



LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG

Verkehrskonzept für die östlich der Elbe gelegenen Stadtteile

- Arbeitspaket 2 –

Gesamtverkehrssituation

Kurzfassung

Stadtplanungsamt

Quelle: Verkehrsuntersuchung der
Ingenieurgesellschaft Dr. Brenner mbH
(Magdeburg / Dresden)



INHALT

Kurzfassung

1.	UNTERSUCHUNGSRAUM / EINFÜHRUNG	3
2.	PROBLEMANALYSE GESAMTSITUATION.....	3
2.1	Gebietsstruktur.....	3
2.2	Verkehrsträger.....	4
2.2.1	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Linienbetrieb	4
2.2.2	Fahrradverkehr	6
2.2.3	Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen / Fußgängerverkehr)	7
2.2.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	8
2.2.4.1	Fließender Verkehr	8
2.2.4.2	Ruhender Verkehr	10
3.	PRÜFUNG - VERKEHRSWIRKSAMKEIT VON MAßNAHMEN AUS VORHANDENEN KONZEPTEN ...	11
3.1	Brückenneubau in Verlängerung der Strombrücke.....	12
3.2	Verkehrsbedeutung der Friedrich-Ebert-Straße.....	12
3.3	Ostumfahrung und 3. Elbquerung.....	13
3.4	Entlastungsstraße Cracau.....	14
3.5	Schlussfolgerungen zur Verkehrswirksamkeit der Straßenneubaumaßnahmen	14
4.	LÖSUNGSANSÄTZE ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSSITUATION	15
5.	ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT	20



1. Untersuchungsraum / Einführung

Der Untersuchungsraum umfasst den gesamten ostelbischen Stadtraum zwischen Elbe und östlicher Stadtgrenze und reicht vom Herrenkrugpark im Norden bis an den Ortsausgang Prester im Süden und schließt den westlich der Elbe gelegenen Großparkplatz Lange Lake mit ein (**Anlage 1**).

Unter Federführung des Stadtplanungsamtes untersuchte ein Magdeburger Planungsbüro die vorhandene Verkehrssituation und die Verkehrsinfrastruktur aller Verkehrsträger und wertete mehrere Großveranstaltungen aus – Arbeitspakt 1 - Veranstaltungsverkehr.

Im vorliegenden Teil 2 – Gesamtverkehrssituation – der Verkehrsuntersuchung für die östlich der Elbe gelegenen Stadtteile werden das Gebiet, in dessen Bereich ca. 18.000 Einwohner leben, und das Verkehrsgeschehen an Normalwerktagen in den östlichen Stadtteilen von Magdeburg analysiert.

Neben dem Stadtteilentwicklungsplan Cracau/Prester (1995), der Verkehrsuntersuchung zur 3. Elbquerung – Ostumfahrung Magdeburg (2003), dem Konzept für ein Anrufsammeltaxisystem (2002 / 2005) sowie den Konzeptionen zu Tempo 30-Zonen in Cracau (1996) und Puppendorf (1997) baut die Analyse im wesentlichen auf zahlreichen Beobachtungen vor Ort und auf Prognoseberechnungen mit dem VISUM-Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Magdeburg auf.

2. Problemanalyse Gesamtsituation

2.1 Gebietsstruktur

Vorherrschende Gebietsnutzungen sind „Öffentliche Grünflächen“, „Kleingärten“ und „Wald“ mit ca. 45% und im süd- und nordöstlichen Bereich „Landwirtschaftliche Flächen“ mit ca. 19%. „Wohnbauflächen“ bilden mit ca. 13 % den drittgrößten Anteil der Flächennutzung. Der vergleichsweise niedrige Anteil an „Gewerbe- und gemischten Bauflächen“ von ca. 3% unterstreicht den wohnbestimmten Charakter insbesondere des Stadtgebiets Cracau. Straßenverkehrsflächen beanspruchen 2 % und Wasserflächen 7 % des ostelbischen Stadtbereiches. Die übrigen 11 % des Untersuchungsgebietes sind Bauflächen mit Sondernutzung bzw. Gemeinbedarf, worunter der Krankenhausbereich der Pfeifferschen Stiftungen, die Veranstaltungs- und Sportstätten wie das Stadion Magdeburg, die Bördelandhalle, die Messehallen, der Elbauenpark, der Herrenkrugpark und der Sportpark Herrenkrug und die Verwaltungsstätten samt Nebenanlagen oder auch die Hochschule Magdeburg-Stendal (FH) fallen. Westlich der Elbe grenzt der Stadtpark als Freizeit-, Erholungs- und Veranstaltungsraum an das Untersuchungsgebiet.

In **Anlage 2** Strukturplan und Flächennutzung sind die Einrichtungen mit z.T. überregionaler Bedeutung, wie die Sozial- und Bildungsstätten, als auch die Ministeriums- bzw. Verwaltungsstätten dargestellt. Aus dem Übersichtsplan geht auch die Konzentration der Veranstaltungsstätten mit überregionaler Bedeutung im ostelbischen Raum hervor. Die mit deren Verkehrserzeugung verbundenen Problemstellungen wurden im ersten Teil der Verkehrskonzeption eingehend beleuchtet.

Größere Erweiterungen bzw. Umnutzungen von bebauten Flächen sind im Flächennutzungsplanung 2004 nicht dargestellt.



Für Teilgebiete des Untersuchungsraumes existieren rechtsverbindliche Bebauungspläne. Für einen weiteren Teil sind zur Ordnung der Bestandsverhältnisse Aufstellungsbeschlüsse gefasst und die zugehörigen Bebauungspläne in Vorbereitung. In **Anlage 3** sind die geplanten Gebietsentwicklungen für das Untersuchungsgebiet differenziert nach Aufstellungsbeschlüssen, rechtsverbindlichen Bebauungsplänen und rechtsverbindlichen Vorhaben- und Erschließungsplänen dargestellt (Landeshauptstadt Magdeburg; Stand 01/2007). Es ist keine wesentliche Änderung der gegenwärtigen Bebauung, sprich die Ausweisung neuer Wohnstandorte im Untersuchungsraum, vorgesehen und absehbar.

Damit bleibt aus der Gebietsanalyse festzuhalten, dass im Verhältnis zur vorhandenen Bebauung keine erhebliche Verkehrszunahme infolge Neubebauung in den nächsten 10-15 Jahren zu erwarten ist.

2.2 Verkehrsträger

2.2.1 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) - Linienbetrieb

Das Untersuchungsgebiet der ostelbischen Stadtteile wird sowohl durch die Straßenbahn, als auch städtischen Busverkehr erschlossen (**Anlage 4**). Die Straßenbahnlinien stellen die Verbindung zur Innenstadt her. Die Buslinien erfüllen Zubringerfunktionen zur Straßenbahn. Nach Angaben der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH aus dem Jahr 2005 sind auf den Straßenstrecken in dem am stärksten belegten Querschnitt an einem Normalwerktag folgende Fahrgastzahlen zu verzeichnen:

Straßenbahnlinie 4 (Cracauer Straße)	6.800 Fahrgäste/ Tag
Straßenbahnlinie 5, 6 (Jerichower Platz)	4.000 Fahrgäste/ Tag
Straßenbahnlinie 6 (Brückstraße)	6.100 Fahrgäste/ Tag

Die Bedeutung des angrenzenden Brückenzuges Anna-Ebert-Brücke, Zollbrücke und Strombrücke als direkter Verkehrsweg des ÖPNV in Richtung Stadtzentrum, dabei insbesondere für den Straßenbahnverkehr, zeigt die Belegung mit täglich bis zu 14.500 Fahrgästen (*Quelle: Verkehrserhebungen 2005 zur Vorbereitung eines Verkehrsverbundes*).

Auf der Relation zwischen Pechauer Platz und Stadtzentrum (Allee-Center / Alter Markt) bietet die direkte Straßenbahnanbindung sehr kurze Reisezeiten, die auch mit dem Pkw kaum geringer ausfallen. Zum südlichen Bereich des Stadtzentrums steigt die Reisezeit im ÖPNV, bedingt durch das erforderliche Umsteigen. Ein exemplarischer Vergleich der Reisezeiten an Werktagen für die Verbindungen zwischen den gewählten Haltestellenstandorten ergibt für die Verkehrsmittel folgendes Bild *):

<u>Verbindung zwischen den Haltestellen</u>	<u>ÖPNV</u>	<u>Pkw</u>	<u>Fahrrad</u>
Pechauer Platz - Allee-Center	14 min	12 min	16 min
Pechauer Platz - Hasselbachplatz	24 min	15 min	20 min (17 min ü. Stadtpark)
Friedensweiler - Berliner Chaussee	13 min	7 min	13 min
Friedensweiler - Allee-Center	24 min	15 min	21 min
Friedensweiler - Hasselbachplatz	35 min	18 min	25 min

*) vereinfachte Betrachtung **ohne die sich ggf. unterscheidenden Zu- und Abgangszeiten**



Für die Fahrradbenutzung vom Pechauer Platz wurde zum Hasselbachplatz auch die kürzeste Verbindung über die Wasserfallbrücke, durch den Stadtpark und über die Sternbrücke als Alternativroute berücksichtigt.

Die Einzugsbereiche der ÖPNV-Haltestellen zeigen, dass bis auf das Stadion Magdeburg sowie das südliche Umfeld und den Bereich Cracau Ost (Puppendorf und Neugrüneberg) in den ostelbischen Stadtteilen eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung erreicht wird. Zur Einführung eines bedarfsgerechten Anruf-Sammeltaxi-Systems für letztgenannte Bereiche liegt mit der Studie „Anruf-Sammeltaxi – Puppendorf / Neugrüneberg und Neuprester“ vom April 2005 bereits eine Untersuchung vor, deren Umsetzung gegenwärtig jedoch nicht finanzierbar ist. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr wurde am 18.08.2005 mit der Information I0174/05 über den ablehnenden Bescheid zur Projektförderung und die fehlende Finanzierungsgrundlage zur Umsetzung des Projektes in Kenntnis gesetzt.

Entlang der Linienführung der Straßenbahnlinie 6 sind ab der Haltestelle Heumarkt bis zum Herrenkrug durchgängig barrierefreie Haltestellen angelegt. Im Zuge der Straßenbahnlinie 4 ist gegenwärtig nur die Endhaltestelle Pechauer Platz barrierefrei. Für den sensiblen Haltestellenbereich Pfeifferstraße in dessen Einzugsbereich das Krankenhaus liegt, existiert bereits eine Vorplanung zum barrierefreien Umbau.

Abstellanlagen (Bike & Ride) für Fahrräder zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel sind an den Haltestellen Messegelände, Berliner Chaussee und Pechauer Platz sowie im Bereich Pfeifferstraße vorhanden. Eine Park & Ride - Möglichkeit für Pkw ist mit den Parkplätzen am Messegelände vorhanden, die aber auf Grund des gebrochenen ÖPNV-Angebotes (Bus/Straßenbahn) nur schlecht angenommen wird.

Die aus der Analyse hervorgehenden verkehrlichen Problempunkte/Defizite im Bereich des ÖPNV stellen sich wie folgt dar:

- im ostelbischen Verlauf der Straßenbahnlinie 4 stehen mit Ausnahme der Endhaltestelle keine barrierefreien Haltestellen zur Verfügung, der Ein- und Ausstieg erfolgt ungesichert über Fahrstreifen des fließenden Kfz-Verkehrs
- im Verlauf der Buslinie 51 sind noch nicht alle Haltestellen mobilitätsgerecht ausgestattet, die Realisierung erfolgt im Zusammenhang mit der schrittweisen Ausbau der Berliner Chaussee
- ungünstig gelegene P&R-Möglichkeit im Bereich Messeparkplätze (gebrochener ÖPNV) – hier ist ein günstigerer Standort zu prüfen mit direktem Straßenbahnanschluss in das Stadtzentrum
- unzureichende bzw. fehlende B&R-Anlagen zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr
- mangelnde ÖPNV-Erschließung des Bereiches Cracau-Ost (hier: Puppendorf und Neugrüneberg)



2.2.2 Fahrradverkehr

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfügt mit der Radverkehrskonzeption 2005, die auf einer umfassenden Analyse aufbaut und sehr konkrete Maßnahmenvorschläge auch für das Untersuchungsgebiet unterbreitet, über eine gute Planungsgrundlage einschließlich Maßnahmenplan und Prioritätenliste für die Jahre 2003 bis 2012.

Der Raum der ostelbischen Stadtteile ist für den Fahrradtourismus gut erschlossen. Für die täglichen Radwege sind entlang der wichtigen Straßenverbindungen weitgehend straßenbegleitende Radwege (**Anlage 5**) im Bestand vorhanden.

Mit der Brücke am Wasserfall und der Sternbrücke besteht für Radfahrer aus/von Cracau eine attraktive Alternativroute durch den Stadtpark, um, abseits vom Kfz-Verkehr, in die Innenstadt zu gelangen. So ist das südliche Stadtzentrum um den Hasselbachplatz vom Pechauer Platz aus über die verkehrsarme Beziehung An der Kälberweide – Seestraße – Elberadweg – Wasserfallbrücke – Stadtpark – Sternbrücke – Hegelstraße in ca. 17 Minuten und damit fast genauso schnell wie mit dem Pkw und schneller als mit dem ÖPNV zu erreichen.

Teilabschnitte mit fehlenden Radwegen sind im Bereich Pechauer Straße, Genthiner Straße zu erkennen. Für den sensiblen Haltestellenbereich Pfeifferstraße, in dessen Einzugsbereich das Krankenhaus liegt, existiert jedoch bereits mit der Vorplanung zum barrierefreien Umbau der Haltestellen auch ein Vorschlag für die Radverkehrsführung.

Darüber hinaus gibt es mehrere lokale Problembereiche, wie fehlende Lückenschlüsse und bauliche Mängel, die gesondert im Abschnitt 4 behandelt werden. Darunter fallen insbesondere fehlende Verknüpfungen zum Elberadweg im Bereich Büchnerstraße, die nicht optimale Verknüpfung des Biederitzer Radweges mit der Alternativroute des Elberadweges – deren Verbesserung im Rahmen des geplanten Brückenneubaus in Verlängerung der Strombrücke Beachtung finden wird – sowie schlechte Straßenzustände bei Radwegverbindungen auf verkehrsarmen Straßen und Wegen, wie z.B. im Bereich Seestraße, Simonstraße, Zipkeleber Weg (östlicher Abschnitt) und Burchardstraße.

Im östlichen Bereich der Siedlung Cracau mit den Straßenzügen Luxemburgstraße, Lassallestraße, Johannes-Münze-Straße und Brandströmweg ist aufgrund des durch das Parken von Fahrzeugen nicht optimalen Verkehrsflusses und der nur eingeschränkten Sicherung der Rettungswege probeweise eine Einbahnstraßenregelung eingeführt worden. Hier ist in einer weitergehenden Begleitung der Testphase zu prüfen, inwieweit sich diese negativ auf den Fahrradverkehr auswirkt.

Aufgrund der Lage und der nicht optimalen Erschließung von Teilbereichen in Puppendorf / Neugrünberg / Neuprester durch den ÖPNV ist davon auszugehen, dass der Umweltverbund mit einem verbesserten Angebot von B&R-Anlagen an den Haltestellen Pechauer Platz (56 Stellplätze ohne Schutz vorhanden), Pfeifferstraße (Linie 4) und Berliner Chaussee (Linie 6) weiter gestärkt werden könnte.

Zur Verbesserung der Wegweisung im Fahrradverkehr wurde vom Stadtrat am 04.10.2007 die Konzeption „Fahrradwegweisung“ beschlossen. Die Beschilderung der Fahrradwege wird schrittweise umgesetzt. Zur Förderung der Fahrradnutzung wurden unter dem Titel „Magdeburg radelnd erobern“ außerdem verschiedene Flyer mit Routenvorschlägen erarbeitet, um abseits des Hauptstraßennetzes Magdeburg mit dem Fahrrad erlebbar zu machen.



Die aus der Analyse hervorgehenden wesentlichen verkehrlichen Problempunkte/Defizite für den Radverkehr stellen sich wie folgt dar:

- Konflikträchtiger Fahrradverkehr auf der Pfeifferstraße, Genthiner Straße und Pechauer Straße
- Konflikträchtiger Fahrradverkehr auf der angrenzenden Anna-Ebert-Brücke und der Zollbrücke
- Fehlende lokale Radnetzergänzungen, z.B. Zugänge zur Elberadweg-Alternativroute im Bereich Büchnerstraße
- Mangelhafte Verknüpfung des Biederitzer Radweges mit dem Elberadweg und dem Stadtzentrum im Bereich Charlottentor bzw. Anna-Ebert-Brücke und Zollbrücke
- Behinderungen und Umwege für den Fahrradverkehr durch Einbahnstraßenregelungen und fehlende Bordabsenkungen
- Schlechter Fahrbahnzustand auf den verkehrsarmen Radwegverbindungen An der Kälberweide - Seestraße und Burchardstraße – Simonstraße
- Fehlende Radwegbeschilderung außerhalb der touristischen Haupttrouten (Elberadweg, Klusdammradweg), z. B. in Richtung Innenstadt und zum Stadion

2.2.3 Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zonen / Fußgängerverkehr)

Große Teile der östlich der Elbe gelegenen Wohngebiete sind gemäß des Verkehrlichen Leitbildes und der Tempo-30-Konzeption der Landeshauptstadt Magdeburg im Verlauf der letzten Jahre als Tempo-30-Zonen ausgewiesen worden. Mit Ausnahme des Hauptverkehrsstraßennetzes herrscht in Cracau nahezu flächendeckend Tempo 30 vor. Ausnahmen bilden derzeit die Bereiche südlich Potsdamer Straße, Prester Süd, Heumarkt sowie die Areale um die Bördelandhalle und das Stadion Magdeburg.

Insbesondere mit den für die Gebiete Cracau und Puppendorf im Rahmen der Einrichtung von Tempo-30-Zonen erstellten Verkehrsuntersuchungen aus der zweiten Hälfte der 90-er Jahre stehen der Landeshauptstadt Magdeburg Konzeptionen zur Verfügung, die in ihren weiterführenden Stufen zur baulichen Unterstützung der Verkehrsberuhigung Maßnahmenvorschläge zur Anlage von Querungshilfen, Haltestellenkaps sowie zur Umgestaltung von Einmündungs- und Kreuzungsbereichen sowie Straßenumgestaltungen mit Seitenbereichen beinhalten.

Die Ausgestaltung der Tempo-30-Zonen sollte kontinuierlich gemäß der „Tempo-30-Zonen – Planungen“ fortgeführt werden. Vorgesehen sind Tempo-30-Zonen für die Bereiche Heumarkt und Prester.

Darüber hinaus gibt es lokale Problembereiche wie z. B. fehlende Lückenschlüsse, bauliche Mängel und zu geringe Breiten von vorhandenen Rad- und Gehwegen.

Die aus der Analyse hervorgehenden wesentlichen verkehrlichen Problempunkte bzw. Defizite für die Verkehrsberuhigung und den Fußgängerverkehr stellen sich wie folgt dar:

- Konflikträchtiger Fußgänger- / Fahrradverkehr: Pfeifferstraße, Genthiner Straße, Pechauer Straße, Alt Prester, Menzer Straße sowie z. T. auch auf der Alternativroute des Elberadweges (Elbdeich)



- Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern durch Überlagerung der Verkehrsarten auf der angrenzenden Anna-Ebert-Brücke und der Zollbrücke
- ungünstige Sichtbeziehungen in Einmündungsbereichen durch parkende Kfz
- fehlende Querungshilfen und Fahrbahneinengungen in Schulbereichen
[wie z.B. Witzlebenstraße, Schwarzkopfweg, Pfeifferstraße, Brandtstraße, Triftweg, Zuckerbusch, Im Brückfeld, Potsdamer Straße, Gübser Weg (Ost)]
- fehlende lokale Fußwegergänzungen [wie z.B. Am Hammelberg, Biederitzer Weg (Ost)]
- bauliche Mängel durch schadhafte Gehbahnbereiche im bestehenden Fußwegenetz
- unzureichende bauliche Ausgestaltung der ausgewiesenen Tempo-30-Zonen mit Straßenraumgestaltungen insbesondere in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen

2.2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

2.2.4.1 Fließender Verkehr

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfügt über ein VISUM-Verkehrsmodell, mit dem die heutigen Verkehrsbelastungen realitätsnah ermittelt werden können. Das Netz im Analysezustand 2007 wurde nach Prüfung auf Plausibilität für den Untersuchungsraum zur Bearbeitung herangezogen.

Mit der in Ost-West-Richtung über die Berliner Chaussee, Jerichower Straße und den Nordbrückenzug verlaufenden Bundesstraße 1 wird der Untersuchungsraum durch eine Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung angebunden.

Die beiden Elbquerungen in Form des Nordbrückenzuges (Jerusalem- und Friedensbrücken) und der Verbindung über die Strombrücke (Strombrücke, Zollbrücke und Anna-Ebert-Brücke) stellen die Straßenverbindungen für den Kfz-Verkehr über die Elbe dar. Sie weisen im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) folgende Verkehrsbelastungen im Querschnitt auf:

- | | |
|---|--------------------------------|
| - Nordbrückenzug
(Friedensbrücken und Jerusalembrücken) | rd. 46.500 Kfz/24h (DTV Mo-Fr) |
| - Verbindung über die Strombrücke
(Strombrücke, Zollbrücke, Anna-Ebert-Brücke) | rd. 25.000 Kfz/24h (DTV Mo-Fr) |

Mit knapp zwei Dritteln der täglichen Gesamtverkehrsmenge nimmt der Nordbrückenzug den überwiegenden Teil des Ost-West-Verkehrs und den wesentlichen Teil des Durchgangsverkehrs auf.

Die gegenwärtigen Verkehrsbelastungen in den Querschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes östlich der Elbe sind aus der **Anlage 6** ersichtlich.



Die Gesamtverkehrssituation in den östlichen Stadtteilen stellt sich wie folgt dar:

Durchgangsverkehr

- der Anteil von Durchgangsverkehr bzw. Verkehr von „außen“ ist, bezogen auf die östlichen Stadtteile (abgesehen von der Bundesstraße 1 – mit ca. 50%) sehr gering
- der Durchgangsverkehr über die Breitscheidstraße / Herrenkrugstraße speist sich aus der Anbindung nach Biederitz und beträgt ca. 5.000 Kfz/24h
- der Durchgangsverkehr von und nach Süden (Pechau/Randau/Schönebeck) beträgt lediglich 2.900 Kfz/24h,

Schwerverkehr

- die Schwerverkehrsanteile liegen im ostelbischen Stadtgebiet im niedrigen bis durchschnittlichen Bereich
- im Zuge der Bundesstraße 1 (Berliner Chaussee) betragen sie zwischen 4 und 9 Prozent
- auf der Genthiner Straße beläuft sich der Schwerverkehrsanteil auf ca. 5 Prozent
- Schwerverkehrsanteile weisen im Untersuchungsgebiet keine übergeordnete Bedeutung auf

Quell- und Zielverkehr

- der Quell- bzw. Zielverkehr der östlichen Stadtteile liegt täglich bei etwa 25.000 aus- und 25.000 einfallenden Kfz/24h, dabei ist der Anteil des innerörtlichen Verkehrs mit Quelle/Ziel in der Innenstadt/Zentrum sehr hoch,
- etwa 90% Prozent des Quell- bzw. Zielverkehrs der östlichen Stadtteile beginnen oder enden in den westlichen Stadtteilen,
- für Verbindungen in die Innenstadt bzw. in die westlichen Stadtteile wählen 37% des Quell- und Zielverkehrs des gesamten Untersuchungsgebietes den Nordbrückenzug und 63% die Verbindung über die Strombrücke

Bei differenzierter Betrachtung der Bereiche des Untersuchungsgebietes ergibt sich folgendes Bild für die Verteilung des Quell- und Zielverkehrs auf die beiden Brückenzüge:

- aus dem Bereich Herrenkrugstraße wird nahezu ausschließlich der Nordbrückenzug genutzt
- aus dem Stadtteil Brückfeld teilt sich der Verkehr über die Straßenzüge Brückstraße und Georg-Heidler-Straße mit leichtem Übergewicht zur Strombrücke auf beide Elbübergänge auf
- aus dem Bereich Cracau/Prester nutzen $\frac{3}{4}$ des Quell-/Zielverkehrs, d. h. rund 15.000 Kfz/24h, die Strombrücke und $\frac{1}{4}$, d. h. rund 5.000 Kfz/24h, die Beziehung Friedrich-Ebert-Straße – Nordbrückenzug als Hauptanbindung an die Innenstadt und das Fernstraßennetz

Binnenverkehr

- das Binnenverkehrsaufkommen der insgesamt 15 Verkehrszellen der östlichen Stadtteile beläuft sich auf unter 10.000 Kfz/24h
- der Nord-Süd-Verkehr zwischen Cracau/Brückfeld und Herrenkrug ist sehr gering
- im Wesentlichen tritt das Binnenverkehrsaufkommen jeweils innerhalb der Verkehrszellen Cracau, Brückfeld und Prester auf



Die aus der Analyse hervorgehenden verkehrlichen Problempunkte/Defizite im Bereich des fließenden MIV stellen sich wie folgt dar:

- Behinderungen durch Überlagerung der Verkehrsarten (ÖPNV / MIV / Radverkehr) im angrenzenden Bereich auf der Anna-Ebert-Brücke – Zollbrücke
- Erschwerte Einfahrbedingungen am Knotenpunkt Cracauer Straße / Brückstraße / Anna-Ebert-Brücke für Linksabbieger aus der Cracauer Straße mit Rückstau in Hauptverkehrszeiten
- Behinderungen im Streckenabschnitt Genthiner Straße – Pfeifferstraße in den Hauptverkehrszeiten aufgrund der Überlagerung aller Verkehrsarten und durch parkende Pkw
- Nicht optimale Lenkung der Verkehrsströme des Hauptstraßennetzes hinsichtlich der Straßen Friedrich-Ebert-Straße, Zuckerbusch und Cracauer Straße (nordwestlicher Abschnitt)

2.2.4.2 Ruhender Verkehr

Die Parkplatzsituation für den MIV im Untersuchungsgebiet lässt sich in fünf Kategorien einteilen:

- Wohnbereiche mit Ein- und Zweifamilienhäusern mit Parken auf / vor dem Grundstück,
- hochverdichtete Wohnbereiche wie im westlichen Teil Cracaus und in Brückfeld mit Parken überwiegend am Straßenrand bzw. entlang der Wohngebietsstraßen
- Aufkommensschwerpunkte, wie die Verwaltungskomplexe der Ministerien in der Turmschanzenstraße, der Landes- bzw. Kommunalverwaltung im Bereich Tessenowstraße und der Fachhochschule Magdeburg-Stendal mit jeweils eigenen Parkplätzen,
- Veranstaltungsorte wie das Stadion Magdeburg, die Bördelandhalle und das Messegelände mit großflächigen Parkplätzen vor Ort bzw. im näheren Umfeld
- Einkaufsbereiche wie z.B. an der Genthiner Straße mit Bedarf an Kurzzeitparkplätzen

Es ist festzustellen, dass für weite Bereiche des Untersuchungsgebiets an Normalwerktagen wie auch an Wochenenden keine Parkplatzprobleme zu verzeichnen sind. Diese Aussage trifft nicht für die Parkplatzsituation bei Großveranstaltungen zu (siehe hierzu Teil 1 – Veranstaltungsverkehr).

Im östlichen Bereich der Siedlung Cracau in den Bereichen der Blockbebauung sind Stellplatzdefizite zu verzeichnen. Erweiterungen des Stellplatzangebotes in bereits bebauten Bereichen könnten nur begrenzt und zu Lasten von bisherigen Freiflächen- bzw. Grünbereiche realisiert werden.

Das Parken von Fahrzeugen in Wohn- bzw. Anliegerstraßen bei zum Teil ungünstigen Straßenraumgestaltungen führt darüber hinaus teilweise zu schwierigen Verhältnissen zwischen Fahr- und ruhendem Verkehr bzw. zu Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen des Fußgänger-/Radverkehrs an Einmündungen und Kreuzungen. Gekennzeichnet ist dieses z.B. durch:

- beidseitiges Parken mit einer verbleibenden Fahrgasse von etwa einer Fahrzeugbreite
- Abstellen von Fahrzeugen bis in Knotenpunkts- und Einmündungsbereiche hinein



Im Bereich der Angersiedlung Brückfeld ist der Straßenraum in einem hochverdichteten Wohnquartier bereits beispielhaft umgestaltet worden. Durch bauliche Maßnahmen wurden die Bereiche des ruhenden Verkehrs und des Fahrverkehrs klar separiert und die Einmündungs- und Kreuzungsbereiche innerhalb der Anliegerstraßen mit vorgezogenen Seitenbahnbereichen ausgestattet, die die Sichtbeziehungen insbesondere mit querendem Fußgänger- und Radverkehr verbessern.

Die aus der Analyse hervorgehenden verkehrlichen Problempunkte/Defizite im Bereich des ruhenden Verkehrs im MIV stellen sich wie folgt dar:

- Unzureichende Verkehrsraumbreiten (durch parkende Kfz) für Begegnungsfälle in Anliegerstraßen von Wohngebieten, z.B. Siedlung Cracau, Kleine Steinwiese, Puppendorf, Straße Am Hammelberg,
- Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge für den fließenden Kfz-Verkehr, den Fußgänger- und Radverkehr an Einmündungs- und Kreuzungsbereichen, z.B. im Bereich der Genthiner Straße und der Siedlung Cracau,
- durch parkende Fahrzeuge in der Genthiner Straße entstehen Behinderungen für Fahrradfahrer.

Eine Darstellung der Problempunkte der Verkehrsträger-/ Verkehrsteilnehmer-Gruppen bezogen auf die Gesamtverkehrssituation ist aus den Grafiken der **Anlage 7.1 bis 7.4** ersichtlich.

Die Situation für den ruhenden Fahrradverkehr in den Wohngebieten mit mehrgeschossiger Bebauung ist häufig gekennzeichnet durch fehlende oder unzureichende Abstellmöglichkeiten im Nahbereich der Wohnungen. Fahrradabstellmöglichkeiten sind hier oft nur im Bereich der Kellerräume vorhanden, wodurch die Attraktivität der Fahrradnutzung zum Teil eingeschränkt wird.

3. Prüfung der Verkehrswirksamkeit von Maßnahmen aus vorhandenen Konzepten

Die Verkehrswirksamkeit folgender Maßnahmen aus vorhandenen Konzepten wurde durch erarbeitete Szenarien / Wirkungsanalysen (Planfälle 1 bis 6) unter Nutzung des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Magdeburg geprüft:

- Brückenneubau in Verlängerung der Strombrücke
- Verlängerung der Friedrich-Ebert-Straße bis zur Potsdamer Straße
- Bau einer neuen 3. Elbbrücke im Südraum des Stadtgebietes
- Bau einer Ostumgehung Cracau mit 3. Elbbrücke
- Bau einer Ostumgehung Cracau ohne 3. Elbbrücke
- Bau einer neuen Hauptverkehrsstraße in Cracau („Alternative A“)

Die Berechnungsergebnisse wurden in den Anlagen 8.1 bis 8.6 grafisch dargestellt.



3.1 Brückenneubau in Verlängerung der Strombrücke

Planfall 1: Brückenneubau in Verlängerung der Strombrücke (Anlage 8.5)

Die Gestaltung von Planfällen zum Brückenneubau in Verlängerung der Strombrücke ist Gegenstand gesonderter Untersuchungen, in denen verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten, wie z. B. die Trennung der Verkehrsarten, die zwei- oder vierspurige Ausführung für den motorisierten Individualverkehr sowie die Führung des Fußgänger-Radverkehrs analysiert und bewertet werden.

Unter dieser Maßgabe wurde **zur Verdeutlichung möglicher Verlagerungswirkungen** für den Planfall 1 die Verkehrsbelegung auf dem Brückenzug lediglich exemplarisch für eine vierspurige Ausführung untersucht. Sie kann sich auf knapp 29.000 Kfz/24h erhöhen, was gegenüber dem derzeitigen Zustand eine Zunahme um ca. 4.100 Kfz/24h bedeuten würde.

Durch den Brückenneubau könnte eine Trennung der Verkehrsarten und somit insbesondere auch eine Verbesserung der Verkehrssituation für den ÖPNV und die Fußgänger-/ Radfahrerführung erreicht werden. Bei Havarien stünden in den Brückenbereichen und insbesondere zu Großveranstaltungen alternativ bessere Querungsmöglichkeiten über die Elbe zur Verfügung.

Fazit:

Für einen der Verkehrsentslastung der vorhandenen Brücken dienenden Brückenneubau in Verlängerung der Strombrücke mit **besonderem Bahnkörper für die Straßenbahn**, barrierefreien Haltestellen, **separat geführtem Kfz-Verkehr** und separaten Rad- und Gehbahnen müssen **im Rahmen vertiefender Untersuchungen verkehrlich und kostenseitig angemessene Lösungen** für die Signalisierung der Knotenpunkte und die Querschnittsgestaltung entwickelt werden.

3.2 Verkehrsbedeutung der Friedrich-Ebert-Straße

Planfall 2: Verlängerung der Friedrich-Ebert-Straße bis zur Potsdamer Straße (Anlage 8.6)

Die Verlängerung der Friedrich-Ebert-Straße zur Potsdamer Straße ist als Vorbehaltsfläche im gültigen Flächennutzungsplan enthalten. Die Option der Verlängerung bis zur Potsdamer Straße zielt auf eine Verkehrsentslastung im Bereich der Pfeifferstraße und Genthiner Straße ab. Sie würde eine Belegung von 2.700 Kfz/24h erreichen und zur Verkehrsverlagerung von ca. 1.100 Kfz/24h von den Straßenzügen Genthiner Straße - Pfeifferstraße auf die Potsdamer Straße führen.

Fazit:

Um die Entlastung des sensiblen, nicht ausbaufähigen Straßenraumes Genthiner Straße – Pfeifferstraße langfristig zu ermöglichen, **wird empfohlen, die Fläche zur Verlängerung der Friedrich-Ebert-Straße bis zur Potsdamer Straße optional freizuhalten. Eine Realisierung ist unter verkehrlichen und finanziellen Gesichtspunkten gegenwärtig nicht als vordringlich einzuschätzen.**

Planfälle 2 a – c: Verstärkte Verkehrslenkung über die Friedrich-Ebert-Straße (Anlage 8.7)

In weiterführenden Planfällen 2 a - c wurden die Einflüsse verkehrslenkender Maßnahmen analysiert.



Um eine signifikante Verkehrsverlagerung zu erzielen, wurden z. B. eine Einbahnstraßenregelung für die Cracauer Straße in Fahrrichtung Süd und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf maximal 30 km/h für die Straßenzüge Anna-Ebert-Brücke, Büchnerstraße, Cracauer Straße, Brückstraße und Zuckerbusch untersucht.

Der Anlage 8.7 ist zu entnehmen, dass damit eine verstärkte Verkehrlenkung über die Friedrich-Ebert-Straße und eine Verkehrsverlagerung von der Strombrücke zum Nordbrückenzug erreicht werden kann.

Fazit:

Im Zusammenhang mit den bei Großveranstaltungen im Stadion oder Bördelandhalle notwendigen Verkehrseinschränkungen im Bereich der Friedrich-Ebert-Straße und der angrenzenden Nutzungen **bedürfen diese Maßnahmen vertiefter Untersuchungen.**

3.3 Ostumfahrung und 3. Elbquerung

Planfälle 3 und 4: 3. Elbquerung mit und ohne Ostumfahrung (Anlage 8.1 und 8.2)

Eine dritte Querung der Elbe zur Entlastung des Stadtverkehrs und Verbesserung der überörtlichen Verkehrsbeziehungen ist in der Vergangenheit mehrfach diskutiert worden. Hierfür wurden Planfälle mit und ohne Ostumfahrung des Stadtteils Cracau mit Hilfe des Verkehrsmodells näher untersucht.

Bei Betrachtung der vollständigen Verbindung mit Ostumfahrung ist für den Brückenbereich unter den derzeitigen Bedingungen eine Verkehrsbelegung von 9.700 Kfz/24h zu erwarten. Für den Abschnitt zwischen Luisenthaler Straße bis zur Bundesstraße 1 sind Belastungen von 4.000 – 4.300 Kfz/24h ermittelt worden.

Wird nur die 3. Elbquerung betrachtet, sinkt die Verkehrsnachfrage auf 7.500 Kfz/24h ab. Beide Planfälle zeigen, dass für den Bereich Cracau - hier vor allem der Abschnitt Genthiner Straße mit 1.000 – 1.700 Kfz/24h weniger - nur sehr geringe Entlastungswirkungen erzielt werden können.

Planfall 5: Ostumfahrung ohne 3. Elbquerung (Anlage 8.3)

Die Ostumgehung allein erzielt lediglich eine Verkehrsbelegung von ca. 1.000 Kfz/24h und führt zu keiner nennenswerten Verkehrsverlagerung.

Fazit:

Ausgehend von dem nur geringen Durchgangsverkehrsanteil von und in Richtung Schönebeck (2.900 Kfz/24h) und von der darüber hinaus geringfügigen Verkehrswirksamkeit für die Entlastung der Verkehrsachse Pechauer Straße – Genthiner Straße – Cracauer Straße wird die Maßnahme 3. Elbquerung mit/ohne Ostumfahrung Cracau vor dem Hintergrund des enormen finanziellen Aufwandes und unter Berücksichtigung des sensiblen Naturraums, kritisch bewertet.

Über die Trassenfreihaltung ist im Rahmen der Erarbeitung des künftigen Verkehrsentwicklungsplanes unter Beachtung des Städtebaulichen Leitbildes und des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Landeshauptstadt Magdeburg zu entscheiden.



3.4 Entlastungsstraße Cracau

Planfall 6: Entlastungsstraße Cracau („Alternative A“) (Anlage 8.4)

Gemäß dem Vorschlag aus der Stadtteilentwicklungskonzeption von 1995 wurde eine Verbindung von Alt Prester (Menzer Straße) bis zur Friedrich-Ebert-Straße (nördlich des Ostfriedhofes) mit Führung entlang Neuprester sowie nördlich der Straßen „Zur Pappel“ und „Am Mühlberg“ betrachtet (bezeichnet als „Alternative A“). Die Errichtung einer innerörtlichen Straße in Cracau erzielt zwar eine Verkehrswirksamkeit von bis zu 7.100 Kfz/24h, führt aber im Bereich Genthiner Straße – Cracauer Straße lediglich zu einer Verkehrsentslastung von ca. 4.000 – 5.000 Kfz/24h.

Fazit:

Es sprechen vor allem die räumlichen Gegebenheiten mit der zwischenzeitlich gewachsenen, angrenzenden Wohnbebauung, sowohl hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung, als auch aus Schallimmissionsgründen gegen eine solche Lösung. **Es wird empfohlen, diese nicht weiter zu verfolgen.**

3.5 Schlussfolgerungen zur Verkehrswirksamkeit der Straßenneubaumaßnahmen

Die **Gestaltung von Planfällen zum Brückenneubau in Verlängerung der Strombrücke sind Gegenstand gesonderter Untersuchungen**, in denen z. B. die Trennung der Verkehrsarten, die zwei- oder vierspurige Ausführung für den motorisierten Individualverkehr sowie die Führung des Fußgänger-Radverkehrs unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrssituation und der Veranstaltungsverkehre analysiert und bewertet werden.

Um die Entlastung der sensiblen Straßenräume Pechauer Straße – Pfeifferstraße – Genthiner Straße langfristig offen zu halten, wird empfohlen, die **Fläche zur Verlängerung der Friedrich-Ebert-Straße bis an die Potsdamer Straße optional freizuhalten**. Die Möglichkeiten einer verstärkten Verkehrslenkung über die Friedrich-Ebert-Straße sollten unter Berücksichtigung der bei Großveranstaltungen notwendigen Verkehrseinschränkungen in einer Machbarkeitsstudie vertiefend untersucht werden.

Die Problemstellung „Straßenrutsche zur Ortsumgehung der Ortslagen Prester, Neugrüneberg und Puppendorf unter Beachtung eines möglichen 3. Elbüberganges“ (vgl. Punkt 3.1) wurde im Rahmen einer Studie bereits im Jahr 2003 untersucht. Über die Ergebnisse wurden der Ausschuss für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr im Jahr 2004 in Kenntnis gesetzt. Nach damaligem Kostenstand würde eine derartige Großinvestition, je nach Variante geschätzt, mindestens 63 - 72 Millionen Euro Investitionskosten erfordern. Die Studie enthält auch detaillierte Ausführungen zum Konfliktpotential hinsichtlich naturfachlicher Belange sowie Aussagen zu städtebaulichen und verkehrlichen Auswirkungen.

Aus den Ergebnissen der erarbeiteten Szenarien / Wirkungsanalysen im Hinblick auf die Gesamtverkehrssituation der östlich gelegenen Stadtteile ist zu schlussfolgern, dass eine 3. Elbquerung und/oder die Ostumfahrung für keine signifikante Entlastung des Verkehrsnetzes im Bereich Prester und Cracau sorgt. Es ist ein geringer Durchgangsverkehr in Richtung Schönebeck zu verzeichnen, der derzeit nur etwa 2.900 Kfz/24h beträgt. Ausgehend von der geringen Verkehrswirksamkeit für die Entlastung der Verkehrsachse Pechauer Straße – Genthiner Straße – Cracauer Straße, vom enormen finanziellen Aufwand und unter Berücksichtigung des sensiblen Naturraums wird **empfohlen, die Maßnahme 3. Elbquerung mit/ohne Ostumfahrung Cracau, nicht weiter zu verfolgen.**



Auch die innerörtliche Entlastungsstraße Cracau „**Alternative A**“ sollte **aufgrund der räumlichen Gegebenheiten und städtebaulichen Entwicklung**, z. B. durch die zwischenzeitlich gewachsene angrenzende Wohnbebauung, als auch aus Schallimmissionsgründen **nicht weiter verfolgt** werden.

4. Lösungsansätze zur Verbesserung der Verkehrssituation auf Basis der Analyse

Zu den aufgezeigten verkehrlichen Problempunkten der Analyse (vergleiche **Anlage 7**) werden mögliche Maßnahmen / Lösungsansätze zur Problembeseitigung aufgezeigt. Dabei ist zu beachten, dass einige Maßnahmenvorschläge einer weiteren Präzisierung hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit bedürfen, d.h. es sind u. a. Fragen zum Grunderwerb, zu den planungsrechtlichen Bedingungen sowie zur Finanzierung (Förder- und Eigenmittel) zu klären.

Die Unterbreitung von kleineren / lokal wirksamen Maßnahmen wird unter Einbezug bereits erarbeiteter Maßnahmenvorschläge, wie z. B. aus dem Stadtteilentwicklungskonzept Cracau, der Radverkehrskonzeption, den Tempo-30-Zonen-Untersuchungen auf der Basis der aktuellen Analyse mit Hilfe einer fachlichen Einschätzung vorgenommen. Um die hier aufgeworfenen Ansätze bautechnisch beurteilen zu können, bedarf es vertiefender Planungen.

Für die in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten Maßnahmen bzw. Lösungsansätze wurden für die einzelnen Verkehrsarten insgesamt folgende Grobkosten abgeschätzt:

Dringlichkeit	hoch	mittel	niedrig	Summe
Verkehrsart				
ÖPNV	300 T€	70 T€	604 T€	974 T€
Fahrradverkehr	504 T€	115 T€	110 T€	729 T€
Fußgängerverkehr		150 T€		150 T€
MIV		83 T€	30.300 T€	30.383 T€
Summe	804 T€	418 T€	31.014 T€	32.236 T€

Die einzelnen Maßnahmen und Grobkosten sind den folgenden Übersichten zu entnehmen.



Maßnahmen / Lösungsansätze für Problemschwerpunkte		Dringlichkeit	Grobkosten- schätzung
Untersuchungen und Verkehrspolitische Entscheidungen zum Hauptstraßennetz			
1	<u>Klassifizierung des Hauptstraßennetzes</u> Untersuchung und Definition der Verkehrsfunktion der Friedrich-Ebert-Straße, des Zuckerbusches und der Cracauer Straße	mittel	---
2	<u>Instandsetzung der vorh. Brücken / Ausbau Strombrücke</u> Untersuchung und Entscheidung zur Instandsetzung / zum Brückenneubau in Verlängerung der Strombrücke bzw. zur Querschnittsgestaltung: <ul style="list-style-type: none"> - Instandsetzung der Anna-Ebert-Brücke im Bestand (Status quo – ohne Trennung der Verkehrsarten) - Neubau in Verlängerung der Strombrücke (Trennung der Verkehrsarten ÖPNV, MIV, Fußgänger-, Fahrradverkehr), Definition der Querschnittsgestaltung 	hoch mittel	---
Stärkung des Umweltverbundes - ÖPNV			
1	<u>Verbesserung der Barrierefreiheit auf der Straßenbahnlinie 4 und der Buslinie 51 (Projektplanung und -ausführung für Haltestellen, ggf. Planung v. Beschleunigungsmaßnahmen)</u>		
1.1	<u>Straßenbahnhaltestellen Am Cracauer Tor</u>	niedrig	200.000,- €
1.2	<u>Straßenbahnhaltestellen Mehringstraße</u> - Gestaltungsvorschlag nach Tempo-30-Konzeption liegt vor	niedrig	200.000,- €
1.3	<u>Straßenbahnhaltestellen Simonstraße</u>	niedrig	200.000,- €
1.4	<u>Straßenbahnhaltestellen Pfeifferstraße</u> - Vorplanung liegt vor	hoch	300.000,- €
1.5	<u>Bushaltestellen an der Bundesstraße 1</u> - Realisierung erfolgt abschnittsweise mit Ausbau der B1	niedrig	Bestandteil der Ausbauplanung
2	<u>Verlegung des Park-and-Ride-Standortes Messeparkplatz</u> - Prüfung einer Standortverlagerung zur Tessenowstraße (Vorteil: direkter Straßenbahnanschluss in das Stadtzentrum durch die Linien 5 und 6)	niedrig	4.000,- €
3.	<u>Aufwertung und Ausbau Bike+Ride-Anlagen an Haltestellen</u>		
3.1	<u>Haltestelle Pechauer Platz</u> - Witterungsschutz für Abstellanlage	mittel	20.000,- €
3.2	<u>Haltestellen Pfeifferstraße</u> - Witterungsschutz für Abstellanlage	mittel	20.000,- €
3.3	<u>Haltestelle Berliner Chaussee</u> - Umbau der Abstellanlage: Anlehnbügel, Witterungsschutz	mittel	30.000,- €
4.	<u>ÖPNV-Erschließung Puppendorf, Neugrüneberg, Neuprester</u> durch Einführung eines Anruf-Sammeltaxi-Systems (Studie liegt vor, Realisierung an Finanzierung gescheitert)	niedrig	z. Zt. nicht finanzierbar



Maßnahmen / Lösungsansätze für Problemschwerpunkte		Dringlichkeit	Grobkosten- schätzung
Stärkung des Umweltverbundes - Fahrradverkehr			
5.	Schaffung / Ausbau von Radwegverbindungen für Bereiche mit Überlagerung der Verkehrsarten		
5.1	<u>Radwegverbindung: An der Kälberweide – Seestraße</u> - Ertüchtigung Straßenzustand - Ausschilderung als Alternativ-Route ab Pechauer Platz	mittel	20.000,- € 5.000,- €
5.2	<u>Radwegverbindung: Babelsberger Straße – Potsdamer Straße</u> - Ertüchtigung Straßenzustand - Ausschilderung als Alternativroute ab Pfeifferstraße	mittel	20.000,- € 5.000,- €
6.	Verknüpfung von Radwegen		
6.1	<u>Biederitzer Radweg – Elberadweg</u> - Projektplanung veranlassen - Projektausführung	mittel	25.000,- €
6.2	<u>Elberadweg – Stadtzentrum im Bereich Anna-Ebert-Brücke – Zollbrücke</u> - Verkehrsuntersuchung zur Führung des Fußgänger- und Radverkehrs (leistungsfähige Rad-/Fußwegverbindung): a) Separate Rad-Fußwege in Verlängerung der Strombrücke b) Eisenbahnbrücke als neue Fußgänger-/Radfahrerbrücke mit Anbindung an den Stadtpark und den Biederitzer Radweg - Projektplanung und Projektausführung	hoch	500.000,- €
6.3	<u>Zugänge zum Elberadweg im Bereich Büchnerstraße</u> (Schieberinnen an Treppen, zusätzliche Rampen) - Projektplanung erforderlich	mittel	10.000,- €
7.	Umwege durch Einbahnstraßenregelungen in Wohngebieten - Untersuchung zum Verkehrsverhalten der Radfahrer in Cracau - Entwicklung von Alternativen ggf. im Zusammenhang mit der Umgestaltung von Straßenräumen - Prüfung einer Einbahnstraßenregelung in Puppendorf	hoch	4.000,- €
8.	Beseitigung mangelhafter Straßenzustände auf verkehrsarmen Radverbindungen		
8.1	<u>Burchardstraße – Simonstraße</u>	mittel	30.000,- €
8.2	<u>Witzlebenstraße / Thomas-Mann-Straße / In den Gehren</u>	niedrig	30.000,- €
8.3	<u>Stadtweg / „Graben B“</u>	niedrig	50.000,- €
8.4	<u>Gübser Weg (östlicher Teil)</u>	niedrig	30.000,- €



Stärkung des Umweltverbundes – Fußgängerverkehr und Verkehrsberuhigung			
9.	Beseitigung von Konfliktpotential Fußgänger / Radfahrer in Seitenbahnbereichen <u>Pechauer Straße – Pfeifferstraße - Genthiner Straße</u> Ertüchtigung und Ausschilderung alternativer Radwegverbindungen: An der Kälberweide – Seestraße – Babelsberger Straße – Potsdamer Straße	vgl. 5.1. u. 5.2	vgl. 5.1. u. 5.2
	<u>Bereich Anna-Ebert-Brücke – Zollbrücke</u> - Verkehrsuntersuchung zur Führung Fußgänger- / Radverkehr: a) Separate Rad-Fußwege in Verlängerung der Strombrücke b) Eisenbahnbrücke als neue Fußgänger-/Radfahrerbrücke	vgl. 6.2	vgl. 6.2
10.	Ausgestaltung von Einmündungs- und Kreuzungsbereichen zu Tempo-30-Zonen		
10.1	<u>Schaffung von Fahrbahneinengungen</u> a) Bauliche Umsetzung der Maßnahme-Stufen aus vorliegender Konzeption Tempo-30-Zonen Cracau b) zwischenzeitlichen Einsatz von Mobil-Elementen prüfen für : Witzlebenstraße, Schwarzkopfweg, Pfeifferstraße, Brandtstraße, Triftweg, Zuckerbusch, Im Brückfeld, Potsdamer Straße	mittel	30.000,- €
10.2	<u>Schaffung von Querungshilfen</u> a) Bauliche Umsetzung der Maßnahme-Stufen aus vorliegender Konzeption Tempo-30-Zone Puppendorf b) zwischenzeitlichen Einsatz von Mobil-Elementen prüfen für Gübser Weg, Am Hammelberg	mittel	20.000,- €
10.3	<u>Schaffung von Fußwegverbindungen</u> a) westliche Seitenbahn an der Straße Am Hammelberg b) Biederitzer Weg zur Georg-Heidler-Straße	mittel	100.000,- €
11.	Beseitigung mangelhafter Fuß-/Radwegzustände <u>Mängelbeseitigung im bestehenden Netz – in den Bereichen:</u> Zuckerbusch, nördlicher Teil Cracauer Straße, Münzestraße, Luxemburgstraße, Pfeifferstraße, Babelsberger Straße, Fasänenweg, Taubenweg, Thomas-Mann-Straße, W.-Wolterstorffstr. - Festlegung einer Aufarbeitungs-Reihenfolge - Festlegung ggf. möglicher Projektzuordnungen - Aufstellung eines Instandsetzungs- und Finanzierungsplanes	mittel	in Konzeptphase nicht abschätzbar



Motorisierter Individualverkehr			
12.	Überlagerung Verkehrsarten Anna-Ebert-Brücke-Zollbrücke		
12.1	<u>Machbarkeitsstudie Brückenneu in Verlängerung Strombrücke</u> Planfalluntersuchungen z. B. zu: Trennung der Verkehrsarten, zwei- oder vierspuriger Ausbau, separate Fuß-/Radwegführung, Knotenpunktsgestaltungen (vgl. Teil 1 – Veranstaltungsverkehr)	mittelfristig (gem. Teil 1)	75.000,- €
12.2	<u>Brückenneubau in Verlängerung der Strombrücke</u> (vgl. Teil 1)	langfristig (gem. Teil 1)	30.000.000,- €
13.	Kreuzungsbereich Cracauer Straße / Brückstraße / Anna-Ebert-Brücke <u>Einfahrtprobleme für Linkseinbieger</u> a) Verkehrsführung über die Friedrich-Ebert-Straße - Georg-Heidler-Straße zum Nordbrückenzug stärken durch Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Cracauer Straße b) Einbahnstraßenführung Cracauer Straße stadtauswärts: vertiefte Untersuchung zur Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße erforderlich	mittel	in Konzeptphase nicht abschätzbar
14.	Überlagerung der Verkehrsarten im Bereich Pechauer Straße / Pfeifferstraße / Genthiner Straße		
14.1	<u>Neugestaltung der Pfeifferstraße</u>	vgl. 1.4	vgl. 1.4
14.2	<u>Verkehrsführung für den Radverkehr ändern (Alternativroute)</u>	vgl. 5.1, 5.2	vgl. 5.1, 5.2
14.3	<u>Verlängerung der Friedrich-Ebert-Straße</u> verstärkte Führung über die Potsdamer – Babelsberger Straße - Flächenfreihaltung optional - Projektplanung und Projektausführung	niedrig	300.000,- €
15.	Verkehrslenkung aus Cracau zum Nordbrückenzug		
15.1	<u>Verlängerung der Friedrich-Ebert-Straße</u>	vgl. 14.3	vgl. 14.3
15.2	<u>Klassifizierung Straßennetz und Verkehrsorganisation ändern</u> - erfordert vertiefte Untersuchung u. a. zur Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße	mittel vgl. 1, 13	8.000,- €
16.	Umgestaltung von Straßenräumen in den Wohngebieten		
16.1	<u>Einbahnstraßenregelung in Wohngebietsstraßen</u> - Münzestraße, Luxemburgstraße, Herweghstr., Brandströmweg - Puppendorf (Prüfung erforderlich)	im Test	im Test
16.2	<u>Gestaltungen mit Ausweichstellen als Alternativen</u> Untersuchung und Projektplanung zu veränderter Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung mit dem Ziel, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu lösen (z. B. Angersiedlung)	mittel	in Konzeptphase nicht abschätzbar
16.3	<u>Projektplanungen für Straßenraumumgestaltungen</u> Siedl. Cracau, Kleine Steinwiese, Puppendorf, Am Hammelberg	mittel	in Konzeptphase nicht abschätzbar
17.	Beseitigung mangelhafter Fahrbahnzustände Seestraße, An der Kälberweide, Simon-, Burchardt-, Lassalle-, Mehring-, Büchnerstr., Triftweg, Biederitzer Weg, In den Gehren, Loburger Weg, Am Mühlenfeld, Menzer u. Kalenberger Str. - Aufstellung eines Instandsetzungs- und Finanzierungsplanes	mittel	in Konzeptphase nicht abschätzbar



5. Zusammenfassung und Fazit

In der Verkehrsuntersuchung Teil 2 – Gesamtverkehrssituation - wurden insgesamt 17 Problemschwerpunkte benannt und hierzu Maßnahmen bzw. Lösungsansätze aufgezeigt. Die wesentlichen Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung lauten zusammengefasst (vgl. auch Anlage 9):

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in den untersuchten Stadtteilen im Vergleich zu anderen Stadtgebieten im normalen Tagesverkehr nur punktuelle Defizite bestehen. Die Verkehrsbelastungen des motorisierten Individualverkehrs sind auch während der Spitzenstunden derzeit und in absehbarer Zeit durch das vorhandene Straßennetz und die beiden angrenzenden Elbquerungen zu bewältigen.

Problematisch ist der bauliche Zustand der denkmalgeschützten Anna-Ebert-Brücke sowie der Strombrücke, die in absehbarer Zeit einer grundlegenden Instandsetzung bedürfen, um die Tragfähigkeit so weit wie möglich wiederherzustellen und die Bauwerke für die Zukunft zu sichern.

Die beiden Elbquerungen haben für die Landeshauptstadt Magdeburg eine große verkehrliche Bedeutung. Ein Ausfall des gesamten Nordbrückenzuges wäre durch die Verbindung über die Strombrücke derzeit nicht zu kompensieren. Ebenso wenig könnte der Nordbrückenzug einen längeren Ausfall der Verbindung über die Strombrücke ausgleichen.

Die Verbindung über die Strombrücke ist für die südlich der Bundesstraße B1 gelegene Bebauung (Brückfeld, Cracau) die maßgebende Verbindung über die Elbe in die Innenstadt und das südliche Stadtzentrum. Diese Aussage gilt für Pkw-Fahrer, Radfahrer wie ÖPNV-Nutzer gleichermaßen. Aufgrund der günstigen Reisezeiten in das Stadtzentrum sollte eine verstärkte Nutzung der Straßenbahn gefördert werden, u. a. durch gezieltes Mobilitätsmanagement der MVB GmbH bei Wohnungseigentümern und größeren verkehrserzeugenden Einrichtungen wie z. B. den Pfeifferschen Stiftungen.

Zur Festlegung der zukünftigen verkehrlichen Funktion und Bedeutung der Verbindung über die Strombrücke werden gesonderte vertiefende Untersuchungen durchgeführt, deren Ergebnisse eine fundierte fachliche und verkehrspolitische Grundsatzentscheidung ermöglichen müssen. Hierbei sind unter anderem Aspekte wie z. B. die Verlagerung von Durchgangsverkehren vom Nordbrückenzug / der B 1 auf die Verbindung Strombrücke / die Ernst-Reuter-Allee bzw. die Innenstadt zu betrachten und zu bewerten.

Grundsätzlich sind in diesem Zusammenhang zwei Maßnahmen in Betracht zu ziehen:

- Instandsetzung der vorhandenen Baudenkmale Zollbrücke und Anna-Ebert-Brücke sowie der Strombrücke im Bestand
- Neubau in Verlängerung der Strombrücke mit besonderem Bahnkörper für die Straßenbahn, barrierefreien Haltestellen, separat geführtem Kfz-Verkehr und separaten Rad- und Gehbahnen

Für die Maßnahme „Brückenneubau in Verlängerung der Strombrücke“ müssen im Rahmen der vertiefenden Untersuchungen auch verkehrlich und kostenseitig angemessene Lösungen für die Signalisierung der Knotenpunkte und die Querschnittsgestaltung entwickelt werden.

Untersuchungsbedarf besteht im Zusammenhang mit der Verkehrsführung auch bezüglich der Funktion der Friedrich-Ebert-Straße. Durch verkehrlenkende Maßnahmen ist es grundsätzlich möglich, eine stärkere Führung über die Friedrich-Ebert-Straße und den Nordbrückenzug zu erreichen und hierdurch die Verbindung über die Strombrücke zu entlasten.



Entlang der Straßenbahnlinie 4 sind ungesicherte, nicht barrierefreien Haltestellen schrittweise umzubauen, ggf. in Form von Haltestellenkaps. Von besonderer Dringlichkeit ist hierbei die Haltestelle Pfeifferstraße an den Pfeifferschen Stiftungen. Die noch nicht barrierefreien Haltestellen im Zuge der Buslinie 51 sind ebenfalls sukzessive mobilitätsgerecht zu gestalten.

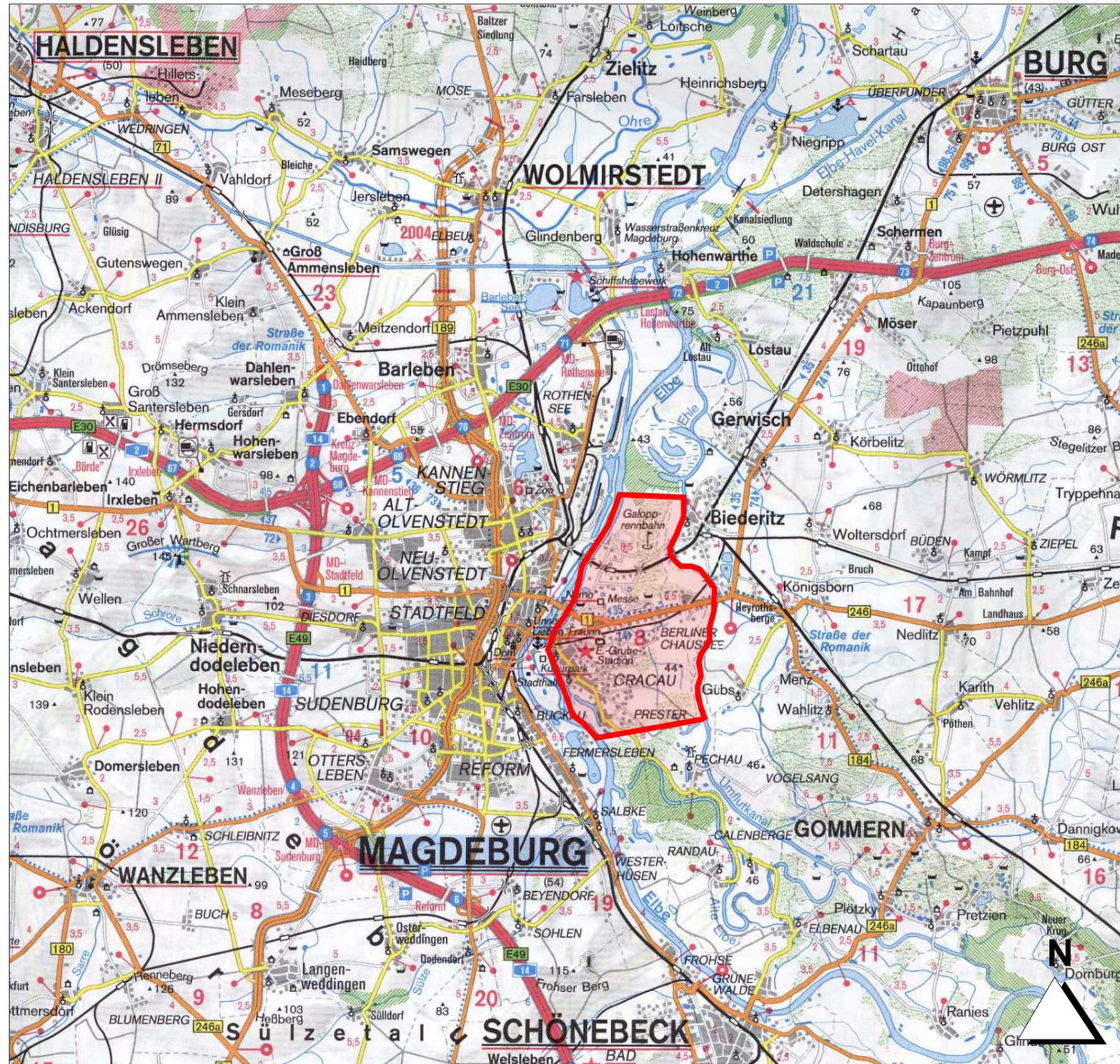
In Cracau ist der Abschnitt Genthiner Straße - Pfeifferstraße infolge konkurrierender Nutzungen (MIV, Straßenbahn, Bus, Rad, Parken) und beengter Verkehrsräume problematisch. Der Abschnitt ist nicht ausbaufähig. Eine erste Verbesserung der Verkehrssituation sollte durch die Ausschilderung einer Alternativtrasse für den Fahrradverkehr realisiert werden.

In den Wohngebieten Brückfeld und Cracauer Straße ist aufgrund der hohen Wohndichte die Anzahl der vorhandenen Stellplätze unzureichend. Das Parken in den Wohngebietsstraßen, zum Teil bis in die Kreuzungs- und Einmündungsbereiche, führt zu Problemen im Kfz- und Radverkehr. Durch fehlende Fahrbahneinengungen und Querungshilfen ergeben sich verschiedene lokale Problempunkte für den Fußgänger- und Fahrradverkehr. Es wird vorgeschlagen, Verhandlungen mit den genossenschaftlichen Eigentümern der Miethäuser im Wohngebiet Brückfeld zur Verbesserung der örtlichen Parkplatzsituation durchzuführen.

Weitere Maßnahmen ergeben sich bezüglich der Umsetzung und Ausgestaltung des Maßnahmenplanes für die genannten lokalen Verbesserungsvorschläge. Diese beinhalten unter anderem:

- lokale Netzerergänzungen im Straßen, Rad- und Fußwegenetz
- Anlage von Straßenraumumgestaltungen, Fahrbahneinengungen bzw. Querungshilfen aus Tempo-30-Konzeptionen bzw. nach dem Vorbild der Angersiedlung in Brückfeld
- Ausbau der Bike-and-Ride-Stationen
- Ergänzung der wegweisenden Beschilderung im Radverkehrsnetz

Untersuchungen in Form von Szenariobetrachtungen ergaben, dass die Umsetzung einiger in der Vergangenheit bereits mehrfach thematisierter Infrastrukturmaßnahmen **nicht empfohlen** werden kann. Es handelt sich hierbei um die im Landesverkehrswegeplan ausgewiesene 3. Elbquerung im Süden der Landeshauptstadt Magdeburg sowie um die Realisierung einer Ortumgehung und einer innerörtlichen Entlastungsstraße. Die aus den Modellrechnungen hervorgehenden Verkehrsverlagerungen rechtfertigen die hohen zu erwartenden Investitionskosten und die erheblichen Eingriffe in den Naturraum nicht. Über die künftigen Trassenfreihaltungen ist im Rahmen der Erarbeitung des künftigen Verkehrsentwicklungsplanes unter Beachtung des Städtebaulichen Leitbildes und des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Landeshauptstadt Magdeburg zu entscheiden.

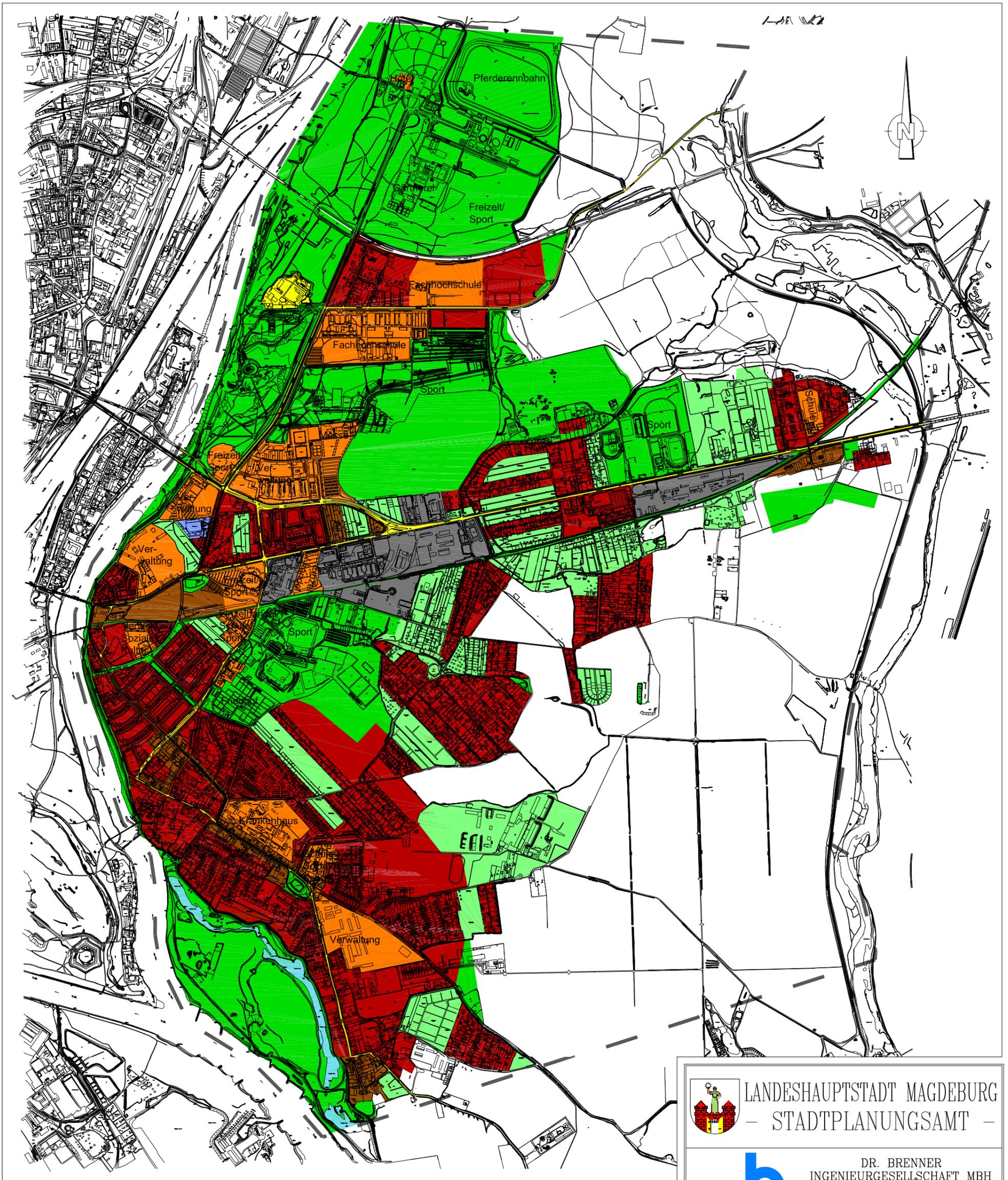


Verkehrskonzept für die östlich
der Elbe gelegenen Stadtteile

ÜBERSICHTSPLAN



Untersuchungsgebiet



Schreiber 14.05.2007 10:07 FNP.dwg

- - - - Grenze Untersuchungsbereich
- Wohngebiet (W)
- Gemischte Baugebiete (M)
- Gewerbliche Baugebiete (G/GE)
- öffentliche Grünflächen
- Kleingärten
- Bauflächen mit Sondernutzung
- Ver- und Entsorgungseinrichtungen
- Betriebsbahnhof Straßenbahn/Bus



LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG
— STADTPLANUNGSAMT —

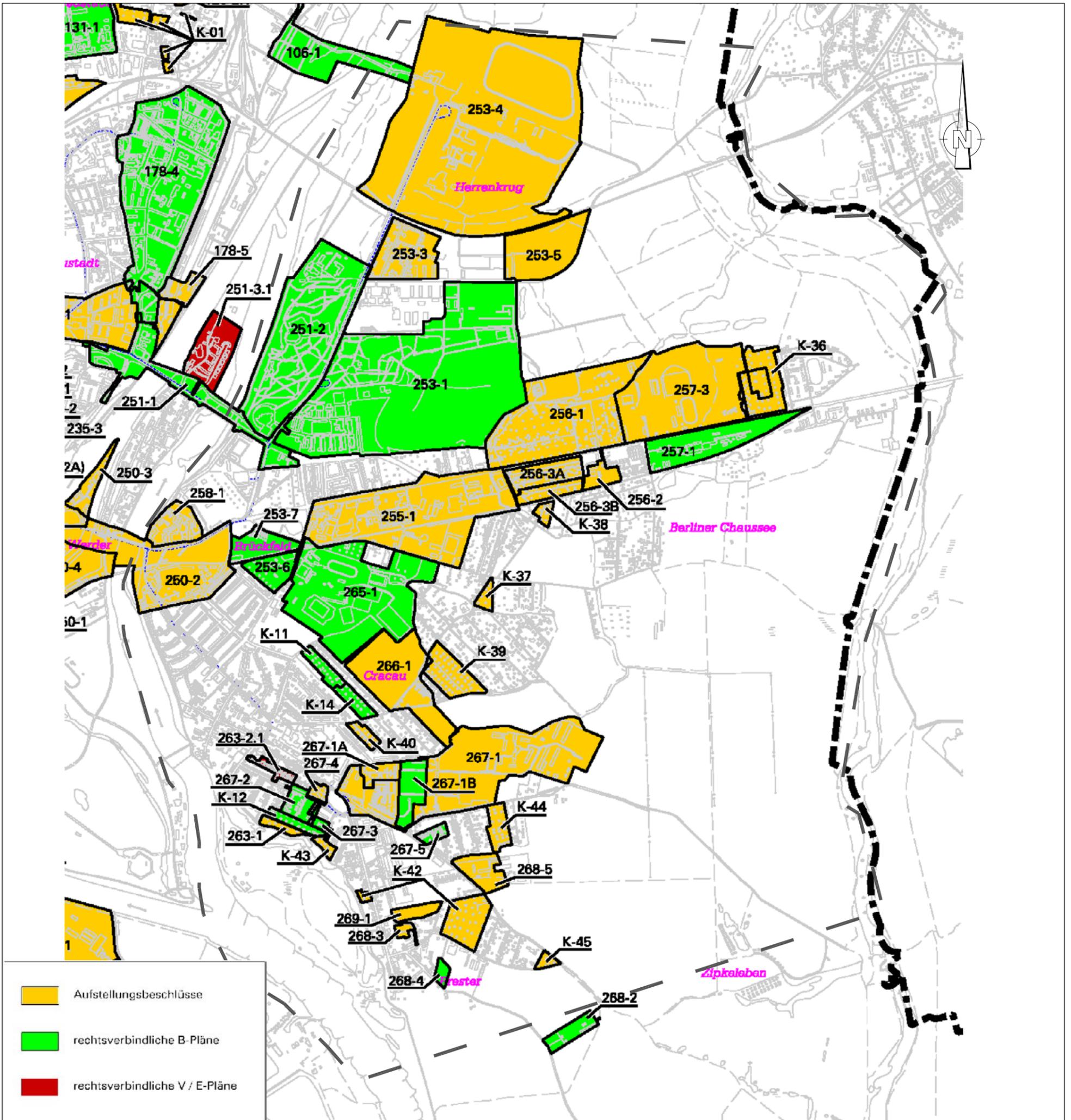


DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure für
Verkehrs- und Straßenwesen
Magdeburg

VERKEHRSKONZEPT FÜR DIE
ÖSTLICH DER ELBE GELEGENEN STADTGEBIETE

Flächennutzungsplan

AP 2 - Analyse der Gesamtverkehrssituation	Maßstab: keiner
Gefertigt: Schreiber	Datum: 11.05.2007
Bearbeitet: Stimmel/ Hunger	Anlage: 2



Schreiber 14.05.2007 10:2 B-Plan.dwg

Plan-Nr.	VORHABEN
106-1	LANGE LAKE
250-2	VERLÄNGERTER STROMBRÜCKENZUG
251-1	NORDBRÜCKENZUG
251-2	KLEINER CRACAUER ANGER/BOTANISCHER GARTEN
253-1	HERRENKRUGSTR.-GROSSER CRACAUER ANGER
253-3	MARGARETHENHOF
253-4	HERRENKRUG/RENNWIESEN
253-5	AM BIEDERITZER BUSCH
253-6	FRIEDRICH-EBERT-STRASSE
253-7	WOHNGEBIET ZUCKERBUSCH OST
255-1	ÖLMÜHLE BERLINER CHAUSSEE
256-1	AN DER STEINWIESE
256-2	WOHN-PARK HOHEFELD
256-3A	ZIEGELEI PRIVATWEG TEILBEREICH A
256-3B	ZIEGELEI PRIVATWEG TEILBEREICH B
257-1	BERLINER CHAUSSEE SÜDSEITE
257-3	STADION NEUE WELT
258-1	BRÜCKFELD-WEST

Plan-Nr.	VORHABEN
262-1	CRACAUER STRASSE
263-1	AM ELBDEICH
263-2.1	WOHNANLAGE SEESTRASSE
265-1	ERNST-GRUBE-STADION
266-1	NEUGRÜNEBERG
267-1	KLUSDAMM/THOMAS-MANN-STRASSE
267-1A	KLUSDAMM/THOMAS-MANN-STR., TEILBEREICH A
267-1B	KLUSDAMM/THOMAS-MANN-STR., TEILBEREICH B
267-2	GÄNSEANGER
267-3	LEUSCHNERSTRASSE
267-4	AM PECHAUER PLATZ
267-5	KLUSDAMM/FROESE-PRIVATWEG
268-3	AM MÜHLENFELD
268-4	STEINDAMM-PRESTER
268-5	NEUPRESTER-KLUSDAMM
269-1	MENZER STRASSE
K 1-54	KLEINGARTENANLAGEN MD



LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG
— STADTPLANUNGSAMT —

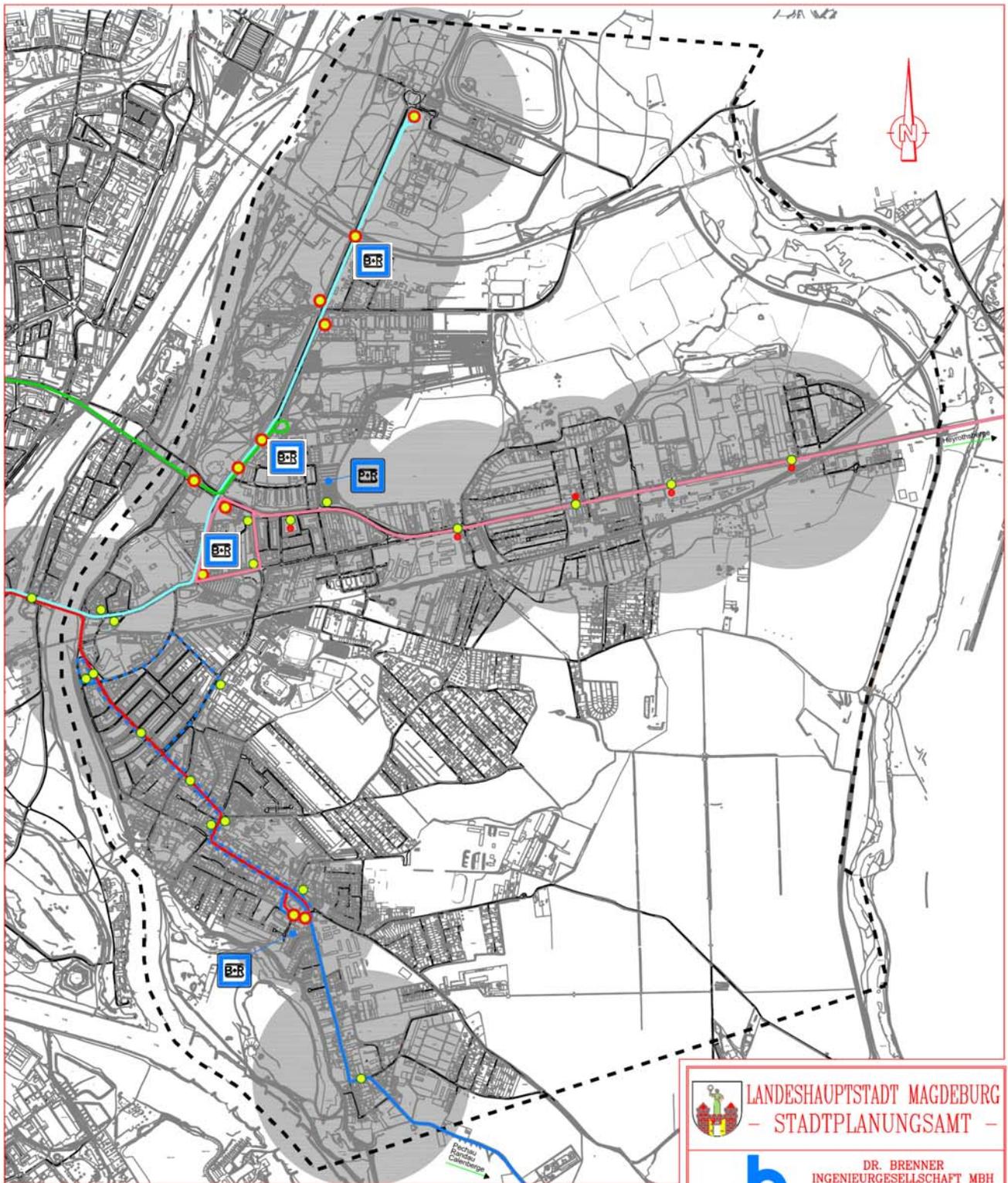


DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure für
Verkehrs- und Straßenwesen
Magdeburg

**VERKEHRSKONZEPT FÜR DIE
ÖSTLICH DER ELBE GELEGENEN STADTGEBIETE**

Übersichtskarte der Bauleitplanungen

AP 2 - Analyse der Gesamtverkehrssituation	Maßstab: keiner
Gefertigt: Schreiber	Datum: 11.05.2007
Bearbeitet: Stimmel/ Hunger	Anlage: 3



Mehlhorn 18.04.2007 06: 2-ÖPNV_Linien.dwg

ÖPNV-Linien im Untersuchungsbereich

- - - Grenze Untersuchungsbereich
- Straßenbahnlinie 4
- Straßenbahnlinie 5
- Straßenbahnlinie 6
- Buslinie 51
- Buslinie 56
- - - Fahrten zu Schulbushaltestellen

Einzugsbereiche der Haltestellen

- Bus und Straßenbahn bis Radius 400 bzw. 600 m
- Park & Ride Anlagen Bike & Ride Anlagen
- Haltestelle beidseitig barrierefrei
- Haltestelle einseitig barrierefrei



LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG
 – STADTPLANUNGSAMT –

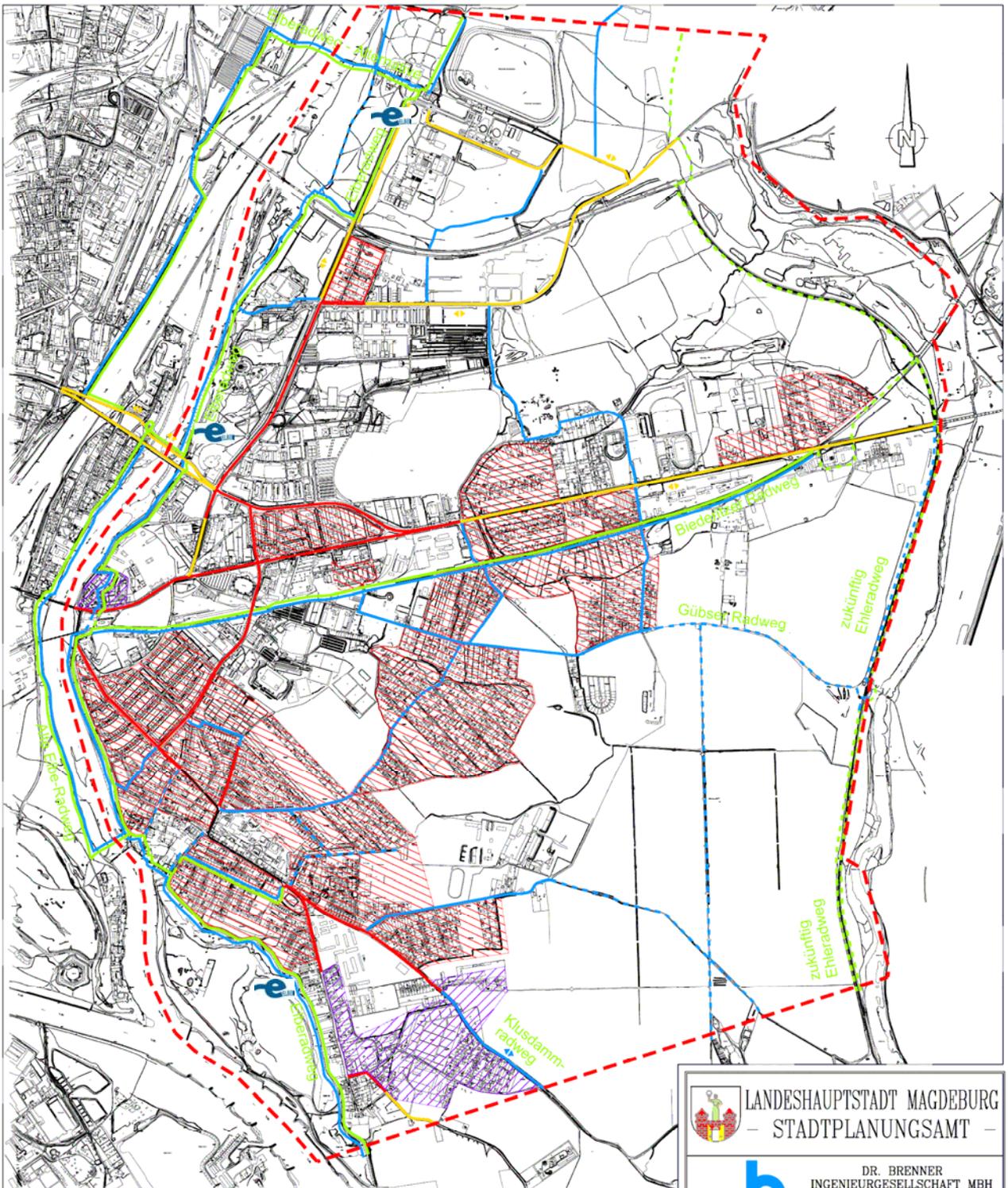


DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
 Beratende Ingenieure für
 Verkehrs- und Straßenwesen
 Magdeburg

**VERKEHRSKONZEPT FÜR DIE
 ÖSTLICH DER ELBE GELEGENEN STADTGEBIETE**

Linienetz ÖPNV, Einzugsbereiche der Haltestellen

AP 2 - Analyse der Gesamtverkehrssituation	Maßstab: 1 : 20.000
Gefertigt: Mehlhorn	Datum: 04.05.2007
Bearbeitet: Stimmel/ Hunger	Anlage: 4



Platz 24.04.2007 14:28 2--Radwege_Tempo30.dwg

Radwege

- - - Grenze Untersuchungsbereich
- Radweg (einseitig)
- Radweg (beidseitig)
- touristische Radwege
- - - zukünftige touristische Radwegergänzungen
- Radverbindung über verkehrsarme Straßen und Wege (guter Zustand)
- - - Radverbindung über verkehrsarme Straßen und Wege (schlechter Zustand)
- ↔ Zweirichtungsverkehr

- Tempo "30" Zonen vorhanden
- Tempo "30" Zonen geplant

LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG
— STADTPLANUNGSAMT —

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure für
Verkehrs- und Straßenwesen
Magdeburg

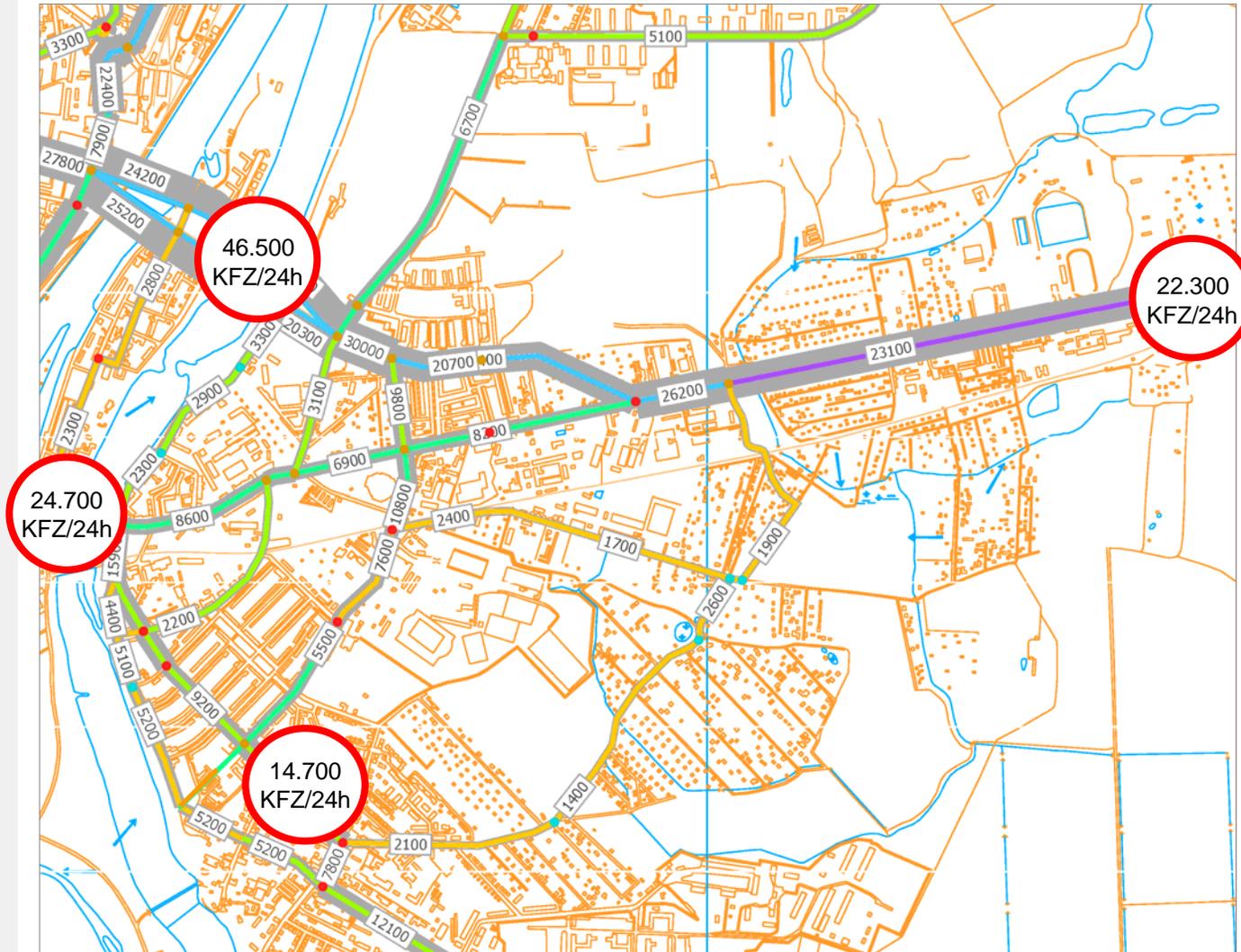
**VERKEHRSKONZEPT FÜR DIE
ÖSTLICH DER ELBE GELEGENEN STADTGEBIETE**

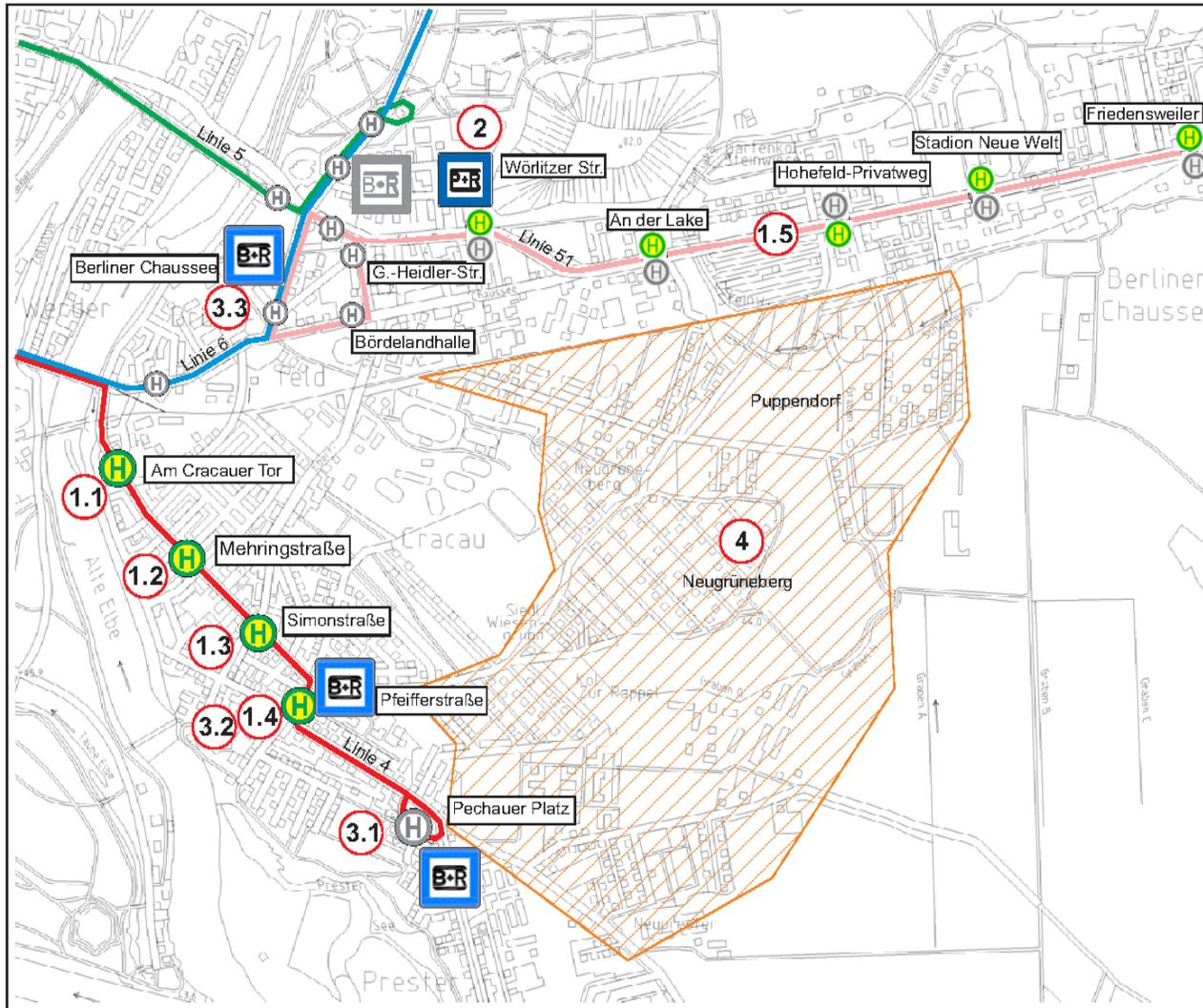
Radwegenetz und Tempo-30-Zonen

AP 2 - Analyse der Gesamtverkehrssituation	Maßstab: 1 : 20.000
Gefertigt: Platz	Datum: 18.04.2007
Bearbeitet: Stimmel/ Hunger	Anlage: 5



Verkehrsbelastungen 2007 - Übersicht





Problempunkte ÖPNV

1. Fehlende barrierefreie Haltestellen

1.1 A. Cracauer Tor

1.2 Mehringstraße
(Gestaltungsvorschlag liegt vor)

1.3 Simonstraße

1.4 Pfeifferstraße
(Vorplanung liegt vor)

1.5 Bushaltestellen (richtungsabhängig
(Realisierung erfolgt mit Sanierung B1)

2. P+R-Standort Messeparkplatz
gebrochene ÖPNV-Verbindung zum
Stadtzentrum (Bus/Straßenbahn)
(Veränderung Standort ist zu untersuchen)

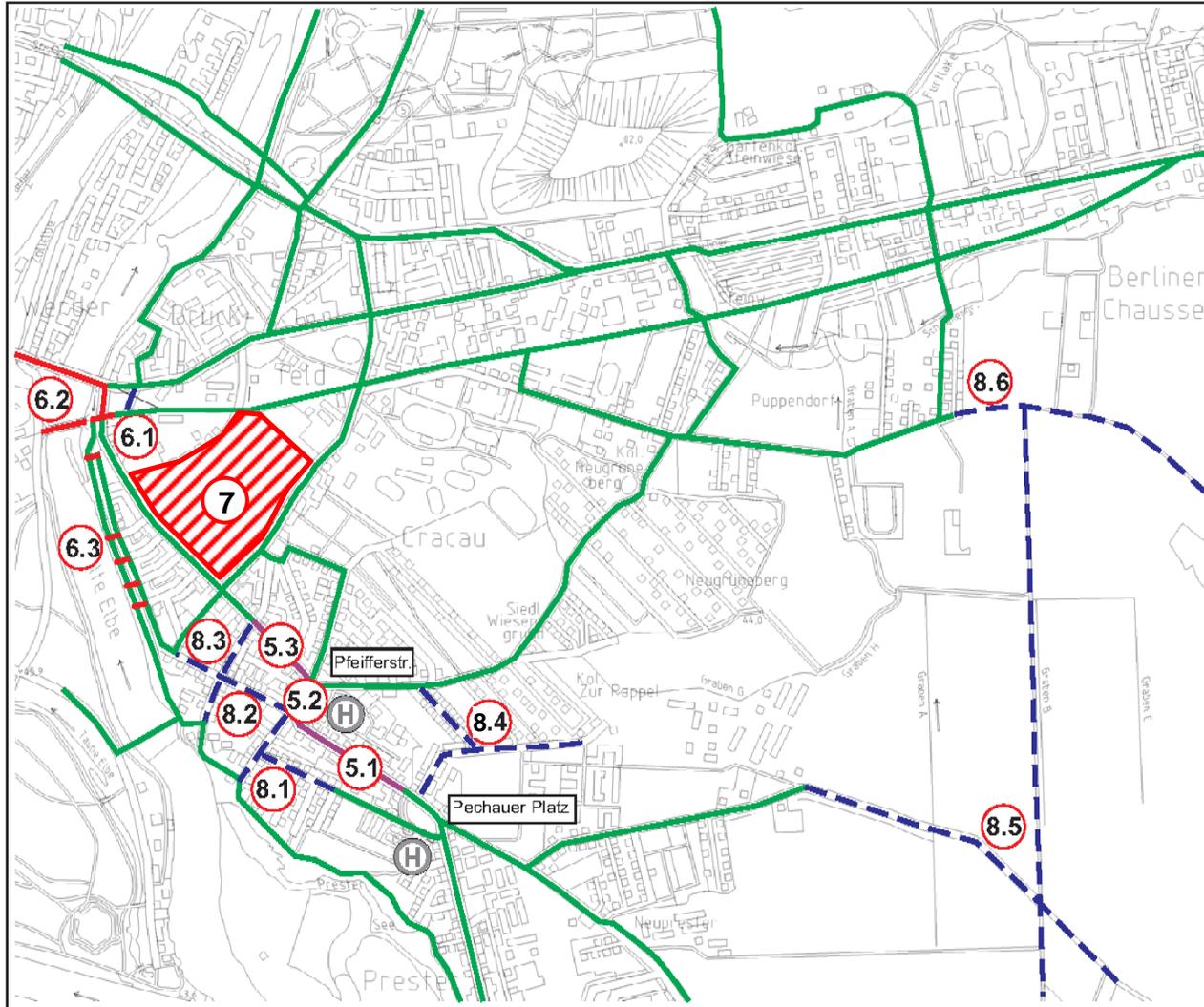
3. B+R-Standorte an Haltestellen

3.1 Pechauer Platz (Wetterschutz fehlt)

3.2 Pfeifferstraße (Wetterschutz fehlt)

3.3 Berliner Chaussee
(Wetterschutz fehlt)

4. Alternative ÖPNV-Bedienung
Anruf-Sammeltaxi - Puppendorf/Neugrü-
neberg und Neuprester
(Projekt liegt vor - z.Z. nicht finanzierbar)



Problempunkte Radverkehr

— Gute Radverbindungen

5. Fehlende Radwege

- 5.1 Pechauer Straße
(Alternative Radwegverbindung stärken - 8.1)
- 5.2 Pfeifferstraße (Haltestellenbereich)
(Vorplanung liegt vor)
- 5.3 Genthiner Straße
(Alternative Radwegverbindung stärken - 8.2)

6. Mangelhafte Verknüpfung

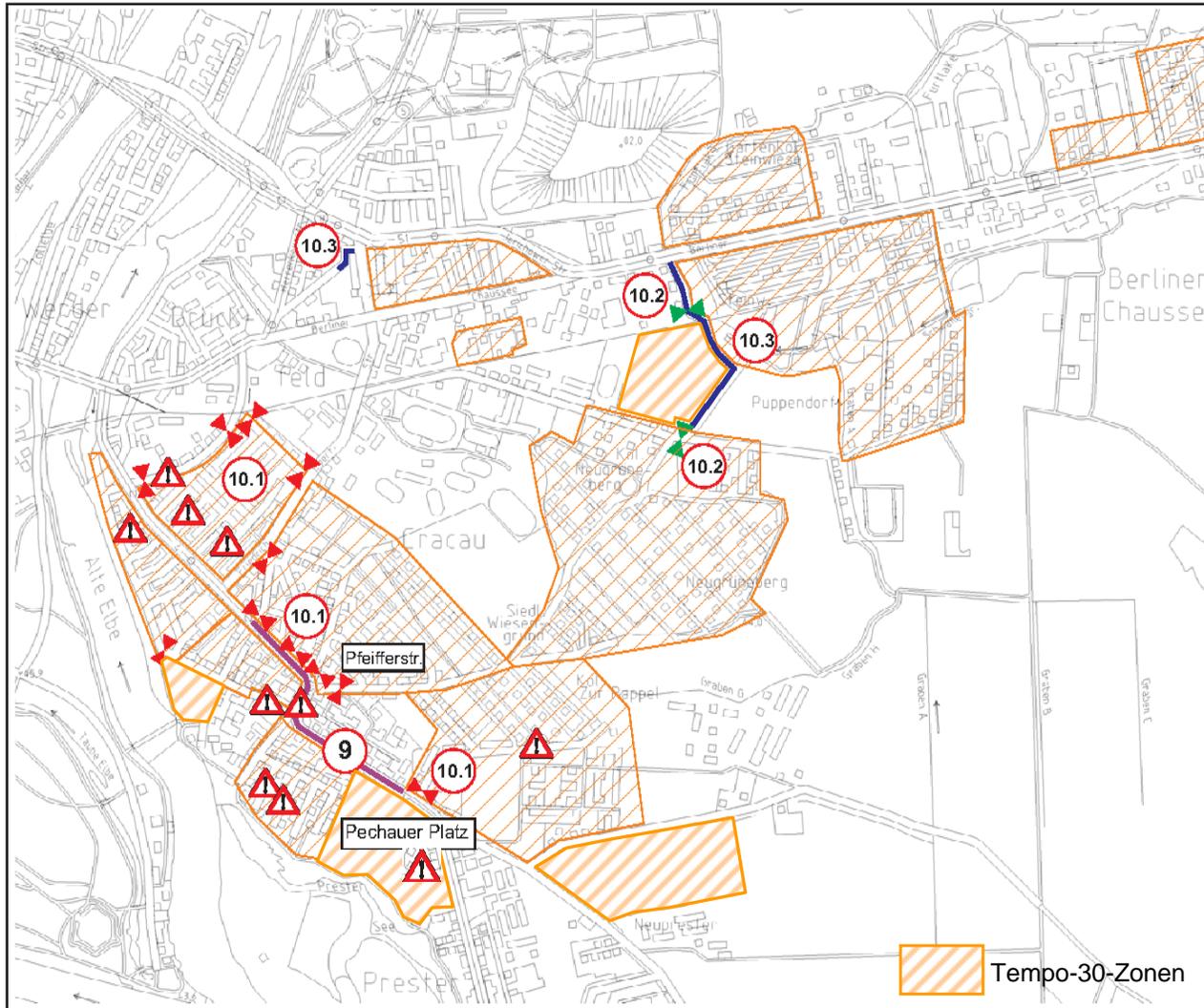
- 6.1 Biederitzer Radweg - Elberadweg
- 6.2 Elberadweg - Stadtzentrum im Bereich A.-Ebert-Brücke - Zollbrücke
(Veränderungen/Alternativen zur Schaffung einer Radwegverbindung sind zu untersuchen)
- 6.3 Zugänge zum Elberadweg im Bereich Büchnerstraße

7. Behinderungen und Umwege durch Einbahnstraßenregelung

(Im Bereich Siedlung Cracau)

8. Mangelhafter Straßenzustand auf verkehrsarmen Radverbindungen

- 8.1 Seestraße - An der Kälberweide
- 8.2 Potsdamer Str - Babelberger Str.
- 8.3 Burchardstraße - Simonstraße
- 8.4 Witzlebenstr./Th.-Mann-Str./ In den Gehren
- 8.5 Stadtweg / Graben B
- 8.6 verlängerter Gübser Weg



Problempunkte Verkehrsberuhigung und Fußgängerverkehr

9. Fußgänger-/Radfahrerkonflikte in Seitenbahnbereichen

Pechauer Straße, Pfeifferstr., Genthiner Str.
(Alternative Radwegverbindungen stärken)

10. Ausgestaltung von Einmündungs- und Kreuzungsbereichen in Ein- gangsbereichen zu Tempo-30-Zonen

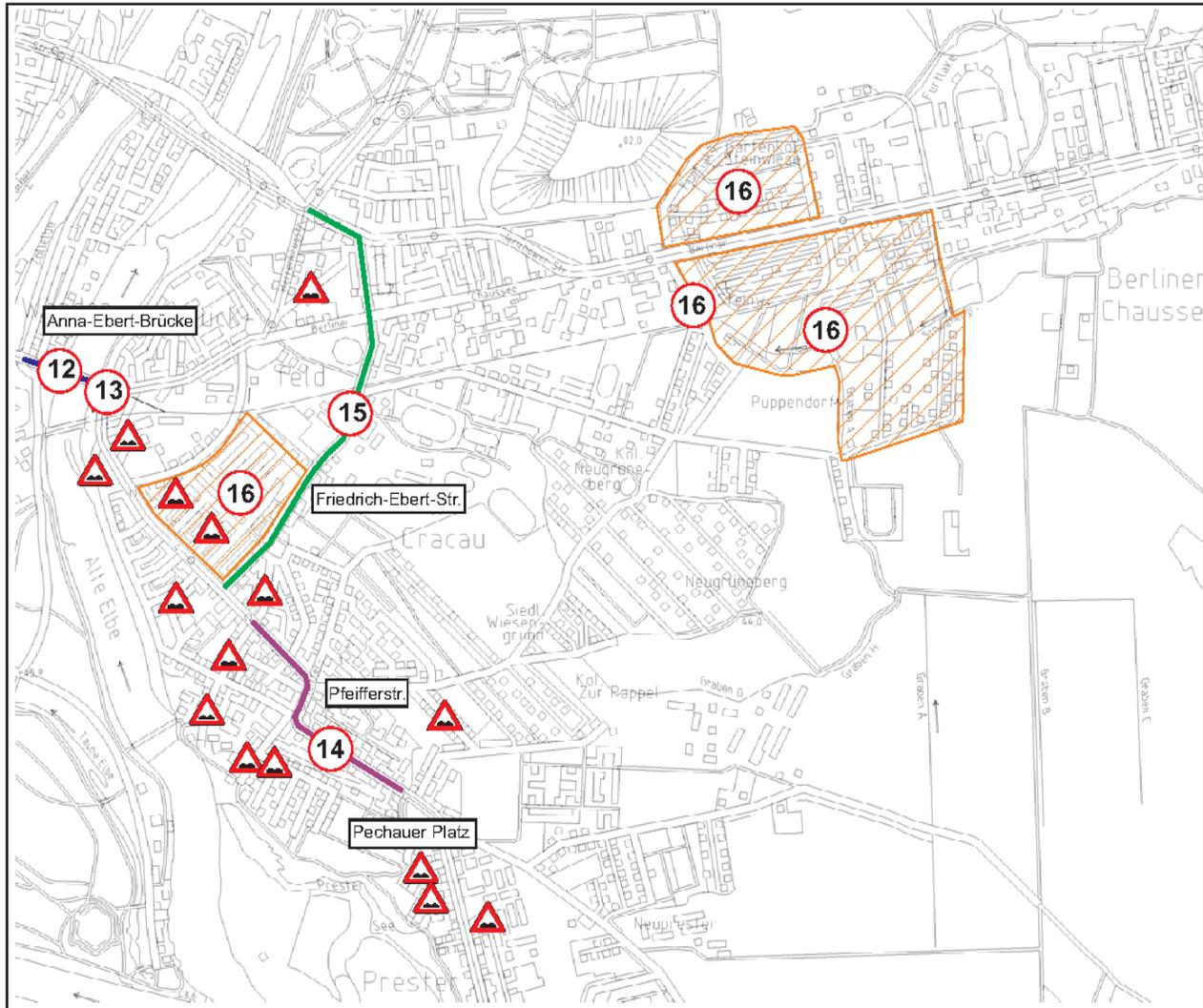
10.1 Fehlende Fahrbahneinengungen
(Witzlebenstraße, Schwarzkopfweg, Pfeiffer-
straße, Brandtstraße, Triftweg, Zuckerbusch,
Im Brückfeld, Potsdamer Straße)

10.2 Fehlende Querungshilfen
(Gübser Weg, Am Hammelberg)

10.3 Fehlende Fußwegverbindungen
(Am Hammelberg, Biederitzer Weg)

11. Mangelhafter Fuß-/Radweg- Zustand

(Zuckerbusch, teilw. Cracauer Str.,
Münzestraße, Luxemburgstraße,
teilw. Pfeifferstraße, Babelsberger
Straße, Fasanenweg, Taubenweg,
Thomas-Mann-Str., Wolterstorffer
Straße)



Problempunkte Motorisierter Individualverkehr

12. **Überlagerung der Verkehrsarten Anna-Ebert-Brücke - Zollbrücke** (Straßenbahn / MIV)
13. **Kreuzungsbereich Cracauer Str./ Brückstraße/ Anna-Ebert-Brücke** (Einfahrtbedingungen für Linkseinbieger von der Cracauer Straße)
14. **Überlagerungen der Verkehrsarten Pechauer Straße, Pfeifferstraße, Genthiner Straße** (Straßenbahn / MIV / Radverkehr)
15. **Verkehrlenkung aus Cracau zum Nordbrückenzug** (Stärkung der Verbindung Fr.-Ebert-Str.)
17. **Unzureichende Straßenraumgestaltung mit Ruhendem Verkehr** (Siedlung Cracau, Kleine Steinwiese, Puppendorf, Am Hammelberg)
16. **Mangelhafter Fahrbahnzustand** (Biederitzer Weg, Lassallestr., Mehringstraße, Triftweg, Büchnerstraße, Seestraße, Simonstraße, Burchardstraße, An der Kälberweide, In den Gehren, Loburger Straße, Am Mühlenfeld, Menzer Straße, Kahlenberger Straße)

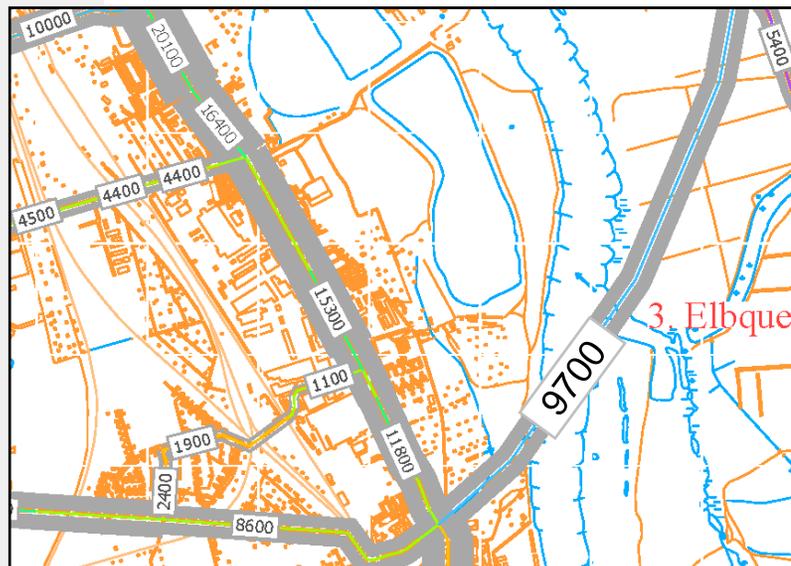


Planfall 3: Dritte Elbequerung mit Ostumfahrung

Grundlage: Ist-Belastung 2007

Die Entlastung für die Genthiner Str.
würde ca. 1.700 Kfz/24h betragen.

Die 3. Elbquerung mit Ostumfahrung
würde für Prester und Cracau kaum
Verkehrswirksamkeit entfalten. Die
Verbindung würde überwiegend durch
überregionalen Verkehr genutzt werden.





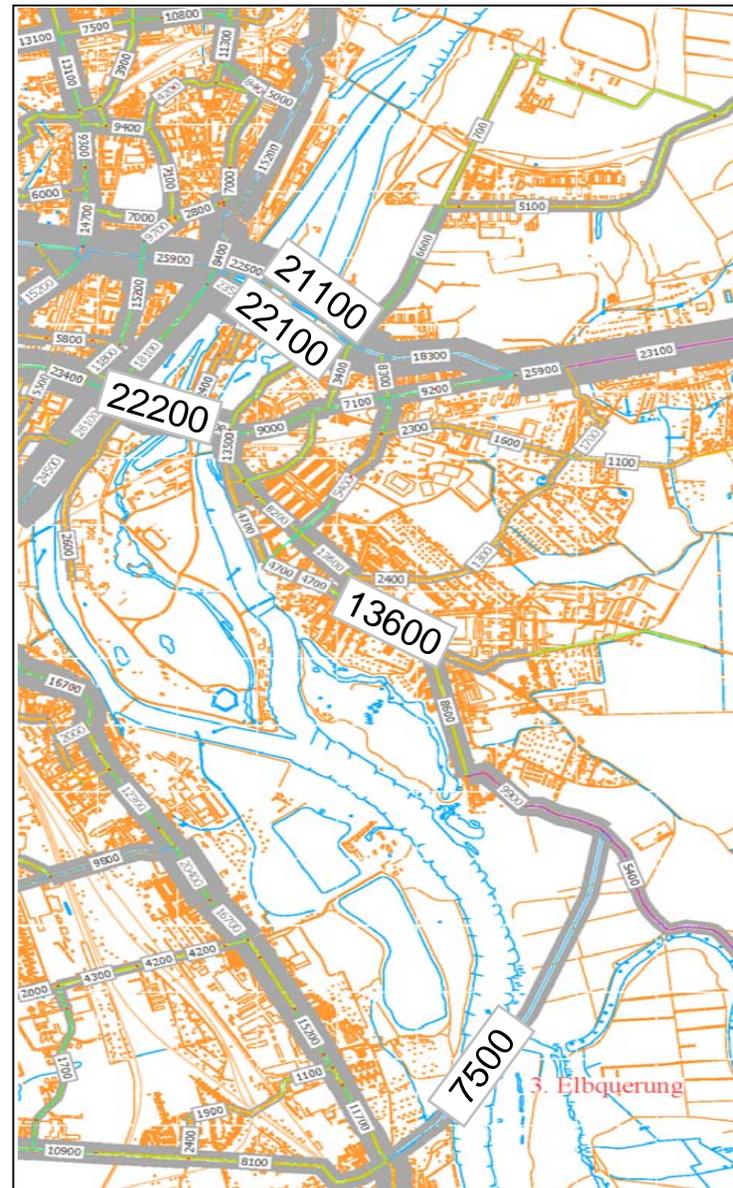
Planfall 4: Dritte Elbequerung ohne Ostumfahrung

Grundlage: Ist-Belastung 2007

Die Entlastung für die Abschnitte
Pechauer Str. - Genthiner Str. würde
ca. 1.100 Kfz/24h betragen.

Die 3. Elbquerung ohne Ostum-
fahrung würde für Prester und
Cracau kaum Verkehrswirksamkeit
entfalten.

Die Verbindung würde überwiegend
durch regional bezogenen Verkehr in
und aus Richtung Südwest genutzt
werden.





Planfall 5: Ostumfahrung ohne Dritte Elbequerung

Grundlage:
Ist-Belastung 2007

Die Entlastung für den Abschnitt
Pechauer Str. - Genthiner Str.
würde weniger als 1.000 Kfz/24h
betragen.

Die Ostumfahrung würde keine
Verkehrswirksamkeit entfalten.



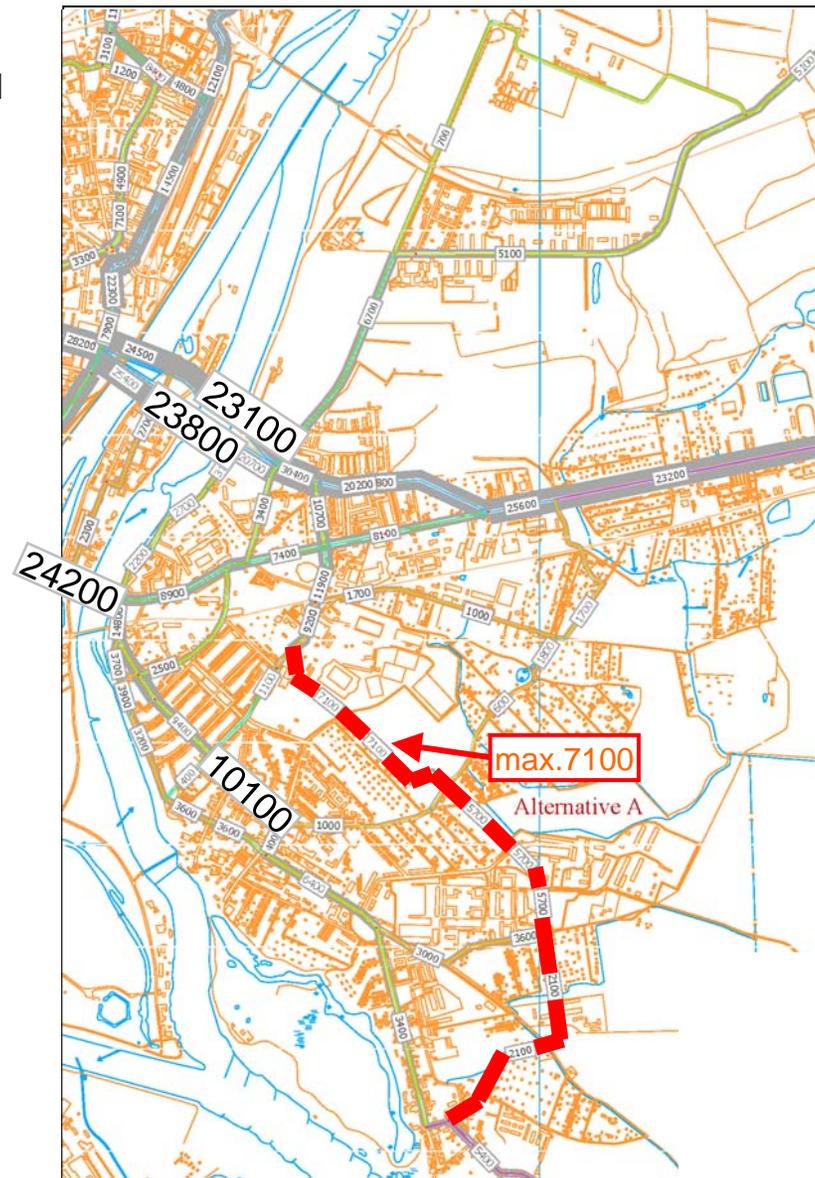


Planfall 6: Innerörtliche Entlastungsstraße Cracau (Alternative A – Studie 2003)

Grundlage:
Ist-Belastung 2007

Der Abschnitt Pechauer Str. -
Genthiner Str. würde um ca.
4.600 Kfz/24h (ca. 30 %)
entlastet.

Die neue Achse würde
ca 7.100 Kfz/24h binden.

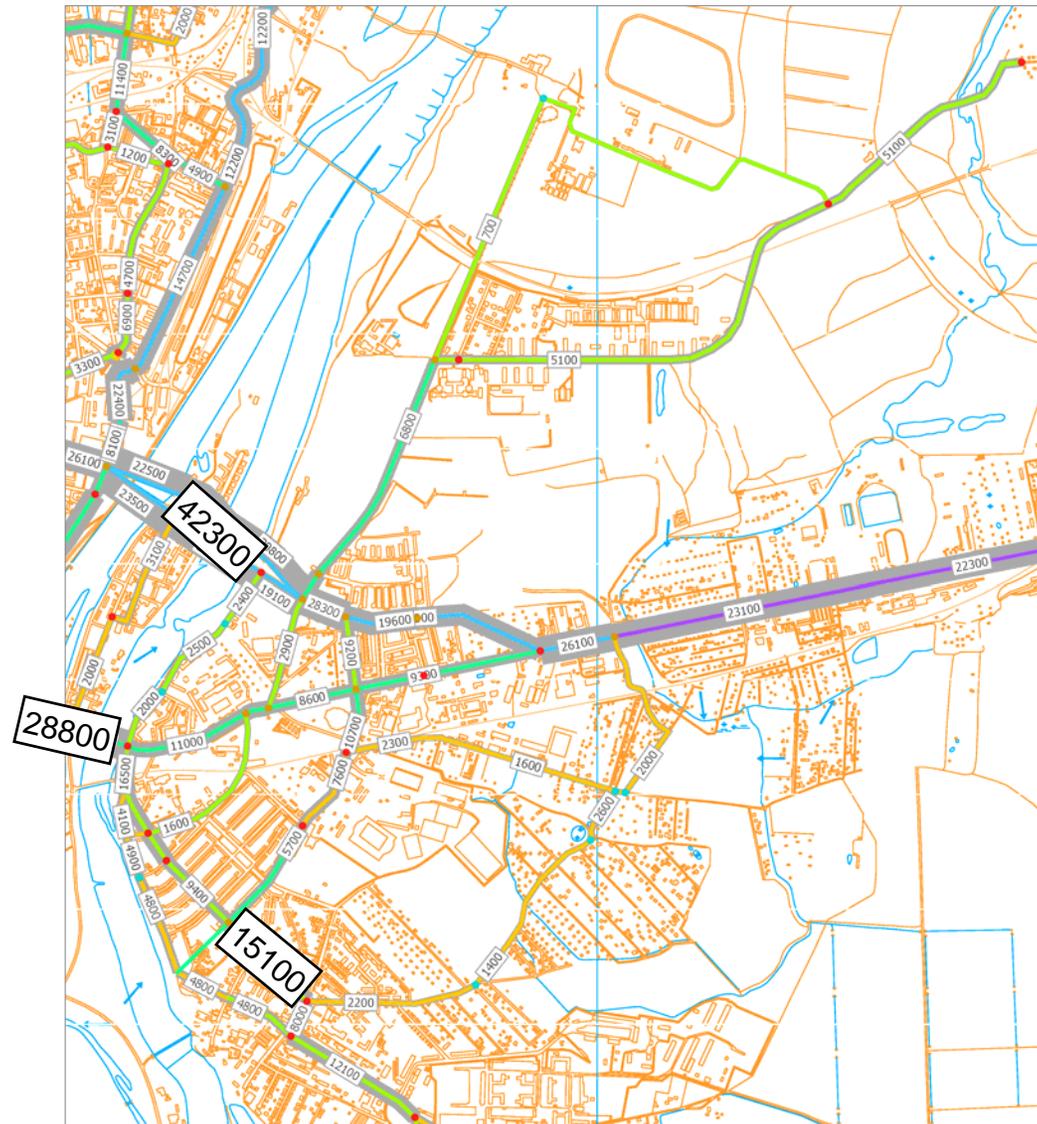


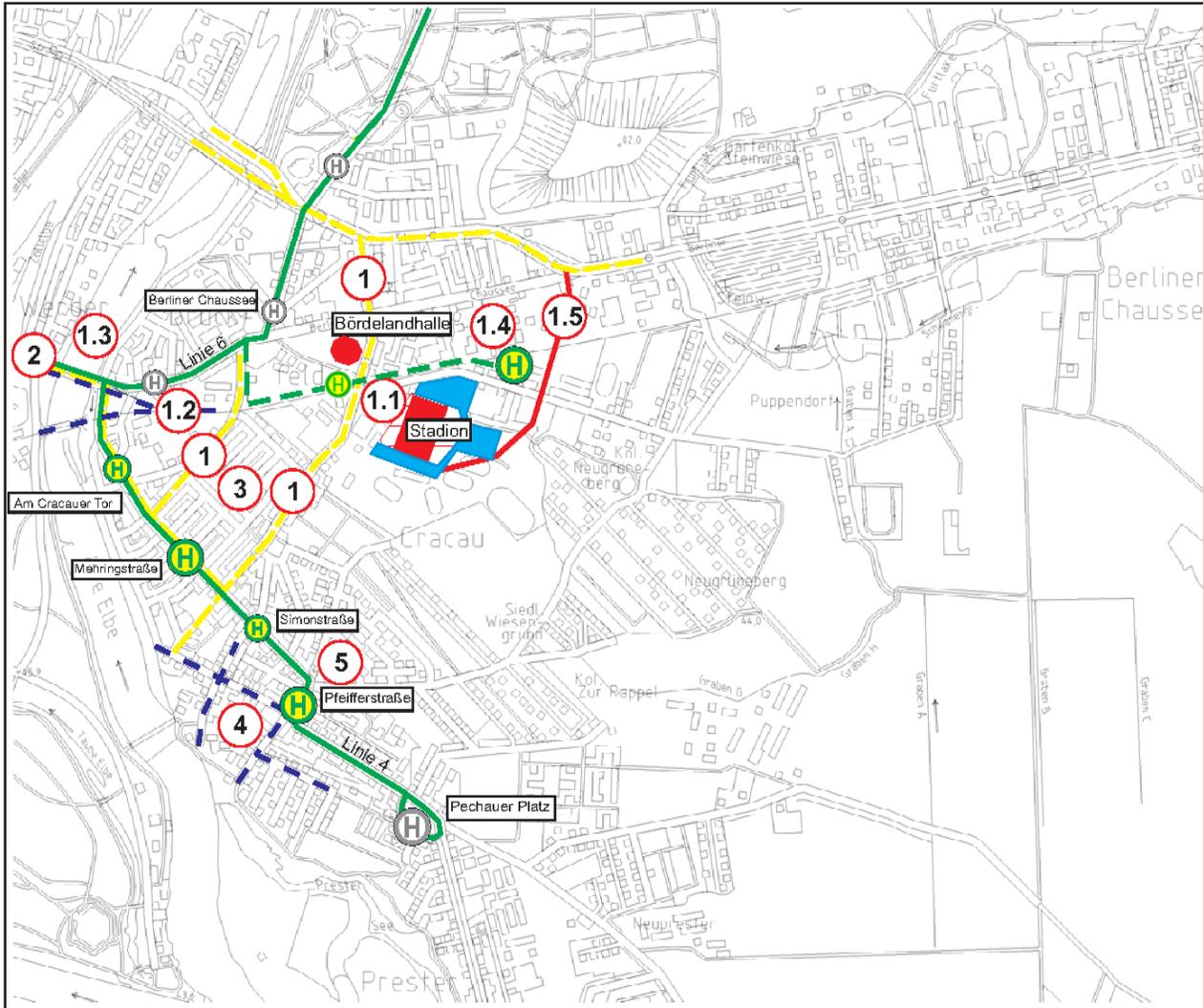


Planfall 1: Ausbau Strombrückenzug 2 Fahrstreifen/Ri.

Verkehrsverlagerung

Grundlage:
Ist-Belastung 2007





Wichtige Maßnahmen / Handlungsbedarf / nächste Schritte

1. Definition des Hauptstraßennetzes

Verkehrsverteilung über Nord- und Strombrückenzug, Verkehrsfunktion Zuckerbusch und Friedrich-Ebert-Straße

2. Politische Grundsatzentscheidung

Strombrückenzug

Status Quo - Sanierung im Bestand oder Strategische Alternative mit Trennung der Verkehrsarten und Verkehrsträger

3. Verhandlungen mit Eigentümern der Wohnanlagen Brückfeld, Cracau

Lösungen zur Parkraumnachfrage

4. Planung und Präzisierung lokaler Maßnahmen

Netzergänzungen im Rad-Fußwegenetz, Beseitigen von Fahrbahn- und Gehbahnschäden, weitergehende bauliche Ausgestaltung von Tempo-30-Zonen

5. Barrierefreier Haltestellenausbau

Straßenbahnlinie 4 - Fortführung bestehender Planungsentwürfe

sowie aus Teil 1 - Veranstaltungsverkehr

1.1 Fahrradabstellanlage Stadion (*bereits realisiert*)

1.2 Verknüpfung Biederitzer Radweg über die Alte Elbe zum Stadtzentrum

1.3 Beseitigung der Überlagerungen der Verkehrsarten im Bereich Anna-Ebert-Brücke - Zollbrücke

1.4 Straßenbahn Endstelle am Stadion

1.5 Direkte Anbindung der Stadionparkplätze an die Bundesstraße 1