

### Der historische Straßenraum

- durchgängige Alleebepflanzung
- breiter Seitenraum für Geschäfte
- teilweise lediglich eingleisige Straßenbahnführung

### Der Straßenraum vor dem Umbau

- autogerechte Gestaltung (Fahrbahnbreite ca. 16 m)
- eingeschränkte Seitenbereiche
- keine eigenständigen Radverkehrsanlagen
- Querungsdefizite
- keine barrierefreien Haltestellen
- Einschränkung der Wohn- und Geschäftsfunktionen
- Überschreitung der Luftschadstoffgrenzwerte
- hohe Lärmbelastungen für die Anwohner
- Nutzung durch gebietsfremde Durchgangsverkehr

### Luftreinhalte- & Lärminderungsplanung

Reduzierung der Verkehrsmenge und städtebaulich integrierte Umgestaltung notwendig



Bahnhofstraße/ K.-Liebknecht-Straße 1905



Bahnhofstraße Blickrichtung Norden 1910



Bahnhofstraße Blickrichtung Norden 1910



Bahnhofstraße/ K.-Liebknecht-Straße 2008



Bahnhofstraße Blickrichtung Süden 2008



Bahnhofstraße Blickrichtung Norden 2008

Straßenabschnitt	Bestand			Planungsvariante 2B		
	DTV [Kfz/24h]	L <sub>me,Tag</sub> [dB(A)]	L <sub>me,Nacht</sub> [dB(A)]	DTV [Kfz/24h]	L <sub>me,Tag</sub> [dB(A)]	L <sub>me,Nacht</sub> [dB(A)]
Karl-Marx-Straße nördl. Berliner Str.	24 500	65,1	55,9	12.800	62,3	53,1
Bahnhofstraße südl. Berliner Str.	24 700	65,2	55,9	13.900	60,2	51,1
Bahnhofstraße nördl. A.-Bebel-Str.	27 800	65,7	56,4	14.000	60,2	51,2
Bahnhofstraße südl. A.-Bebel-Str.	27 100	65,6	56,3	14.800	60,5	51,4
Bahnhofstraße nördl. K.-Liebknecht-Str.	27 700	65,7	56,4	14.700	60,5	51,4
Bahnhofstraße südl. K.-Liebknecht-Str.	25 200	65,2	56,0	14.200	60,3	51,2
Bahnhofstraße nördl. W.-Külz-Str.	20 700	64,4	55,1	13.500	60,1	51,0
Bahnhofstraße südl. W.-Külz-Str.	22 600	64,8	55,5	22.000	64,7	55,4

### Integrierter Variantenvergleich einschließlich akustischer & lufthygienischer Bewertung

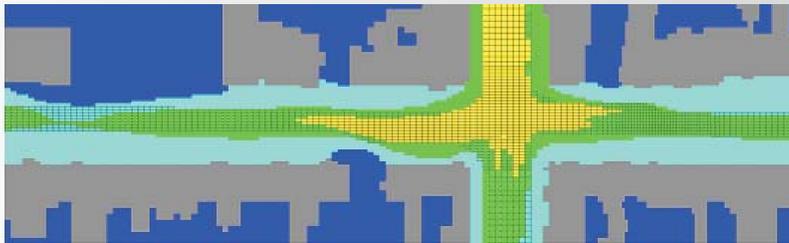
Aufgrund der wesentlichen Probleme und Konflikte bezüglich der Luftschadstoff- und Lärmsituation sowie als Nachweis der Förderfähigkeit im Rahmen des investiven EFRE-Förderschwerpunktes "Umweltschutz" des Land Brandenburg wurde begleitend zur Straßenplanung eine vertiefende und integrierte Betrachtung verkehrlicher, akustischer und lufthygienischer Aspekte mit folgenden Schwerpunkten durchgeführt:

- Beurteilung der Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation
- Lärmberechnung für den Kfz- und Straßenbahnverkehr
- Erschütterungsgutachten für den Straßenbahnverkehr
- Hinweise zur Optimierung der Gestaltungslösung unter Berücksichtigung der Lärminderung und Luftreinhaltung
  - Gehwegüberfahrten
  - Minimierung der Linksabbiegespuren (optische Gliederung)
  - Erweiterung Querungsmöglichkeiten (langgestreckte Inseln)
  - Verbesserung der Radverkehrsführung
- Prüfung der Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens
- abschließende Bestätigung der Vorzugsvariante 2B



zusätzliche Gestaltungshinweise

Bewertung der Veränderung der Lärmsituation



Beurteilung der Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation

### Der Straßenraum nach dem Umbau

- reduzierter Fahrbahnquerschnitt (1 Spur pro Richtung)
- deutlich verbreiterte Seitenräume
- Reaktivierung der historischen Alleebepflanzung
- flächenhafte Querungsmöglichkeiten (Mehrzweckstreifen)
- durchgängig Radverkehrsanlagen (Kompromisslösung unter Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte)
- barrierefreie Haltestellen
- reduzierte Kfz-Verkehrsaufkommen



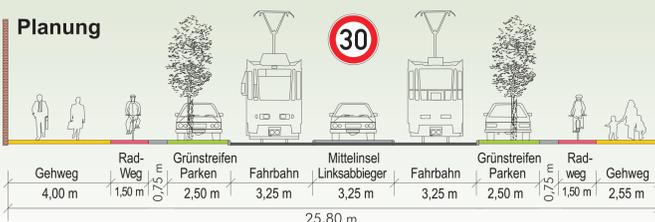
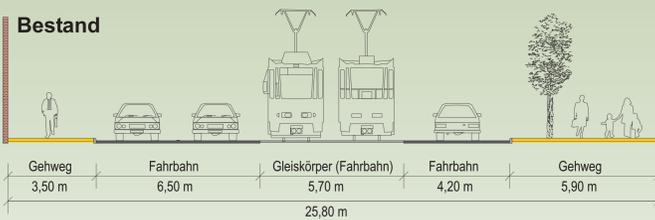
Bahnhofstraße/ A.-Bebel-Straße 2013



Bahnhofstraße Blickrichtung Süden 2013



Bahnhofstraße Blickrichtung Süden 2013



### Übersicht Baumaßnahme:

- Baulänge: 810m
- Entwurfsgeschwindigkeit: 30km/h
- Kosten: ca. 8,7 Mio. Euro, davon 5 Mio. Euro vom Land Brandenburg
- Bauzeit: 03/2011 bis 12/2012
- Erneuerung der Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen
- Erneuerung der Fahrleitungsanlage für die Straßenbahn (jetzt an Masten)
- Neupflanzung von 85 Bäumen und Reaktivierung von Vorgärten
- Neuordnung unterirdischer Leitungsraum

### Fazit

Die grundlegende Umgestaltung der Bahnhofstraße wurde als die zentrale Maßnahme zur Luftreinhaltung und Lärminderung in der Stadt Cottbus realisiert. Durch die veränderte Querschnittsaufteilung sowie die Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h ergeben sich wesentlich verbesserte Bedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr, eine höhere Aufenthalts- und Stadtqualität sowie ein verestigter Verkehrsfluss bei geringeren Verkehrsmengen und einem niedrigeren Geschwindigkeitsniveau. Neben einer dauerhaften Verbesserung der Luftschadstoffsituation (Vermeidung von Grenzwertüberschreitungen) erfolgt durch die Umgestaltung auch eine Wiederbelebung eines wichtigen innerstädtischen Straßenzuges als wichtigen Zugangsbereich für die Cottbuser Innenstadt.

Bauherr:



Gefördert mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung durch das:



Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg  
Abteilung Umwelt, Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Referat 55  
Albert-Einstein-Straße 42-46, 14473 Potsdam  
www.mugv.brandenburg.de

Postergestaltung / Integrierter Variantenvergleich:



Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger  
Stadt - Verkehr - Umwelt  
Gottfried-Keller-Straße 24, 01157 Dresden  
www.hunger-svu-dresden.de