

ZUSTANDSBERICHT ZUM ÖFFENTLICHEN STRAßENNETZ (Stand 31.12.2012)

1. Fahrbahnen, Geh- und Radwege, Parkplätze

1.1. Straßendaten		Stand 31.12.2011	Stand 31.12.2012
Fahrbahnen	Gesamtlänge	475,26 km	475,44 km
Geh-und/oder Radweg (fahrbahnbegleitende und selbstständige)	Gesamtlänge	397,86 km	397,38 km
Fahrbahnen	Gesamtfläche	2.863.500 m ²	2.865.866 m ²
Geh-und/oder Radweg (fahrbahnbegleitende und selbstständige)	Gesamtfläche	1.061.426 m ²	1.057.241 m ²
Parkplätze	Gesamtfläche	159.351 m ²	158.610 m ²
Verkehrsflächen	gesamt	4.084.277 m²	4.081.717 m²

1.2. Zustandsnoten

Fahrbahnen

Stand 31.12.2011

I : 8,34 % = 238.756 m ²
II : 30,86 % = 883.761 m ²
III : 37,54 % = 1.075.075 m ²
IV : 18,84 % = 539.422 m ²
V : 4,42 % = 126.487 m ²

Stand 31.12.2012

I : 8,31 % = 238.209 m ²
II : 30,10 % = 862.533 m ²
III : 37,42 % = 1.072.434 m ²
IV : 19,12 % = 548.017 m ²
V : 5,05 % = 144.822 m ²

Parkplätze

Stand 31.12.2011

I : 0,13 % = 214 m ²
II : 45,85 % = 73.066 m ²
III : 35,68 % = 56.855 m ²
IV : 12,40 % = 19.755 m ²
V : 5,94 % = 9.461 m ²

Stand 31.12.2012

I : 0,42 % = 667 m ²
II : 42,80 % = 67.887 m ²
III : 38,83 % = 61.586 m ²
IV : 12,15 % = 19.265 m ²
V : 5,55 % = 9.461 m ²

Geh- und/oder Radwege (fahrbahnbegleitende und selbstständige)

Stand 31.12.2011

I : 9,62 % = 102.073 m ²
II : 36,83 % = 390.940 m ²
III : 38,15 % = 404.974 m ²
IV : 13,27 % = 140.847 m ²
V : 2,13 % = 22.592 m ²

Stand 31.12.2012

I : 10,57 % = 111.757 m ²
II : 35,95 % = 380.077 m ²
III : 38,13 % = 403.115 m ²
IV : 12,78 % = 135.081 m ²
V : 2,57 % = 27.211 m ²

Definition der Zustandsnoten

Note I

Straßen + Anlagen im sehr guten Zustand: ohne bzw. geringe Schäden.
= **ohne Beeinträchtigung des Gemeingebrauches**

Note II

Straßen + Anlagen im guten Zustand: geringe Schäden, damit geringfügiger Unterhaltungsaufwand.
= **ohne größere Beeinträchtigung des Gemeingebrauches**

Note III

Straßen Anlagen im befriedigenden Zustand: Schäden mit größeren Unterhaltungsaufwand.
= **Gemeingebrauch ist gesichert**

Note IV

Straßen + Anlagen im schlechten Zustand: größere Schäden, die nur durch vorbeugende planmäßige Erhaltungsmaßnahmen beseitigt werden können. Bis dahin größerer und ständiger Unterhaltungsaufwand, Verkehrsbeschränkungen und Schadenssofortbeseitigungen können notwendig werden.
= **Gemeingebrauch ist eingeschränkt**

Note V

Straßen + Anlagen im sehr schlechten Zustand: große Schäden, die nur durch Rekonstruktion oder Neubau beseitigt werden können. Bis dahin sehr großer und ständiger Unterhaltungsaufwand, umfangreiche Verkehrsbeschränkungen, Schadenssofortbeseitigungen werden notwendig.
= **Gemeingebrauch ist stark eingeschränkt**

1. 3. Erläuterungen zum Sachstand Straßen- und Wegeunterhaltung

- 1.3.1 Den unverändert weiter fortschreitenden Verschleiß der Straßensubstanz spiegeln die Zustandsnoten III – V wieder. 61 % der Fahrbahnen, 54 % der fahrbahnbegleitenden und selbstständigen Geh- und/oder Radwege sowie 57 % der Parkplätze sind in einem Zustand, wo nur mit größerem bzw. ständigem Unterhaltungsaufwand die Verkehrssicherheit aufrechterhalten werden kann. In diesen Zustandsnoten befinden sich überwiegend Straßen, die weit älter als 40 Jahre sind.
- 1.3.2 Im Jahr 2012 gab es keine Verkehrsfreigaben von abgeschlossenen Straßenbaumaßnahmen. Eine grundlegende Straßenzustandsverbesserung der Straßen im Stadtgebiet Cottbus lässt sich aber nur durch eine Erhöhung des Umfanges an weiteren Straßenneueinvestitionen erreichen.
- 1.3.3 Vorbeugende Instandsetzungen, wie großflächige Sanierungen von Asphaltflächen, bringen nur bedingt einen Erfolg, da ein Großteil der alten Cottbuser Straßen von der Tragfähigkeit, nicht entsprechend belastbar ausgebaut und die geplante Nutzungsdauer bereits weit überschritten ist (z.B. die Verbindungsstraßen zu den Cottbuser Ortsteilen, Juri-Gagarin-Straße, Gerhart-Hauptmann-Straße). Nur durch einen grundhaften Straßenausbau mit Berücksichtigung des heutigen Verkehrsaufkommens ist eine Substanzverbesserung zu erreichen.
- 1.3.4 Durch Abdichtung/Versiegelung der Oberfläche wie z.B. durch bituminöses Flicken und Risse- und Fugensanierung wird das endgültige Versagen der Fahrbahnkonstruktion nur hinausgezögert. Diese Schadensbegrenzung bzw. -beseitigung machte 2012 einen Anteil von 33% des Jahresbudgets, hier 724T€, aus.
- 1.3.5 Besonders auffällig sind bei der Zustandsbeurteilung die Fahrbahnverhältnisse an Kreuzungen, Einmündungen und geraden Strecken des Hauptnetzes. Den Dauerbelastungen durch den erhöhten Güternah- u. Fernverkehr halten diese Fahrbahnbeläge, die hauptsächlich in den Jahren zwischen 1970 – 1989 nach TGL Richtlinien eingebaut wurden, nicht mehr stand und schränken den Gemeingebrauch in erhöhtem Maße ein (z.B. Stadtring, Willy-Brandt-Straße, Gerhart-Hauptmann-Straße, Lipezker Straße).

Aber auch in Straßen, die noch keine 20 Jahre alt sind, bilden sich seit einiger Zeit nicht unwesentlich viele Risse, Schlaglöcher und ein oberflächiges Zerfallen der aufgehellten Fahrbahndecken setzt ein.

- 1.3.6 Die mangelhafte und zum großen Teil fehlende ordnungsgemäße Straßenentwässerung trägt maßgeblich zur Zustandsverschlechterung der Fahrbahndecken bei (Frost-Tau-Wechsel, Ausspülungen von Pflasterflächen u. ä.). Zahlreiche Straßen, die einer künstlichen Entwässerung bedürfen, sind nicht an das Kanalsystem der LWG angeschlossen und werden über Bankette, Sickermulden, -gräben und z. T. notdürftig über Sickerschächte entwässert (z.B. Stadtteile Alt-Schmellwitz, Ströbitz, Sielow). Dieses in Verbindung mit dem allgemein gestiegenen Grundwasserpegel führt zu einem erhöhten Aufwand im Rahmen des maschinellen Abpumpens auch bei Normalregen. Mitunter kommt es auch zu Verkehrsbehinderungen durch Pfützenbildung.

Der Unterhaltungsaufwand von Entwässerungsmulden, -gräben, Sickerschächten, Rigolen und auch Kastenrinnen nimmt von Jahr zu Jahr zu. So werden z.B. Entwässerungsmulden zugeschüttet und als Parkfläche genutzt, wegen der örtlichen Gegebenheiten nimmt die Anzahl der unterirdischen Rigolen mit Sickerleitungen zu und damit der zusätzlichen Unterhaltungsaufwand durch die geforderte 2 malige Reinigung im Jahr und die große Anzahl von Kastenrinnen, die wegen der fehlenden zyklischen Reinigung per Hand aufwendig gereinigt werden müssen.

Im Zuge der Straßenkontrollen und bei der zyklischen Reinigung der derzeit 9.110 Straßenabläufe wird immer wieder festgestellt, dass diese immer baufälliger werden und aufgrund ihres teilweise äußerst mangelhaften Zustandes (viele weit älter als 40 Jahre) sogar plötzlich einzubrechen drohen (Gefahrensituation). So wurden im Jahr 2012 für die Reinigung und aufwendige Reparatur von Straßenabläufen ein Viertel des Jahresbudgets, nämlich 557 T€, ausgegeben. Tendenz weiter steigend!

- 1.3.7 Unberücksichtigt, aufgrund der vorgeschriebenen doppelten Erfassung, bleiben 90.000 m² Bankette. Aber gerade hier ist die Unterhaltung erforderlich und sehr kostspielig. 2012 wurden für 143 T€ Bankette hergerichtet.

- 1.3.8 Die 268.525 m² unbefestigten Straßendecken erfahren durch die ständig höhere Verkehrsbelastung einen derartigen Verschleiß, dass in den Straßenzügen mehrmals jährlich kostenintensiv repariert werden muss. Die Straßenbenutzung ist teilweise erheblich eingeschränkt. Davon sind auch Straßen betroffen, die durch Neubebauung und andere bauliche Erweiterungsmaßnahmen außerhalb von B-Plangebietes ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu bewältigen haben. (z.B. Matthäus-Riese-Weg) Die 288.076 m² Pflasterstraßen und 79.237 m² Betonstraßen erfahren ständig Deformationen durch die hohe Verkehrsbelastung und Frost-/Tauwechsel. Punktuelle Reparaturen führen nur begrenzt zum Erfolg, da der Pflasterverband größtenteils zerstört ist (z.B. Inselstraße, Lobedanstraße, Schmellwitzer Straße).

- 1.3.9 Ein weiteres zunehmendes Problem bilden immer noch die zerfallenen Gerinnestreifen. (Krennewitzer Straße, Am Lug, Feldstraße). Diese können zur Gefahr für Zweiräder aber auch für parkende Fahrzeuge und an den Übergängen für Fußgänger/ Rollstuhlfahrer werden. Umfangreiche zunehmende Reparaturen sind erforderlich.

- 1.4.0 2012 konnte dem starken Substanzzerfall an Geh- und Radwegen mit Betonplattenbelag nur begrenzt entgegen gewirkt werden. Für 408 T€ wurde der Gemeindegebrauch gesichert. Erste Gehwegsperrung wurde erforderlich.

Belange älterer körperbehinderte Bürger finden an vielen Stellen keine Berücksichtigung. Bauliche Veränderungen, wie Bordsteinabsenkungen, sind nur eingeschränkt realisierbar und müssen aus den begrenzten Mitteln der Straßen- und Wegeunterhaltung mit finanziert werden.

1.4 Entwicklung der Ausgaben der Straßen- und Wegeunterhaltung

Jahr	Ist Ausgabe	m ² Verkehrsfläche	€/m ²	Preisanpassung
2009	2.390 Mio €	4,07 Mio m ²	0,59	+8,88
2010	2,245 Mio €	4,07 Mio m ²	0,55	- 6,39
2011	2,619 Mio €	4,09 Mio m ²	0,64	+9,56
2012	2.467 Mio €	4,08 Mio m ²	0,60	
2012	2.175 Mio. €(gem. Straßenunterhaltungsvertrag)		0,53	+ 3,03

Fazit

Gemäß „ Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenunterhaltung“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist ein Wert von 1,10 Euro/ m² Gesamtstraßenfläche im Unterhaltungsaufwand ermittelt. Obwohl sich die Ausgaben in der Straßenunterhaltung weiter erhöht haben, steht diesem o. g. Sollwert von 1,10€/m² immer noch ein IST- Wert von 0,60 Euro/ m² für das Jahr 2012 gegenüber. Damit ist der Finanzbedarf für die Substanzerhaltung wieder weit unterschritten.

Um es wieder deutlicher darzustellen; mit jeder, wegen unzureichender finanzieller Mittel eingeschränkten Straßenunterhaltung wird kommunales Anlagevermögen aufgebraucht und der finanzielle Aufwand für die Sicherung der Straßeninfrastruktur von Jahr zu Jahr höher.

Aus der vorstehenden Sachverhaltsdarstellung und der gesetzlichen Regelung, dass ein Mangel an finanziellen Mitteln den Straßenbaulastträger unabhängig von seiner Verkehrssicherungspflicht nicht von seiner Unterhaltungspflicht befreit, ergibt sich die dringende Notwendigkeit, die Finanzausstattung in der Straßenunterhaltung zu erhöhen bzw. neu zu investieren.

Aus heutiger Sicht wird es 2013 im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht der Stadt Cottbus, in Abwägung der zur Verfügung stehenden Mittel in der Straßenunterhaltung und der geplanten bzw. nicht geplanten Straßenbaumaßnahmen, vermehrt verkehrsrechtlich zu überprüfen sein, Straßen, Gehwege und/oder Radwege aufgrund ihres katastrophalen Zustandes zu sperren, Straßen tonnagemäßig zu begrenzen bzw. Verkehrsführungen u. – regelungen zu ändern. Dies erfolgt dann immer als gravierende Einschränkung des Gemeingebrauches.

2. Ingenieurbauwerke

2.1. Brücken

2.1.1 Brückenbestand

Bestand per	31.12.2010	31.12.2011	31.12.2012
- Gesamtzahl	87	87	88
davon			
- Fahrzeugverkehr (Kfz)	53	53	54
davon B – und L - Straßen	18	18	18
Kfz / Straßenbahn	2	2	2
ausschließlich Strab –Verk.	1	1	1
Fuß- und Radweg	33	33	33
Brückenfläche (m ²)	26.843	26.908	26.923
- Anlagevermögen (€)	29.081.806,57	29.529.529,90	28.887.683,43

Die Bestandsänderung (Brückenfläche) ergibt sich aus dem Ersatz des Durchlasses Steinteichmühle Priorgraben durch eine Brücke. Die Herstellungskosten und die Bestandsdokumentation für die vorgenannte Brücke lagen zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

2. 1. 2 Brückenzustand

Die Brückenzustandsnoten wurden entsprechend der RI-EBW-PRÜF 2007 angepasst und werden in Folge in der angeführten Art fortgeschrieben.

Gesamtzahl per	31.12.2012 = 88 Brücken		
davon			
Zustandsnote 1	11 Brücken	12,5 %	sehr guter Bauwerkszustand
Zustandsnote 1,5	9 Brücken	10,2 %	guter Bauwerkszustand
Zustandsnote 2,0	27 Brücken	30,7 %	befriedigender Bauwerkszustand
Zustandsnote 2,5	24 Brücken	27,3 %	ausreichender Bauwerkszustand
Zustandsnote 3,0	9 Brücken	10,2 %	nicht ausreichender Bauwerkszustand
Zustandsnote 3,5	8 Brücken	9,1 %	ungenügender Bauwerkszustand

46,6 % (2011 = 44,8 %) der Brücken, 41 Brücken (2011 = 39 Brücken) sind in einem Zustand, der mittelfristig zu Einschränkungen gemäß der Zustandsbeschreibung der Zustandsnoten nach der Richtlinie RI-EBW-PRÜF 2007 führen kann.

Bei 14 Brücken mit der Zustandsnote 2,5; 3,0; 3,5 sind Tragfähigkeitseinschränkungen vorhanden (4 Brücken 2,5; 2 Brücken 3,0; 8 Brücken 3,5).

2. 1. 3 Finanzielle Aufwendungen für die Brückenunterhaltung

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Brückenfläche (m²)	26.242	26.315	26.600	26.787	26.856	26.843	26.843	26.908	26.923
Kosten (Mio €)	0,137	0,117	0,121	0,134	0,123	0,103	0,149	0,161	0,127
Kosten/Fläche (€/m²)	5,21	4,43	4,54	5,01	4,57	3,84	5,56	6,00	4,72

Der Mitteleinsatz pro m² Brückenfläche liegt 2012 niedriger als im Vorjahr.

	Anzahl	Zustandsnote	Anlagevermögen (€)
2.2 Verkehrszeichenbrücken	13	2 x 1,0 1 x 1,5 3 x 2,0 3 x 2,5 4 x 3,0	264.158,59
2.3 Trogbauwerke	2	1 x 2,0 1 x 3,0	9.108.110,79
2.4 Lärmschutzwände	3	2 x 1,0 1 x 1,5	166.770,52
2.5 Stützwände	17	1 x 1,0 5 x 1,5 3 x 2,0 3 x 2,5	1.724.318,30
	5 davon	ohne	

Nach DIN 1076 – Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen / Überwachung und Prüfung – sind 5 von 17 Stützwänden keine Ingenieurbauwerke nach dieser Norm und unterliegen keiner grundsätzlichen Prüfungs- und Überwachungspflicht. Sie werden im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht kontrolliert, es wird keine Bewertung nach RI-EBW-PRÜF vorgenommen.

2. 6 Durchlässe

Nach DIN 1076 sind Durchlässe keine Ingenieurbauwerke nach dieser Norm und unterliegen keiner grundsätzlichen Prüfungs- und Überwachungspflicht. Sie werden im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht kontrolliert, es wird keine Bewertung nach RI-EBW-PRÜF vorgenommen. Im Bestand werden zurzeit 133 (2011 = 133) Durchlässe geführt. Die Bestandserfassung läuft weiter. Der Anlagewert zum 31.12.2012 beträgt 2.603.433,75 €.

Fazit

Der gesamte Anlagewert für Ingenieurbauwerke einschließlich Stützwände und Durchlässe zum 31.12.2012 beträgt 42.754.475,38 €.

Für die Unterhaltung der vorgenannten Bauwerke wurden 2012 insgesamt 140.058,37 € aufgewendet. Dies entspricht 0,33 % des Anlagenvermögens zum Stichtag.

In Bezug auf die Herstellungskosten aller Bauwerke in Höhe von 95.158.563,11 € wurden 2012 für die Unterhaltung 0,15 % aufgewendet.

Entsprechend dem Bericht der Straßenforschungsgruppe der OECD (1981), herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau (1983) sollen für die Unterhaltung von Straßenbrücken durchschnittlich ca. 0,5 % (ca. 0,5 Mio. €) bis 1,5 % (ca. 1,5 Mio. €) der Bauwerkserneuerungswerte (Herstellungskosten) jährlich und kontinuierlich aufgewendet werden.

Aus dem vorgenannten Sachverhalt ergibt sich die dringende Notwendigkeit, die Finanzausstattung und die Personalausstattung in der Unterhaltung der Ingenieurbauwerke und sonstigen Bauwerke zu erhöhen, damit die jeweilige vorgesehene Nutzungsdauer auch erreicht wird. Andernfalls drohen Anlagenverzehr sowie Nutzungseinschränkungen bis hin zur Vollsperrung und kostenintensive vorzeitige Bauwerkserneuerungen, die mit den jährlich erforderlichen Unterhaltungskosten nicht abgedeckt sind. Weiterhin sind während der Nutzungsdauer jedes Bauwerks Rücklagen für dessen Ersatzneubau zu bilden.

3. Straßenzubehör

3. 1. Lichtsignalanlagen (LSA)

Bestand LSA	2008	2009	2010	2011	2012
Gesamtzahl	86	87	85	85	85
davon Fußgänger – LSA	15	14	13	13	13
Anlagen mit koordiniertem Betrieb	64	65	65	65	65
Anlagen mit ÖPNV – Beschleunigung	34	34	34	35	35
Anlagen mit Zusatzeinrichtungen für Blinde	32	32	32	32	32
Anlagen mit modernisierter bzw. neuer Steuertechnik	86	87	85	85	85
Anlagen mit LED- Technik	-	17	18	19	22
Anlagen mit 10 V- Technik	-	66	65	65	63
Anlagen mit 230 V- Technik (extrem hoher Energieverbrauch)	-	04	03	00	00
Anlagen mit Verkehrsrechner – Anschluss	15	26	27	30	35

3. 1. 1 Aufwand für Unterhaltung und Betrieb

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Unterhaltung (Mio €)	0,332	0,400	0,356	0,405	0,430	0,295	0,210
Betriebskosten (Mio €)	0,070	0,0796	0,102	0,077	0,091	0,089	0,078

3. 1. 2 Baulicher Zustand Induktionsschleifen

Die Zahl der nicht funktionsfähigen Induktionsschleifen nimmt mit der fortschreitenden Verschlechterung der Fahrbahndeckschichten ständig zu. Die Auswirkungen sind an nachfolgenden Knoten besonders gravierend:

- Dresdener Straße/ Hermann- Löns- Straße
- Dresdener Straße/ Hardenbergstraße
- Dresdener Straße/ Ringstraße (Fußgänger- LSA)
- Straße der Jugend/ Lutherstraße (Fußgänger- LSA)
- Hermann- Löns- Straße/ Vom- Stein- Straße
- Stadtring/ Paul- Greifzu- Straße
- Stadtring/ Parkplatzzufahrt
- Vetschauer Straße/ Parkplatzeinfahrt Bahnhof
- Zimmerstraße/ Karlstraße
- Lipezker Straße/ Schopenhauer Straße
- Zielona-Gora-Straße/ Hegelstraße
- Madlower Hauptstraße/ Gaglower Landstraße
- Hauptstraße (B97)/ Kutzeburger Weg
- Hauptstraße (B 97)/ BAB 15- RF Forst
- Sachsendorfer Straße/ Am Seegraben
- Sielower Landstraße/ Krennewitzer Straße

Fazit

Als Voraussetzung für die verkehrsabhängige Steuerung an diesen Lichtsignalanlagen müssen zerstörte Induktionsschleifen erneuert werden oder diese Lichtsignalanlagen ersatzweise mit Fahrzeugdetektoren in Form von Videokameras (kostenintensive Variante) bzw. Radardetektoren ausgerüstet werden.

3. 1. 3 Baulicher Zustand LSA- Maste

An folgenden LSA- Masten wurden starke Rostschäden festgestellt, die mittelfristig zur Verminderung der Standsicherheit führen können.

- Franz- Mehring- Straße/ W.- Brandt- Straße
- Lipezker Straße/ Gelsenkirchener Allee

3. 1. 4 Baulicher Zustand Blindensignalisierung

Die Ausstattung mit Blindensignalisierung ist an einzelnen LSA nicht richtliniengerecht ausgeführt, wie z. B.

- Karl- Marx- Straße/ Puschkinpromenade
- Gelsenkirchener Allee/ Z.- Gora- Straße

3. 2 Wegweisung

Die Wegweisung (WW) als Teilinstrument der Verkehrsorganisation weist unter richtliniengerechter Betrachtungsweise erhebliche Defizite hinsichtlich des Ausrüstungsbedarfes auf.

- 2 Vorwegweiser (VWW) fehlen am KP Dresdener Straße/ Hermann- Löns- Straße.
- 5 VWW entfallen im Zusammenhang mit den Bauvorhaben Waisen- und Bahnhofstraße. (3 am KP Bahnhofstraße/ K.- Liebknecht- Straße, 2 am KP Bahnhofstraße/ Berliner Straße).
- Dafür wurden zur Führung über den Mittleren Ring am KP K.- Liebknecht- Straße/ Waisenstraße 3 VWW, 1 WW u. am KP Bahnhofstraße/ W.- Külz- Straße 2 VWW neu aufgestellt.
- 1 VWW wurde am KP Stadtring/ Dissenchener Straße Westzufahrt in RA 2 erneuert.
- Am KP F.- Mehring- Straße/ W.- Brandt- Straße wurde 2 VWW zurückgebaut (FW- Zufahrt West und Zufahrt Süd)
- 12 Vorwegweiser- und Wegweiser- Tafeln sind in RA 2 zu erneuern, da die Tafeln in RA 1 (ehemals Typ 1) die richtliniengerechten Reflexionswerte nicht erreichen.
- Mit dem Bau des Kreisels Stadtring/ Nordring erfolgt der Neubau der VWW und WW. 3 VWW RA 1 werden durch 3 VWW und 6 WW an Verkehrszeichenbrücken (RA 3) ersetzt.
- 41 Wegweiser wären unmittelbar an den Knoten zur Komplettierung der Gesamtfunktion erforderlich. Dies ist aber aus Gründen der Knotengeometrie, der zu gewährleistenden Sichtfreiheit auf die LSA und der Mediendichte im tiefbautechnischen Bauraum an den meisten Stellen nicht umsetzbar.
- 15 WW an Verkehrszeichenbrücken sind in RA 3 zu erneuern, da sie in der vorhandenen Ausführung in RA 2 die für Überkopfbeschilderung geforderten Reflexionswerte nicht mehr erreichen. Verkehrszeichenbrücken mit WW in teilweise RA 1 werden statisch erst geprüft.
- 3 VWW- Tafeln werden 2012 am Knotenpunkt Stadtring/ Straße der Jugend Westzufahrt erneuert.

Fazit

Die wegweisende Beschilderung stellt im Straßenverkehr eine systematische Anordnung von Richtzeichen gemäß § 42 StVO dar und dient durch gute Erkennbarkeit und Lesbarkeit neben der Orientierung u. a. der Sicherheit und Leichtigkeit sowie Regelung des Verkehrs. Um dem Verkehrsteilnehmer einen frühzeitigen und eindeutigen Hinweis für seine zu treffende Fahrentscheidung geben zu können, ist die Ausrüstung der Vorweg- und Wegweisungstafeln entsprechend der Richtlinie für die wegweisende Beschilderung mindestens in RA 2, Überkopfbeschilderung in RA 3, dringend erforderlich. Nach der erfolgten Neukonzeption und Optimierung der Wegweisung im Jahr 2004 wurden weitere umfangreiche Maßnahmen (Rückbau, Zielkorrekturen und Neubau) mit

der neu erstellten einheitlichen Logik abgeglichen. in das System eingepasst und realisiert. Durch Erneuerungen der VWW im Rahmen von Bauvorhaben (Mittlerer Ring, Turbokreisel und Bahnhofstraße) konnten einige Verbesserungen bei der Verkehrsbeschilderung für Cottbus insgesamt erreicht werden. Mit neuesten Fertigungstechniken erzielter Qualitätsstandard soll die Lebensdauer der Wegweisung und damit die Wirtschaftlichkeit erhöht werden.

Aufgrund der statischen Überprüfung der Verkehrszeichenbrücken die älter als 20 Jahre sind, wird außerdem eine Mängelbeseitigung an den Wegweisungstafeln und deren Halterung zwingend erforderlich.



Marion Adam
Fachbereichsleiterin
FB Grün- u. Verkehrsflächen

