

**Stadt Cottbus/Chósebuz**  
**Der Oberbürgermeister**

**Mitteilung**

öffentlich  nicht öffentlich  
Drucksache Nr.  
(ggf. Nachtragsvermerk)

Amt, Auskunft erteilt, Telefondurchwahl	Datum
FB Grün- und Verkehrsflächen / 612-4610	02.06.2021
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermine</b>
Ausschuss Bau und Verkehr	09.06.2021

**Knotenpunkt Bahnhofstr./K.-Liebknecht-Straße – Höhenproblematik**  
**Anfrage aus dem Ausschuss Bau und Verkehr am 12.05.2021**

**Inhalt der Mitteilung**

Zu der Problematik Bodenwelle Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Karl-Liebknecht- Straße ist folgendes anzumerken:

Stadtmorphologisch erwies sich die Straßenhöhenplanung der Bahnhofstraße u. a. auch im Kreuzungsbereich mit der Karl- Liebknecht- Straße als schwierig. Der Tiefpunkt der Bahnhofstraße befindet sich im Bestand der angrenzenden Höhensituation zu den vorhandenen Straßenzügen und auch geländehöhenbedingt schon immer im Knotenpunkt der Karl-Liebknecht-Straße. Ein Längsgefälle ist im Knotenbereich der Karl-Liebknecht-Straße/Bahnhofstraße dadurch praktisch nicht vorhanden. Die Karl-Liebknecht-Straße ist ost- und westseits höher als die Bahnhofstraße.

Die Karl-Liebknecht-Straße musste höhenplanerisch deshalb im Knotenpunktsbereich auf das Höhenniveau der Gleise abgesenkt werden. Aufgrund der Auseinanderlegung der Gleise (infolge der Einordnung eines Mittelstreifens in der Bahnhofstraße) musste der verbleibende Streifen zwischen den Gleisen zur Entwässerungssicherung der Fahrbahn durch eine Überhöhung von 3 cm zwischen den Gleisen versehen werden (kritisierter Aufwölbung/ Bodenwelle).

Gleisanlagen der Straßenbahn: Die generelle Höheneinordnung der Gleise ergab sich aus der Notwendigkeit der Entwässerung der Schienenrillen, wobei die Mindestlängen zwischen den Neigungswechseln und die Ausrundungsparameter wiederum in der Trassierungsrichtlinie für Gleisanlagen der Straßenbahn festgelegt sind. Aus den vorgenannten Zwangspunkten ergab sich ein Tiefpunkt im nördlichen Knotenpunktsbereich Bahnhofstraße/ Karl- Liebknecht- Straße.

Außerdem wurden die an die historische Bebauung angrenzenden Nebenanlagen einschließlich der Bereiche mit Bordabsenkungen (Fußgängerüberwege) für die Fußgänger und Radfahrer höhentechisch optimiert (keine zu steilen Querneigungen) und barrierefrei gestaltet.

Zur weiteren Optimierung des Knotenpunktbereiches wurde im Jahr 2011 zum ursprünglichen Höhenplan der Ausführungsunterlage Bahnhofstraße ein Detailhöhenplan (mit Höhenverdichtung) vom AG abgefordert und erstellt und bauseitig eingehalten.  
Es gab unter Berücksichtigung aller Zwangspunkte keinen Spielraum.

Es ist festzustellen, dass es bisher zu dieser Örtlichkeit keine Unfallmeldungen oder Schadensanzeigen in unserem Fachbereich gab.

Sichtkontrollen vor Ort ergaben keine erkennbaren Veränderungen. Dieser Standort unterliegt auch der regelmäßigen Kontrolle des Bereichs Straßenunterhaltung.

Wichtigster Aspekt für die Verkehrsteilnehmer bleibt die Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Bereich von 30 km/h, die dauerhaft angeordnet ist.

Im Auftrag

*Kunze 03.06.21*

Alice Kunze  
Fachbereichsleiterin

Beratungsergebnis		
Gremium	Sitzung am	TOP