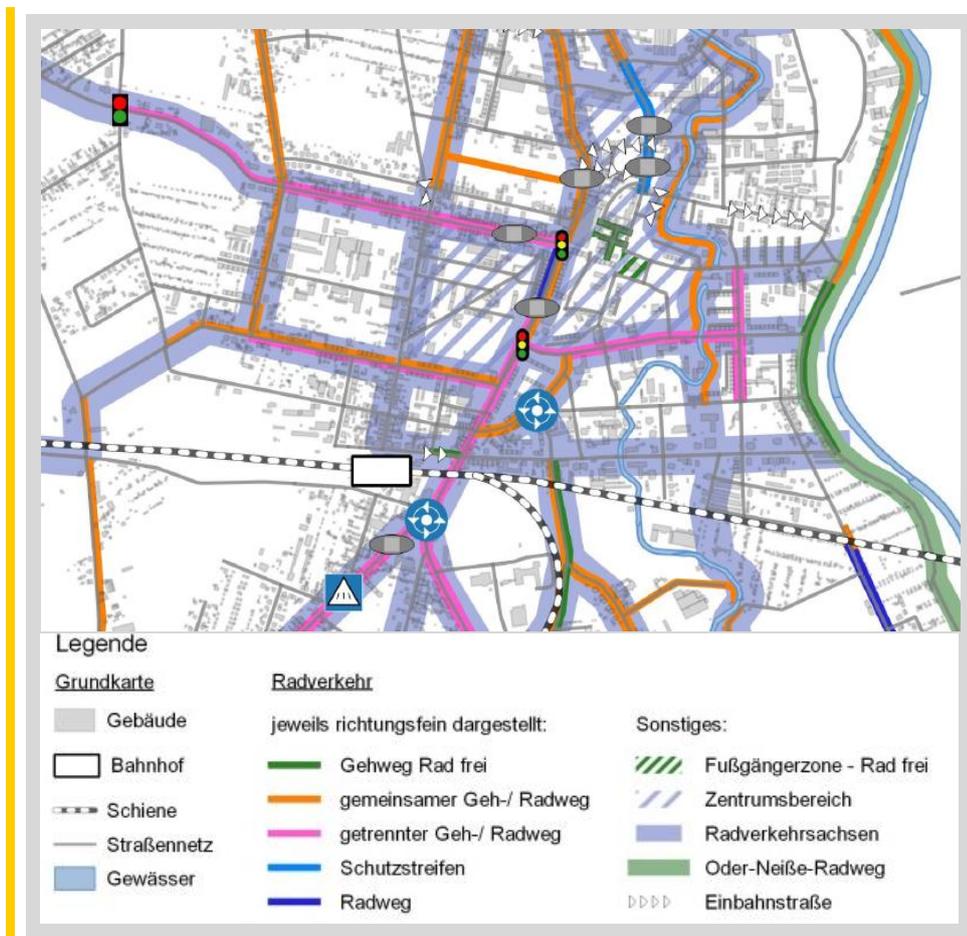


Abbildung 3.25: Ausschnitt aus der Karte Analyse Radverkehr

Abgeleitet aus der Bedeutung für den Kfz-Verkehr ist grundsätzlich davon auszugehen, dass alle innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen auch für den Radverkehr von hoher Bedeutung sind. Daher sind diese zumeist ein wichtiger Bestandteil des Zielnetzes Radverkehr bzw. stellen bedeutende Radverkehrsachsen dar.

Bestandsanalyse und -bewertung

Das Zielnetz Radverkehr (siehe Anhang 7) veranschaulicht die priorisierte Radverkehrsführung in der Kreisstadt Forst (Lausitz). Der Fokus der Analyse liegt daher auf diesen Hauptradverkehrsachsen, welche hinsichtlich Netzlücken und Ausbauzustand der Radverkehrsanlagen in den folgenden Kapiteln untersucht werden. Darauf aufbauend wird im Ergebnis der Radverkehrsanalyse entsprechender Handlungsbedarf abgeleitet.

3.4.3 Derzeitige Situation des Radverkehrs und aktuelle Richtlinien

In der Kreisstadt Forst (Lausitz) existieren speziell an der verkehrsmäßig höchstbelasteten Bundesstraße B 112 (Umgehungsstraße, Spremberger Straße, Berliner Straße, Cottbuser Straße) zwischen Skurumer Straße und Pfälzer Straße Radverkehrsanlagen. Aber auch darüber hinaus sind Radwege an ins Zentrum einfallenden Haupt- bzw. Sammelstraßen unterschiedlichen Ausbauzustands vorhanden.

Es existieren zum Teil Radverkehrsanlagen mit vorbildlicher Gestaltung, wie z. B. an der Spremberger Straße, an der Geh- und Radweg separiert sind, ausreichende Breiten vorhanden sind, sich die Radverkehrsanlage im Blickfeld des Kfz-Verkehrs befindet und die Anlage insgesamt ansprechend gestaltet ist. Weitere Beispiele gut gestalteter Radverkehrsanlagen sind in Abbildung 3.26 aufgeführt.

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.26: Radverkehrsanlagen

Des Weiteren ist in der Stadt Forst ein hoher Anteil von benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen zu verzeichnen, bei denen jedoch oftmals keine richtlinienkonformen Breiten erreicht werden oder die Verkehrsstärke und Straßenbreite eine Führung im Mischverkehr zulässt und die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges nicht erforderlich ist. Dies betrifft folgende Straßenzüge:

- ▶ Bahnhofstraße zwischen Cottbuser Straße und Frankfurter Straße
- ▶ C.-A.-Groeschke-Straße
- ▶ Charlottenstraße / Ziegelstraße
- ▶ Am Haag / Rüdigerstraße

Bestandsanalyse und -bewertung

- ▶ Skurumer Straße zwischen Triebeler Straße und C.-A.-Groeschke-Str.



Abbildung 3.27: Gemeinsamer Geh-/Radweg C.-A.-Groeschke-Str.

An einzelnen kürzeren Abschnitten existieren Gehwege mit dem Zusatzzeichen „Rad frei“. Der einzige Schutzstreifen der Stadt Forst ist auf der Gubener Straße markiert. Darüber hinaus ist parallel zur Spremberger Straße zwischen Malxe und dem Kreisverkehr Euloer Straße / B 112 eine Fahrradstraße angelegt (siehe Abbildung 3.26).

Insgesamt entsteht jedoch kein lückenloses Radverkehrsnetz, was bedeutet, dass der Radfahrer vielerorts auf der Fahrbahn geführt wird. So existiert beispielsweise auf der Triebeler Straße südlich der Güterbahntrasse trotz verhältnismäßig hoher Verkehrsstärken von bis zu 5.000 Kfz/d kein separater Radweg (vgl. Anhang 7). Dies betrifft auch die weiter außerhalb gelegenen Ortsteile, wie z. B. in Keune, Sacro und Eulo, wo an den Hauptverkehrsstraßen bzw. Ortsdurchfahrten keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind.

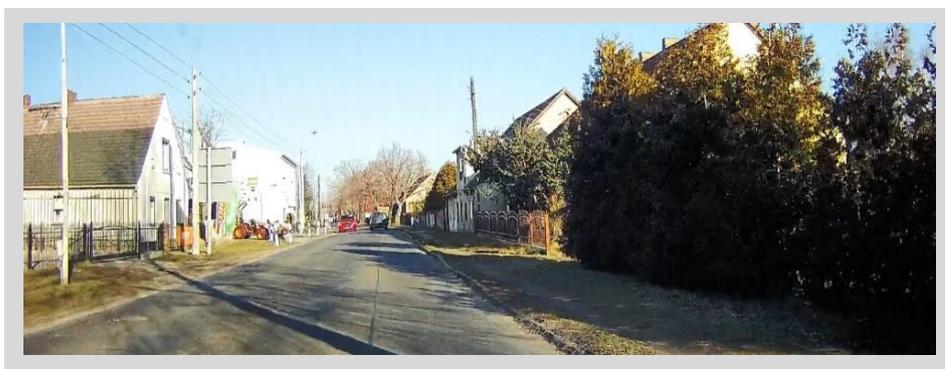


Abbildung 3.28: Fehlende Rad- und Fußwege an der B 112 im Ortsteil Eulo

Bestandsanalyse und -bewertung

Die größten Radverkehrsmengen sind auf der Berliner Straße zwischen Wasserturm und Cottbuser Straße zu verzeichnen. Dort wurden in der Erhebung vom 12.03.2019 in der Zeit von 6:00 bis 9:00 Uhr und 15:00 bis 18:00 Uhr in Summe etwa 500 Radfahrer im Querschnitt gezählt (siehe Anhang 4). Auf der Spremberger Straße und der Frankfurter Straße fuhren in diesem Zeitraum jeweils rund 300 Menschen mit dem Rad, wodurch eine starke Radverkehrsachse zwischen Spremberger Straße, Berliner Straße und Frankfurter Straße zu erkennen ist. In den weiteren untersuchten Straßen wurden geringere Radverkehrsmengen erhoben.



Abbildung 3.29: Gemeinsamer Geh-/Radweg auf der Berliner Straße

Die generelle Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen lässt sich auf Grundlage der Verkehrsaufkommen sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ableiten. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)²⁹ werden hierfür die empfohlenen Einsatzbereiche zusammengefasst (siehe Abbildung 3.30). Dabei wird in folgende grundsätzliche Führungsformen unterschieden:

- ▶ **Mischen:** Es erfolgt eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn.
- ▶ **Teilseparation:** Für den Radverkehr wird auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen markiert. Alternativ oder parallel ist eine Freigabe der Benutzung des Seitenraumes als Gehweg „Rad frei“ oder als anderer Radweg (ohne Benutzungspflicht) möglich.
- ▶ **Separation:** Der Radverkehr wird getrennt vom motorisierten Verkehr im Optimalfall auf eigenen Anlagen (Radfahrstreifen, Radweg) geführt. Es besteht Benutzungspflicht.

²⁹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Dezember 2010

Bestandsanalyse und -bewertung

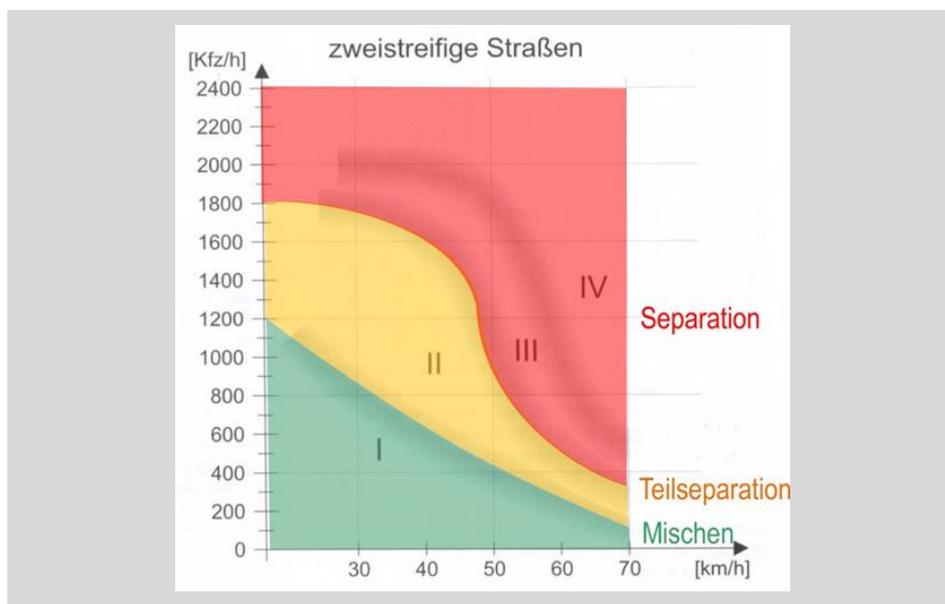


Abbildung 3.30: empfohlene Einsatzbereiche von Radverkehrsanlagen

Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr ist gemäß der ERA bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Fahrzeugen pro Stunde (entspricht ca. 4.000–5.000 Kfz/24 h) als verträglich einzuschätzen. Bei höheren Verkehrsmengen wird eine Teilseparation, bei deutlich höheren Verkehrsmengen eine Separation des Radverkehrs empfohlen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erweitert sich der Anwendungsbereich für den Mischverkehr bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 800 Fahrzeugen pro Stunde.

Neben den Kfz-Verkehrsaufkommen sind bei der Wahl einer geeigneten Führungsform für den Radverkehr auch die Schwerverkehrsanteile, die Nutzungsanforderungen im Seitenraum, die topographischen Rahmenbedingungen sowie das Radverkehrsaufkommen im Allgemeinen zu beachten.

Wird das Straßennetz anhand der empfohlenen Einsatzbereiche in Abbildung 3.30 überprüft, so sind für verschiedene Hauptnetzabschnitte Angebots- bzw. Netzlücken festzustellen, bei denen keine gesonderte Radverkehrsanlage existiert und der Radverkehr somit auf der Fahrbahn geführt wird. Erfolgt zusätzlich dazu ein Abgleich der im Zielnetz Radverkehr dargestellten Hauptradverkehrsachsen (siehe Anlage 7) mit dem

Bestandsanalyse und -bewertung

vorhanden Radverkehrsnetz sind insgesamt folgende Netzlücken zu benennen:

- ▶ Verbindung des nördlich und südlich der Bahnstrecke gelegenen Mühlengrabenwegs (Querung der Bahntrasse)
- ▶ B 112 (Euloer Straße/ Cottbuser Straße) zwischen Nordumfahrung und Pfälzer Straße
- ▶ Triebeler Straße ab Weißwasserstraße südwärts
- ▶ August-Bebel-Straße zwischen Schwalbenstraße und Euloer Str

Aufgrund überwiegend geringer Verkehrsstärken in Forst von unter 4.000 Kfz/d abseits der Hauptverkehrsstraßen (siehe Anhang 3) besteht gemäß ERA bei diesen Verkehrsstärken prinzipiell kein Bedarf an separaten Radverkehrsanlagen. Stattdessen kann der Radverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h im Mischverkehr auf der Straße geführt werden. Im Einzelfall sind jedoch Möglichkeiten zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen, speziell zum Lückenschluss, zu prüfen. Teilweise existieren in Forst (Lausitz) inhomogene Radverkehrsführungen, wie z. B. auf der Görlitzer Straße / Wehrinselstraße, wo der stadtauswärtsfahrende Radfahrer zunächst auf der Straße, dann auf einem Radweg zwischen Bahntrasse und Paul-Högelheimer-Straße, anschließend auf der Straße und schließlich ab Rosengarten wieder auf einem gemeinsamen Geh- / Radweg geführt wird.

Des Weiteren können nicht freigegebene Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr Barrieren bzw. Netzlücken darstellen. Ob eine Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann, wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde geprüft. Die Rahmenbedingungen und Regelungen für eine Einbahnstraßenfreigabe sind in der StVO bzw. der VwV zur StVO, der ERA und der RAST 06 festgehalten. Gemäß der derzeit gültigen VwV zur StVO aus dem Jahr 2009 kann der Radverkehr in die Gegenrichtung zugelassen werden, wenn folgende drei Bedingungen erfüllt sind:

- ▶ zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h
- ▶ übersichtliche Verkehrsführung (Strecke, Kreuzungen, Einmündungen)
- ▶ Schutzraum für Radverkehr vorhanden, wo orts-/ verkehrsbezogen erforderlich

Die ERA und die RAST 06 sind formal der VwV StVO untergeordnet – es sind Empfehlungen bzw. Richtlinien, die jedoch grundsätzlich die gleichen

Bestandsanalyse und -bewertung

Empfehlungen abgeben. Im Detail sind Unterschiede in den Literaturen zu finden, etwa bei der notwendigen Fahrbahnbreite bzw. Fahrgasse, welche gemäß ERA eine Mindestbreite von 3,00 m aufzuweisen hat. Die genannten drei Rahmenbedingungen können auch explizit vorbereitend auf eine Einbahnstraßenfreigabe geschaffen werden. So können beispielsweise durch einzelne Sperrflächen Lücken im ruhenden Verkehr und somit Begegnungsbereiche zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr geschaffen werden.

In der Kreisstadt Forst sind die relativ wenigen Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht freigegeben. Dies betrifft z. B. die Sorauer Straße auf dem Abschnitt zwischen Roßstraße und Berliner Straße. Hier besteht jedoch die Möglichkeit für den von der Berliner Straße kommenden Radfahrer den auf nördlicher Seite der Sorauer Straße gelegenen Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Rad frei“ zu nutzen (siehe Abbildung 3.31). Für diesen Abschnitt der Sorauer Straße ist eine Freigabe der Einbahnstraße im Zusammenhang mit einer Umgestaltung der Knotenpunktzufahrt zur Berliner Straße zu prüfen. Weiterhin besteht Prüfbedarf für die Freigabe der Kirchstraße zwischen Elisabethstraße und Richard-Wagner-Straße sowie der Virchowstraße zwischen Fruchtstraße und Frankfurter Straße. Weitere Einbahnstraßen befinden sich auf der Gymnasialstraße und Hochstraße sowie auf der Alexanderstraße.



Abbildung 3.31: Einbahnstraße Sorauer Straße am Knotenpunkt mit Berliner Straße

3.4.4 Oberflächenbeschaffenheit

Die Oberflächenbeschaffenheit einer Verkehrsanlage hat einen wesentlichen Einfluss auf die Nutzungsqualität und den Fahrkomfort im Radverkehrsnetz. Insgesamt weisen die Radwegverkehrsanlagen in Forst (Lausitz) eine akzeptable Qualität auf. An einigen Stellen treten jedoch Mängel auf:

- ▶ C.-A.-Groeschke-Straße zwischen Badestraße und Haltestelle C.-A.-Groeschke-Straße (unebene, fugenreiche Gehwegplatten)
- ▶ Triebeler Straße (von Jahnstraße bis Bahnschranke in schlechtem Zustand)



Abbildung 3.32: Getrennter Geh-/Radweg an der Triebeler Straße

Des Weiteren ist der Fahrkomfort auf folgenden für das Zielnetz Radverkehr bedeutenden Straßen bzw. Radverkehrsachsen als mangelhaft zu bezeichnen, da der Radverkehr hier auf der Fahrbahn geführt wird:

- ▶ Paul-Högelheimer-Straße
- ▶ Triebeler Straße zwischen Bahnschranke und Skurumer Straße (siehe Abbildung 3.33)
- ▶ Richard-Wagner-Straße zwischen Webschulstraße und Alsenstraße (siehe Abbildung 3.33)
- ▶ Noßdorfer Straße zwischen Spremberger Straße und Döberner Straße (siehe Abbildung 3.34)

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.33: Triebeler Straße südlich der Güterbahntrasse / Richard-Wagner-Straße

Im Zentrum, aber auch in den Forster Ortsteilen verringert das häufig zur Straßenbefestigung verbaute Kopfsteinpflaster den Fahrkomfort erheblich, wie z. B. auf der Leipziger Straße, Karlsstraße, Am Markt, Thumstraße, Beethovenstraße, Kirchstraße und auf der Promenade oder im Ortsteil Noßdorf auf der Noßdorfer Straße.

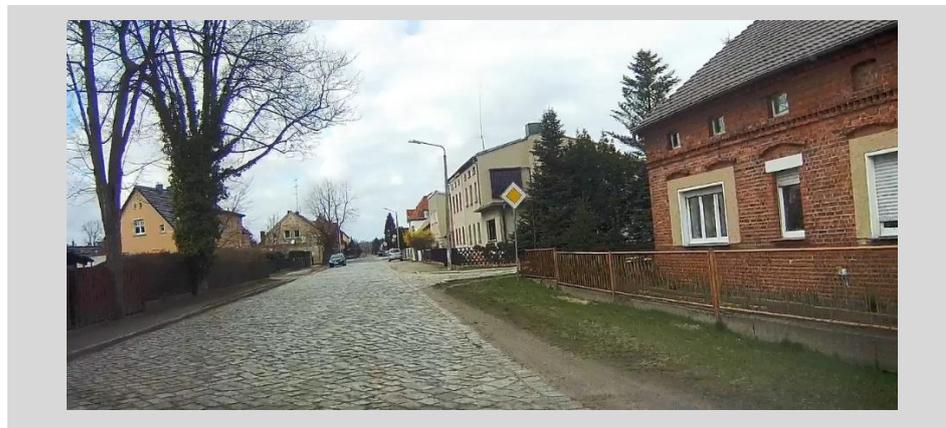


Abbildung 3.34: Noßdorfer Straße

3.4.5 Radverkehrsführung / Problemstellen

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind in unterschiedlichen Zeiträumen entstanden bzw. erneuert und angepasst worden. Seitdem haben sich teilweise die Empfehlungen zur Gestaltung von Radverkehrsanlagen sowie die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen (46. Änderungsnovelle zur StVO sowie die parallele Anpassung der zugehörige VwV-StVO im Jahr 2009, sowie StVO-Anpassung 2013) grundlegend geändert. Ziel einer modernen Radverkehrsförderung ist eine möglichst fahrbahnahe Radver-

Bestandsanalyse und -bewertung

kehrsführung im Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Diese reduziert die Konfliktpotenziale sowohl mit ab- und einbiegenden Fahrzeugen als auch mit dem Fußverkehr.

Des Weiteren stellen zu geringe Breiten einzelner Radverkehrsanlagen ein Defizit der Verkehrssicherheit dar. Gemäß RAS 06 sollten separate bzw. getrennte Radwege eine Mindestbreite von 2,00 m und gemeinsame Geh- und Radwege eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. Folgende, deutlich unter diesen Maßen liegende Engstellen sind dabei in Forst (Lausitz) zu benennen:



Abbildung 3.35: Zu schmaler gemeinsamer Geh-/Radweg Skurumer Straße

- ▶ zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg an der Skurumer Straße (ca. 1,60 m)
- ▶ zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg an der Frankfurter Straße in Höhe Einfahrt Kaufland (ca. 1,50 m)
- ▶ Blockaden auf der Brücke Heinrich-Werner-Str.: Radfahrer, speziell mit Anhänger, können nicht bequem daran vorbeifahren
- ▶ Bahnbrücke Euloer Straße (ca. 1,30 m, siehe Abbildung 3.36)

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.36: Engstelle Bahnbrücke Euloer Straße

Noch wichtiger als auf der freien Strecke ist eine Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten. Hier bestehen die höchsten Konfliktpotenziale. Bordseitige Radverkehrsangebote sollten deshalb im Knotenpunktbereich rechtzeitig an die Kfz-Fahrbahn heran verschwenkt sowie auf Fahrbahnniveau überführt werden. Bei untergeordneten Einmündungen ist alternativ die Umgestaltung in eine Gehwegüberfahrt möglich. An folgenden Knotenpunkten besteht Optimierungsbedarf:

- ▶ Berliner Straße / Cottbuser Straße: potenzielle Konflikte mit Fußgängern und Kfz-Verkehr aufgrund der Radverkehrsführung im Seitenraum



Abbildung 3.37: Knotenpunkt Berliner Straße / Cottbuser Straße / Frankfurter Straße

Bestandsanalyse und -bewertung

- ▶ Rüdigerstraße / Am Haag: abbiegende Vorfahrtstraße und rote Markierung der Radfahrerfurten passen nicht zusammen, LSA generell außer Betrieb, Defizit der Verkehrssicherheit



Abbildung 3.38: Knotenpunkt Rüdigerstraße / Am Haag

- ▶ Cottbuser Straße / Ziegelstraße / Charlottenstraße und August-Bebel-Straße/Bahnhofstraße: Radfahrer auf Ziegel- / Charlottenstraße bzw. Bahnhofstraße wird im Seitenraum geführt (gemeinsamer Geh-/Radweg), dadurch mehr Konfliktpunkte beim Queren der Cottbuser Straße (Berücksichtigung von Rechtsabbiegerströmen aus den Nebenstraßen)

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.39: Knotenpunkt Cottbuser Straße / Bahnhofstraße

- ▶ August-Bebel-Straße / Berliner Straße: ohne Bau-LSA fehlende Querungshilfe



Abbildung 3.40: Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Berliner Straße

- ▶ Berliner Straße / Amtstraße und Berliner Straße / Sorauer Straße: fehlende Querungshilfe

Bestandsanalyse und -bewertung

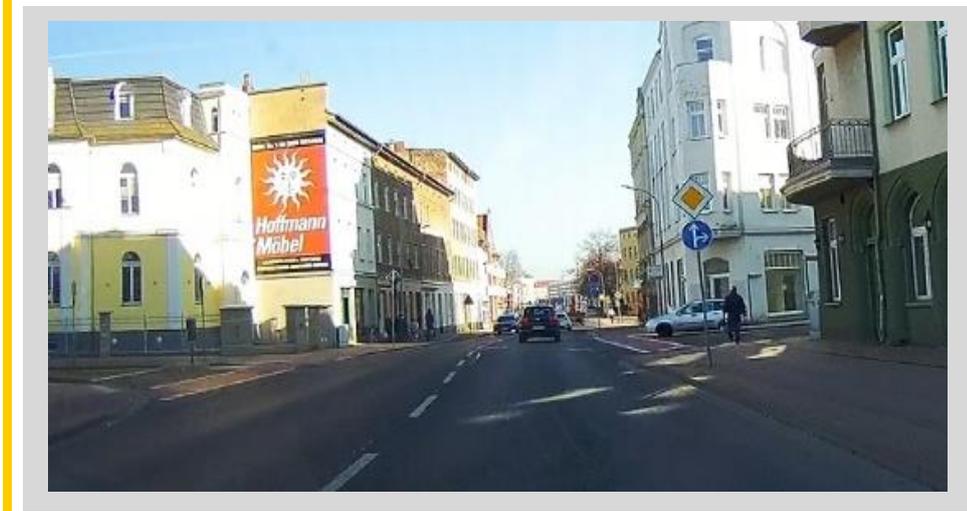


Abbildung 3.41: Knotenpunkt Berliner Straße / Sorauer Straße

3.4.6 Radabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und sind in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Radverkehrs notwendig. Öffentliche bzw. private Radabstellanlagen sollten vor allem an Einzelhandelsstandorten, an öffentlichen und touristischen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen sowie an Bildungsstandorten ausreichend vorhanden sein und über eine ansprechende Qualität und Nutzerfreundlichkeit verfügen.

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.42: Vorderradklemmbügel und Anlehnbügel am Kaufland

Hinsichtlich Nutzerfreundlichkeit der öffentlichen Radabstellanlagen in der Kreisstadt Forst ist ein mittelmäßiges Qualitätsniveau zu verzeichnen. Es existieren viele in der Form unterschiedliche Radabstellanlagen. Zum Teil handelt es sich um Anlehnbügel oder ähnliche Abstellrichtungen, die ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder ermöglichen. Dennoch besteht hinsichtlich der Anzahl der Radabstellmöglichkeiten weiterer Anpassungsbedarf (siehe Beispiel hoch ausgelastete Abstellanlage am Bahnhof in Abbildung 3.43). Neben der Kreisstadt Forst sind hier jedoch auch die Gewerbetreibenden gefordert, zur Verbesserung der Bestandssituation beizutragen.

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.43: Überdachte Radabstellanlagen am Bahnhof (oben) und an der Klinik (unten)

Darüber hinaus bestehen weitere Verbesserungspotenziale an öffentlichen Einrichtungen, Betrieben, Bildungs- und Einzelhandelseinrichtungen sowie innerhalb der Wohngebiete. Hier besteht sowohl hinsichtlich der Qualität als auch bezüglich der Quantität weiterer Bedarf. Gerade im privaten Bereich kommen häufig noch sogenannte „Felgenklemmer“ (Vorderradklemmbügel) zum Einsatz. Zudem sollten dort, wo länger geparkt wird, überdachte Abstellmöglichkeiten angeboten werden, wie es beispielsweise am Bahnhof oder an der Klinik bereits der Fall ist (siehe Abbildung 3.43). In Verbindung mit der steigenden Anzahl hochwertiger Elektrofahrräder steigt zukünftig auch der Bedarf nach abschließbaren Radabstellmöglichkeiten und Ladestationen.

Bestandsanalyse und -bewertung

3.4.7 Neue Antriebs- und Sharing-Systeme

Im Zuge der steigenden Anzahl an Elektrofahrrädern ist es zur Stärkung des Umweltverbundes wichtig, Angebote zum Laden dieser Fahrräder vorzuhalten. In der Kreisstadt Forst (Lausitz) existieren bereits an folgenden Stellen Ladesäulen bzw. Schließfächer zum Laden der Akkus:

- ▶ Cottbuser Straße 123 am Hotel Haufe
- ▶ Lindenplatz (siehe Abbildung 3.44)
- ▶ Rosengarten
- ▶ Kreisverwaltung Landkreis Spree-Neiße



Abbildung 3.44: Abstellanlage am Lindenplatz mit Ladestation

Weiterhin ist die Etablierung von Bike-Sharing-Systemen zur Förderung nachhaltiger Mobilität zu empfehlen, um speziell Touristen einen einfachen Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu verschaffen. In der Kreisstadt Forst (Lausitz) sind bis jetzt keine öffentlichen Bike-Sharing-Systeme vorzufinden.

3.5 Fußverkehr

So gut wie jede Mobilitätskette startet und endet zu Fuß. Der Fußverkehr bildet entsprechend das Fundament bzw. die „Basismobilität“ der Fortbewegung in einer Stadt. Es bestehen keine sozialen Zugangsbarrieren. Zu Fuß gehen ist gesund und umweltfreundlich. Gute Bedingungen für den

Bestandsanalyse und -bewertung

Fußverkehr bilden daher ein zentrales Merkmal von Städten mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Wichtige Voraussetzungen bilden attraktive Fußwege zur Verbindung der Quell- und Zielstrukturen (Wohngebiete, Zentrum, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen und Bildungsstandorte etc.), die Schaffung ausreichender Räume in den Seitenbereichen sowie die Sicherung attraktiver Quermöglichkeiten und möglichst barrierefreier Verkehrsanlagen.

3.5.1 Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen

Wie auch beim Radverkehr sind die strukturellen und topographischen Rahmenbedingungen für den Fußverkehr von wichtiger Bedeutung. Die flächenmäßig maximale Ausdehnung des besiedelten Bereichs der Stadt Forst von rund fünf Kilometern in Nord-Süd-Richtung und etwa drei Kilometern in Ost-West-Richtung stellen zum Teil jedoch recht große Entfernungen dar. In der Erhebung des „System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2013“ lag die mittlere Wegedistanz bei Fußgängern bei einem Kilometer. Wird diese für den Fußverkehr zumutbare Gehdistanz auf das Zentrum von Forst projiziert und ein Radius von einem Kilometer um die Stadtkirche St. Nikolai gelegt, dann wohnen etwa 42 % der Forster Einwohner³⁰ innerhalb dieses Zentrumsbereichs. Des Weiteren leben etwa 60 % der Einwohner³⁰ von Forst innerhalb eines 1,5-km-Radius von der Stadtkirche Sankt Nikolai entfernt. Somit existieren für den Großteil der Einwohner kurze Wege ins Zentrum bzw. zu wichtigen Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen.

3.5.2 Zielnetz Fußverkehr

Mit dem Zielnetz für den Fußverkehr wird der anzustrebende Zustand des Fußverkehrsnetzes genauso wie beim Radverkehr zuerst in Wunsch- bzw. Luftlinien visualisiert und im sich anschließenden Schritt auf das Straßen- und Wegenetz umgelegt, um bestehenden Netzlücken bzw. Problemstellen für den Fußverkehr zu erkennen. Dieses sogenannte „Wunschliniennetz“ (vgl. Anhang 8) zeigt die für den Fußverkehr bedeutenden Fußverkehrsachsen auf, welche vordergründig Gehwegdistanzen von maximal einem Kilometer zum Zentrum betrachten.

³⁰ Der Prozentsatz bezieht sich auf die Einwohnerzahl der Kreisstadt Forst ohne Ortschaften: 16.765 Einwohner (Stand 31.12.2018). In Bezug auf die Gesamteinwohnerzahl leben 38 % der ca. 18.500 Einwohner innerhalb des 1-km-Radius und 54 % innerhalb des 1,5-km-Radius.

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.45: Ausschnitt aus dem Zielnetz für den Fußverkehr

Aus dem Zielnetz ableitend sind folgende Netzlücken im Fußverkehr zu benennen:

- ▶ Südlicher Zugang zum Bahnhof (Trampelpfad vorhanden)
- ▶ Verbindung des nördlich und südlich der Bahnstrecke gelegenen Mühlengrabenwegs
- ▶ Verbindung zwischen Jahnstraße und Badestraße über die Güterbahntrasse

3.5.3 Derzeitige Situation des Fußgängerverkehrs

Insbesondere im Zentrum von Forst existieren an vielen Straßen moderne, richtlinienkonforme Gehwege. In den eher zentrumsfernen Stadtteilen (wie z. B. Eulo, Sacro, Mexiko, Keune, Noßdorf) sind jedoch häufig trotz beid-

Bestandsanalyse und -bewertung

seitiger Bebauung nur auf einer Straßenseite Gehwege angelegt und teilweise sind Gehwege nur als unbefestigte Trampelpfade zu erkennen.

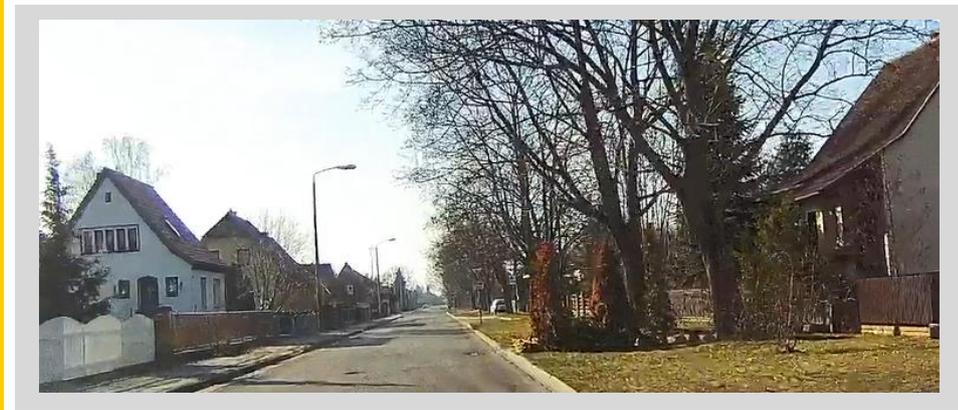


Abbildung 3.46: Fehlender Gehweg auf rechter Seite der Muskauer Straße

Die Oberflächenbeschaffenheit der straßensäumenden Gehwege weist in ihrer Qualität ebenso große Unterschiede auf. Neben zum Teil hochwertigen Gehwegen wie auf der sanierten Spremberger Straße oder am Kegeldamm fehlen beispielsweise an folgenden Stellen befestigte Gehwege:

- ▶ Spremberger Straße zwischen Kreisverkehr Euloer Straße / B 112 und Fasanenweg (Ortsausgang) auf nordwestlicher Seite
- ▶ Muskauer Straße zwischen Weinbergstraße und Am Waldgürtel auf der westlichen Seite und zwischen Weißwasserstraße und Skurumer Straße auf der westlichen Seite und zwischen Skurumer Straße und Herderstraße auf der westlichen Seite
- ▶ Domsdorfer Straße zwischen Herderstraße und Am Eichengraben auf der westlichen Seite
- ▶ Wehrinselstraße zwischen Sorauer Straße und Bahnübergang
- ▶ Cottbuser Straße zwischen Pfälzer Straße und Amselweg auf nördlicher Straßenseite
- ▶ Euloer Straße zwischen August-Bebel-Straße und Falkenstraße
- ▶ August-Bebel-Straße zwischen Euloer Straße und ca. 100 m vor Albertstraße
- ▶ Stadtpark Mitte: Trampelpfad zwischen Otto-Nagel-Straße (Eingang Höhe Fruchtstraße) und Blumenstraße (Parkplatz) durch den Stadtpark Mitte
- ▶ Triebeler Straße südlich der Güterbahntrasse

Bestandsanalyse und -bewertung

- ▶ Richard-Wagner-Straße zwischen Schützenstraße und Kirchstraße auf östlicher Straßenseite



Abbildung 3.47: Gehwege auf der Richard-Wagner-Straße zw. Schützenstraße und Kirchstraße

Neben den straßensäumenden Gehwegen wurde im Zentrum von Forst eine Fußgängerzone zwischen Cottbuser Straße / Rosencenter und der Stadtkirche Sankt Nikolai eingerichtet. Die Fußgängerzone ist für Radfahrer generell freigegeben. Am Eingang der Fußgängerzone Lindenstraße / Mühlenstraße ist diese außerdem für Taxen und werktags zwischen 6:00 bis 12:00 Uhr für den Lieferverkehr freigegeben. An der Zufahrt Promenade existiert nur eine Freigabe für den Radverkehr und an der Zufahrt Beethovenstraße ist die Zufahrt bis zum Parkplatz für Kraftfahrzeuge freigegeben (siehe Abbildung 3.48). Die Fußgängerzone wird von Fußgängern und Radfahrern u. a. aufgrund des Kauflands stark frequentiert. Durch die unterschiedliche Oberflächengestaltung bzw. Ebenheit zwischen groben Kopfsteinpflaster der durch die Fußgängerzone verlaufenden Straßen und geschliffenen seitlich davon angeordneten Gehwegpflaster entsteht keine einheitliche Fläche, was jedoch die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone verbessern würde.



Abbildung 3.48: Freigabe Fußgängerzone

3.5.4 Querungsmöglichkeiten

Je höher die Verkehrsstärke und die zugelassene Höchstgeschwindigkeit sowie das Fußgängerverkehrsaufkommen, desto größer wird der Bedarf an Querungsanlagen zur Erleichterung der Fahrbahnquerung. Ein Überblick über die in der Kreisstadt Forst (Lausitz) vorhandenen Querungsanlagen befindet sich in Anhang 8. Abseits der Hauptverkehrsstraßen sind aufgrund der verhältnismäßig geringen Verkehrsstärken im Forster Nebennetz und des meist geringen Fußverkehrsaufkommens in der Regel keine Querungsanlagen erforderlich (vgl. EFA 2002, S.19). Im Gegensatz dazu sind Querungslagen speziell an der B 112 ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Insbesondere auf der Spremberger Straße auf dem Abschnitt zwischen Umgehungsstraße und Wasserturm, wo mit Verkehrsstärken von über 1.000 Kfz/h zu rechnen ist, wurden etwa alle 200 m Mittelinseln beim Straßenneubau vorbildlich eingefügt. Eine weitere Querungshilfe in Form eines Fußgängerüberwegs ist an der Haltestelle Platz des Friedens zur Überquerung der Spremberger Straße vorhanden.

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.49: Querungsanlage auf der Cottbuser Straße

Die zwei bestehenden Fußgänger-Lichtsignalanlagen (über die Cottbuser Straße und die Triebeler Straße) dienen der Erreichbarkeit von wichtigen Schülerhaltestellen der Evangelischen Grundschule Forst und der Grundschule Keune. Perspektivisch wird die Fußgänger-LSA an der Cottbuser Straße/ Pfälzer Straße im Zuge der geplanten Straßensanierung durch eine Mittelinsel ersetzt.

Abknickende Vorfahrten sind bezüglich Fußgängerquerungen oftmals nicht gesichert. Ein Beispiel dieser Art stellt die Verkehrsregelung im Bereich der Rüdigerstraße / Am Haag dar.

An folgenden Stellen fehlen Querungshilfen:

- ▶ Spremberger Straße zwischen Kreisverkehr Euloer Straße / B 112 und Fasanenweg (Ortsausgang)
- ▶ Cottbuser Straße zwischen Ziegelstraße und Bahnhofsstraße
- ▶ Berliner Straße in Höhe Sorauer Straße / Amtstraße und August-Bebel-Straße
- ▶ Triebeler Straße zwischen Muskauer Straße und Jahnstraße (zur Schulwegsicherung)
- ▶ Am Knotenpunkt Badestraße / C.-A.-Groeschke-Straße (zur Schulwegsicherung und zur Querung in Richtung Jahnstraße)
- ▶ am Knotenpunkt Umgehungsstraße / Schwerinstraße / Am Waldgürtel (zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Haltestelle Umgehungsstraße)

3.5.5 Barrierefreiheit

Entsprechend des Diskriminierungsverbotes im Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies muss im Rahmen jeglicher Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden.

Barrierefreiheit wird dabei im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) im § 4 wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Im Bestand sind die Fortbewegungsbedürfnisse für verschiedene Nutzergruppen in der Kreisstadt Forst (Lausitz) im Sinne der Barrierefreiheit vielerorts berücksichtigt. An vielen Querungsstellen sind Borsteinkanten normgerecht abgesenkt und durch Blindenleitsysteme bzw. taktile Bodenelemente ausgestattet (siehe Abbildung 3.50). Barrierefreie Verkehrsanlagen existieren jedoch nicht durchgängig. Betroffen sind neben mobilitätseingeschränkten Personen im eigentlichen Sinne³¹ auch ältere Menschen sowie Kinder. Fehlende taktile Bodenelemente für Sehbehinderte sollten entsprechend des Behindertengleichstellungsgesetzes speziell an stark belasteten Knotenpunkten und Haltestellen nachgerüstet werden.

³¹ Zu dieser Gruppe gehören Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen sowie Körperbehinderte, Sehgeschädigte, Hörbehinderte, Sprachbehinderte und psychisch behinderte Menschen.

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.50: Taktile Bodenelemente am Knotenpunkt Cottbuser Straße/Berliner Straße

Des Weiteren sind Bordabsenkungen ein wesentliches Element für das barrierefreie Queren von Straßen. Solche Bordabsenkungen fehlen z. B. an folgenden Straßen:

- ▶ Bahnhofstraße Höhe Eingang Stadtpark Mitte
- ▶ Mühlgrabenweg, Querung Am Haag
- ▶ Mühlgrabenweg, Querung Parkstraße
- ▶ Übergang von Weißwasserstraße (Höhe Kiefernweg) auf zur Güterbahntrasse parallelverlaufenden Rad-/Fußweg



Abbildung 3.51: Fehlende Bordabsenkung an der Bahnhofstr. (links) und an der Parkstr. (rechts)

Darüber hinaus erschwert zum Teil eine mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit der Fußwege wie z. B. durch den Verbau von grobem, fugenreichem Pflaster das Vorankommen speziell mobilitätseingeschränkter Personen. So z. B. in der Fußgängerzone, welche in der Mitte durch mit Kopfsteinpflaster befestigte Straßen durchzogen wird. Dieses grobe Pflaster stellt vor allem Hindernisse beim Queren für z. B. Rollatoren, Rollstuhlfahrer und Kinderwagen dar (siehe Abbildung 3.52). Des Weiteren

Bestandsanalyse und -bewertung

sind an einigen Stellen, wie beispielsweise auf der Muskauer Straße Gehwegplatten durch Wurzeln angehoben worden und stellen somit aufgrund der entstandenen Unebenheiten eine eingeschränkte Barrierefreiheit dar.



Abbildung 3.52: Fußgängerzone: Promenade

An einigen Stellen existieren Barrieren, die das Vorankommen nicht nur mobilitätseingeschränkter Personen, sondern auch anderer Verkehrsteilnehmer erschweren. Dazu zählt z. B. die Umlaufsperrung inklusive mangelnder Wegebeschaffenheit und die Barrieren auf der Brücke Heinrich-Werner-Straße über den Mühlgraben (siehe Abbildung 3.53).

Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.53: Umlaufsperrung zwischen Jahnstraße und Badestraße und Barrieren auf Brücke Heinrich-Werner-Str.

3.6 Fazit der Analyse

Das Straßennetz der Kreisstadt Forst (Lausitz) weist insgesamt eine verhältnismäßig niedrige Verkehrsbelastung auf. Abgesehen von der stärker belasteten Bundesstraße B 112 und der Landstraße L 49 existieren verhältnismäßig geringe Kfz-Verkehrsstärken von überwiegend unter 5.000 Kraftfahrzeugen pro Tag. Dies schafft einerseits potenziell positive Rahmenbedingungen für eine stärkere Betonung radfahrer- und fußgängerfreundlicher Infrastruktur und sorgt andererseits, bis auf die Einrichtung der westlichen Ortsumgehung, für einen niedrigen Handlungsdruck beim weiteren Ausbau des Straßennetzes. Trotzdem sorgen besonders entlang des Straßenzugs Berliner und Frankfurter Straße die Kfz-Verkehrsbelastungen in den Spitzenzeiten für starke Trennwirkungen und schwierige Querungsbedingungen. Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs besteht kein Handlungsdruck in der Innenstadt, da ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen existiert.

Die Stadt weist auch einerseits aufgrund ihrer Nutzungsmischung (Wohnen, Einkauf, Bildung, Verwaltung) hohe Potenziale für eine „Stadt der kurzen Wege“ auf. Andererseits stellen die Ausdehnung des Stadtgebiets und die isolierten Lagen einiger wichtiger Ziele (bspw. Kreisverwaltung,

Bestandsanalyse und -bewertung

Klinikum oder Rosengarten) die wirkungsvolle Vernetzung dieser Ziele im Fuß- und Radverkehr vor Herausforderungen. Ein großes Plus stellen jedoch die attraktive Gestaltung vieler Hauptverkehrs- und Sammelstraßen inklusive ihrer Seitenräume sowie die naturnahe Führung einiger Wegeverbindungen dar.

Wesentliche weitere konkrete Handlungsaufgaben für die zukünftige Gestaltung der Verkehrsräume stellen die weitere Verkehrsberuhigung abseits der Hauptverkehrs- und Sammelstraßen, eine moderne und richtlinienkonforme Radverkehrsführung sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit, besonders für Fußgänger dar. Dabei müssen jedoch die grundsätzliche Erreichbarkeit der Ziele in Forst (Lausitz) für den Kfz-Verkehr und die regionalen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen immer beachtet werden.

Auch im Bereich des ÖPNV kann die Stadt Forst (Lausitz) auf gute Grundbedingungen aufbauen. So bestehen seit der Einrichtung des integralen Taktknotens am Bahnhof ideale Übergangsbedingungen in die meisten Fahrtrichtungen. Die Stadtbuslinie stellt mit einem 30-Minuten-Takt tagsüber ein probates Angebot für eine Stadt dieser Größe dar. Auch der Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen und Fahrzeugen ist vorangeschritten. Handlungsbedarf besteht in der Schaffung gleichwertiger ÖPNV-Bedingungen für den Süden und Nordwesten der Stadt. So ist aus den Bereichen südlich der Bahntrasse zur Erreichung des Zentrums oft ein Umstieg am Bahnhof notwendig und einige Straßenzüge im Bereich Horno, Ziegelstraße weisen sehr hohe Laufwege zur nächstgelegenen Haltestelle auf.

Die rückläufige Bevölkerungsentwicklung von knapp 14 % bis zum Jahr 2030 und einem zunehmenden Anteil an älteren Menschen ist bei der Verkehrsplanung und Ausgestaltung der Infrastruktur zu berücksichtigen.

4 Maßnahmenkonzept und -bewertung

Grundsätzliches Ziel des Konzeptes ist es, Maßnahmen zu empfehlen, welche zu einer Verbesserung der verkehrlichen Rahmenbedingungen beitragen, die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse verbessern und die vorhandenen Konflikte abbauen. Auf Grundlage der Bestandsanalyse und der abgestimmten Handlungsfelder wurde ein breites Spektrum von möglichen Maßnahmen entwickelt.

Die Maßnahmenempfehlungen dienen der Behebung von verkehrlichen Schwachstellen sowie sonstiger erkannter Defizite und legen den Grundstein für die zukünftigen Aktivitäten in der Verkehrsplanung. Eine Übersicht zu den Maßnahmen bietet die Maßnahmenliste in Kapitel 4.3. Die Nummerierungen der Maßnahmen erfolgten aufgrund redaktioneller Ansätze und stellen keine Prioritätenreihung oder dergleichen dar.

Die Vielzahl an Einzelmaßnahmen wurde nach jeweiligem Maßnahmenschwerpunkt in sechs Kategorien geordnet:

- ▶ Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen
- ▶ Maßnahmen mit Schwerpunkt Kfz-Verkehr
- ▶ Maßnahmen mit Schwerpunkt ÖPNV
- ▶ Maßnahmen mit Schwerpunkt Fußverkehr
- ▶ Maßnahmen mit Schwerpunkt Radverkehr
- ▶ Maßnahmen mit Schwerpunkt Förderung des Umweltverbundes / alternativen Technologien

4.1 Maßnahmenbewertung

Für alle Maßnahmen wurden die Wirkungen unter Ermittlung der verkehrlichen Effekte in Bezug auf das Projektziel sowie unter Berücksichtigung von Abhängigkeiten und etwaigen Hindernissen bei der Durchführung geschätzt.

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Vor dem Hintergrund der Finanzierungsmöglichkeiten der Stadt Forst (Lausitz) erfolgte eine Einordnung der Maßnahmen in folgende Kostenklassen:

- ▶ 1: bis 25.000 €
- ▶ 2: bis 50.000 €
- ▶ 3: bis 250.000 €
- ▶ 4: bis 1.000.000 €
- ▶ 5: mehr als 1.000.000 €

Für die zeitliche Einordnung der Maßnahmen wurde unter Berücksichtigung des notwendigen planerischen Vorlaufs eine dreistufige Skala angewandt:

- ▶ kurzfristig umsetzbar
- ▶ Vorlauf für konkrete Planung erforderlich
- ▶ Langfristige Zukunftsvision

Die Zuordnung der Maßnahmen zu Realisierungshorizonten erfolgte unter Beachtung von:

- ▶ erkennbaren Abhängigkeiten / Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen
- ▶ planerischen Vorläufen zur Vorbereitung und Umsetzung
- ▶ erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten

Die finalen Maßnahmenblätter sind ***im Anhang 10*** als Maßnahmenkatalog zusammengefasst. Im Folgenden wird ein Überblick zu deren Aufbau gegeben.

Maßnahmenkonzept und -bewertung

4.2 Aufbau Maßnahmenblatt

Mit den Maßnahmenblättern wird den Aufgabenträgern gleichzeitig ein Handlungsleitfaden zur Umsetzung der Maßnahmen gegeben. Dafür werden die Maßnahmen übersichtlich nach dem folgenden einheitlichen Schema beschrieben (siehe Abbildung 4.1):

- ▶ Zuordnung nach dem **thematischen Schwerpunkt** (Verkehrsberuhigung und Bestimmung Hauptstraßennetz, Attraktiver ÖPNV, Stärkung des Netzgedankens im Radverkehr, Sicheres barrierefreies Angebot im Fußverkehr, Schaffung attraktiver und sicherer Straßenräume und Verkehrsflächen, Förderung des Umweltverbundes und der alternativen Mobilität) ①
- ▶ **Maßnahmenbeschreibung:** Was soll wie getan werden? ②
- ▶ **Grafische Darstellung der Maßnahme:** Maßnahmenskizze, Beispiel-foto, etc. ③
- ▶ **Maßnahmenmotivation:** Ziel der Maßnahme ④
- ▶ **Maßnahmenbeurteilung:** bspw. verkehrliche Wirksamkeit, Abhängigkeiten/ Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) ⑤
- ▶ **Wichtige Eckdaten:** Abhängigkeiten, geschätzte Kosten, Realisierungshorizont, Beteiligte ⑥

Maßnahmenkonzept und -bewertung

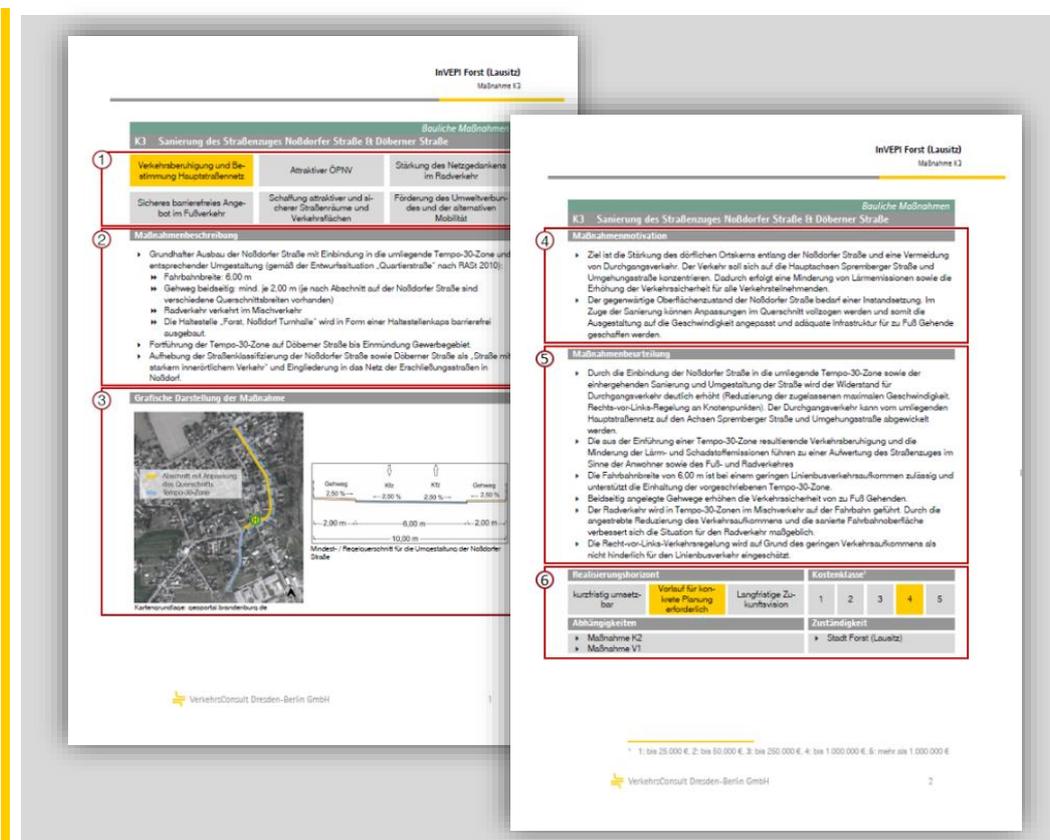


Abbildung 4.1: Aufbau Maßnahmenblatt

4.3 Maßnahmenliste

Die nachfolgende Maßnahmenliste beinhaltet alle erarbeiteten Maßnahmen, welche im ausführlich im Maßnahmenkatalog (siehe Anhang 10) zu finden sind, kategorisiert und mit einer Kurzbeschreibung versehen.

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Nr.	Titel	Unterpunkte
Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen:		
V1	Komplexmaßnahme Spremberger Straße (L49)	<p>Kurzfristig:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Markierung eines Schutzstreifens ▶ Entfernung der Mittelmarkierung ▶ Bau einer Querungshilfe (Mittelinsel) in Höhe des Ortsausganges ▶ Aufhebung der Befahrungsmöglichkeit des gemeinsamen Geh- und Radweges <p>Mittelfristig:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Ausbau der Straße mit Umgestaltung des Querschnittes zwischen „An der Malxe“ und Ortsausgang sowie zwischen Kreisverkehr und „An der Malxe“
V2	Komplexmaßnahme Cottbuser / Berliner / Frankfurter Straße	<p>Teilbereich Knotenpunkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Anpassungen der Radinfrastruktur an der Zufahrt Frankfurter Straße und der Zufahrt Berliner Straße ▶ Rot-Markierung der Radfurten im Knotenpunktbereich <p>Teilbereich Frankfurter Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Zusammenführung der Abbiege-/Geradeausfahrstreifen des Kfz- und Radverkehrs ▶ Flächenreduzierung des Kfz-Verkehrs an der Einmündung Frankfurter Straße / Parkhaus Kaufland
V3	Komplexmaßnahme Erreichbarkeit des Bahnhofes	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Neuorganisation der Verkehrsströme am Knotenpunkt Berliner Straße / Sorauer Straße ▶ Beschränkung der Abbiegebeziehungen auf Geradeausfahren und Rechtsabbiegen aus der Zufahrt Sorauer Straße West ▶ Einrichtung einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Ost auf der Sorauer Straße ▶ Markierung eines Radfahrstreifens auf nördlicher Seite der Sorauer Straße zwischen Berliner Straße und Bahnhofstraße ▶ Ermöglichung indirektes Linksabbiegen an Berliner Straße Süd / Sorauer Straße West über Fahrradschleuse ▶ Umgestaltung des Knotenpunktes Sorauer Straße / Berliner Straße und Ausstattung mit Lichtsignalanlage ▶ Erweiterung der Radabstellanlagen nördlich des Bahnhofgebäudes ▶ Etablierung eines Fahrradverleihs ▶ Erweiterung der P+R-Parkplätze

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Nr.	Titel	Unterpunkte
V4	Anpassung der Verkehrsberuhigung Am Markt / Cottbuser Straße / Promenade	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fußgänger- und radfreundliche Umgestaltung der Fahrbahnoberfläche ▶ Mögliche Gestaltung als Shared Space ▶ Parken in verkehrsberuhigten Bereichen nur in gekennzeichneten Flächen ▶ Durchfahrt von und zur Uferstraße untersagt ▶ grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Verkehrsführung ▶ Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich Am Markt
V5	Umgestaltung des Knotenpunktes Badestraße / C.-A.-Groeschke-Straße	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Abkröpfung der C.-A.-Groeschke-Straße im Einmündungsbereich in den Straßenzug der Badestraße ▶ Markierung der Radverkehrsfurt ▶ Ergänzung von Quermöglichkeiten für den Fußverkehr
V6	Umgestaltung Robert-Koch-Straße	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anordnung von Tempo 30 ▶ Einrichtung von Gehwegvorziehungen ▶ Anordnung des straßenbegleitenden Parkens ▶ Steuerung des ruhenden Verkehrs der Klinikbesucher ▶ grundlegende Rekonstruktion des Straßenzuges inkl. Nebenanlagen notwendig ▶ Hinweisbeschilderung von und zur Haltestelle „Krankenhaus“
V7	Umgestaltung Triebeler Straße	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufwertung und Schaffung von Gehwegen ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen ▶ Grundhafte Instandsetzung bzw. Sanierung der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr erforderlich ▶ Aufwertung des Straßenraumes
Maßnahmen des Kfz-Verkehrs:		
K1	Einziehung von Verkehrsanlagen zur besseren Strukturierung des Straßennetzes	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Prüfung der Einziehung bzw. Teileinziehung für einige öffentlich gewidmete Straßen bzw. Straßenabschnitte

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Nr.	Titel	Unterpunkte
K2	Verkehrsberuhigung durch die Einführung von Tempo-30-Zonen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Virchowstraße zwischen Ziegelstraße und Bahnhofstraße ▶ Noßdorfer Straße ▶ Nordwest: Magnusstraße, Virchowstraße, Elsässer Straße, Blumenstraße ▶ Bahnhofsumfeld: Albertstraße, Roßstraße, Käthe-Kollwitz-Straße ▶ Süd: begrenzt durch Spremberger Straße, Umgehungsstraße, Muskauer Straße und Güterbahntrasse; Döberner Straße zwischen Noßdorfer Straße und Gewerbegebiet ▶ Nordost: H.-Werner-Straße, Parkstraße, Schützenstraße, Jänickestraße (Süd)
K3	Sanierung des Straßenzuges Noßdorfer Straße und Döberner Straße	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundhafter Ausbau der Noßdorfer Straße ▶ Einbindung in umliegende Tempo-30-Zone ▶ Aufhebung der Straßenklassifizierung und Eingliederung in das Netz der Erschließungsstraßen in Noßdorf
K4	Umgestaltung des Knotens Nordumfahrung / Forster Straße	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vereinheitlichung der Vorfahrtsregelung ▶ Kreuzender Radverkehr (Zweirichtungsradweg) ▶ Verdeutlichung der Radfurt durch Markierung ▶ Verdeutlichung der Fahrspuren aus westlicher Richtung ▶ Umgestaltung und Verkleinerung des Knotenpunktes – Kreisverkehr denkbar ▶ Neubewertung der Situation bzgl. Grenzöffnung für den LKW-Verkehr (Rückkopplung Ausbau Umgehungsstraße)

Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs:

Ö1	Verbesserte Barrierefreiheit im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Barrierefreier Ausbau von Haltestellen ▶ Berücksichtigung Qualitätsstandards in der Haltestellenausstattung ▶ Wetterschutz, Sitzmöglichkeit, dynamische Fahrgastinformation, Abfallbehälter ▶ Verbesserung der Transportbedingungen für Kinderwägen und Rollatoren in den eingesetzten Kleinbussen
Ö2	Neuordnung der Haltestellen in der Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Verschiebung der Haltestelle „Am Markt“ in Richtung Süden in den Bereich der Musik- und Kunstschule bzw. „Am Haag“ ▶ Ergänzung Orientierungs- und Leitsystem im Zentrum ▶ Zusatzbezeichnung „Zentrum“ für die Haltestellen „Am Markt“ und „Sparkasse“

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Nr.	Titel	Unterpunkte
Maßnahmen des Fußverkehrs:		
F1	Schließung von Lücken im Gehwegnetz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Umgehungsstraße zwischen Skurumer Straße und Domsdorfer Kirchweg → Radwegausbau B112 ▶ Verbindung zwischen Jahnstraße und Badestraße – Erneuerung der Sicherung durch Umlaufgitter (z. B. Z-Querung) an Kreuzung der Bahntrasse ▶ Spremberger Straße zwischen Kreisverkehr Euloer Straße / B112 und Fasanenweg Richtung Ortsausgang ▶ Wehrinselstraße zwischen Sorauer Straße und Bahnübergang ▶ Stadtpark Mitte: Trampelpfad zwischen Otto-Nagel-Straße und Blumenstraße am Parkplatz ▶ Triebeler Straße südlich der Güterbahntrasse ▶ Richard-Wagner-Straße zwischen Schützenstraße und Kirchstraße ▶ Euloer Straße zwischen August-Bebel-Straße und Cottbuser Straße sowie zwischen Cottbuser Straße und Falkenstraße ▶ August-Bebel-Straße zwischen Euloer Straße und ca. 100 m vor Albertstraße ▶ Ausbau der Gehwege in Ortslagen der Stadt; mind. ab Straßenkategorie „Haupterschließungsstraße“
F2	Verbesserung des Zustands von Gehwegen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ausbau und Aufwertung vorhandener (unbefestigter) Gehwege ▶ Schaffung adäquater und barrierefreier Oberflächen und Breiten der Gehwege ▶ Abschnitte mit fehlenden befestigten Gehwegen im Stadtgebiet u.a.: <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Muskauer Straße zwischen Weinbergstraße, Am Waldgürtel und zwischen Bahnübergang und Skurumer Straße ▶▶ Wehrinselstraße zwischen Sorauer Straße und Bahnübergang ▶▶ Cottbuser Straße zwischen Pfälzer Straße und Amselweg ▶▶ Stadtpark Mitte: Trampelpfad zwischen Otto-Nagel-Straße und Blumenstraße durch den Stadtpark Mitte ▶▶ Richard-Wagner-Straße zwischen Schützenstraße und Kirchstraße

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Nr.	Titel	Unterpunkte
F3	Verbesserung der Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bordabsenkungen <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Sorauer Straße ▶▶ Max-Fritz-Hammer-Straße ▶▶ Tagorestraße im Umfeld der Kita „Talitha kumi“ ▶▶ Mühlgrabenweg, Querung Am Haag ▶▶ Mühlgrabenweg, Querung Parkstraße ▶ Querungshilfen <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Cottbuser Straße zwischen Ziegelstraße und der Bahnhofstraße ▶▶ Berliner Straße zwischen Sorauer Straße und Berliner Platz ▶▶ Triebeler Straße zwischen Muskauer Straße und Jahnstraße ▶▶ im Bereich Ackerstraße ▶ taktile Elemente an stark belasteten Knotenpunkten und Haltestellen
F4	Einrichtung von Querungshilfen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Spremberger Straße zwischen Kreisverkehr Euloer Straße / B 112 und Fasanenweg ▶ Cottbuser Straße zwischen Ziegelstraße und Bahnhofstraße ▶ Berliner Straße in Höhe Sorauer Straße / Amtstraße und August-Bebel-Straße und zwischen ehemaliger Post und Berliner Platz ▶ Triebeler Straße zwischen Muskauer Straße und Jahnstraße ▶ Triebeler Straße in Höhe Skurumer Straße ▶ Triebeler Straße in Höhe Ackerstraße ▶ Am Knotenpunkt Badestraße / C.-A.-Groeschke-Straße ▶ Am Knotenpunkt Umgehungsstraße / Schwerinstraße / Am Waldgürtel
F5	Verbesserung der Querungssituation Berliner Straße	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mittellinseln als Querungshilfen für Fußgänger <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ nördlich der Einmündung Berliner Straße / Käthe-Kollwitz-Straße ▶▶ nördlich der Einmündung Berliner Straße / August-Bebel-Straße ▶▶ in Höhe Postfiliale Berliner Straße ▶▶ zwischen Postfiliale und Knotenpunkt Berliner Straße / Cottbuser Straße ▶ Absenkung der Borde auf Gehwegseiten ▶ Barrierefreie Ausgestaltung der Querungshilfen mit taktilen Elementen

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Nr.	Titel	Unterpunkte
F6	Ersatz der Fußgänger-Lichtsignalanlage Cottbuser Straße / Schwalbenstraße	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ersatz der Fußgänger-LSA durch Fußgängerüberweg mit Mittellinsel ▶ Anpassung der Zuwegung der Überquerungsstelle ▶ Barrierefreie Gestaltung durch Bordsteinabsenkung und taktile Leitelemente ▶ Beschilderung Fußgängerüberweg ▶ Empfehlung einer Beleuchtung

Maßnahmen des Radverkehrs:

R1	Schließung von Netzlücken / Sanierung von Radverkehrsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf bisher fehlenden Abschnitten <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Fortsetzung Radverkehrsanlage entlang Cottbuser Straße und Euloer Straße (B 112) ▶▶ Spremberger Straße zwischen Euloer Straße und Ortsausgang ▶▶ Triebeler Straße ▶▶ Lückenschluss zwischen Gubener Straße und Frankfurter Straße über Gymnasialstraße bzw. Alexanderstraße ▶▶ Umgehungsstraße B112 zwischen Schwerinstraße und Döbener Straße ▶ Herstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes der Fahrbahn ▶ Beseitigung/Begradigung von Kopfsteinpflaster
R2	Komplexmaßnahme Mühlgrabenradweg	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Lückenschluss zwischen Vereinsgebäude des Wassersport Forst e.V. und der Mauerstraße ▶ Weiterführung des Mühlgrabenradweges bis zur regulären Fortführung des Radweges <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Bau einer Brücke über Mühlgraben ▶ Alternative Führung Bau Radweg entlang der Photovoltaik-Anlage bis zur Badestraße ▶ Kurzfristig: deutliche Kenntlichmachung und Sicherung der gegenwärtigen Route über C.-A.-Groeschke-Straße, Badestraße, Sorauer Straße und Tagorestraße ▶ Verdeutlichung der Erreichbarkeit von Schwerpunkten über den Mühlgrabenradweg ▶ Lückenschluss zum Oder-Neiße-Radweg im Norden

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Nr.	Titel	Unterpunkte
R3	Ergänzung der Radabstellanlagen im Stadtzentrum	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Installation von Radabstellanlagen ▶ Ersetzung Vorderradklemmbügel am Lindenplatz durch Anlehnbügel ▶ Bedarfsschwerpunkte: <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Bahnhof (Bike & Ride) ▶▶ Cottbuser Straße (Einzelhandel) ▶▶ Rathaus / Touristeninformation ▶▶ Berliner Straße ▶▶ Hauptfriedhof
R4	Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen	<p>Prüfung der:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Bahnhofstraße zwischen Cottbuser Straße und Frankfurter Straße ▶ C.-A.-Groeschke-Straße ▶ Charlottenstraße / Ziegelstraße ▶ Am Haag / Rüdigerstraße ▶ Skurumer Straße zwischen Triebeler Straße und C.-A.-Groeschke-Straße ▶ Ringstraße ▶ Wehrinselstraße bis Rosengarten
R5	Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Regelrichtung für den Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahmen zur Ermöglichung der Einbahnstraßenfreigabe: <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h ▶▶ übersichtliche Verkehrsführung ▶▶ Schutzraum für Radverkehr vorhanden, wo orts-/ verkehrsbezogen erforderlich ▶ Zusatzzeichen anbringen ▶ Beispielhafte Netzabschnitte zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr: <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Sorauer Straße ab Berliner Straße in Richtung Bahnhof ▶▶ Kirchstraße, zwischen Richard-Wagner-Straße bis Elisabethstraße ▶▶ Virchowstraße, zwischen Frankfurter Straße und Fruchtstraße ▶▶ Alexanderstraße
R6	Neubau einer kombinierten Rad- und Fußverkehrsbrücke über die Neiße	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mögliche Anschlusspunkte an Gutenbergplatz, Am Haag, Sorauer Straße ▶ Öffnung der Brücke für Kfz-Verkehr nicht empfohlen

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Nr.	Titel	Unterpunkte
Maßnahmen für die Elektromobilität:		
U1	Schaffung von Lademöglichkeiten für E-Bikes in der Nähe des Neißeradweges	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ausbau der bestehenden Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Bikes im Zuge der touristischen Radroute des Neißeradweges ▶ Mögliche sinnhafte Standorte <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Gutenbergplatz ▶▶ Standort der Touristeninformation ▶▶ Bahnhof ▶▶ Schwimmhalle/Stadion ▶▶ Brandenburgisches Textilmuseum ▶▶ Ostdeutscher Rosengarten
U2	Ergänzung von Lademöglichkeiten für Elektroautos	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schaffung flächendeckender Ladeinfrastruktur ▶ Präferiert zeitnahe Standorte für Lademöglichkeiten ▶ Kooperation mit privaten Akteuren ▶ Mögliche neue Standorte: <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Parkplatz der Lausitz-Klinik Forst ▶▶ Kaufland Forst ▶▶ Park & Ride Parkplatz am Bahnhof Forst ▶▶ Schwimmhalle/Stadion ▶▶ Brandenburgisches Textilmuseum ▶▶ Ostdeutscher Rosengarten
U3	Durchführung eines Fahrradaktionstages und anderer Aktionen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kooperationen mit dem ADFC oder lokalen Vereinen/Verbänden sowie Fahrradgeschäften sinnhaft ▶ Idee der Teilnahme an den Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“, „FahrRad“ oder „Stadtradeln“ kann durch die Stadt Forst in ansässigen Betrieben platziert und beworben werden ▶ Prüfung der Teilnahme an Angebot „JobRas“ unter Schirmherrschaft der Stadtstelle der Bürgermeisterin, Team Wirtschaftsförderung <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Fahrräder können über bestimmten Zeitraum vom Arbeitgeber geleast und anschließend vergünstigt erworben werden

Tabelle 4.1: Maßnahmenübersicht - Kurzinhalt

Maßnahmenkonzept und -bewertung

4.4 Ergänzende Informationen zu Maßnahmen

4.4.1 Maßnahme F3 – Verbesserung der Barrierefreiheit

Weitere Hinweise zur Gestaltung von barrierefreien Verkehrsanlagen für den Fußverkehr werden unter der Beachtung von allgemeinen Gestaltungshinweisen entsprechend der Grundfunktionen aus dem Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) dargelegt.

Wichtige Bestandteile sind hierbei die Zonierung, die Nivellierung, die Linierung und die Kontrastierung. Die Zonierung beschreibt die Trennung öffentlicher Räume in einbau- und hindernisfreie Bereiche für die Fortbewegung und Bereiche für den Aufenthalt, für Möblierung, das Abstellen von Fahrzeugen, Pfosten und Masten sowie Begrünung. Unter Nivellierung werden die Gewährleistung möglichst stufenloser Übergänge und die generelle Vermeidung von Kanten mit einer Höhe von über 3,00 cm verstanden. Die Linierung (taktile Linienführung) ist das Vorhandensein von Leitlinien für die Orientierung und Gewährleistung einer durchgängigen Erstattbarkeit von Wegen. Die Kontrastierung stellt die visuell, taktil und akustisch kontrastierende Gestaltung des Verkehrsraumes dar und gewährleistet eine visuelle und taktile Leit- und Warnfunktion. Um diese Maßnahme zielgerecht auszuführen ist die gemeinsame und konsistente Umsetzung der Grundfunktionen erforderlich.

Ein wichtiger Aspekt ist die Schaffung barrierefreier Übergangsstellen (siehe Abbildung 4.2). Hierbei gilt es den Zielkonflikt zwischen dem Orientierungsbedarf sehgeschädigter Menschen und der Überrollbarkeit der Bordkanten zu beachten. Wesentliche Maßnahmen sind die Errichtung gesicherter Querungsstellen mit einer einheitlichen Bordhöhe von 3,00 cm, die Schaffung niveaugleicher Übergänge mit differenzierten Bordhöhen und niveaugleiche Querungsstellen mit einer Breite von maximal 1,00 m unter der Absicherung durch ein Sperrfeld sowie eine 6,00 cm hohe Bordhöhe der angrenzenden Bordabsenkungen. Zusätzlich werden Auffindestreifen angeordnet.

Maßnahmenkonzept und -bewertung

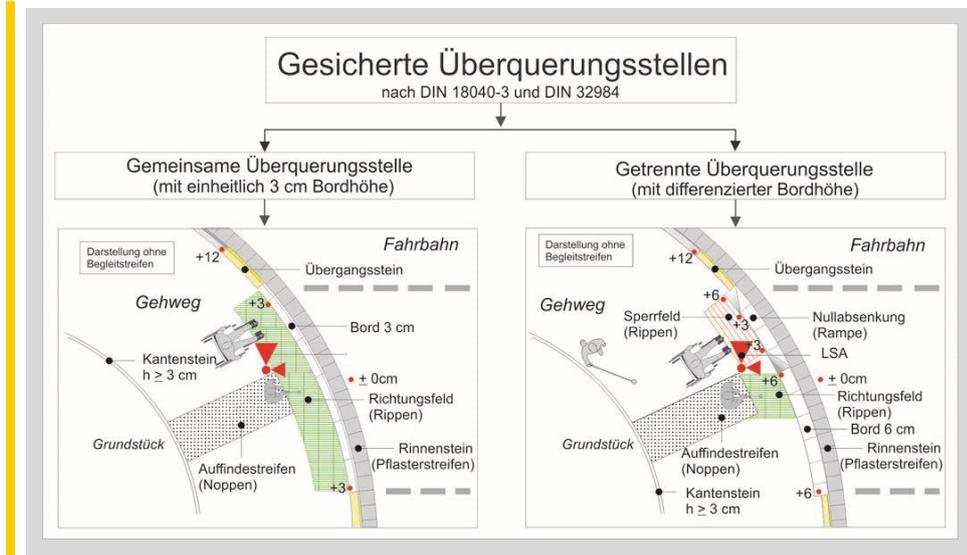


Abbildung 4.2: Bordabsenkungen an Querungsanlagen (Quelle: www.barrierefreie-mobilitaet.de)

Darüber hinaus werden weitere Rahmenbedingungen beachtet, wie bspw. die Sicherung ausreichend breiter Verkehrsräume, die Beachtung spezieller Anforderungen an Längs- und Querneigungen von Gehwegen sowie die Kennzeichnung von Treppen, Kanten und vertikaler Hindernisse (z. B. Poller) im Straßenraum, welche ggf. mit einem Unterlaufschutz ausgestattet werden. Zudem wird eine intensive Abstimmung und ggf. ein Praxistest mit Behindertenverbänden und den Seniorenbeirat durchgeführt. Weiterhin gilt eine besondere Beachtung von Maßnahmen für ältere Personen sowie Kinder durch bspw. die Schaffung von Möglichkeiten, die ein Setzen und Verschnaufen ermöglichen aber auch als Spielmöglichkeiten für Kinder verwendet werden können (z. B. Findlinge).

4.4.2 Maßnahme K1 – Einziehung von Verkehrsanlagen zur besseren Strukturierung des Straßennetzes

In § 8 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG) ist die Einziehung bzw. Teileinziehung von gewidmeten Straßen gesetzlich reguliert. So soll die Straßenbaubehörde die Einziehung einer Straße verfügen, sofern diese jegliche Verkehrsbedeutung verloren hat. Der Allgemeinheit steht diese Straße dann nicht mehr zur Nutzung bereit. Die Teileinziehung einer Straße, also die nachträgliche Beschränkung auf bestimmte Benutzungsarten, -zwecke oder -kreise, ist aus überwiegenden Gründen des

Maßnahmenkonzept und -bewertung

öffentlichen Wohls zulässig. Diese Gründe können beispielsweise Erholungsbedürfnisse der Bürger oder der Landschaftsschutz sein.

4.4.3 Maßnahme R1 – Schließung von Netzlücken / Sanierung von Radverkehrsanlagen

Grundsätzlich orientiert sich die Wahl der Verkehrsanlage für den Radverkehr an den in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (FGSV). Darin wird die Vorauswahl der Radverkehrsführung auf Stadtstraßen im Wesentlichen in Abhängigkeit der Verkehrsstärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs empfohlen. Das Diagramm Abbildung 4.3 zeigt jene Abhängigkeiten mit folgenden empfohlenen Führungsformen:

- ▶ I - Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn
- ▶ II - Schutzstreifen, Kombination Mischverkehr und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“, Kombination Schutzstreifen und Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- ▶ III/IV - Radfahrstreifen, Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg

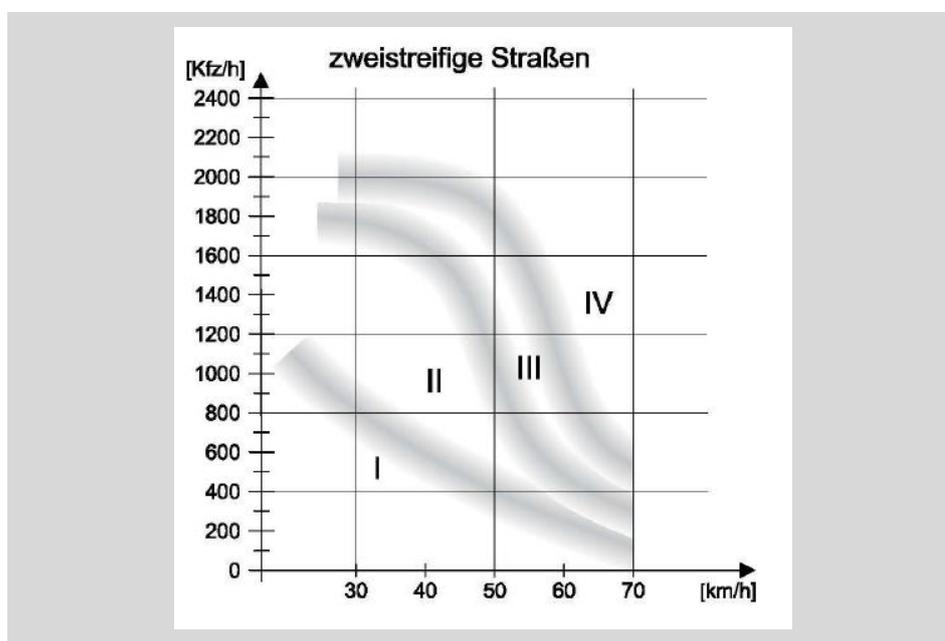


Abbildung 4.3: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (ERA – FGSV)

Neben der Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit sind lokale Gegebenheiten wie die Flächenverfügbarkeit und ggf. notwendige

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Umverteilung von Flächen relevante Entscheidungskriterien bei der Wahl der Radverkehrsanlage.

Grundsätzlich ist bei Lückenschlüssen sowie Erweiterungen im Radverkehrsnetz auf eine, den Regelwerken entsprechende, gewisse Konsistenz zu achten. In Tempo-30-Zonen soll der Radverkehr generell im Mischverkehr geführt werden. Vorhandene Radverkehrsanlagen im Seitenraum können, wenn regelkonform ausgeführt, auf fehlenden Abschnitten verlängert werden (Beispielsweise Spremberger Straße – Maßnahme V1).

4.4.4 Maßnahme R4 – Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen

Generell kann entsprechend der VwV-StVO für Radverkehrsanlagen eine Benutzungspflicht nur dort vorgesehen werden, wo ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und wo die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dies erfordern.

Im Forster Stadtgebiet weisen verschiedene benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Seitenraum Konfliktpotenziale und Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr auf – besonders wenn der empfohlene Mindestbreitenbedarf für Fußgänger und Radfahrer unterschritten wird. Hinzu kommen Konflikte mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr an Knotenpunkten sowie Ein- und Ausfahrten.

Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht sollen eine Reduzierung der Konflikte mit dem Fußverkehr sowie eine Berücksichtigung der Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen erreicht werden. Damit einher geht i. d. R. eine Erhöhung von Verkehrssicherheit und Fahrkomfort.

4.4.5 Kleinteilige Maßnahmen in Ortsteilen der Stadt Forst (Lausitz)

Aufbauend auf den aus der Analyse ermittelten verkehrlichen Defiziten in den Ortsteilen der Stadt Forst (Lausitz) sowie den Hinweisen aus der Bürgerbeteiligung werden ortsteilspezifische Maßnahmen vorgeschlagen.

Die räumliche Erschließung der Ortsteile durch den ÖPNV wird grundlegend als bedarfsgerecht eingeschätzt. Im Zuge von zukünftig notwendigen Straßenbaumaßnahmen sollten potentiell sinnhafte Verschiebungen bzw. Neueinrichtungen von Haltestellen in die Überlegungen inkludiert werden.

Maßnahmenkonzept und -bewertung

Durchgangsverkehre durch die Ortsteile Groß Jamno im Südwesten sowie Mulknitz, Briesnig und Borau im Norden der Stadt Forst (Lausitz) sind Teil des regionalen und überregionalen Gesamtverkehrs. Ortsspezifische Maßnahmen können lediglich Widerstände erhöhen (um somit ggf. Verlagerungseffekte auf andere Verkehrsmittel zu erzeugen) und die durch den Verkehr verursachten Emissionen verringern. Für die genannten Ortsteile ist daher eine Reduzierung der innerörtlichen Geschwindigkeit auf der L 49 bzw. der B 112 auf Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verringerung von Emissionen (Lärm und Schadstoffe) zu prüfen.

Der Zustand der Straßen in den Ortsteilen ist teilweise mangelhaft. Eine entsprechende Instandhaltung der (genutzten) Infrastruktur ist von Priorität. Bei sämtlichen baulichen Maßnahmen sollen bestehende Querschnitte und Flächenbedarfe kritisch hinterfragt und ggf. umverteilt werden. Beispielsweise ist die Anlage eines beidseitigen Gehweges an einer Bundesstraße wesentlicher Teil der Verkehrssicherheit (z. B. im Ortsteil Bohrau – gegenwärtig nur einseitig). Insbesondere vor dem Hintergrund der Schulwegsicherung sind regelkonforme Anlagen für den Fußverkehr und barrierefrei ausgestaltete Haltestellen im ÖPNV wichtig.

Gleichzeitig ist insbesondere im Nebennetz der Ortsteile, mit nahezu ausschließlich Erschließungsverkehren durch die Anwohnenden, der Bau eines Gehweges nicht immer zwangsläufig notwendig. Eine effektive und kostengünstige Maßnahme, welche zudem zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt, ist die Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereiches mit Zeichen 325 StVO (z. B. Klein Bohrauer Straße).

5 Weiteres Vorgehen – Handlungskonzept

Der Maßnahmenkatalog bietet der Stadt Forst (Lausitz) eine Handlungsgrundlage für die Erreichung der Ziele des InVEPI. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen steht teilweise in gegenseitiger Abhängigkeit. Wiederum sind Wirkung und finanzieller sowie zeitlicher Aufwand der jeweiligen Maßnahmen entscheidende Kriterien bei der Priorisierung der Maßnahmenumsetzung. Im Folgenden erfolgt eine fachliche Einordnung des Umsetzungsprozesses.

5.1 Maßnahmenpriorisierung

Basierend auf den Maßnahmeninhalten wurden die in Kapitel 4.1 aufgeführten Realisierungshorizonte sowie die Kostenklassen den einzelnen Maßnahmen zugeordnet. Diese sind in Tabelle 5.1 dargestellt.

Nr.	Titel	Realisierungshorizont	Kostenklasse
Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen:			
V1	Komplexmaßnahme Spremberger Straße (L49)	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	5
V2	Komplexmaßnahme Cottbuser / Berliner / Frankfurter Straße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	4
V3	Komplexmaßnahme Erreichbarkeit des Bahnhofes		
	▶ Vereinfachung Knotenpunkt Berliner Straße / Sorauer Straße durch Wegnahme zweier Fahrtrelationen	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
	▶ Einrichtung einer Lichtsignalanlage	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
	▶ Erhöhung der Zahl der B+R-Anlagen, Erweiterung der P+R-Parkplätze	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	4
V4	Anpassung der Verkehrsberuhigung Am Markt / Cottbuser Straße / Promenade		

Weiteres Vorgehen – Handlungskonzept

Nr.	Titel	Realisierungs-horizont	Kosten-klasse
	▶ Umwandlung von Fußgängerzone zu verkehrsberuhigtem Bereich	kurzfristig umsetzbar	1
	▶ bauliche Umgestaltung der Fußgängerzone	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	1
V5	Umgestaltung des Knotenpunktes Badestraße / C.-A.-Groeschke-Straße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
V6	Umgestaltung Robert-Koch-Straße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	4
V7	Umgestaltung Triebeler Straße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	4

Maßnahmen des Kfz-Verkehrs:

K1	Einziehung von Verkehrsanlagen zur besseren Strukturierung des Straßennetzes	kurzfristig umsetzbar	1
K2	Verkehrsberuhigung durch die Einführung von Tempo-30-Zonen		
	▶ Einführung der Beschilderung von Tempo 30	kurzfristig umsetzbar	1
	▶ Umbaumaßnahmen im Straßenzug	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
K3	Sanierung des Straßenzuges Noßdorfer Straße und Döberner Straße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	4
K4	Umgestaltung des Knotens Nordumfahrung / Forster Straße		
	▶ Kurzfristig: Vereinheitlichung der Vorfahrtsregelung, Zweirichtungsradschwergeweg, Verdeutlichung der Radfurt und Fahrspuren	kurzfristig umsetzbar	2
	▶ Langfristig: Umgestaltung und Verkleinerung des Knotenpunktes, Rückkopplung Ausbau Umgehungsstraße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	5

Maßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs:

Ö1	Verbesserte Barrierefreiheit im ÖPNV	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
Ö2	Neuordnung der Haltstellen in der Innenstadt	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3

Weiteres Vorgehen – Handlungskonzept

Nr.	Titel	Realisierungshorizont	Kostenklasse
Maßnahmen des Fußverkehrs:			
F1	Schließung von Lücken im Gehwegnetz	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
F2	Verbesserung des Zustands von Gehwegen	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
F3	Verbesserung der Barrierefreiheit	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
F4	Einrichtung von Querungshilfen	kurzfristig umsetzbar	2
F5	Verbesserung der Querungssituation Berliner Straße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
F6	Ersatz der Fußgänger-Lichtsignalanlage	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
Maßnahmen des Radverkehrs:			
R1	Schließung von Netzlücken / Sanierung von Radverkehrsanlagen	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
R2	Komplexmaßnahme Mühlgrabenradweg		
	Kurzfristig: <ul style="list-style-type: none"> ▶ Kenntlichmachung und Sicherung der gegenwärtigen Route über C.-A.-Groeschke-Straße, Badestraße, Sorauer Straße und Tagorestraße 	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	4
	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Schließung der Lücke zwischen Vereinsgebäude des Wassersport Forst e.V. und der Mauerstraße und Weiterführung des Mühlgrabenradweges ▶ Lückenschluss zum Oder-Neiße-Radweg 	langfristige Zukunftsvision	4
R3	Ergänzung der Radabstellanlagen im Stadtzentrum	kurzfristig umsetzbar	2
R4	Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen	kurzfristig umsetzbar	1

Weiteres Vorgehen – Handlungskonzept

Nr.	Titel	Realisierungs-horizont	Kosten-klasse
R5	Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Regelrichtung für den Radverkehr	kurzfristig umsetzbar	1
R6	Neubau einer kombinierten Rad- und Fußverkehrsbrücke über die Neiße	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	5
Maßnahmen für die Elektromobilität:			
U1	Schaffung von Lademöglichkeiten für E-Bikes in der Nähe des Neißeradweges	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	2
U2	Ergänzung von Lademöglichkeiten für Elektroautos	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	3
U3	Durchführung eines Fahrradaktionstages und anderer Aktionen	Vorlauf für konkrete Planung erforderlich	1

Tabelle 5.1: Maßnahmenübersicht – Realisierungshorizont & Kostenklassen

Besonders Maßnahmen der Umgestaltung von Verkehrs- und Straßenräumen sind erst nach einer vertiefenden Planung umsetzbar. Aus diesen Rahmenbedingungen heraus sollten die einleitenden Schritte für die Realisierung folgender wichtiger Weichenstellungen zur Verkehrsgestaltung im Stadtgebiet möglichst zeitnah unternommen werden:

- ▶ Maßnahme V1 – Komplexmaßnahme Spremberger Straße (L49)
- ▶ Maßnahme V2 – Komplexmaßnahme Cottbuser / Berliner / Frankfurter Straße
- ▶ Maßnahme K3 – Sanierung des Straßenzuges Noßdorfer Straße & Döberner Straße

Vor dem Hintergrund der Stärkung des Fuß- und insbesondere des Radverkehrs in Forst (Lausitz) und der damit einhergehenden anvisierten Verkehrsberuhigung in der Innenstadt werden folgende Maßnahmen in einer vordringlichen Priorität eingeordnet:

- ▶ Maßnahme R1 – Schließung von Netzlücken / Sanierung von Radverkehrsanlagen
- ▶ Maßnahme R3 – Ergänzung von Radabstellanlagen im Stadtzentrum
- ▶ Maßnahme F1 – Schließung von Lücken im Gehwegnetz

Weiteres Vorgehen – Handlungskonzept

- ▶ Maßnahme F2 – Verbesserung des Zustandes von Gehwegen
- ▶ Maßnahme F3 – Verbesserung der Barrierefreiheit
- ▶ Maßnahme U1 – Schaffung von Lademöglichkeiten für E-Bikes in der Nähe des Neißeradweges

Es wird empfohlen, Maßnahmen mit einem geringen zeitlichen und finanziellen Aufwand zeitnah in die Umsetzung zu übernehmen. Insbesondere Maßnahmen mit positiven Effekten auf die Verkehrssicherheit sind dabei zu beachten:

- ▶ Maßnahme K1 – Einziehung von Verkehrsanlagen zur besseren Strukturierung des Straßennetzes
- ▶ Maßnahme K2 – Verkehrsberuhigung durch die Einführung von Tempo-30-Zonen
- ▶ Maßnahme R4 – Überprüfung der Benutzungspflicht von Verkehrsanlagen
- ▶ Maßnahme R5 – Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Regelrichtung für den Radverkehr
- ▶ Maßnahme U3 – Durchführung eines Fahrradaktionstages und anderer Aktionen

5.2 Maßnahmenevaluation

Für eine erfolgreiche Sicherung der Zielerreichung des Maßnahmenkonzeptes wird empfohlen, die Umsetzungsfortschritte der Maßnahmen und die Auswirkungen der realisierten Maßnahmen im Rahmen einer Maßnahmenevaluation zu dokumentieren. Dazu sollten in regelmäßigen Abständen Soll-Ist-Vergleiche zur zeitlichen Realisierbarkeit der Maßnahmen unter dem Aspekt der haushaltstechnischen Einordnung und Finanzierbarkeit erfolgen sowie die Wirkungen der realisierten Maßnahmen anhand geeigneter Indikatoren überprüft werden.

Anhangverzeichnis

Anhangverzeichnis

Anhang 1:	Einwohnerdichte und Ziele
Anhang 2:	Kfz-Analysekarte
Anhang 3:	Kfz-Verkehrsmengen
Anhang 4:	Knotenpunktbelastungen
Anhang 5:	Analyse Ruhender Verkehr
Anhang 6:	Analyse ÖPNV
Anhang 7:	Analyse Radverkehr
Anhang 8:	Analyse Fußverkehr
Anhang 9:	Auswertung Bürgerbeteiligung
Anhang 10	Maßnahmenkatalog