

Integrierte Verkehrsentwicklungs- planung für die Stadt Forst (Lausitz)

Abschlussbericht, Dezember 2021

Anhang 10:

Maßnahmenkatalog

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

**Sie finden uns auch in Berlin,
Magdeburg und Schwerin.**

Web: www.vcdb.de

Ansprechpartner:

Christoph Bochmann

E-Mail: c.bochmann@vcdb.de

Im Folgenden sind die im integrierten Verkehrsentwicklungsplan Forst (Lausitz) erarbeiteten Maßnahmen übersichtlich in Form von Maßnahmenblättern zusammengefasst. Eine Übersicht aller Maßnahmen findet sich vorab in nachfolgender Tabelle:

| 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 | | |
| | ▶ 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 |

| Nr. | Titel | Realisierungshorizont | Kostenklasse |
|-----|---|---|--------------|
| 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, Zweirichtungsradschwinge, 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 |

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 |

| Nr. | Titel | Realisierungshorizont | Kostenklasse |
|--|---|---|--------------|
| 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 |
| 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 |

Maßnahme V1:

Komplexmaßnahme Spremberger Straße (L49)

| Attraktive und sichere Straßenräume | | |
|--|---|--|
| V1 Komplexmaßnahme Spremberger Straße (L 49) | | |
| 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 |
| Maßnahmenbeschreibung | | |

Umgestaltung des Abschnitts der Spremberger Straße (L 49) zwischen Ortseingang Forst (Lausitz) und Kreisverkehr Spremberger Straße / B112 / Umgehungsstraße

Kurzfrist-Variante:

- ▶ Markierung eines Schutzstreifens (1,50 m Breite) auf nördlicher Fahrbahnseite
- ▶ Entfernung der Mittelmarkierung
- ▶ Bau einer (provisorischen) Querungshilfe in Form einer Mittelinsel in Höhe des Ortsausganges, zur sicheren Überführung des Radverkehrs auf den Radweg außerorts in Richtung Groß Jamno
- ▶ Aufhebung der Befahrungsmöglichkeit des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der südlichen Fahrbahnseite in stadtauswärtiger Richtung
- ▶ Vorgeschaltete Maßnahme: Neubeschilderung und Vereinheitlichung der Vorfahrtsregelung an Radwegkreuzungen Kastanienstraße und An der Malxe

Mittelfrist-Variante:

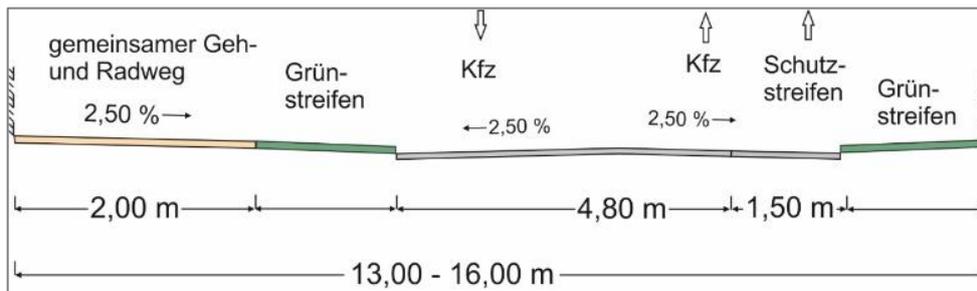
- ▶ Grundhafter Ausbau der Straße mit entsprechender Umgestaltung des Querschnittes unter Berücksichtigung der Randbedingungen (Linienbusverkehr, Kfz-Verkehrsstärke – ca. 6.700 Kfz/24h); zwei Abschnitte:
- ▶ zwischen „An der Malxe“ und Ortsausgang:
 - ▶▶ Anlage von beidseitigen Gehwegen (2,50 m Breite)
 - ▶▶ je nach Flächenverfügbarkeit (Grundstücksverhältnisse entlang der Spremberger Straße) Anlage von
 - ▶▶ Variante A: beidseitigen Radwegen (2,0 m Breite) (präferiert) oder
 - ▶▶ Variante B: beidseitigen Schutzstreifen (1,50 m Breite)
- ▶ Bau einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel in Höhe des Ortsausganges, zur sicheren Überführung des Radverkehrs auf den Radweg außerorts in Richtung Jamno
- ▶ zwischen Kreisverkehr und „An der Malxe“:
 - ▶▶ Gehweg partiell auf nördlicher Straßenseite entlang bebauter Abschnitte
 - ▶▶ Fortführung der Radverkehrsanlage (Radweg oder Schutzstreifen) siehe Abschnitt „An der Malxe“ – Ortsausgang“
 - ▶▶ Umgestaltung der auf der südlichen Straßenseite parallel verlaufenden Fahrradstraße in Wohnstraße → Nutzung für zu Fuß Gehende und Radfahrende
 - ▶▶ Beibehaltung der Straßenbäume
 - ▶▶ Anlage einer Querungshilfe zum Übergang von Wohnstraße auf Gehweg (nördliche Straßenseite) im Bereich Pappelstraße / An der Malxe

V1 Komplexmaßnahme Spremberger Straße (L 49)

Grafische Darstellung der Maßnahme



Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

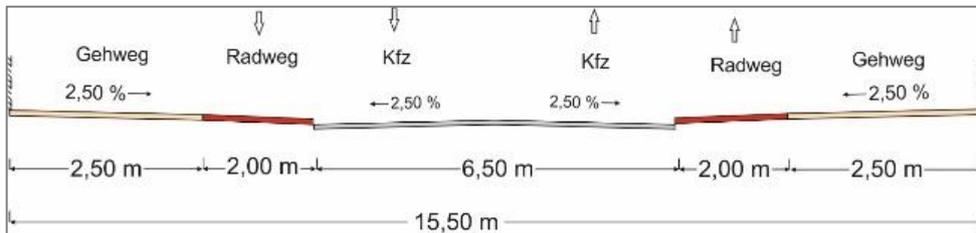


Kurzfrist-Variante – Fahrrichtung Ortsausgang

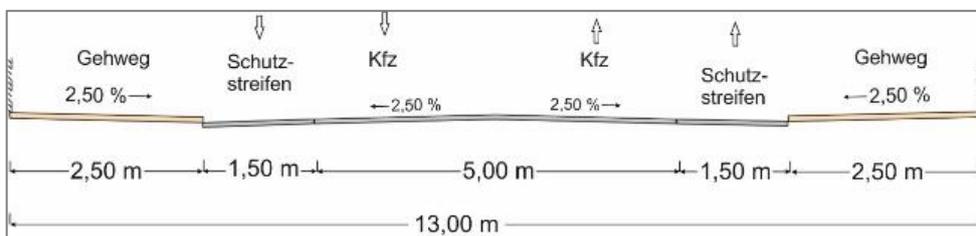
Attraktive und sichere Straßenräume

V1 Komplexmaßnahme Spremberger Straße (L 49)

Abschnitt „An der Malxe“ - Ortsausgang

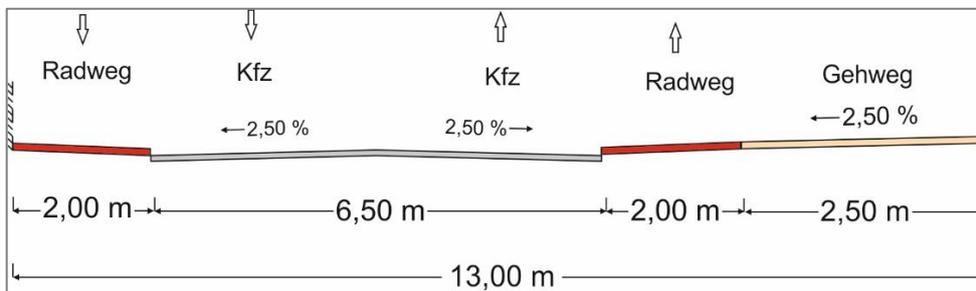


Mittelfrist-Variante A

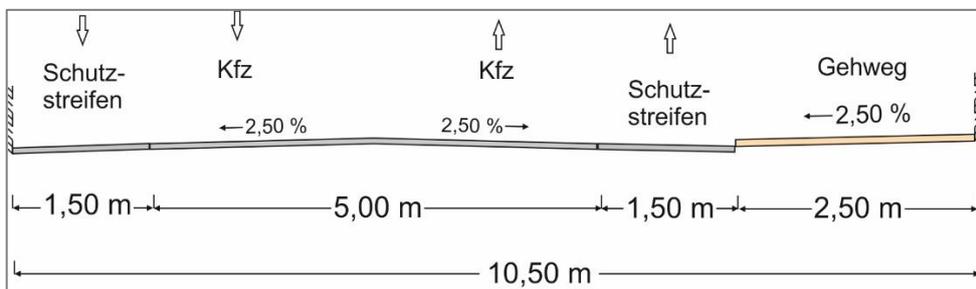


Mittelfrist-Variante B

Abschnitt Kreisverkehr – „An der Malxe“



Mittelfrist-Variante A – Fahrtrichtung Ortsausgang



Mittelfrist-Variante B – Fahrtrichtung Ortsausgang

Attraktive und sichere Straßenräume

V1 Komplexmaßnahme Spremberger Straße (L 49)

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Führung des Fuß- und Radverkehrs auf einem 2,0 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (stadtaus- und -einwärts) stellt keine adäquate Führungsform dar
- ▶ Es bestehen gegenwärtig große Sicherheits- und Komforteinschränkungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende: Konflikte untereinander, Konflikte mit Kfz (Grundstückszufahrten, schlechte Sichtbeziehungen und zusätzlich Zweirichtungsverkehr des Radverkehrs)
- ▶ Die Maßnahme schließt die Lücke in der Radverkehrsinfrastruktur zwischen dem Ortseingang Forst (Lausitz) und dem sich östlich des Kreisverkehrs anschließenden bereits sanierten Abschnitt.
- ▶ Es erfolgt die Anbindung der umliegenden Ortschaften an die Innenstadt für tägliche Pendler, als auch für den touristischen Radverkehr.
- ▶ Die Instandsetzung der Verkehrsflächen (Fahrbahn und Nebenanlagen) ist derzeit notwendig.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Maßnahme beinhaltet zwei Umsetzungsvarianten. Eine kurzfristige Zwischenlösung stellen die Markierung des Schutzstreifens in stadtauswärtige Richtung (mit Wegnahme der Mittelmarkierung) und die verkehrsorganisatorischen Anpassungen dar.
- ▶ Anzustreben ist die Umsetzung des grundhaften Ausbaus mit Umgestaltung des Querschnittes (Mittelfrist-Variante). Dadurch können sowohl wesentliche Konfliktpunkte für den Fuß- und Radverkehr beseitigt werden, als auch die für den Kfz-Verkehr notwendige Sanierung der Fahrbahnoberfläche erfolgen.
 - ▶▶ Minimierung der Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden
 - ▶▶ Lückenschluss und Anbindung der umliegenden Ortschaften an die Radverkehrsinfrastruktur
 - ▶▶ Minimierung der Konflikte zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, kreuzende Kfz-Fahrradstraße)
 - ▶▶ Schaffung eines Gehweges und damit fußläufige Erreichbarkeit der nördlichen Straßenseite
 - ▶▶ Aufwertung des Straßenraumes
- ▶ Querungshilfe am Ortsausgang kann so ausgestaltet werden, dass eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung für die stadteinwärts fahrenden Kfz erzielt wird

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme V2:

Komplexmaßnahme Cottbuser / Berliner / Frankfurter Straße

| Attraktive und sichere Straßenräume | | |
|--|---|--|
| V2 Komplexmaßnahme Cottbuser / Berliner / Frankfurter Straße | | |
| 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 |
| Maßnahmenbeschreibung | | |

Mindestanpassungen

Teilbereich Knotenpunkt:

- ▶ Zufahrt Frankfurter Straße
 - ▶▶ Entfall der separaten Rechtsabbiegefahrstreifens und Anlage eines Mischfahrstreifens
 - ▶▶ Übergang des Schutzstreifens in Richtung Süden auf der Frankfurter Straße in einen Radfahrstreifen im Knotenpunktbereich
 - ▶▶ Vorziehung der Haltlinie für den Radverkehr um 3,0 m gegenüber dem Kfz-Verkehr
 - ▶▶ Anlage einer separaten Radverkehrsfurt über den Knotenpunkt und Führung auf den Radweg Berliner Straße
 - ▶▶ Gewährleistung des indirekten Linksabbiegens in die östliche Cottbuser Straße
 - ▶▶ Anpassungen in der Signalisierung notwendig
- ▶ Zufahrt Berliner Straße
 - ▶▶ weitestgehend Verbleib im Status quo
 - ▶▶ im Zufahrtbereich heruntersetzen des Radweges als Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau
 - ▶▶ Vorziehen der Haltlinie für den Radverkehr
 - ▶▶ Übergang des Radverkehrs in den Mischverkehr nach dem Knotenpunkt
- ▶ Rot-Markierung der Radfurten im Knotenpunktbereich

Teilbereich Frankfurter Straße:

- ▶ Auf dem Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Cottbuser Straße / Berliner Straße und der Einmündung Hochstraße wird auf der westlichen Straßenseite ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m angelegt. Der nebenliegende gemeinsame Geh- und Radweg wird zum alleinigen Gehweg umgewidmet.
- ▶ Auf der östlichen Straßenseite werden aus Süden kommende Radfahrende in den Mischverkehr geleitet bzw. haben die Möglichkeit auf dem Gehweg mit der Zusatzbeschilderung „Rad frei“ zu verkehren. Die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges auf der östlichen Seite wird demnach aufgehoben.
- ▶ Dafür werden die Flächen des Kfz-Verkehrs an der Einmündung Frankfurter Straße / Parkhaus Kaufland reduziert. Der separate Rechtsabbiegefahrstreifen aus Richtung Süden wird aufgegeben. Der Linksabbiegefahrstreifen aus Richtung Norden wird in einen Aufstellbereich für Linksabbieger für bis zu zwei Linksabbieger umgewandelt. Geradeausfahrende Kfz können wartende linksabbiegende Fahrzeuge passieren.

Optionale Erweiterung

- ▶ Zufahrt Berliner Straße
 - ▶▶ Entfall des separaten Linksabbiegestreifens zugunsten eines Mischfahrstreifens
 - ▶▶ Führung des Radverkehrs vom Radweg auf einen Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau
 - ▶▶ Überleitung des Radverkehrs mittels Schutzstreifens in den Mischverkehr Frankfurter Straße
 - ▶▶ Gewährleistung des indirekten Linksabbiegens in die westliche Cottbuser Straße

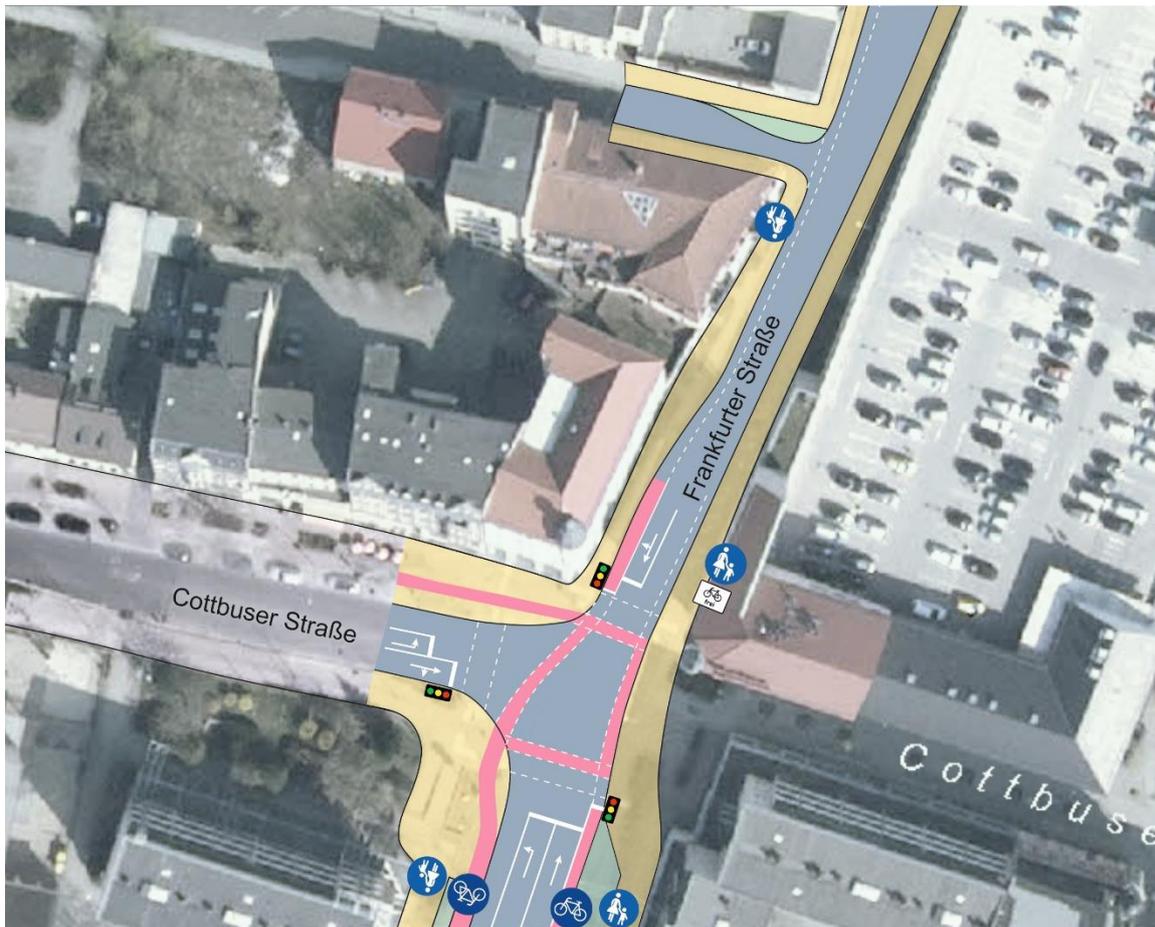
Attraktive und sichere Straßenräume

V2 Komplexmaßnahme Cottbuser / Berliner / Frankfurter Straße

- ▶ Zufahrt Cottbuser Straße (West)
 - ▶ Querschnitt und Ausgestaltung der Cottbuser Straße verbleiben im Status quo (kürzlich erfolgte Sanierung)
- ▶ Anpassung der Signalisierung notwendig
 - ▶ Knotenpunkt behält seine Leistungsfähigkeit

Grafische Darstellung der Maßnahme

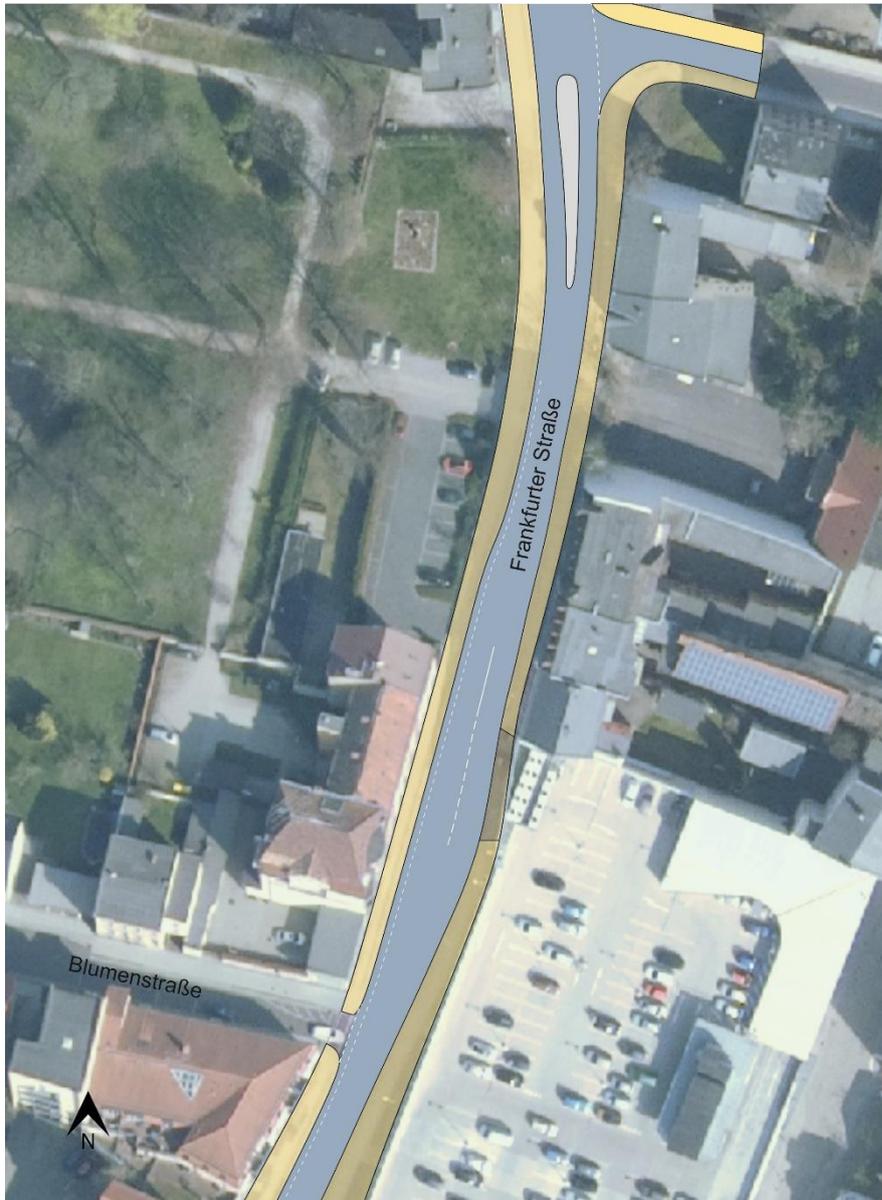
Mindestanpassungen



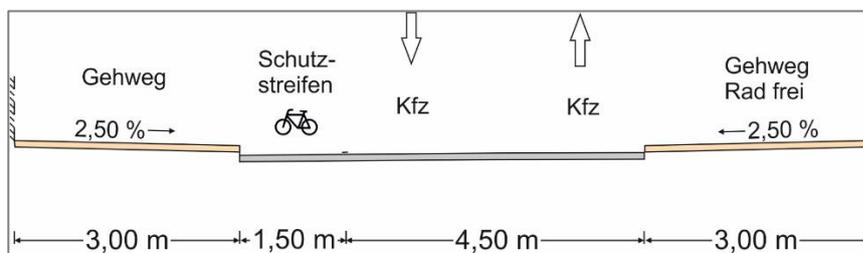
Planskizze Teilbereich Knotenpunkt Berliner Straße / Cottbuser Straße / Frankfurter Straße
Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

Attraktive und sichere Straßenräume

V2 Komplexmaßnahme Cottbuser / Berliner / Frankfurter Straße



Planskizze Teilbereich Frankfurter Straße
Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de



Querschnitt Frankfurter Straße Fahrrichtung Norden

Attraktive und sichere Straßenräume

V2 Komplexmaßnahme Cottbuser / Berliner / Frankfurter Straße

Optionale Erweiterung



Planskizze Teilbereich Knotenpunkt Berliner Straße / Cottbuser Straße / Frankfurter Straße; Karten-
grundlage: <http://stadtplan.forst-lausitz.de>

Attraktive und sichere Straßenräume

V2 Komplexmaßnahme Cottbuser / Berliner / Frankfurter Straße

Maßnahmenmotivation

- ▶ Für den Radverkehr stellen sich die Querungsbedingungen ungünstig dar. Insbesondere aus der Frankfurter Straße kommend, ist keine eindeutige und verständliche Führung vorhanden. Teilweise müssen Gehwege genutzt werden.
- ▶ Vorhandene Radverkehrsanlagen auf den zuführenden Straßen sind nur unzureichend miteinander verknüpft bzw. entstehen durch andere Maßnahmen weitergehende Notwendigkeiten zur Verknüpfung, sodass eine sichere Führung des Radverkehrs ermöglicht werden kann.
- ▶ Teilweise sind die Anlagen für den Kfz-Verkehr überdimensioniert und könnten anderen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Anlage des Schutzstreifens auf der Frankfurter Straße führt zu einer Konfliktreduzierung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden im Seitenraum (gegenwärtig gemeinsamer Geh- und Radweg) und führt zu einer neuen Flächenverteilung des vorhandenen Raumes zu Gunsten von Radfahrenden. Der beengte Querschnitt bietet gegenwärtig nur Fläche für einen einseitigen Schutzstreifen (westliche Seite). Die Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr beträgt 4,5 m. Auf der östlichen Seite wird die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges aufgehoben und mit einem Gehweg „Rad frei“ als alternatives Angebot zum Fahren im Mischverkehr geändert.
- ▶ Die Führung des Radverkehrs im Knotenpunktbereich bedarf der Zusammenführung der Abbiege-/Geradeausfahrtstreifen des Kfz-Verkehrs:
 - ▶▶ aus Richtung Norden: vorgezogene Haltlinie des Radverkehrs → Verbesserung der Sichtbeziehung zwischen geradeausfahrenden Radfahrenden und rechtsabbiegenden Kfz
 - ▶▶ aus Richtung Süden: Heranziehen des Radverkehrs aus dem Seitenraum vor dem Knotenpunkt, um im Anschluss des Knotenpunktes sicher in den Mischverkehr überzuleiten
- ▶ Geringe Einschränkungen für den Kfz-Verkehr auf der Frankfurter Straße zu Gunsten des Radverkehrs gut vertretbar
- ▶ Optionale Erweiterung:
 - ▶▶ Zusammenführung der Abbiegefahrstreifen des Kfz-Verkehr auf Berliner und Frankfurter Straße ohne Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes.
 - ▶▶ Nach Berechnung der Leistungsfähigkeit auf Basis des HBS 2015 konnte für den gesamten Knoten eine Qualitätsstufe C nachgewiesen werden. (mit folgenden Annahmen: 3-phasige Signalisierung, 80 s Umlaufzeit)
 - ▶▶ Kann insbesondere im Zusammenhang mit einer möglichen Umgestaltung des Berliner Platzes zu einem Mittelpunkt der Innenstadt geprüft und umgesetzt werden.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|--|---|-----------------------------|--|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ Maßnahme ist auch Ziel des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts. | | | ▶ Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg | | | | |

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

Maßnahme V3:

Komplexmaßnahme Erreichbarkeit des Bahnhofes

V3 Komplexmaßnahme Erreichbarkeit des Bahnhofes

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

Mindestanpassungen:

- ▶ Neuorganisation der Verkehrsströme am Knotenpunkt Berliner Straße / Sorauer Straße:
- ▶ Beschränkung der Abbiegebeziehungen auf Geradeausfahren und Rechtsabbiegen aus der Zufahrt Sorauer Straße West → geringer baulicher Aufwand: Fahrbahnteiler muss entfernt werden, Markierungsarbeiten
 - ▶ Für Verkehrsteilnehmende aus Richtung Bahnhof mit Fahrtziel in Richtung Zentrum bedeutet dies eine veränderte Route mit geringem Umweg über Bahnhofstraße und August-Bebel-Straße bzw. Roßstraße und August-Bebel-Straße
 - ▶ konkrete Verkehrsstärken der umgeleiteten Fahrzeuge müssen durch eine Verkehrszählung evaluiert werden (Zählung der Linkseinbieger von Sorauer Straße auf Berliner Straße Richtung Zentrum)
- ▶ Einrichtung einer Einbahnstraße in Fahrtrichtung Ost auf der Sorauer Straße (zwischen Knotenpunktzufahrt Sorauer Straße Ost und Badestraße)
 - ▶ Verkehrsteilnehmende aus der Sorauer Straße mit Fahrtziel Berliner Straße (Fahrtrichtung Nord und Süd) verkehren mit geringem Umweg über Badestraße und Amtstraße
 - ▶ Markierung eines Schutzstreifen auf der nördlichen Fahrbahnseite auf diesem Abschnitt
 - ▶ Markierung eines Aufstellbereiches (Fahrradschleuse) an der Knotenpunktzufahrt Sorauer Straße Ost → auch nutzbar für linksabbiegende Radfahrende aus der südlichen Berliner Straße
 - ▶ mögliche Rückkopplung zum Parkkonzept „Brandenburgisches Textilmuseum“ (durch Einrichtung Einbahnstraße grundsätzlich Flächengewinn auf dem Abschnitt der Sorauer Straße; ggf. durch Schrägparken Erhöhung der Parkkapazitäten)
- ▶ Markierung eines Radfahrstreifens auf nördlicher Seite der Sorauer Straße zwischen Berliner Straße und Bahnhofstraße

Mögliche Erweiterung:

- ▶ Umgestaltung des Knotenpunktes Sorauer Straße / Berliner Straße und Ausstattung mit Lichtsignalanlage.
 - ▶ Radverkehrsführung über den Knotenpunkt wird auf allen Relationen sicher gewährleistet.
 - ▶ Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr auf allen Relationen
 - ▶ Die Abbiegemöglichkeit für den Radverkehr aus südlicher Richtung in Richtung Westen (Bahnhof) in die Sorauer Straße wird als eine indirekte Abbiegebeziehung ausgeführt.
 - ▶ Die Signalisierung des Knotenpunktes erfolgt in Abhängigkeit der Bahnübergangssteuerung (BÜSTRA)
- ▶ Markierung eines Radfahrstreifens auf nördlicher Seite der Sorauer Straße zwischen Berliner Straße und Bahnhofstraße

V3 Komplexmaßnahme Erreichbarkeit des Bahnhofes

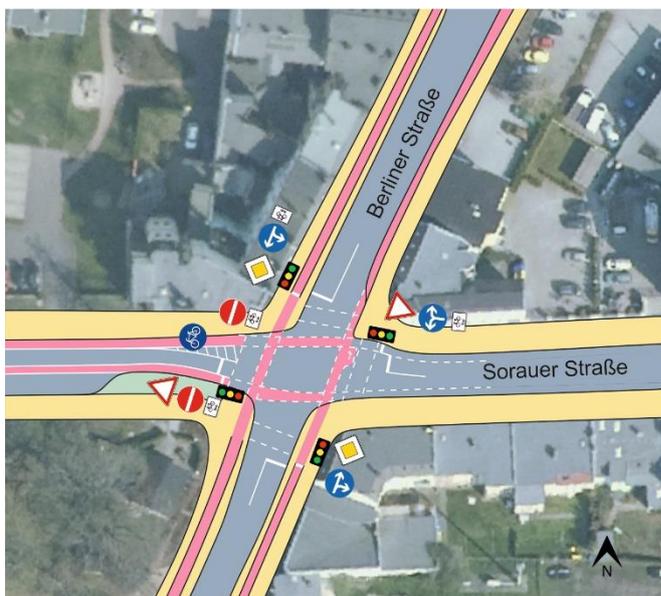
Weitere kleinteilige Maßnahmen:

- ▶ Erweiterung der Radabstellanlagen nördlich des Bahnhofgebäudes
- ▶ Etablierung eines Fahrradverleihs (Bedarf und mögliche Umsetzung sind separat zu prüfen)
- ▶ Erweiterung des P+R-Parkplatzes (ggf. in Kombination mit der Erweiterung der B+R Anlagen)
 - ▶ denkbar sind dafür die Flächen der Industriebrachen westlich des Bahnhofgebäudes (Sorauer Straße / Karl-Liebknecht-Straße)

Grafische Darstellung der Maßnahme

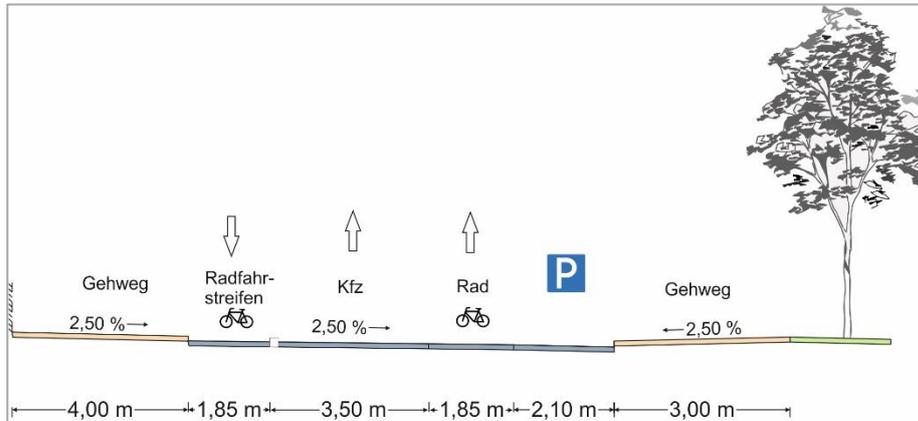


Maßnahmenskizze Kurzfrist-Variante; Kartengrundlag: geoportal.brandenburg.de



Maßnahmenskizze mögliche Erweiterung LSA; Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

V3 Komplexmaßnahme Erreichbarkeit des Bahnhofes



Querschnitt Sorauer Straße West (Fahrtrichtung Berliner Straße)

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Radverkehrsverbindung vom Bahnhof in und aus Richtung Osten und Süden der Stadt stellt sich aufgrund der Einbahnstraßenregelung und des Ausbauszustandes des Knotenpunktes Sorauer Straße / Berliner Straße als mangelhaft dar. Aktuell gibt es für den Radverkehr keine StVO-konforme Möglichkeit, aus der Berliner Straße nach links in die Sorauer Straße zum Bahnhof abzubiegen. Daher wird zum Teil der Gehweg auf der falschen Straßenseite verwendet oder das Rad muss geschoben werden.
- ▶ Für den Fußverkehr ergeben sich bei der Querung der Berliner Straße hohe Konfliktpotenziale und lange Wartezeiten, da keinerlei Querungshilfen vorhanden sind.
- ▶ Die Kapazitäten der B+R- sowie P+R-Anlagen sind zu gering für eine konsequente Förderung der Mobilität durch den Umweltverbund.

Maßnahmenbeurteilung

Mindestanpassungen:

- ▶ Bei verhältnismäßig geringem baulichem und finanziellem Aufwand wird der Knotenpunkt Berliner Straße / Sorauer Straße durch die Wegnahme zweier Fahrtrelationen vereinfacht. Die Einführung der Einbahnstraße auf der Sorauer Straße Ost, damit verbunden die Markierung der Fahrradschleuse in der Zufahrt Sorauer Straße Ost sowie die Sperrung des Linksabbiegens von Sorauer Straße West auf Berliner Straße verbessern die Querungsbedingungen für den Radverkehr deutlich.
- ▶ Ebenso wird für den Radverkehr die Abbiegebeziehung Berliner Straße Süd / Sorauer Straße West (Bahnhof) durch das indirekte Linksabbiegen über die Fahrradschleuse ermöglicht.
- ▶ Für den Kfz-Verkehr gibt es lediglich geringe Einschränkungen in Form von minimalen Umwegen bei der Erreichbarkeit der Berliner Straße. Die konkreten Verlagerungseffekte des gesperrten Linkseinbiegers von Sorauer Straße West auf die Berliner Straße werden müssen durch eine Verkehrszählung am Knotenpunkt evaluiert werden.
- ▶ Die Querungssituation für den Fußverkehr verbessert sich kaum. Lediglich die Verringerung der Abbiegemöglichkeiten am Knotenpunkt kann als leichte Verbesserung wahrgenommen werden.

Mögliche Erweiterung:

- ▶ Durch die Einrichtung einer Lichtsignalanlage erhöht sich der finanzielle Aufwand, insbesondere bei der Steuerung in Abhängigkeit der BÜSTRA. Der bauliche Aufwand ist verhältnismäßig gering.
- ▶ Insbesondere für den Rad- und Fußverkehr verbessert sich die Erreichbarkeit des Bahnhofes aus

V3 Komplexmaßnahme Erreichbarkeit des Bahnhofes

dem östlich und südlich gelegenen Stadtgebiet deutlich.

- ▶ Durch die Lichtsignalanlage werden sichere Querungsbedingungen auf allen Relationen geschaffen.

Beide Varianten:

- ▶ Die Anlage des Radfahrstreifens auf der Sorauer Straße West entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße erhöht den Fahrkomfort für den Radverkehr im Vergleich zur gegenwärtigen Führung auf dem Gehweg „Rad frei“ deutlich.
- ▶ Möglichkeit der Kombination beider Varianten (Lichtsignalanlage und Beibehaltung der Einbahnstraße Sorauer Straße Ost) denkbar.

Kleinteilige Maßnahmen:

- ▶ Die Erhöhung der Zahl der B+R-Anlagen in Verbindung mit der besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs für den Radverkehr stellt eine deutliche Verbesserung der Situation für den Radverkehr dar.
- ▶ Die Erweiterung der P+R-Parkplätze kann die Multimobilität und damit den schrittweisen Umstieg von Kfz-Verkehr zu SPNV fördern.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|----------------|----------------|----------------|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 ² | 3 ³ | 4 ⁴ | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme ist auch Ziel des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts. ▶ Mit der veränderten Verkehrsregelung auf der Sorauer Straße Ost lassen sich auch wesentliche Verbesserungen im Sinne der Lärminderungsplanung erreichen. ▶ Teilkonzept Parkraumkonzept Brandenburgisches Textilmuseum | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) ▶ Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg | | | | |

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

² Mindestanpassungen sowie kleinteilige Maßnahmen

³ Mögliche Erweiterung

⁴ ggf. notwendiger Grunderwerb und Erschließung von Flächen für B+R und P+R

Maßnahme V4:

Anpassung der Verkehrsberuhigung Am Markt / Cottbuser Straße /
Promenade

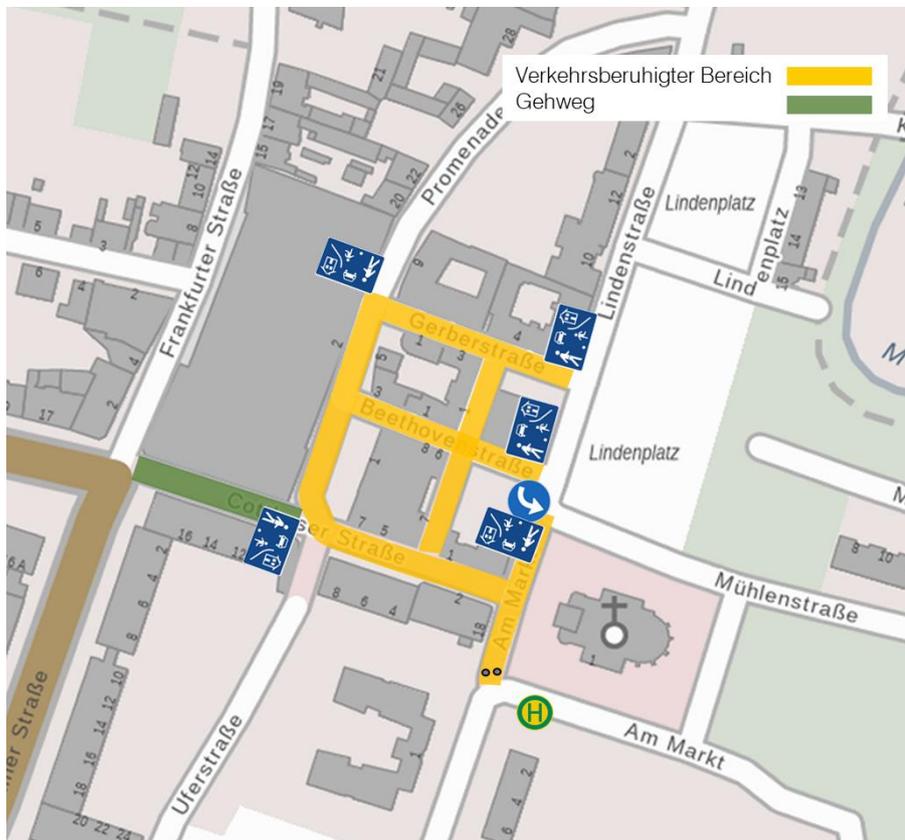
| Weiterentwicklung der Fußgängerzone | | |
|---|---|--|
| V4 Anpassung der Verkehrsberuhigung Am Markt / Cottbuser Straße / Promenade | | |
| Verkehrsberuhigung und Bestimmung Hauptstraßennetz | Attraktiver ÖPNV | Stärkung des Netzgedankens im Radverkehr |
| Sicheres barrierefreies Angebot im Fußverkehr | Schaffung attraktiver und sicherer Straßenräume und Verkehrsflächen | Förderung des Umweltverbundes und der alternativen Mobilität |
| Maßnahmenbeschreibung | | |

- ▶ Aufgabe der Fußgängerzone auf Abschnitten der Promenade, Cottbuser Straße, Am Markt, Gerberstraße, Beethovenstraße und Turmstraße und Umwandlung in verkehrsberuhigten Bereich (siehe Abbildung).
 - ▶▶ Fußgänger- und radfreundliche Umgestaltung der Fahrbahnoberfläche (z. B. geschnittenes Großpflaster)
 - ▶▶ Mögliche Gestaltung als Shared Space (keine separaten Gehwege mit Borden, stadtgestalterische Aufwertung mit Bepflanzungen)
 - ▶▶ Das Parken ist in verkehrsberuhigten Bereichen nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Es werden allerdings keine Flächen zum Parken vorgesehen. Das Halten zum Ein- oder Aussteigen bzw. zum Be- und Entladen ist erlaubt. Insbesondere für den Lieferverkehr des Einzelhandels sollen entsprechende Flächen vorgehalten werden.
 - ▶▶ Durchfahrt von und zur Uferstraße untersagt
- ▶ grundsätzliche Beibehaltung der derzeitigen Verkehrsführung.
 - ▶▶ Unechte Einbahnstraße auf markiertem Abschnitt Promenade und Cottbuser Straße (nur aus nördlicher Richtung Promenade erreichbar)
 - ▶▶ Durchfahrt Am Markt nicht möglich (Poller in südlicher Einfahrt); lediglich Ausfahrt aus Cottbuser Straße in Richtung Norden möglich
- ▶ Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich Am Markt (siehe Maßnahme Ö2)

Weiterentwicklung der Fußgängerzone

V4 Anpassung der Verkehrsberuhigung Am Markt / Cottbuser Straße / Promenade

Grafische Darstellung der Maßnahme



Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Erreichbarkeit des im Zentrum liegenden Einzelhandels ist nur eingeschränkt möglich. Insbesondere vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung ist eine möglichst standortnahe Erreichbarkeit notwendig.
- ▶ Die unterschiedliche Oberflächengestaltung mit in den Seitenräumen angeordneten Gehwegen setzt den Eindruck einer Fußgängerzone nur begrenzt um. Das grobe Kopfsteinpflaster in den mittleren Bereichen ist für Rad- wie Fußverkehr unkomfortabel und nicht barrierefrei.

Weiterentwicklung der Fußgängerzone

V4 Anpassung der Verkehrsberuhigung Am Markt / Cottbuser Straße / Promenade

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Grundsätzlich ist eine zweistufige Umsetzung der Maßnahme denkbar:
 - ▶▶ Stufe 1: die verkehrsorganisatorische Umwandlung von Fußgängerzone zu verkehrsberuhigtem Bereich mit verhältnismäßig geringem Aufwand
 - ▶▶ Stufe 2: bauliche Umgestaltung der Fußgängerzone insbesondere bezüglich der Oberflächengestaltung und Flächenaufteilung
- ▶ Die Erreichbarkeit der Ziele im Zentrum wird erhöht (Bringen und Holen im Bereich Promenade und Cottbuser Straße möglich, neue Haltestelle im Bereich Am Markt, Erhöhung des Geh- und Fahrkomforts für Fuß- bzw. Radverkehr)
- ▶ Die gegenwärtig teils undurchsichtige Verkehrsorganisation mit Fußgängerzone und Beschränkungen und Ausnahmen wird aufgelöst und bei Umsetzung der Stufe 2 auch gestalterisch mit dem Leitgedanken „Shared Space“ verdeutlicht
- ▶ Im Zuge der baulichen Umgestaltung erfolgt eine stadtgestalterische Aufwertung, durch entsprechende Begrünung und Stadtmobiliar

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|--|--|-----------------------------|---|---|---|----------------|---|
| kurzfristig umsetzbar ² | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich ³ | Langfristige Zukunftsvision | 1 ² | 2 | 3 | 4 ³ | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme Ö2 ▶ Verwaltungsverfahren nach § 6 BbgStrG - Widmung | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

² Stufe 1 der Umsetzung

³ Stufe 2 der Umsetzung

Maßnahme V5:

Umgestaltung des Knotenpunktes Badestraße / C.-A.-Groeschke-Straße

Attraktive und sichere Straßenräume

V5 Umgestaltung des Knotenpunktes Badestraße / C.-A.-Groeschke-Straße

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Abkröpfung der C.-A.-Groeschke-Straße im Einmündungsbereich in den Straßenzug der Badestraße
 - ▶▶ Veränderung der Bordlage, sodass eine rechteckige Einmündung entsteht
 - ▶▶ Einbau eines Fahrbahnteilers
- ▶ Markierung der Radverkehrsfurt (aufgrund Gehweg „Rad frei“ an der Badestraße)
- ▶ Ergänzung von Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr
 - ▶▶ Fahrbahnteiler am Knotenpunkt wird als Mittelinsel ausgestaltet und bietet somit Querungshilfe für zu Fuß Gehende
 - ▶▶ Gegenüber der Fußwegverbindung Jahnstraße wird eine Gehwegvorziehung an den Fahrbahnrand eingerichtet und mittels einer Borsteinabsenkung auch für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer nutzbar gemacht

Grafische Darstellung der Maßnahme



Maßnahmenskizze; Kartengrundlage: stadtplan.forst-lausitz.de

Attraktive und sichere Straßenräume

V5 Umgestaltung des Knotenpunktes Badestraße / C.-A.-Groeschke-Straße

Maßnahmenmotivation

- ▶ Durch den spitzen Kreuzungswinkel zwischen der C.-A.-Groeschke-Straße und der Badestraße ergeben sich erschwerte Sichtbeziehungen für Rechtsabbieger in die Badestraße.
 - ▶▶ Die Geometrie der Einmündung verleitet zu hohen Abbiegegeschwindigkeiten in die Badestraße und für Linksabbieger in die C.-A.-Groeschke-Straße.
 - ▶▶ Dies führt zu einem Gefahrenpotential für den bevorrechtigten Radverkehr auf der Badestraße in die stadteinwärtige Richtung, der auf dem Gehweg geführt wird.
 - ▶▶ Die Knotenpunktsituation wirkt unübersichtlich.
- ▶ Für den Fußverkehr fehlen Querungshilfen. Dies betrifft zum einen die derzeit flächenmäßig große Einmündung der C.-A.-Groeschke-Straße, zum anderen auch das Erreichen der wichtigen Wegeverbindung zur Jahnstraße (Gymnasium und Schwimmhalle).

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Durch die Senkung der Abbiegegeschwindigkeiten sowie der Ergänzung der fehlenden Querungshilfen wird die Verkehrssicherheit am Knotenpunkt deutlich erhöht.
- ▶ Die Bevorrechtigung der Badestraße wird verdeutlicht.
- ▶ Die Querungsverhältnisse für den Fußverkehr werden in verschiedenen Relationen verbessert.
- ▶ Durch die zweistufige Umsetzung entsteht die Möglichkeit, bereits vor der Sanierung des gesamten Knotenpunktes positive Effekte zu erreichen.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|---------------------------|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme V6:

Umgestaltung Robert-Koch-Straße

| Attraktive und sichere Straßenräume | | |
|--|---|--|
| V6 Umgestaltung Robert-Koch-Straße | | |
| 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 |
| Maßnahmenbeschreibung | | |

- ▶ Anordnung einer streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich der Lausitzklinik
- ▶ Einrichtung von Gehwegvorziehungen im Bereich der Einfahrt in die Robert-Koch-Straße aus Osten und vor dem Haupteingang der Lausitzklinik Forst mit einer verbleibenden Restfahrbahnbreite von 4,0 m im Bereich der Vorziehung
 - ▶▶ dienen als Querungshilfen
 - ▶▶ wirken als geschwindigkeitsdämpfende Elemente
 - ▶▶ dienen der Querschnittsreduzierung zur Durchsetzung von Tempo 30
- ▶ Anordnung des straßenbegleitenden Parkens auf der südlichen Straßenseite
 - ▶▶ Markierung der Stellflächen in Parkbuchten
 - ▶▶ zeitliche Beschränkung auf 30 Minuten (Hol- und Bringverkehre Klinik) bzw. Anwohnerparken
 - ▶▶ Anordnung von Taxiständen im Bereich des Haupteinganges
 - ▶▶ Mögliche Begrünung zur Aufwertung des Straßenraumes zwischen den Stellflächen
- ▶ Steuerung des ruhenden Verkehrs der Klinikbesucher
 - ▶▶ Parkplätze westlich des Klinikums (Rettungswache) werden als Besucherparkplatz ausgewiesen und beschildert
 - ▶▶ Anordnung einer zeitlichen Begrenzung des Parkens auf dem Friedhofsparkplatz, um nutzungsfremde Parker zu vermeiden
 - ▶▶ Parkplatzneubau gegenüber dem Haupteingang der Lausitzklinik ist geplant; bei Umsetzung Einordnung in das Parkraumkonzept
- ▶ grundlegende Rekonstruktion des Straßenzuges inkl. Nebenanlagen notwendig
- ▶ Hinweisbeschilderung von und zur Haltestelle „Krankenhaus“

Attraktive und sichere Straßenräume

V6 Umgestaltung Robert-Koch-Straße

Grafische Darstellung der Maßnahme

Prinzipdarstellung östlicher Bereich:

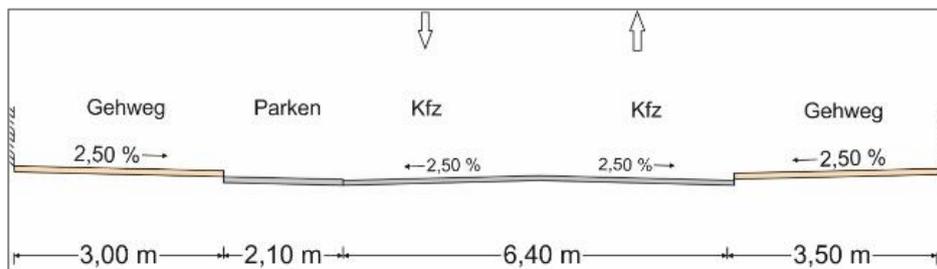


Kartengrundlage: <http://stadtplan.forst-lausitz.de>

Prinzipdarstellung westlicher Bereich:



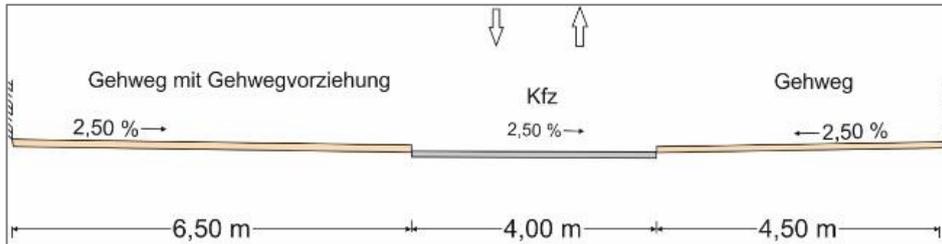
Kartengrundlage: <http://stadtplan.forst-lausitz.de>



Querschnitt Strecke

Attraktive und sichere Straßenräume

V6 Umgestaltung Robert-Koch-Straße



Querschnitt Gehwegvorziehung

Maßnahmenmotivation

- ▶ Vor dem Krankenhaus mit besonders sensiblen Nutzergruppen sind die Verkehrsverhältnisse derzeit ungeordnet.
- ▶ Im Zusammenhang mit dem Fußverkehr und dem ruhenden Verkehr kommt es zu Problemen mit der Verkehrssicherheit.
- ▶ Der Straßenraum weist städtebauliche Defizite auf.
- ▶ Der Zustand der Verkehrsanlagen ist generell sanierungsbedürftig.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Anordnung von Tempo 30
 - ▶▶ Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
 - ▶▶ Verkehrsberuhigung
 - ▶▶ Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen
- ▶ Einrichtung von Gehwegvorziehungen
 - ▶▶ sicheres Queren für zu Fuß Gehende insbesondere im Bereich der Klinik
 - ▶▶ Reduzierung des Straßenquerschnitt führt zu einer Reduktion der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und damit Ausschluss von Begegnungsverkehr im Bereich der Querungshilfe
- ▶ Ordnung der Parksituation und Anordnung von Taxiständen und damit Verkehrsberuhigung, Vermeidung von Falsch- / Fremdparkern

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mit der Einführung von Tempo 30 und der Umgestaltung des Straßenraums lassen sich auch wesentliche Verbesserungen im Sinne der Lärminderungsplanung erreichen. | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme V7:

Umgestaltung Triebeler Straße

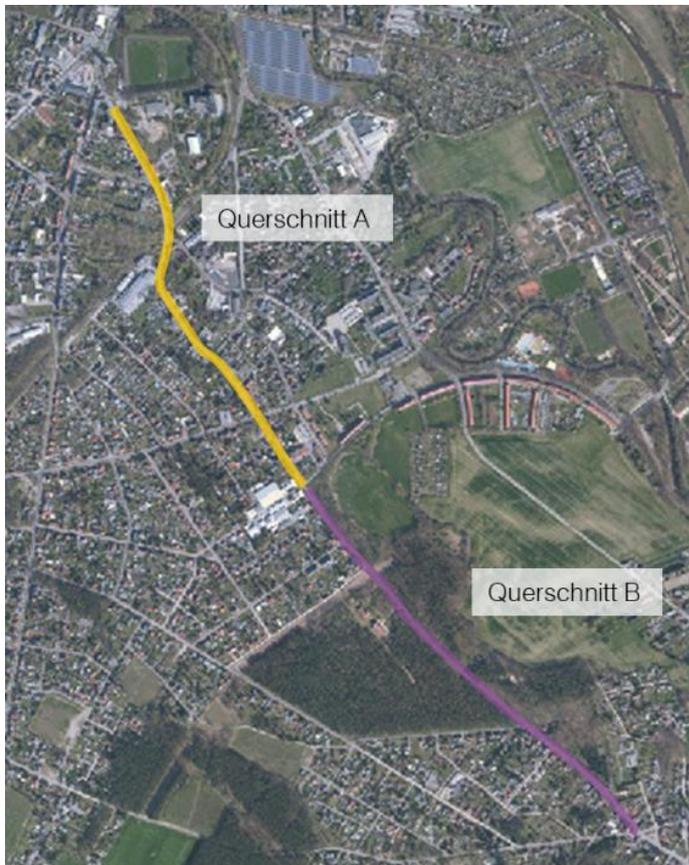
| Attraktive und sichere Straßenräume | | |
|--|---|--|
| V7 Umgestaltung Triebeler Straße | | |
| Verkehrsberuhigung und Bestimmung Hauptstraßennetz | Attraktiver ÖPNV | Stärkung des Netzgedankens im Radverkehr |
| Sicheres barrierefreies Angebot im Fußverkehr | Schaffung attraktiver und sicherer Straßenräume und Verkehrsflächen | Förderung des Umweltverbundes und der alternativen Mobilität |

Maßnahmenbeschreibung

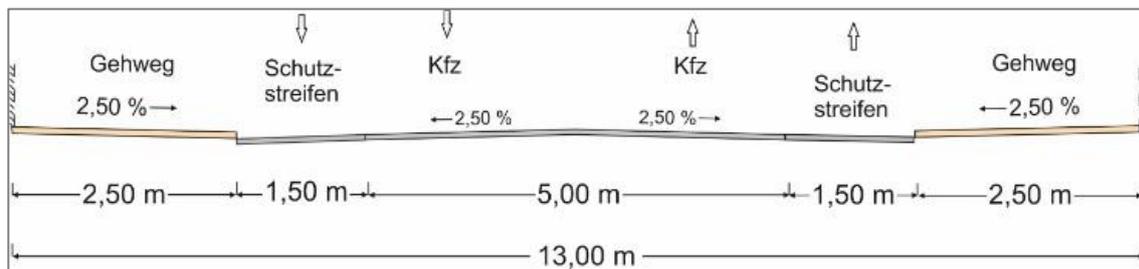
- ▶ Grundhafter Ausbau der Triebeler Straße auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr Triebeler Straße / B112 und der Ortslage Keune notwendig
- ▶ Durchschnittlicher Kfz-Verkehr (Werktag): ca. 4.000–5.000 Kfz/24h
- ▶ Anpassungen im Querschnitt:
 - ▶▶ Ausbau und Verbesserung der Gehwege auf 2,50 m Regelbreite
 - ▶▶ Ergänzung der Gehwege auf fehlenden Abschnitten (zwischen Skurumer Straße und der Ortslage Keune sowie die wiederkehrend fehlenden bzw. unbefestigten Abschnitte zwischen Skurumer Straße und Jahnstraße)
 - ▶▶ Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen (beidseitig)
- ▶ auf dem Abschnitt zwischen Jahnstraße und Ringstraße beidseitiger Gehweg
 - ▶▶ Anordnung einer Querungshilfe im Bereich Muskauer Straße / Jahnstraße (siehe Maßnahme F4)
- ▶ auf dem Abschnitt zwischen Ringstraße und Ortslage Keune (Knotenpunkt Triebeler Straße / Keuner Straße) Anlage eines Gehwegs auf der südwestlichen Straßenseite
 - ▶▶ Anordnung einer Querungshilfe im Bereich Ringstraße
 - ▶▶ Anordnung einer Querungshilfe im Bereiche Ackerstraße (bei Ansiedlung der Grundschule Keune im Bereich der Ackerstraße)

V7 Umgestaltung Triebeler Straße

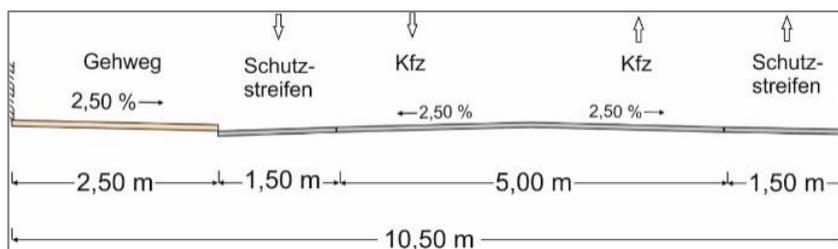
Grafische Darstellung der Maßnahme



Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de



Querschnitt A (Fahrtrichtung stadteinwärts)



Querschnitt B (Fahrtrichtung stadteinwärts)

Attraktive und sichere Straßenräume

V7 Umgestaltung Triebeler Straße

Maßnahmenmotivation

- ▶ Der Straßenzustand auf der Triebeler Straße bedarf einer Instandsetzung.
- ▶ Radverkehrsachse aktuell nicht durchgehend mit Angeboten für den Radverkehr ausgestattet.
 - ▶▶ fehlende Radverkehrsanlagen – laut den FGSV „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ wird bei den ca. 500 Kfz/h auf der Triebeler Straße eine Teilseparation (Schutzstreifen) vorgeschlagen.
- ▶ Verbindung zur Ortslage Keune für den Fußverkehr nicht adäquat gewährleistet.
 - ▶▶ fehlende Gehwege (partiell auf Abschnitt zwischen Jahnstraße und Ringstraße) sowie auf Abschnitt zwischen Ringstraße und Ortsteil Keune (gegenwärtig keine Nebenanlagen)
- ▶ Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts für zu Fuß Gehende und Radfahrende notwendig

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Aufwertung und Schaffung von Gehwegen erhöht Nutzbarkeit und Sicherheit
 - ▶▶ insbesondere auf Abschnitten mit gegenwärtig keinem Angebot (zwischen Ringstraße und Ortsteil Keune)
- ▶ Schaffung von Radverkehrsanlagen erhöht die Verkehrssicherheit für Radfahrende, minimiert Konflikte zwischen Radverkehr, Fußverkehr und Kfz-Verkehr und schließt eine Lücke im Radverkehrsnetz auf einer Radverkehrsachse mit Anbindung der angrenzenden Ortschaft Keune
- ▶ Grundhafte Instandsetzung bzw. Sanierung der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr erforderlich
- ▶ Aufwertung des Straßenraumes

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mit der Sanierung des Straßenraums lassen sich auch wesentliche Verbesserungen im Sinne der Lärminderungsplanung erreichen. ▶ Maßnahme F4 | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) ▶ Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg | | | | |

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

Maßnahme K1:

Einziehung von Verkehrsanlagen zur besseren Strukturierung des Straßennetzes

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

K1 Einziehung von Verkehrsanlagen zur besseren Strukturierung des Straßennetzes

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

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Für einige öffentlich gewidmete Straßen bzw. Straßenabschnitte, welche Sackgassen oder Zufahrten zu beispielweise Kleingartenanlagen sind, oder einen sehr kleinen Nutzerkreis aufweisen, soll die Einziehung bzw. Teileinziehung geprüft werden. Es werden im Folgenden Beispiele genannt. Die konkrete Einschätzung und Umsetzung obliegt der Stadt Forst.
- ▶ Während bei einer Einziehung die gesamte öffentliche Widmung entzogen wird, wird bei einer Teileinziehung die Nutzung der Straße auf einen bestimmten Nutzerkreis/-zweck bzw. Nutzerart beschränkt.
- ▶ Laut Brandenburgischem Straßengesetz (BbgStrG) ist die (Teil-)Einziehung von Straßen möglich, wenn jede Verkehrsbedeutung nicht mehr vorhanden ist oder wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen.
- ▶ Folgende beispielhafte Straßenabschnitte würden mittels Teileinziehung zu Radverkehrsanlagen umgewidmet. Dabei ist zu prüfen, welche Art von Anlage (Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg, Fahrradstraße) eine geeignete Wahl darstellt.
 - ▶▶ Jether Weg südlich des „Restaurants zur Waldeule“ → Fahrradstraße; Abstimmung mit angrenzender Gemeinde Wiesengrund notwendig
 - ▶▶ Gosdaer Weg nördlich des Transportunternehmers → Fahrradstraße
 - ▶▶ Ziegelstraße zwischen Nr. 127 und am Kreuzberg
 - ▶▶ Keuner Straße zwischen Nr. 18 und Nr. 40 (nach Sanierung der Triebeler Straße)
- ▶ Folgende beispielhafte Straßenabschnitte würden entwidmet:
 - ▶▶ Lausitzer Straße, Thüringer Straße (ausgehend von der Ringstraße)
 - ▶▶ H.-Werner-Straße zwischen Parkstraße und Einfahrt Parkplatz neben Nr. 13

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

K1 Einziehung von Verkehrsanlagen zur besseren Strukturierung des Straßennetzes

Maßnahmenmotivation

- ▶ Bezogen auf die Einwohnerzahl besitzt Forst (Lausitz) ein sehr dichtes, teils überdimensioniertes Straßennetz. Einige Straßenabschnitte haben dabei eine geringe bis keine öffentliche Funktion, sondern werden lediglich durch Anlieger benutzt.
- ▶ Die Instandhaltung / Unterhaltung stellt einen wesentlichen Kostenfaktor dar.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung ist eine Reduktion des öffentlichen Straßennetzes ohne bzw. mit sehr geringen Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmenden möglich.
- ▶ Die Unterhaltungskosten für die Stadt Forst (Lausitz) sinken in entsprechender Zahl.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|---------------------------|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ § 8 BbgStrG | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme K2:

Verkehrsberuhigung durch die Einführung von Tempo-30-Zonen

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

K2 Verkehrsberuhigung durch die Einführung von Tempo-30-Zonen

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Ergänzung des bereits eingeführten Systems von Tempo-30-Zonen
- ▶ Die Einführung oder Erweiterung von Tempo-30-Zonen – bzw. je nach Gegebenheiten streckenbezogenen Tempo-30-Beschränkungen – soll generell bei Sanierung von Straßenabschnitten geprüft werden. Zur Durchsetzung der Geschwindigkeit ist eine passende Gestaltung der Straße mit schmaleren Straßenquerschnitten und geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen relevant.
- ▶ Zwei mittelfristig zur Sanierung vorgesehene Straßenabschnitte werden nach Abschluss der Erneuerung als Tempo-30-Zonen ausgewiesen:
 - ▶▶ Virchowstraße zwischen Ziegelstraße und Bahnhofstraße (u. a. Reduzierung der Fahrbahnbreiten)
 - ▶▶ Noßdorfer Straße (Eingliederung in die umliegende Tempo-30-Zone) (siehe Maßnahme K3)
- ▶ Weitere Gebiete, in denen die Anordnung von Tempo-30-Zonen empfehlenswert und zu prüfen ist:
 - ▶▶ Nordwest: Magnusstraße, Virchowstraße, Elsässer Straße, Blumenstraße
 - ▶▶ Bahnhofsumfeld: Albertstraße, Roßstraße, Käthe-Kollwitz-Straße
 - ▶▶ Süd: Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zone, begrenzt durch Spremberger Straße, Umgehungsstraße, Muskauer Straße und Güterbahntrasse; Döberner Straße zwischen Noßdorfer Straße und Gewerbegebiet
 - ▶▶ Nordost: H.-Werner-Straße, Parkstraße, Schützenstraße, Jänickestraße (Süd)

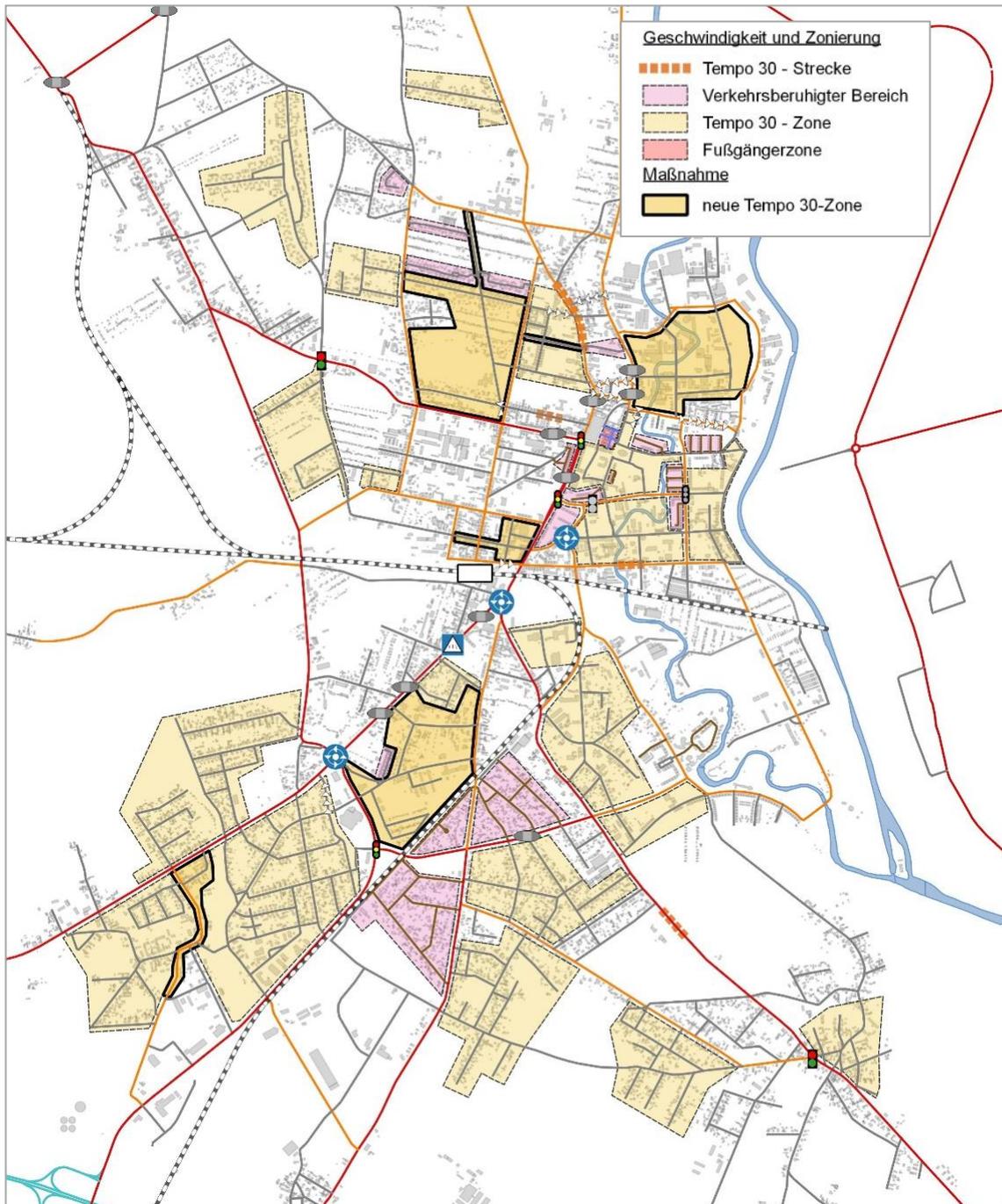
Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Hierarchisierung des Straßennetzes in Forst ist in weiten Teilen abgeschlossen. Allerdings fielen im Rahmen der Analyse zum Integrierten Verkehrsentwicklungsplan einige Gebiete auf, in denen Tempo-30-Zonen zur besseren Hierarchisierung angemessen wären.
- ▶ Die vorgeschlagenen Gebiete liegen umgeben von höherrangigen Straßen. Im Sinne ihrer Funktion als Erschließungsstraßen und dem damit verbundenen Gedanken der Netzhierarchisierung (Einheitlichkeit und Wiedererkennbarkeit) stellen Tempo-30-Zonen ein geeignetes Mittel dar um deren Funktion zu unterstreichen.
- ▶ Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsfunktion
- ▶ Berücksichtigung der Empfehlung des Lärminderungsplans der Stadt Forst (Lausitz)

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

K2 Verkehrsberuhigung durch die Einführung von Tempo-30-Zonen

Grafische Darstellung der Maßnahme



Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

K2 Verkehrsberuhigung durch die Einführung von Tempo-30-Zonen

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Einführung bzw. Erweiterung von Tempo-30-Zonen haben für die entsprechenden Gebiete eine Vielzahl positiver Wirkungen:
 - ▶▶ Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - ▶▶ Verkehrsberuhigung
 - ▶▶ Lärminderung ca. um 3 dB(A)
 - ▶▶ Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
 - ▶▶ Reduzierung von Trennwirkungen
 - ▶▶ Förderung des Fuß- und Radverkehrs
 - ▶▶ der Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr
- ▶ Die Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes auf den Erschließungsstraßen zieht eine gewünschte Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das höherrangige Netz nach sich.
- ▶ Es bestehen keine Einschränkungen in der Kfz-Erreichbarkeit bzw. der Erschließungsfunktion der Gebiete.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|------------------------------------|--|-----------------------------|---------------------------|---|----------------|---|---|
| kurzfristig umsetzbar ² | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich ³ | Langfristige Zukunftsvision | 1 ² | 2 | 3 ³ | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ Maßnahme K3 | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

² für die Einführung der Beschilderung von Tempo 30

³ für Umbaumaßnahmen im Straßenzug

Maßnahme K3:

Sanierung des Straßenzuges Noßdorfer Straße und Döberner Straße

Bauliche Maßnahmen

K3 Sanierung des Straßenzuges Noßdorfer Straße und Döberner Straße

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

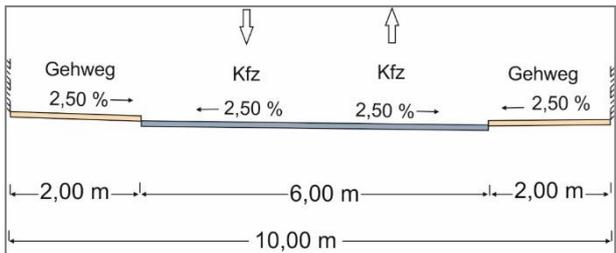
Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Grundhafter Ausbau der Noßdorfer Straße mit Einbindung in die umliegende Tempo-30-Zone und entsprechender Umgestaltung (gemäß der Entwurfssituation „Quartierstraße“ nach RAS 2010):
 - ▶▶ Fahrbahnbreite: 6,00 m
 - ▶▶ Gehweg beidseitig: mind. je 2,00 m (je nach Abschnitt auf der Noßdorfer Straße sind verschiedene Querschnittsbreiten vorhanden)
 - ▶▶ Radverkehr verkehrt im Mischverkehr
 - ▶▶ Die Haltestelle „Forst, Noßdorf Turnhalle“ wird in Form einer Haltestellenkaps barrierefrei ausgebaut.
- ▶ Fortführung der Tempo-30-Zone auf Döberner Straße bis Einmündung Gewerbegebiet.
- ▶ Aufhebung der Straßenklassifizierung der Noßdorfer Straße sowie Döberner Straße als „Straße mit starkem innerörtlichem Verkehr“ und Eingliederung in das Netz der Erschließungsstraßen in Noßdorf.

Grafische Darstellung der Maßnahme



— Abschnitt mit Anpassung des Querschnitts
- - - Tempo-30-Zone



Mindest- / Regelquerschnitt für die Umgestaltung der Noßdorfer Straße

Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

Bauliche Maßnahmen

K3 Sanierung des Straßenzuges Noßdorfer Straße und Döberner Straße

Maßnahmenmotivation

- ▶ Ziel ist die Stärkung des dörflichen Ortskerns entlang der Noßdorfer Straße und eine Vermeidung von Durchgangsverkehr. Der Verkehr soll sich auf die Hauptachsen Spremberger Straße und Umgehungsstraße konzentrieren. Dadurch erfolgt eine Minderung von Lärmemissionen sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- ▶ Der gegenwärtige Oberflächenzustand der Noßdorfer Straße bedarf einer Instandsetzung. Im Zuge der Sanierung können Anpassungen im Querschnitt vollzogen werden und somit die Ausgestaltung auf die Geschwindigkeit angepasst und adäquate Infrastruktur für zu Fuß Gehende geschaffen werden.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Durch die Einbindung der Noßdorfer Straße in die umliegende Tempo-30-Zone sowie der einhergehenden Sanierung und Umgestaltung der Straße wird der Widerstand für Durchgangsverkehr deutlich erhöht (Reduzierung der zugelassenen maximalen Geschwindigkeit, Rechts-vor-Links-Regelung an Knotenpunkten). Der Durchgangsverkehr kann vom umliegenden Hauptstraßennetz auf den Achsen Spremberger Straße und Umgehungsstraße abgewickelt werden.
- ▶ Die aus der Einführung einer Tempo-30-Zone resultierende Verkehrsberuhigung und die Minderung der Lärm- und Schadstoffemissionen führen zu einer Aufwertung des Straßenzuges im Sinne der Anwohner sowie des Fuß- und Radverkehrs
- ▶ Die Fahrbahnbreite von 6,00 m ist bei einem geringen Linienbusverkehrsaufkommen zulässig und unterstützt die Einhaltung der vorgeschriebenen Tempo-30-Zone.
- ▶ Beidseitig angelegte Gehwege erhöhen die Verkehrssicherheit von zu Fuß Gehenden.
- ▶ Der Radverkehr wird in Tempo-30-Zonen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Durch die angestrebte Reduzierung des Verkehrsaufkommens und die sanierte Fahrbahnoberfläche verbessert sich die Situation für den Radverkehr maßgeblich.
- ▶ Die Recht-vor-Links-Verkehrsregelung wird auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens als nicht hinderlich für den Linienbusverkehr eingeschätzt.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme K2 ▶ Maßnahme V1 | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme K4:

Umgestaltung des Knotens Nordumfahrung / Forster Straße

Maßnahmen für die Verkehrssicherheit

K4 Umgestaltung des Knotens Nordumfahrung / Forster Straße

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Kurzfrist-Variante:
 - ▶▶ Vereinheitlichung der Vorfahrtregelung: Beschilderung mit Zeichen 206 (Halt! Vorfahrt gewähren) auch an südlichem Knotenpunktarm (Forster Straße). Entsprechende Markierung einer Haltelinie.
 - ▶▶ Kreuzender Radverkehr (Zweirichtungsradweg) auf diesem Knotenpunktarm → Erhöhung der Verkehrssicherheit
 - ▶▶ Verdeutlichung der Radfurt durch Markierung (Einfärbung rot/ Piktogramm)
 - ▶▶ Verdeutlichung der Fahrspuren aus westlicher Richtung
 - Markierung einer Sperrfläche am Beginn des Linksabbiegestreifens / Ende der Seitenaufstellflächen für LKW, sodass alle Verkehrsteilnehmenden zunächst auf die rechte Fahrspur wechseln müssen
 - im Anschluss Öffnung des Linksabbiegestreifens (mögliche Reduzierung der Aufstelllänge denkbar)
 - Installation einer Vorwegweisung mit fahrstreifenfeinen Zielangaben möglich – Abwägung zwischen bereits bestehenden Hinweisschildern und zusätzlicher Informationsdichte zu treffen

- ▶ Langfrist-Variante:
 - ▶▶ Umgestaltung und Verkleinerung des Knotenpunktes – Kreisverkehr denkbar
 - ▶▶ Neubewertung der Situation nach Verkehrszählung und Perspektive bzgl. Grenzöffnung für den LKW-Verkehr (Rückkopplung Ausbau Umgehungsstraße)

Grafische Darstellung der Maßnahme



Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

Maßnahmen für die Verkehrssicherheit

K4 Umgestaltung des Knotens Nordumfahrung / Forster Straße



Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die gegenwärtig nicht-einheitliche Vorfahrtregelung (Stopp-Schild aus der südlichen und Vorfahrt-beachten-Schilde aus der nördlichen Richtung) kann zu Verwirrungen der Verkehrsteilnehmenden führen. (Einheitlichkeit, Eindeutigkeit, Verständlichkeit von Verkehrsanlagen als Grundsatz der Verkehrsplanung)
- ▶ Ein zusätzlicher Fahrstreifen aus Richtung Westen verlangt bei einem Spurwechsel Rechts-Blinken, was häufig als vermeintliches rechts abbiegen aufgefasst wird.
- ▶ Der Knoten scheint für die dort abzuwickelnden Verkehrsstärken überdimensioniert (Verifizierung mittels Verkehrserhebung erforderlich)

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die kurzfristig umsetzbare Vereinheitlichung der Vorfahrtregelung und Verdeutlichung der Richtungsfahrspuren aus Richtung Westen, hat bei einem überschaubaren Aufwand einen positiven Effekt bzgl. der Verständlichkeit des Knotenpunktes.
- ▶ Die Langfrist-Variante beinhaltet nach entsprechenden Voruntersuchungen einen Vollumbau des Knotenpunktes. Aufgrund der gegenwärtig schwer absehbaren Zukunft der Umgehungsstraße, der damit verbundenen Öffnung des LKW-Grenzverkehrs und dem aktuell guten baulichen Zustand des Knotenpunktes bedarf die Langfrist-Variante bei geplanter Umsetzung eine entsprechende Neubewertung.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|------------------------------------|---|--|---------------------------|----------------|---|---|----------------|
| kurzfristig umsetzbar ² | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision ³ | 1 | 2 ² | 3 | 4 | 5 ³ |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

² Kurzfrist-Variante

³ Langfrist-Variante

Maßnahme Ö1:

Verbesserte Barrierefreiheit im ÖPNV

Maßnahmen der Erschließung und Infrastruktur

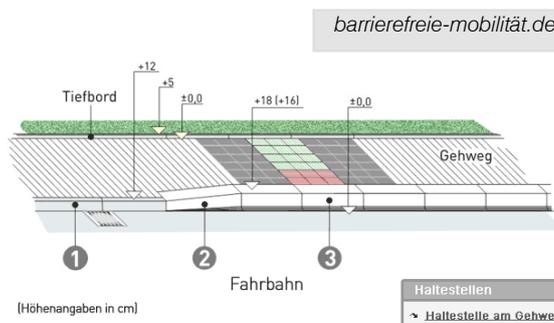
Ö1 Verbesserte Barrierefreiheit im ÖPNV

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ barrierefreier Ausbau von Haltestellen
 - ▶▶ Am Markt, Richard-Wagner-Straße, Schwimmhalle
- ▶ Beim barrierefreien Ausbau ist auf folgende Merkmale an den Haltestellen zu achten:
 - ▶▶ ausreichend hohe Borde, sodass lediglich ein Restspalt von nicht größer als 5 cm verbleibt (min. 0,24 m)
 - ▶▶ taktile Leitelemente zur Sicherung der Bussteigkante und Auffinden von barrierefreien Türen
 - ▶▶ nach Möglichkeit Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip (z. B. audiovisuell)
 - ▶▶ barrierefreie Zugänge zu den Haltestellen (z. B. über Rampen, Querungshilfen an Straßen)
- ▶ Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen sollten des Weiteren Qualitätsstandards in der Haltestellenausstattung bedacht und bei Bedarf eingeordnet werden:
 - ▶ Wetterschutz, Sitzmöglichkeit, dynamische Fahrgastinformation, Abfallbehälter (Eulo Schule, Mühlenstraße)
- ▶ Neben dem barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ist ebenso die Verbesserung der Transportbedingungen für Kinderwagen und Rollatoren in den eingesetzten Kleinbussen Ziel der barrierefreien Aufwertung.

Grafische Darstellung der Maßnahme



Maßnahmenmotivation

- ▶ Gemäß Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind die Belange mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen, zu berücksichtigen.
- ▶ Der Grad der Barrierefreiheit im Forster Haltestellennetz ist vergleichsweise bereits recht hoch.

Maßnahmen der Erschließung und Infrastruktur

Ö1 Verbesserte Barrierefreiheit im ÖPNV

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Mit einem flächendeckenden barrierefreien Ausbau der Haltestellen des ÖPNV wird die Nutzung des Regional- und Stadtbusverkehr auch für körperlich behinderte Fahrgäste ermöglicht.
- ▶ Für andere Fahrgäste stellt ein barrierefreier Ausbau in der Regel eine Steigerung des Komforts beim Zugang zum ÖPNV dar.
- ▶ Die Umsetzung ist im langfristigen Kontext zu sehen, da der Umbau von Haltestellen in der Regel im Rahmen einer turnusmäßigen Erneuerung eines Straßenraumes erfolgt.
- ▶ Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen besitzt auch politisch eine große Wichtigkeit, da nach dem Personenbeförderungsgesetz der ÖPNV ab Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit vorgesehen ist.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|--|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) ▶ DB Regio Bus Ost GmbH | | | | |

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

Maßnahme Ö2:

Neuordnung der Haltstellen in der Innenstadt

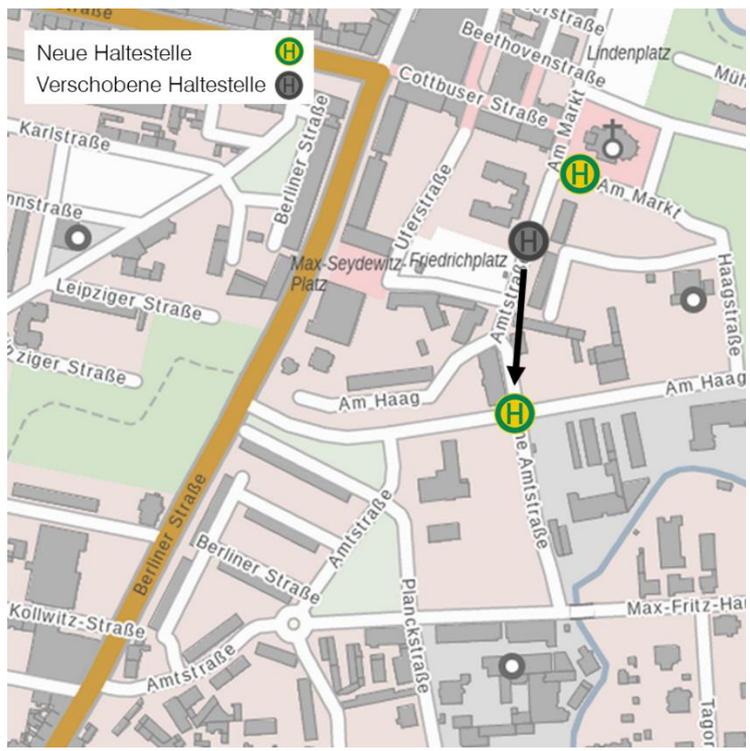
Maßnahmen der Erschließung und Infrastruktur
Ö2 Neuordnung der Haltestellen in der Innenstadt

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Verschiebung der Haltestelle „Am Markt“ in Richtung Süden in den Bereich der Musik- und Kunstschule bzw. „Am Haag“
- ▶ Anlage einer neuen Haltestelle „Zentrum/Stadtkirche“ in den Bereich Am Markt
- ▶ Ergänzung Orientierungs- und Leitsystem (Haltestellenleitsystem) im Zentrum (Rosencenter, Ärztehaus, Sparkasse)
- ▶ Zusatzbezeichnung „Zentrum“ für die Haltestellen „Am Markt“ und „Sparkasse“

Grafische Darstellung der Maßnahme



Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Haltestellenlage der Haltestelle „Am Markt“ im Zentrum von Forst (Lausitz) ist ungünstig. Die Quellen bzw. Ziele die durch die Haltestelle erschlossen werden liegen in verhältnismäßig weiter Entfernung der Haltestellen.
- ▶ Die Orientierung zu Haltestellen bzw. Quellen und Zielen weist Verbesserungspotential auf.

Maßnahmen der Erschließung und Infrastruktur

Ö2 Neuordnung der Haltestellen in der Innenstadt

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Haltestellenlage und damit verbundene Zu- bzw. Abgangswege zum ÖPNV hat einen großen Einfluss auf die Attraktivität des ÖPNVs. Durch die Verschiebung der Haltestelle „Am Markt“ und sowie die Neuanlage einer Haltestelle im Bereich Am Markt wird die Erreichbarkeit der Quellen bzw. Ziele vom/zum ÖPNV und damit die Attraktivität des ÖPNV in der Stadt deutlich verbessert.
 - ▶▶ Ggf. erhaltene Förderungen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen und damit verbundene Verbindlichkeiten sind zu beachten. In diesem Fall ist die Maßnahme neu zu bewerten und Kosten/Nutzen abzuwägen.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|--|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ Maßnahme V4 | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) ▶ DB Regio Ost GmbH | | | | |

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

Maßnahme F1:

Schließung von Lücken im Gehwegnetz

Optimierung von Anlagen für den Fußgängerlängsverkehr

F1 Schließung von Lücken im Gehwegnetz

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

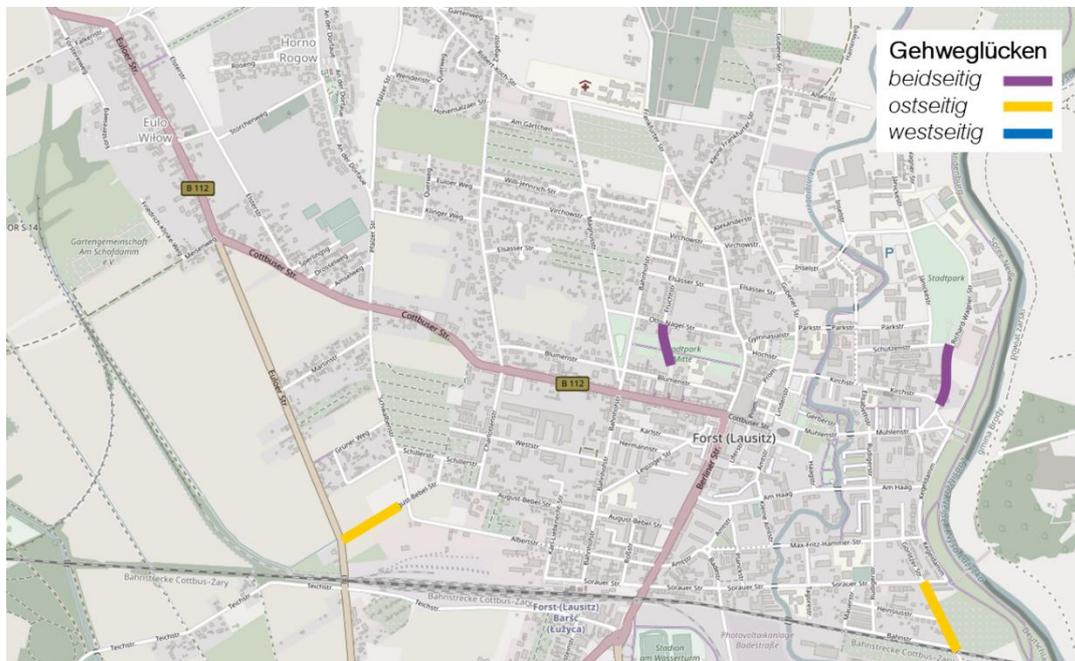
Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Das Gehwegnetz von Forst (Lausitz) ist an einigen Stellen nicht durchgängig ausgebaut. Um ein vollständig nutzbares Gehwegnetz in Forst (Lausitz) zu erreichen, sollen diese Lücken entsprechend der Vorgaben aus den einschlägigen Richtlinien geschlossen werden. Folgende Netzabschnitte sind unvollständig ausgebaut:
 - ▶▶ Umgehungsstraße (Westseite) zwischen Skurumer Straße und Domsdorfer Kirchweg → Radwegausbau B112 (gemeinsamer Geh- und Radweg)
 - ▶▶ Verbindung zwischen Jahnstraße und Badestraße – Kreuzung der Bahntrasse erfordert Erneuerung der Sicherung durch Umlaufgitter (z. B. Z-Querung)
 - ▶▶ Spremberger Straße zwischen Kreisverkehr Euloer Straße / B112 und Fasanenweg Richtung Ortsausgang → siehe Maßnahme V1
 - ▶▶ Wehrinselstraße zwischen Sorauer Straße und Bahnübergang
 - ▶▶ Stadtpark Mitte: Trampelpfad zwischen Otto-Nagel-Straße (Eingang auf Höhe der Fruchtstraße) und Blumenstraße am Parkplatz (Privatweg – bedarf gesonderter Klärung)
 - ▶▶ Triebeler Straße südlich der Güterbahntrasse
 - ▶▶ Richard-Wagner-Straße zwischen Schützenstraße und Kirchstraße auf der östlichen Seite
 - ▶▶ 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
 - ▶▶ Jahnstraße Bahnüberweg (Prüfung nach EKrG)
 - ▶▶ Ausbau der Gehwege in den Ortslagen der Stadt Forst (Lausitz); mindestens ab Straßenkategorie „Haupterschließungsstraße“; Beispiele:
 - Forstweg in Keune/Mexiko
 - Noßdorfer Straße in Noßdorf (siehe Maßnahme K4)
 - Naundorfer Straße in Sacro
 - L 49 zwischen Urwaldstraße und Ortsausgang Richtung Cottbus in Groß Jamno
 - Teichstraße und Klein Jamno Nr. in Klein Jamno
 - ▶▶ Klein Bohrauer Straße
- ▶ Die schlussendliche Grundlage der Entscheidung für einen Ausbau setzt in jedem Fall eine Überprüfung der Bedeutung des Fußverkehrs im Netzzusammenhang und Analyse wichtiger Quelle-Ziel-Beziehungen im Umfeld dar. Daraus abzuleiten sind die notwendigen Nutzungsanforderungen für den Fußgängerlängs- und -querverkehr.

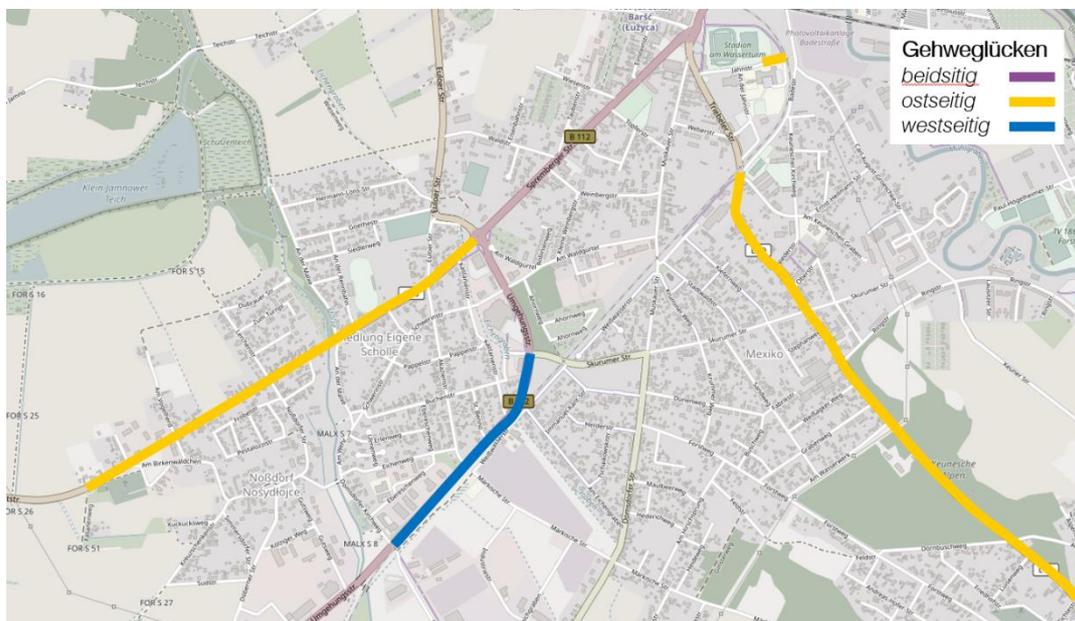
Optimierung von Anlagen für den Fußgängerlängsverkehr

F1 Schließung von Lücken im Gehwegnetz

Grafische Darstellung der Maßnahme



Übersicht Gehweglücken Stadt Forst (Lausitz) nördliches Stadtgebiet;
Kartengrundlage: openstreetmap.org



Übersicht Gehweglücken Stadt Forst (Lausitz) südliches Stadtgebiet
Kartengrundlage: openstreetmap.org

Optimierung von Anlagen für den Fußgängerlängsverkehr

F1 Schließung von Lücken im Gehwegnetz

Maßnahmenmotivation

- ▶ Der Ausbau und die Gewährleistung guter Fußwegebeziehungen in der Stadt Forst (Lausitz) ist besonders unter den Aspekten der zukünftigen Altersstruktur von hoher Wichtigkeit.
- ▶ Für einen hohen Fußverkehrsanteil der in Forst (Lausitz) zurückgelegten Wege spielt u. a. die Nutzungsstruktur eine große Rolle. Ebenso wichtig ist eine hohe Qualität des Fußwegenetzes hinsichtlich Dimensionierung, Ausstattung, Sicherheit und Aufenthaltsqualität.
- ▶ Da zu Fuß Gehende sehr sensitiv auf Umwege reagieren, sind möglichst direkte Wege mit bei Bedarf vorzuhaltenden Querungshilfen wesentlich.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Maßnahme zielt auf ein vollständiges Gehwegnetz im Stadtgebiet von Forst (Lausitz). Dies ermöglicht die kleinteilige Erschließung mit geringen Umwegen und führt zur Verkürzung von zu Fuß zurückgelegten Wegen.
- ▶ Der Ausbau verkehrs- und witterungsbeständiger Gehwege hat keine Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmende zur Folge.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme ist auch Ziel des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts. ▶ Maßnahme V1 ▶ Maßnahme K4 | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme F2:

Verbesserung des Zustands von Gehwegen

Optimierung von Anlagen für den Fußgängerlängsverkehr

F2 Verbesserung des Zustands von Gehwegen

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Ausbau und Aufwertung vorhandener (unbefestigter) Gehwege
- ▶ Schaffung adäquater und barrierefreier Oberflächen und Breiten der Gehwege
- ▶ Beispielhafte Abschnitte mit fehlenden befestigten Gehwegen im Stadtgebiet:
 - ▶▶ Muskauer Straße zwischen Weinbergstraße und Am Waldgürtel auf der westlichen Seite und zwischen Bahnübergang und Skurumer Straße auf östlicher Seite
 - ▶▶ Wehrinselstraße zwischen Sorauer Straße und Bahnübergang
 - ▶▶ Cottbuser Straße zwischen Pfälzer Straße und Amselweg auf nördlicher Straßenseite
 - ▶▶ Stadtpark Mitte: Trampelpfad zwischen Otto-Nagel-Straße (Eingang Höhe Fruchtstraße) und Blumenstraße (Parkplatz) durch den Stadtpark Mitte
 - ▶▶ Richard-Wagner-Straße zwischen Schützenstraße und Kirchstraße auf östlicher Straßenseite

Grafische Darstellung der Maßnahme



Beispiel: Gehwegzustand auf der Richard-Wagner-Straße zw. Schützenstraße und Kirchstraße

Maßnahmenmotivation

- ▶ Für einen hohen Fußverkehrsanteil der in Forst (Lausitz) zurückgelegten Wege spielt u.a. die Nutzungsstruktur eine große Rolle. Ebenso wichtig ist eine hohe Qualität des Fußwegenetzes hinsichtlich Dimensionierung, Ausstattung, Sicherheit und Aufenthaltsqualität. Auch und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer ist eine barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes und eine direkte Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen essentiell.

Optimierung von Anlagen für den Fußgängerlängsverkehr

F2 Verbesserung des Zustands von Gehwegen

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Bereitstellung von verkehrs- und witterungssicheren Gehwegen (Barrierefreiheit)
- ▶ keine Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer
- ▶ Ermöglichung einer kleinteiligen Erschließung mit möglichst geringen Umwegen
- ▶ Verkürzung von Fußwegen

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|---------------------------|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme F3:

Verbesserung der Barrierefreiheit

Optimierung von Anlagen für den Fußgängerlängsverkehr

F3 Verbesserung der Barrierefreiheit

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen für zu Fuß Gehende wird im Stadtgebiet von Forst (Lausitz) weiter ausgebaut. Zur barrierefreien Gestaltung zählen Bordabsenkungen in Knotenpunktbereichen und an Querungshilfen sowie taktile Elemente an stark belasteten Knotenpunkten.
- ▶ Auszug der Bereiche, in denen Bordabsenkungen notwendig sind:
 - ▶▶ Sorauer Straße
 - ▶▶ Max-Fritz-Hammer-Straße
 - ▶▶ Berliner Straße
 - ▶▶ Tagorestraße im Umfeld der Kita „Talitha kumi“
 - ▶▶ Mühlgrabenweg, Querung Am Haag
 - ▶▶ Mühlgrabenweg, Querung Parkstraße
- ▶ Querungshilfen (Mittelinseln) dienen dem sicheren Queren von Straßenzügen durch zu Fuß Gehende. Neben den in den Komplexmaßnahmen integrierten Querungshilfen sind Querungshilfen vorrangig auf der Cottbuser Straße zwischen Ziegelstraße und der Bahnhofsstraße, auf der Berliner Straße zwischen Sorauer Straße und Berliner Platz sowie auf der Triebeler Straße zwischen Muskauer Straße und Jahnstraße sowie im Bereich Ackerstraße zu ergänzen. (siehe Maßnahme F4)
- ▶ Außerdem werden fehlende taktile Bodenelemente für sehbehinderte insbesondere an stark belasteten Knotenpunkten und Haltestellen ergänzt.
- ▶ Mittelfristig ist eine durchgehende Barrierefreiheit im gesamten Stadtgebiet anzustreben.

Grafische Darstellung der Maßnahme

- ▶ Bilder aus der Stadt Forst (Lausitz) zeigen positive Beispiele bezüglich der einer barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen.



Optimierung von Anlagen für den Fußgängerlängsverkehr

F3 Verbesserung der Barrierefreiheit

Barrierefreie Querungshilfen am Kreisverkehr Teichstraße / B112 und auf der Gubener Straße



Taktile Elemente vor Querung am Knotenpunkt Kegeldamm / Max-Fritz-Hammer-Straße

Maßnahmenmotivation

- ▶ Im Kontext des integrierten Verkehrskonzeptes steht die gleich gute Erreichbarkeit von Zielen im öffentlichen Raum für alle Menschen im Fokus. Gemäß dem im Grundgesetz festgeschriebenen Diskriminierungsverbot darf niemand aufgrund seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies bedarf der Berücksichtigung im Rahmen jeglicher Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für alle“ bzw. einer barrierefreien Gestaltung.
- ▶ Neben Menschen, welche auf Gehhilfen oder Rollstühle angewiesen sind, Eltern mit Kinderwagen oder Kleinkindern und Radfahrenden, welche ihr Fahrrad zum Queren über eine Straße schieben, profitieren alle Verkehrsteilnehmenden von einer barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen.
- ▶ Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende durch eine barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen ist zudem ein wichtiger Aspekt zur Förderung der nicht motorisierten Nahmobilität.
- ▶ Die Bestandsanalyse zeigt im Stadtgebiet der Stadt Forst (Lausitz) Handlungsbedarf auf.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Umsetzung der Maßnahme ist ein wichtiger Aspekt in der Sicherung der Teilhabe am Verkehr für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere für Kinder und ältere Menschen.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|---|---|-----------------------------|---|----------------|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 ² | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme ist auch Ziel des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts. ▶ Maßnahme F4 | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

² je Einzelmaßnahme Querungshilfen, Bordabsenkungen Kostenklasse 1

Maßnahme F4:

Einrichtung von Querungshilfen

| Schaffung von Querungsmöglichkeiten | | |
|--|---|--|
| F4 Einrichtung von Querungshilfen | | |
| 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 |

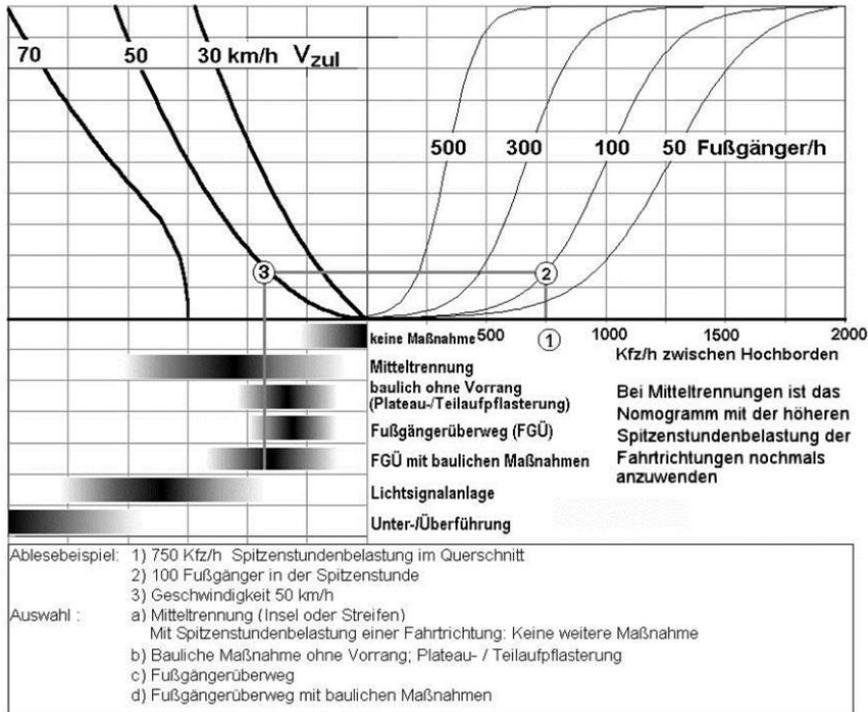
Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Schaffung von Querungsanlagen im Zuge von signifikanten Wegebeziehungen im Fußverkehr (beispielhafte Auswahl):
 - ▶▶ Spremberger Straße zwischen Kreisverkehr Euloer Straße / B 112 und Fasanenweg (Ortsausgang) (Maßnahme V1 (Spremberger Straße))
 - ▶▶ Cottbuser Straße zwischen Ziegelstraße und Bahnhofsstraße
 - ▶▶ Berliner Straße in Höhe Sorauer Straße / Amtstraße und August-Bebel-Straße sowie zwischen ehemaliger Post und Berliner Platz (Maßnahme V3 und F1)
 - ▶▶ Triebeler Straße zwischen Muskauer Straße und Jahnstraße (Schulwegsicherung, Schwimmhalle, Stadion)
 - ▶▶ Triebeler Straße in Höhe Skurumer Straße (Maßnahme V7)
 - ▶▶ Triebeler Straße in Höhe Ackerstraße (Abhängig von der Standortentscheidung der Grundschule Keune – Maßnahme V7)
 - ▶▶ Am Knotenpunkt Badestraße / C.-A.-Groeschke-Straße (zur Schulwegsicherung und zur Querung in Richtung Jahnstraße) (Maßnahme V5)
 - ▶▶ am Knotenpunkt Umgehungsstraße / Schwerinstraße / Am Waldgürtel (zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Haltestelle Umgehungsstraße)

Schaffung von Querungsmöglichkeiten

F4 Einrichtung von Querungshilfen

Grafische Darstellung der Maßnahme



Einsatzbereiche von Querungsanlagen gemäß EFA 2002 (FGSV – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen)



Querungsanlage auf der Cottbuser Straße (Beispiel)

Schaffung von Querungsmöglichkeiten

F4 Einrichtung von Querungshilfen

Maßnahmenmotivation

- ▶ Das Queren der Fahrbahn, insbesondere im Zuge von Hauptverkehrsstraßen, ist abgesehen der signalisierten Knotenpunkte nur selten möglich und gefährlich. Hauptursachen stellen hohe Verkehrsaufkommen sowie große Fahrbahnbreiten dar. Es bestehen Konflikte, Umwege und lange Wartezeiten.
- ▶ Je höher die Verkehrsstärke und die zugelassene Höchstgeschwindigkeit desto größer wird der Bedarf an Querungsanlagen für den Fußverkehr. In der Stadt Forst (Lausitz) betrifft dies vor allem die Hauptverkehrsstraßen, während das Forster Nebennetz verhältnismäßig geringe Verkehrsstärken und somit wenig Erfordernis für Querungsanlagen aufweist.
- ▶ Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung der Trennwirkung sollen die Möglichkeiten für sicheres Überqueren der Fahrbahn verbessert werden. Dies beinhaltet auch das sichere Queren mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer durch angemessene Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Verbesserung der Möglichkeiten der sicheren Fahrbahnquerung
- ▶ Erhöhung der Verkehrssicherheit
- ▶ Reduzierung der Trennwirkung und Verringerung von Umwegen
- ▶ Gewährleistung eines sicheren und barrierefreien Erreichens von Haltestellen und anderen Zielen

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|---|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme ist auch Ziel des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts. ▶ Maßnahme V1 ▶ Maßnahme V3 ▶ Maßnahme V5 ▶ Maßnahme V7 ▶ Maßnahme F1 | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme F5:

Verbesserung der Querungssituation Berliner Straße

Sicheres barrierefreies Angebot im Fußverkehr

F5 Verbesserung der Querungssituation Berliner Straße

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Anstelle des gegenwärtig angelegten Mittelstreifens auf der Berliner Straße werden Mittelinseln als Querungshilfen für zu Fuß Gehende angeordnet:
 - ▶▶ Standort 1: nördlich der Einmündung Berliner Straße / Käthe-Kollwitz-Straße
 - ▶▶ Standort 2: nördlich der Einmündung Berliner Straße / August-Bebel-Straße
 - ▶▶ Standort 3: in Höhe Postfiliale Berliner Straße
 - ▶▶ Standort 4: zwischen Postfiliale und Knotenpunkt Berliner Straße / Cottbuser Straße
- ▶ Die geplante Breite der Querungshilfe beträgt für Standorte 2, 3 und 4 mindestens 2,50 m und für die Standort 1 mindestens 2,00 m. Die angegebenen Breiten stellen dabei Mindestbreiten dar. Je nach genauem Aufmaß sollen die Querungshilfen so breit wie möglich ausgebaut werden ohne dabei in die Fahrstreifen einzugreifen.
- ▶ Absenkung der Borde auf den Gehwegseiten
- ▶ Barrierefreie Ausgestaltung der Querungshilfen mit taktilen Elementen

Grafische Darstellung der Maßnahme



Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

Sicheres barrierefreies Angebot im Fußverkehr
F5 Verbesserung der Querungssituation Berliner Straße



Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

Beispiel: barrierefreie Mittelinsel mit Nullabsenkung und ertastbarem Bordanschlag



https://www.kronimus.de/wp-content/uploads/2017/03/IMG_1191-tc_1260px.jpg

Sicheres barrierefreies Angebot im Fußverkehr

F5 Verbesserung der Querungssituation Berliner Straße

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Berliner Straße stellt mit ihrem Charakter als Hauptverkehrsstraße und entsprechend hohen Verkehrsstärken für den querenden Fußgängerverkehr ein großes Hindernis dar. Gegenwärtig befindet sich die nächstgelegene sichere Querungsmöglichkeit an der signalisierten Einmündung Berliner Straße / Am Haag.
- ▶ Insbesondere vor dem Hintergrund der Wohnbebauung auf der einen und der Einkaufsmöglichkeiten auf der anderen Straßenseite ergibt sich ein großer Querungsbedarf der zu Fuß Gehenden.
- ▶ Im Zuge der Schulwegsicherung ist eine Erweiterung der Querungshilfen auf der Berliner Straße sinnvoll.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Der Bau der Querungshilfen stellt einen überschaubaren Eingriff mit großer positiver Wirkung für zu Fuß gehende und Radfahrende dar.
- ▶ Durch den gegenwärtig vorhandenen Mittelstreifen sind bereits Flächen vorhanden, welche lediglich baulich verändert werden müssen.
- ▶ Die Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende wird durch eine wenig aufwendige Maßnahme deutlich erhöht.
- ▶ Durch die Maßnahme sind keine Auswirkungen für den Kfz-Verkehr zu erwarten.
- ▶ Bei einem möglichen Anschluss der geplanten Westumfahrung an die August-Bebel-Straße ist der Knotenpunkt Berliner Straße / August-Bebel-Straße inklusive der Querungshilfen neu zu bewerten.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|--|---|-----------------------------|---------------------------|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ Maßnahme ist auch Ziel des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts. | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme F6:

Ersatz der Fußgänger-Lichtsignalanlage Cottbuser Straße / Schwalbenstraße

Schaffung von Querungsmöglichkeiten

F6 Ersatz der Fußgänger-Lichtsignalanlage Cottbuser Straße / Schwalbenstraße durch einen Fußgängerüberweg

Verkehrsberuhigung und Bestimmung Hauptstraßennetz

Attraktiver ÖPNV

Stärkung des Netzgedankens im Radverkehr

Sicheres barrierefreies Angebot im Fußverkehr

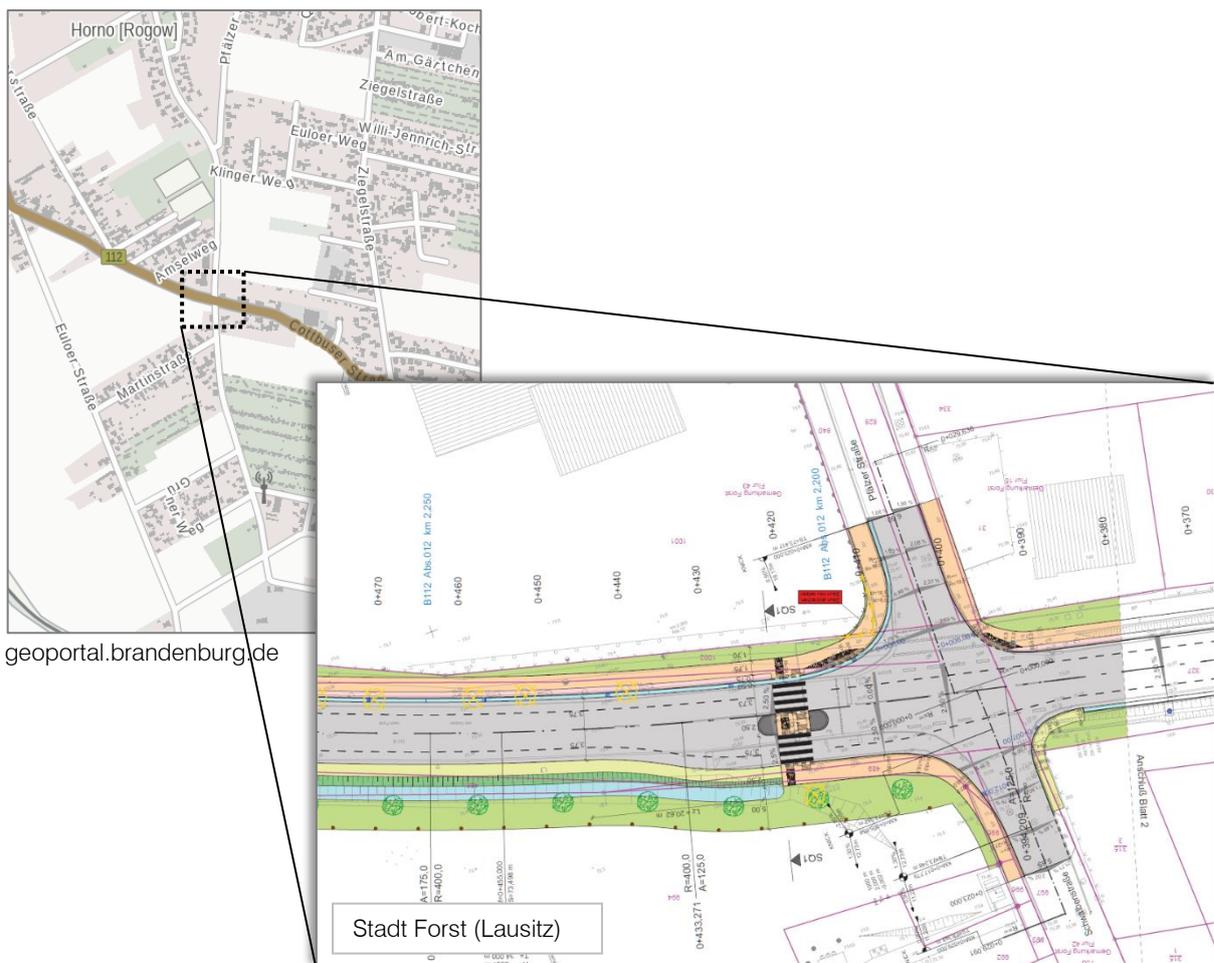
Schaffung attraktiver und sicherer Straßenräume und Verkehrsflächen

Förderung des Umweltverbundes und der alternativen Mobilität

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Die vorhandene Fußgänger-LSA wird zurückgebaut und durch einen Fußgängerüberweg mit Mittelinsel ersetzt. Die gegenwärtig schlechte Zuwegung der Überquerungsstelle wird angepasst und durch Bordsteinabsenkungen sowie eventuelle taktile Leitelemente barrierefrei gestaltet.
- ▶ Die Sichtbarkeit des Fußgängerüberweges muss stets gewährleistet sein. Eine entsprechende Beschilderung ist anzubringen. Eine Beleuchtung in den Abend- und Nachtstunden wird empfohlen.

Grafische Darstellung der Maßnahme



Schaffung von Querungsmöglichkeiten

F6 Ersatz der Fußgänger-Lichtsignalanlage Cottbuser Straße / Schwalbenstraße durch einen Fußgängerüberweg

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die gegenwärtig vorhandene Fußgänger-Lichtsignalanlage ist bezüglich der mittleren Kfz-Verkehrsstärke auf der Cottbuser Straße (ca. 2.000–5.000 Kfz/24h) gemäß den einschlägigen Richtlinien nicht erforderlich. Die aus der LSA resultierenden Wartezeiten für Kfz- als auch querenden Fußverkehr können daher vermieden werden.
- ▶ Die Lichtsignalanlage verursacht Betriebskosten, die durch andere adäquate Maßnahmen der Übergangssicherung eingespart werden könnten.
- ▶ Auf beiden Seiten der derzeit durch eine Lichtsignalanlage geregelten Querungsstelle fehlen barrierefreie Gehwege zwischen Fahrbahnrand und dem anschließenden Gehwegenetz.
- ▶ Die Maßnahme ist Teil der Schulwegsicherung.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Bei einem geringen Querungsaufkommen und gleichzeitig verhältnismäßig geringem Kfz-Verkehrsaufkommen sowie den guten Sichtbedingungen ist eine Fußgänger-LSA nicht erforderlich.
- ▶ Die Anordnung eines Fußgängerüberweges stellt einen adäquaten Ersatz dar, bei dem die Position des Fußverkehrs gestärkt wird. Die wichtige Sicherung der Querungsstelle im Umfeld einer Schule wird auch von einem Fußgängerüberweg übernommen.
- ▶ Die Wartezeiten für zu Fuß Gehende wird minimiert, da die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage entfallen.
- ▶ Die Zuwegung zur Querungsstelle wird optimiert und aktuellen Bedürfnissen angepasst.
- ▶ Es können Betriebskosten durch den Entfall der Lichtsignalanlage eingespart werden.
- ▶ Eine Genehmigungsplanung der Maßnahme befindet sich gegenwärtig im Planfeststellungsverfahren. Eine Umsetzung erfolgt voraussichtlich ab 2023 bis 2025.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme R1:

Schließung von Netzlücken / Sanierung von Radverkehrsanlagen

Optimierung von Anlagen für den Radverkehr

R1 Schließung von Netzlücken / Sanierung von Radverkehrsanlagen

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Einrichtung von Radverkehrsanlagen auf bisher fehlenden Abschnitten (Radverkehrsachsen) vor dem Hintergrund der jeweiligen Gegebenheiten (Verkehrsstärken, zugelassene Höchstgeschwindigkeit)
 - ▶▶ Fortsetzung der Radverkehrsanlage (getrennter Geh- und Radweg) entlang der Cottbuser Straße und Euloer Straße (B 112) → Planfeststellungsverfahren für Planung Schutzstreifen bis Falkenstraße
 - ▶▶ Spremberger Straße zwischen Euloer Straße und Ortsausgang (Maßnahme V1)
 - ▶▶ Triebeler Straße (Maßnahme V7)
 - ▶▶ Lückenschluss zwischen Gubener Straße und Frankfurter Straße über Gymnasialstraße bzw. Alexanderstraße
 - ▶▶ Umgehungsstraße B112 zwischen Schwerinstraße und Döberner Straße
- ▶ Herstellung eines ordnungsgemäßen Zustandes der Fahrbahn (Radverkehr im Mischverkehr)
 - ▶▶ Triebeler Straße (Maßnahme V7)
 - ▶▶ C.-A.-Groeschke-Straße
 - ▶▶ Paul-Högelheimer-Straße
 - ▶▶ Richard-Wagner-Straße zwischen Webschulstraße und Alsenstraße
 - ▶▶ Noßdorfer Straße (Maßnahme K4)
- ▶ Beseitigung/Begradigung von Kopfsteinpflaster
 - ▶▶ Leipziger Straße
 - ▶▶ Karlstraße
 - ▶▶ Am Markt
 - ▶▶ Thumstraße
 - ▶▶ Beethoventraße
 - ▶▶ Kirchstraße
 - ▶▶ Promenade

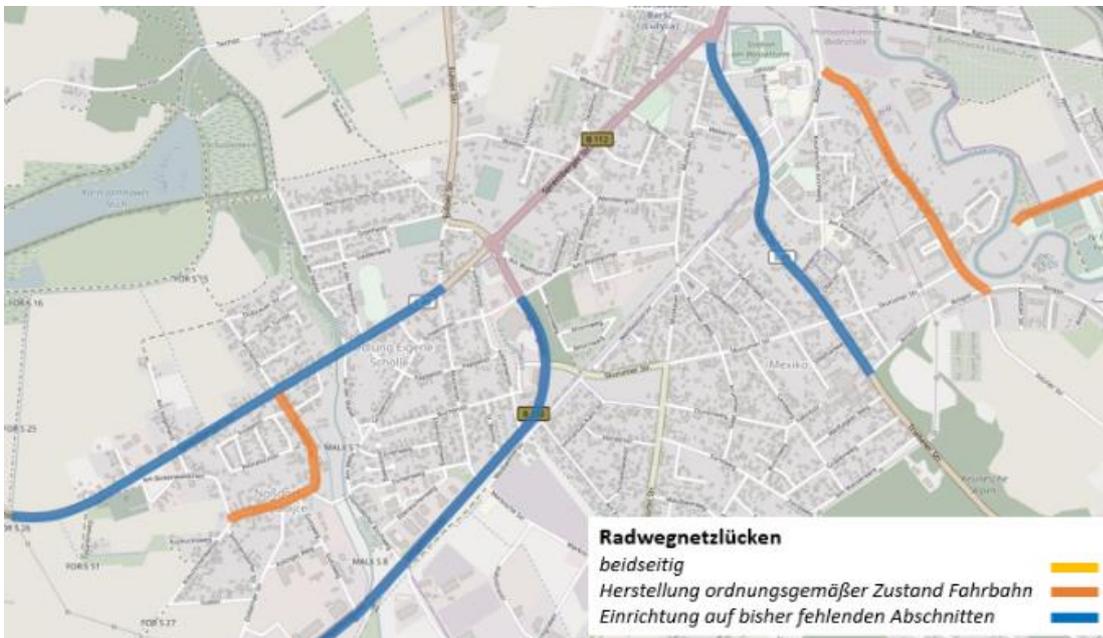
Optimierung von Anlagen für den Radverkehr

R1 Schließung von Netzlücken / Sanierung von Radverkehrsanlagen

Grafische Darstellung der Maßnahme



Kartenausschnitt Forst (Lausitz) Nord – Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de



Kartenausschnitt Forst (Lausitz) Süd – Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

Optimierung von Anlagen für den Radverkehr

R1 Schließung von Netzlücken / Sanierung von Radverkehrsanlagen

Maßnahmenmotivation

- ▶ Das Radverkehrsangebot im Untersuchungsgebiet weist teilweise Angebotslücken und Konfliktpotenziale auf.
- ▶ Verschiedene wichtige Radverkehrsachsen verfügen aktuell noch nicht über durchgehend attraktive Radverkehrsanlagen.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Beseitigung von Angebotslücken im Radverkehr und somit Schaffung eines durchgehenden Radverkehrsangebots in Forst (Lausitz).
- ▶ Objektive Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie des Sicherheitsempfindens der Radfahrenden
- ▶ Förderung des Radverkehrs
- ▶ Erhöhung des Fahrkomforts für Radfahrende

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|---|---|-----------------------------|---|---|----------------|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 ² | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme V1 ▶ Maßnahme V7 ▶ Maßnahme K4 | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) (kommunales Netz) ▶ Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (Landes- und Bundesstraß) | | | | |

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

² Umsetzung als Teil anderer Komplexmaßnahmen, Kosten für Einzelmaßnahmen divers

Maßnahme R2:

Komplexmaßnahme Mühlgrabenradweg

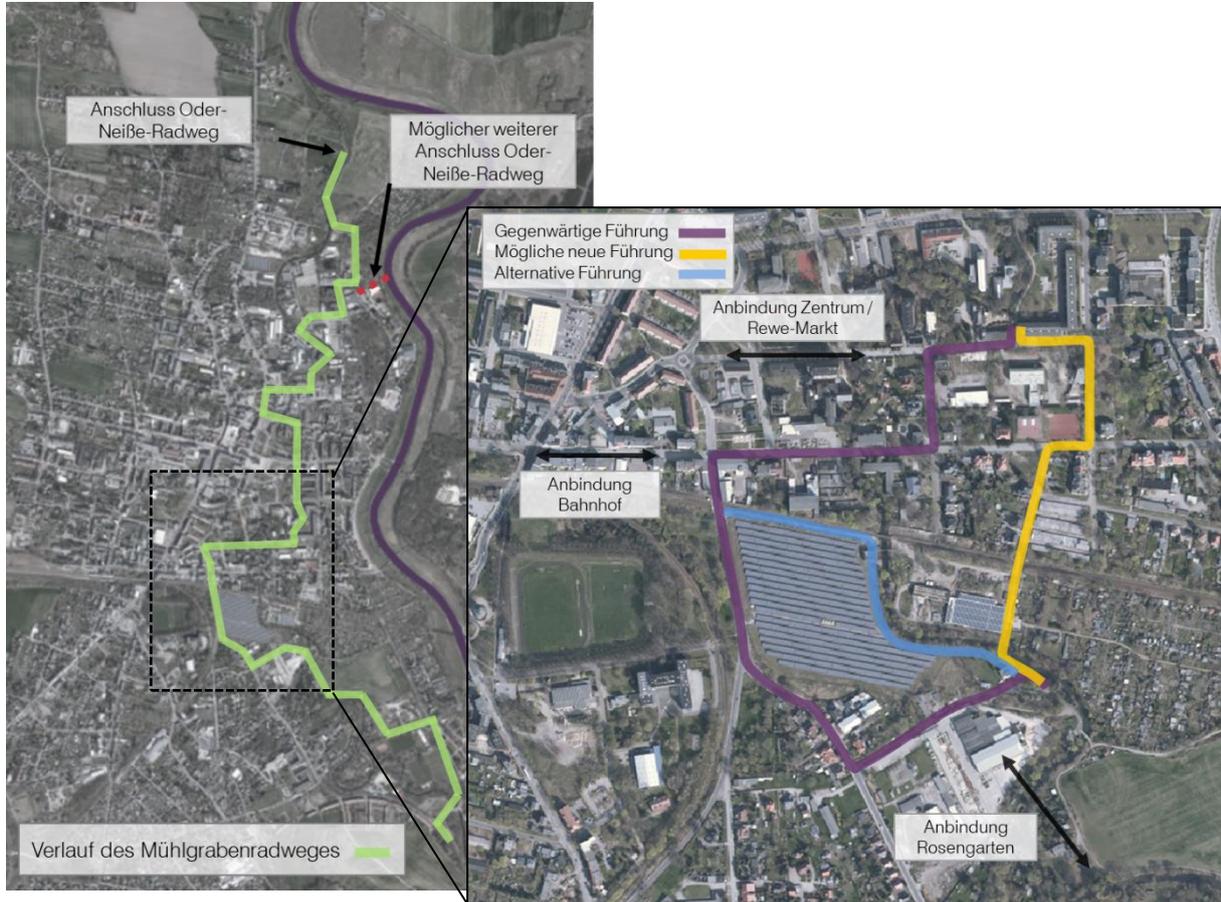
| | | |
|--|---|--|
| <i>Fokus Mühlgraben und Neiße</i> | | |
| R2 Komplexmaßnahme Mühlgrabenradweg | | |
| Verkehrsberuhigung und Bestimmung Hauptstraßennetz | Attraktiver ÖPNV | Stärkung des Netzgedankens im Radverkehr |
| Sicheres barrierefreies Angebot im Fußverkehr | Schaffung attraktiver und sicherer Straßenräume und Verkehrsflächen | Förderung des Umweltverbundes und der alternativen Mobilität |
| Maßnahmenbeschreibung | | |

- ▶ Schließung der Lücke zwischen Vereinsgebäude des Wassersport Forst e.V. und der Mauerstraße und Weiterführung des Mühlgrabenradweges über Mauerstraße, Sorauer Straße und Rüdigerstraße bis zur regulären Fortführung des Radweges ab der Max-Fritz-Hammer-Straße.
 - ▶▶ Notwendig ist dazu der Bau einer Brücke über den Mühlgraben.
- ▶ Alternative Führung entlang der Photovoltaik-Anlage bis zur Badestraße benötigt lediglich Bau des Radweges. Dafür keine wesentliche Verringerung des Umweges.
- ▶ *Kurzfristige Variante: deutliche Kenntlichmachung und Sicherung der gegenwärtigen Route über C.-A.-Groeschke-Straße, Badestraße, Sorauer Straße und Tagorestraße.* (siehe Maßnahme V5)
- ▶ Verdeutlichung der Erreichbarkeit von Schwerpunkten (Quellen und Ziele) über den Mühlgrabenradweg
 - ▶▶ Bahnhof
 - ▶▶ Zentrum / Rewe-Markt
 - ▶▶ Ostdeutscher Rosengarten
- ▶ Lückenschluss zum Oder-Neiße-Radweg im Norden über Inselstraße, Heinrich-Heine-Straße, Jänickestraße, Richard-Wagner-Straße

Fokus Mühlgraben und Neiße

R2 Komplexmaßnahme Mühlgrabenradweg

Grafische Darstellung der Maßnahme



Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

Maßnahmenmotivation

- ▶ Gegenwärtig ist der Mühlgrabenradweg zwischen dem Vereinsgebäude des Wassersport Forst e.V. und der Fortführung ab der Max-Fritz-Hammer-Straße unterbrochen und führt umwegig über die Badestraße und Sorauer Straße. Eine direkte Weiterführung des Radweges am Mühlgraben ist auf diesem Abschnitt kaum möglich (Notwendige Querung der Bahntrasse, unmittelbare Bebauung entlang des Mühlgrabens)
- ▶ Eine Minimierung des Umweges sowie die Führung über weniger belastete Nebenstraßen auf diesem Abschnitt steigert die Attraktivität, die Verkehrssicherheit und den Komfort des Mühlgrabenradweges.

Fokus Mühlgraben und Neiße

R2 Komplexmaßnahme Mühlgrabenradweg

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Der Lückenschluss des Mühlgrabenradweges bedeutet eine hohe Steigerung der Attraktivität, der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Radverkehr. Allerdings ist dies durch den notwendigen Bau einer Brücke über den Mühlgraben mit hohen Kosten verbunden. Die Machbarkeit insbesondere bzgl. umwelttechnischer Belange ist zu prüfen.
- ▶ Die Sicherung und deutliche Beschilderung der gegenwärtigen Route wird unter ökonomischen wie ökologischen Gesichtspunkten mittelfristig als sinnhafte Variante eingeschätzt.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|---|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Durchgehender Ausbau ist auch als Ziel in der Lärmmin- derungsplanung benannt. ▶ Maßnahme V5 | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme R3:

Ergänzung der Radabstellanlagen im Stadtzentrum

Sicheres Abstellen von Fahrrädern und Fahrradservice

R3 Ergänzung der Radabstellanlagen im Stadtzentrum

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ In Ergänzung der bereits bestehenden Radabstellanlagen werden im Stadtgebiet von Forst (Lausitz) weitere Radabstellanlagen installiert. Dabei sind die Ausgestaltung und Form der Anlage, konkret der Fahrradständer an sich, ein wichtiges Merkmal für das sichere und bequeme Abstellen von Fahrrädern. Ein gutes Beispiel sind die Fahrradbügel am Lindenplatz in Forst (Lausitz) und die Überdachung der Radabstellanlagen am Bahnhof. Die Vorderradklemmbügel sollten dort allerdings durch Anlehnbügel ersetzt werden.
- ▶ Schwerpunkte des Bedarfes neuer Radabstellanlagen sind:
 - ▶▶ Bahnhof (Bike & Ride)
 - ▶▶ Cottbuser Straße (Einzelhandel)
 - ▶▶ Rathaus / Touristeninformation
 - ▶▶ Berliner Straße
 - ▶▶ Hauptfriedhof
 - ▶▶ Kirche
 - ▶▶ Brandenburgisches Textilmuseum
 - ▶▶ Rosengarten

Grafische Darstellung der Maßnahme

- ▶ Positive Beispiele aus der Stadt Forst (Lausitz) für gute Radabstellanlagen:



Radabstellanlagen am Lindenplatz Forst (Lausitz)



Überdachte Radabstellanlage am Bahnhof Forst (Lausitz)

Sicheres Abstellen von Fahrrädern und Fahrradservice

R3 Ergänzung der Radabstellanlagen im Stadtzentrum

Maßnahmenmotivation

- ▶ Zur Förderung des Radverkehrs ist eine funktionierende und sichere Infrastruktur unabdingbar. Neben Radwegen und Anlagen im fließenden Verkehr sind dies beim Radverkehr auch Radabstellanlagen. Diese sollten zielnah gelegen, sicher und im besten Fall wetterfest ausgebaut sein.
- ▶ Neben dem Alltagsverkehr ist, bedingt durch die Lage am Neißeradweg, auch der touristische Radverkehr ein wesentlicher Bestandteil des Radverkehrs der Stadt Forst. Neben zentrumsnahen Abstellanlagen ist daher auch die Erreichbarkeit von Abstellanlagen in Einzelhandelsnähe und Restaurants/Cafés anzustreben.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Durch Erweiterungen im Angebot der Radabstellanlagen wird die Nutzungsqualität deutlich erhöht. Die Schaffung von sicheren und wettergeschützten Anlagen ist dabei vor dem Hintergrund der steigenden Nachfrage an höherwertigen Fahrrädern (u.a. Pedelecs und E-Bikes) von hoher Wichtigkeit.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|---------------------------|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme R4:

Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen

Optimierung von Anlagen für den Radverkehr

R4 Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Generell soll für Radverkehrsanlagen eine Benutzungspflicht nur dort vorgesehen werden, wo die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dies erfordern und ausreichend Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen.
- ▶ Entsprechend sollte die Benutzungspflicht bestehender Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet überprüft werden.
- ▶ Unter anderem ist für folgende Straßenabschnitte eine Anpassung der Radverkehrsführung mittels Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht durch die Beschilderung Gehweg „Rad frei“ zu empfehlen:
 - ▶▶ Bahnhofstraße zwischen Cottbuser Straße und Frankfurter Straße
 - ▶▶ C.-A.-Groeschke-Straße
 - ▶▶ Charlottenstraße / Ziegelstraße
 - ▶▶ Am Haag / Rüdigerstraße (Neupflasterung – Aufhebung der Trennung rotes Pflaster/ graues Pflaster)
 - ▶▶ Skurumer Straße zwischen Triebeler Straße und C.-A.-Groeschke-Straße
 - ▶▶ Ringstraße
 - ▶▶ Wehrinselstraße bis Rosengarten

Grafische Darstellung der Maßnahme



Charlottenstraße (links) und C.-A.-Groeschke-Straße (rechts) mit Benutzungspflicht der Nebenanlage

Optimierung von Anlagen für den Radverkehr

R4 Überprüfung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen

Maßnahmenmotivation

- ▶ Verschiedene benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Seitenraum weisen Konfliktpotenziale und Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr auf – besonders wenn der empfohlene Mindestbreitenbedarf für Fußgänger und Radfahrer unterschritten wird.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Verbesserung der Verkehrssicherheit
- ▶ Verringerung des Konfliktpotenzials zwischen Rad- und Fußverkehr
- ▶ Erhöhung des Fahrkomforts für den Radverkehr
- ▶ Mögliche positive Auswirkung auf Geschwindigkeitsniveau auf der Fahrbahn
- ▶ Bei Wegfall gemeinsamer Geh- und Radweg/ getrennter Geh- und Radweg fällt laut Straßenreinigungssatzung die Reinigung sowie der Winterdienst auf die Grundstückseigentümer. Ggf. Lösung mit Ausnahmeregelungen um entsprechende Maßnahme konfliktfrei umsetzen zu können.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|---------------------------|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme R5:

Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Regelrichtung für den Radverkehr

Optimierung von Anlagen für den Radverkehr

R5 Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Regelrichtung für den Radverkehr

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ flächendeckende Prüfung der Möglichkeiten zur Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr im Innenstadtgebiet
- ▶ u.U. vorbereitende Maßnahmen zur Ermöglichung der Einbahnstraßenfreigabe schaffen:
 - ▶ zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h
 - ▶ übersichtliche Verkehrsführung (Strecke, Kreuzungen, Einmündungen)
 - ▶ Schutzraum für Radverkehr vorhanden, wo orts-/ verkehrsbezogen erforderlich
- ▶ Zusatzzeichen 1000-32 an den für Kfz geöffneten Einfahrten ergänzend zum Verkehrszeichen „Einbahnstraße“ (Zeichen 220) anbringen (vgl. Abbildung)
- ▶ Information des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten mit für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen auf die neue Vorfahrtkonstellation durch Fahrradpiktogramme, ggf. Markierung einer Fahrradpforte
- ▶ Beispielhafte Netzabschnitte zur Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr:
 - ▶ Sorauer Straße ab Berliner Straße in Richtung Bahnhof (Maßnahme V3)
 - ▶ Kirchstraße, zwischen Richard-Wagner-Straße bis Elisabethstraße
 - ▶ Virchowstraße, zwischen Frankfurter Straße und Fruchtstraße
 - ▶ Alexanderstraße

Grafische Darstellung der Maßnahme



Beispiel: Radpforte Stadt Köln (<https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/aktuelles/70076/index.html>)

Optimierung von Anlagen für den Radverkehr

R5 Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Regelrichtung für den Radverkehr

Maßnahmenmotivation

- ▶ In Forst (Lausitz) sind einzelne Straßenzüge für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung befahrbar. Dadurch ergeben sich Umwege und Nutzungseinschränkungen für den Radverkehr.
- ▶ Radfahrer weichen teilweise unzulässiger Weise auf Gehwege aus und erzeugen Konflikte mit dem Fußverkehr.
- ▶ Durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr verbessert sich die kleinteilige Erreichbarkeit und Umwege können vermieden werden.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Verbesserung der kleinteiligen Erreichbarkeit und Vermeidung von Umwegen durch Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- ▶ Senkung des Konfliktpotenzials zwischen Rad- und Fußverkehr
- ▶ Verbesserung der Wahrnehmung des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|---------------------------|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ Maßnahme V3 | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) | | | | |

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

Maßnahme R6:

Neubau einer kombinierten Rad- und Fußverkehrsbrücke über die
Neiße

Fokus Mühlgraben und Neiße

R6 Neubau einer kombinierten Rad- und Fußverkehrsbrücke über die Neiße

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

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Neubau einer Rad- und Fußverkehrsbrücke über die Neiße in Abstimmung mit den polnischen Behörden
- ▶ Mögliche Anschlusspunkte an Gutenbergplatz, Am Haag, Sorauer Straße
- ▶ Erhöhung der Erreichbarkeit touristischer Ziele (z. B. Schloss Brody mit Schlosspark als Teil des europäischen Parkverbundes Lausitz auf polnischer Seite und Ostdeutscher Rosengarten auf deutscher Seite)
- ▶ Stärkung der nachbarschaftlichen Beziehung zu Polen
- ▶ Öffnung der Brücke für den Kfz-Verkehr wird nicht empfohlen
 - ▶▶ Erhöhung des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt (kleiner Grenzverkehr für Besorgungen) steht konträr zu Zielen des InVEPI

Grafische Darstellung der Maßnahme



Foto: VCDB

Maßnahmenmotivation

- ▶ Erweiterung der Verkehrsbeziehungen für Fuß- und Radverkehr ins polnische Nachbarland (gegenwärtig lediglich eine Verbindung)
 - ▶▶ insbesondere für touristische Zwecke und kleinräumige Einkaufsverkehre von Bedeutung

Fokus Mühlgraben und Neiße

R6 Neubau einer kombinierten Rad- und Fußverkehrsbrücke über die Neiße

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Grundsätzlich seriöse Bewertung erst nach erfolgter Machbarkeitsstudie möglich
- ▶ Entwicklung auf polnischer Seite ist relevant → ggf. aber auch Rückkopplung möglich
- ▶ Fuß- und Radbrücke in Görlitz/Zgorzelec kann als Vorbild dienen

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|-----------------------|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz) ▶ polnische Behörden | | | | |

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

Maßnahme U1:

Schaffung von Lademöglichkeiten für E-Bikes in der Nähe des
Neißeradweges

Maßnahmen für die Elektromobilität

U1 Schaffung von Lademöglichkeiten für E-Bikes in der Nähe des Neißeradweges

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Ausbau der bestehenden Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Bikes im Zuge der touristischen Radroute des Neißeradweges.
- ▶ Mögliche sinnhafte Standorte
 - ▶▶ Gutenbergplatz
 - ▶▶ Standort der Touristeninformation
 - ▶▶ Bahnhof
 - ▶▶ Schwimmhalle/Stadion
 - ▶▶ Brandenburgisches Textilmuseum
 - ▶▶ Ostdeutscher Rosengarten
- ▶ Die Abstellanlage am Lindenplatz in Forst (Lausitz) kann als positive Vorlage dienen.

Grafische Darstellung der Maßnahme



Abstellanlage am Lindenplatz mit Ladestation

Maßnahmenmotivation

- ▶ Der Neißeradweg gehört zu einem beliebten Ziel im touristischen Radwegenetz in Deutschland. Die steigende Nachfrage und Verfügbarkeit von Fahrrädern mit Elektro-Unterstützung führt zu einem Anstieg der Radnutzung auch im touristischen Bereich.
- ▶ Dieser Anstieg der Nutzung sollte auch in der Instandhaltung und Aufbereitung der Radinfrastruktur berücksichtigt werden. Neben Radwegen und Abstellanlagen zählt mit der vermehrten Nutzung von Pedelecs und E-Bikes auch eine entsprechende Ladeinfrastruktur dazu.

Maßnahmen für die Elektromobilität

U1 Schaffung von Lademöglichkeiten für E-Bikes in der Nähe des Neißeradweges

- ▶ Die Verknüpfung von einem Aufenthalt in der Stadt Forst und dem Laden des Pedelecs/E-Bikes bedingen sich gegenseitig positiv.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Hinsichtlich der steigenden Nutzerzahl und Nachfrage an Pedelecs und E-Bikes ist es relevant die Bedarfe an Ladeinfrastruktur vorzuhalten um, insbesondere an einer touristischen Radroute, attraktive Rastgelegenheiten für Radfahrende Gäste aufzuweisen.
- ▶ Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur bedarf einer gewissen Vorplanung. Erste Standortvorschläge sind in der Maßnahmenbeschreibung aufgeführt. Es ist sinnhaft Ladeinfrastruktur mit nahegelegenen Zielen zu verknüpfen und Standorte zum Ausruhen und rasten zu wählen.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|---|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme R3 ▶ auch als Maßnahme im Klimaschutzkonzept 2019 verankert | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz), Stadtwerke | | | | |

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

Maßnahme U2:

Ergänzung von Lademöglichkeiten für Elektroautos

Maßnahmen für die Elektromobilität

U2 Ergänzung von Lademöglichkeiten für Elektroautos

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

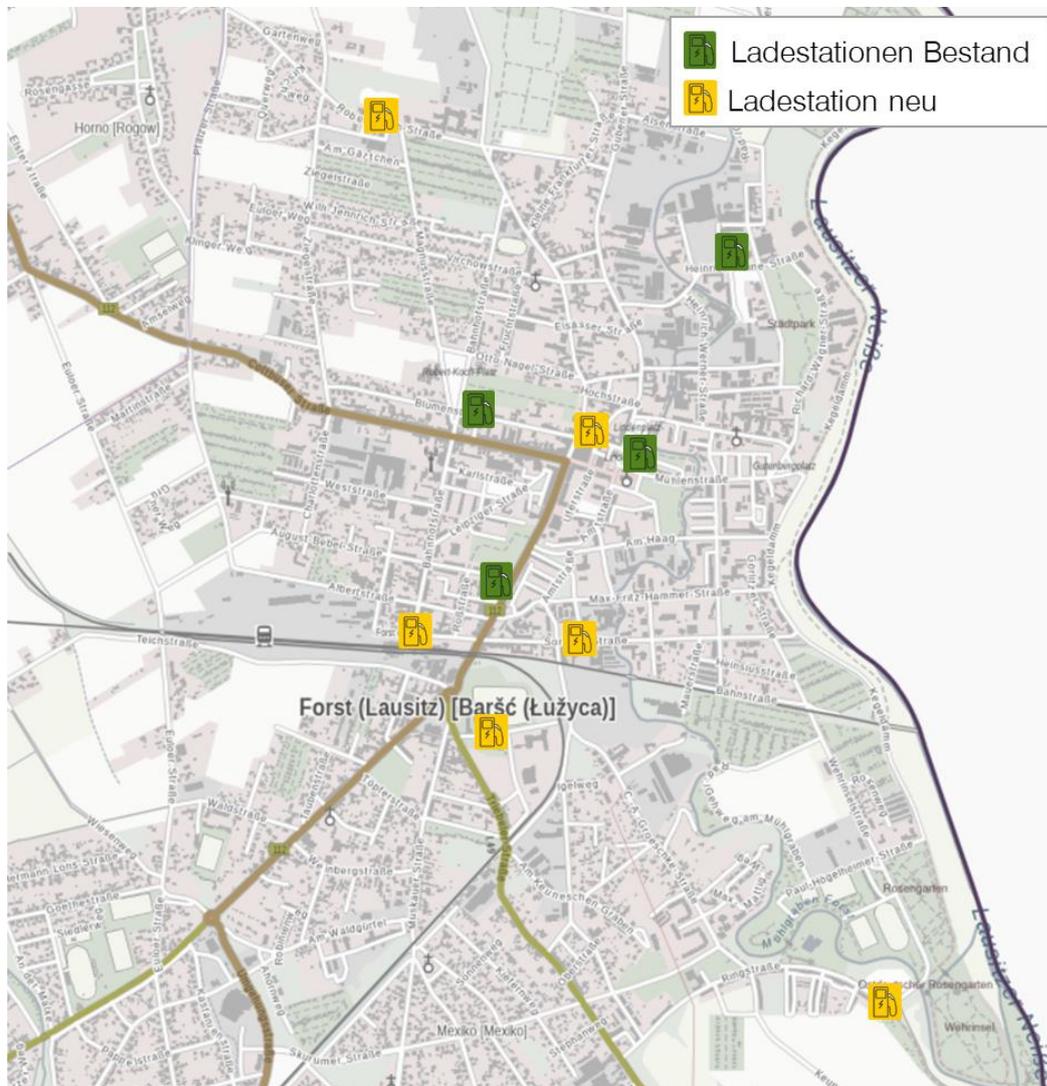
Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Die bereits bestehenden Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge in der Stadt Forst (Lausitz) sollen durch weitere Lademöglichkeiten ergänzt werden. Somit wird eine flächendeckende Ladeinfrastruktur geschaffen, welche den gegenwärtigen Ansprüchen genügt und gleichzeitig Anreize für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen im privaten als auch öffentlichen Bereich geben kann.
- ▶ Zielnahe Standorte für Lademöglichkeiten sind dabei zu präferieren. Kooperationen mit privaten Akteuren, z. B. Einzelhandel, Sparkassen oder den Stadtwerken Forst GmbH, können angestrebt werden.
- ▶ Mögliche neue Standorte:
 - ▶▶ Parkplatz der Lausitz-Klinik Forst
 - ▶▶ Kaufland Forst
 - ▶▶ Park & Ride Parkplatz am Bahnhof Forst
 - ▶▶ Schwimmhalle/Stadion
 - ▶▶ Brandenburgisches Textilmuseum
 - ▶▶ Ostdeutscher Rosengarten

Maßnahmen für die Elektromobilität

U2 Ergänzung von Lademöglichkeiten für Elektroautos

Grafische Darstellung der Maßnahme



Kartengrundlage: geoportal.brandenburg.de

Maßnahmenmotivation

- ▶ Zur Förderung der Elektromobilität gehört die Bereitstellung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur. Die Stadt Forst (Lausitz) weist Potentiale bezüglich der öffentlichen und halböffentlichen Ladeinfrastruktur auf.
- ▶ Neben den bereits vorhandenen Lademöglichkeiten in Forst ergänzen die neuen Standorte das bestehende Netz zu einer angemessenen Infrastruktur, welche zukünftig stetig erweiterbar ist.

Maßnahmen für die Elektromobilität

U2 Ergänzung von Lademöglichkeiten für Elektroautos

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge werden die bestehenden Bedarfe gedeckt und neue Anreize für die Nutzung von Elektromobilität gesetzt.

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ auch als Maßnahme im Klimaschutzkonzept 2019 verankert | | | ▶ Stadt Forst (Lausitz), Stadtwerke Forst | | | | |

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

Maßnahme U3:

Durchführung eines Fahrradaktionstages und anderer Aktionen

Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit

U3 Durchführung eines Fahrradaktionstages und anderer Aktionen

| | | |
|--|---|--|
| 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 |

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Veranstaltungen zur Bewerbung des Fahrradfahrens im Alltag und der Freizeit sollen durchgeführt werden. Kooperationen mit dem ADFC oder lokalen Vereinen/Verbänden sowie Fahrradgeschäften sind in diesem Zusammenhang sinnvoll.
- ▶ Die 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.
- ▶ Unter der Schirmherrschaft der Stadtstelle der Bürgermeisterin, Team Wirtschaftsförderung, sollte die Teilnahme am Angebot des „JobRad“ geprüft werden. Fahrräder können dabei über einen bestimmten Zeitraum vom Arbeitgeber geleast und anschließend vergünstigt erworben werden. Die Vorreiterrolle der Stadt kann dabei Motivation für weitere Unternehmen sein, dieses Angebot wahrzunehmen.

Grafische Darstellung der Maßnahme



Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit

U3 Durchführung eines Fahrradaktionstages und anderer Aktionen

Maßnahmenmotivation

- ▶ Das Bewerben des Fahrradfahrens mittels Fahrradaktionstagen oder ähnlichen Aktionen zeigt sich als wirkungsvolle Maßnahme um das Radfahren attraktiver zu machen.
- ▶ In Verbindung mit der Aufwertung der vorhandenen und dem weiteren Ausbau der Radinfrastruktur kann somit der Anteil der Radfahrenden am Modal Split erhöht werden.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die mittelfristig positiven Auswirkungen einer tatsächlichen Erhöhung des Anteils von Radfahrenden am Modal Split sprechen für diese Maßnahme. Als Teil eines Maßnahmenpakets zur Förderung des Radverkehrs ist besonders die Bewerbung des Radverkehrs nicht zu vernachlässigen.
- ▶ Neben grundsätzlichen Verbesserungen im Verkehrsklima der Stadt Forst (Lausitz) hat die Förderung des Radverkehrs auch positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung und somit positive Effekte bezüglich volkswirtschaftlicher Kosten

| Realisierungshorizont | | | Kostenklasse ¹ | | | | |
|--|---|-----------------------------|---|---|---|---|---|
| kurzfristig umsetzbar | Vorlauf für konkrete Planung erforderlich | Langfristige Zukunftsvision | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Abhängigkeiten | | | Zuständigkeit | | | | |
| ▶ auch als Maßnahme im Klimaschutzkonzept 2019 verankert | | | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Stadt Forst (Lausitz) ▶ Ansässige Unternehmen ▶ ADFC, Vereine | | | | |

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