

## Verkehrsberuhigung der Pfälzer Straße

Das Nachhaltigkeitsbüro der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg begrüßt die Maßnahme zur „Verkehrsberuhigung Pfälzer Straße an der Universität“ im Verkehrsentwicklungsplan 2030, Baustein 4.

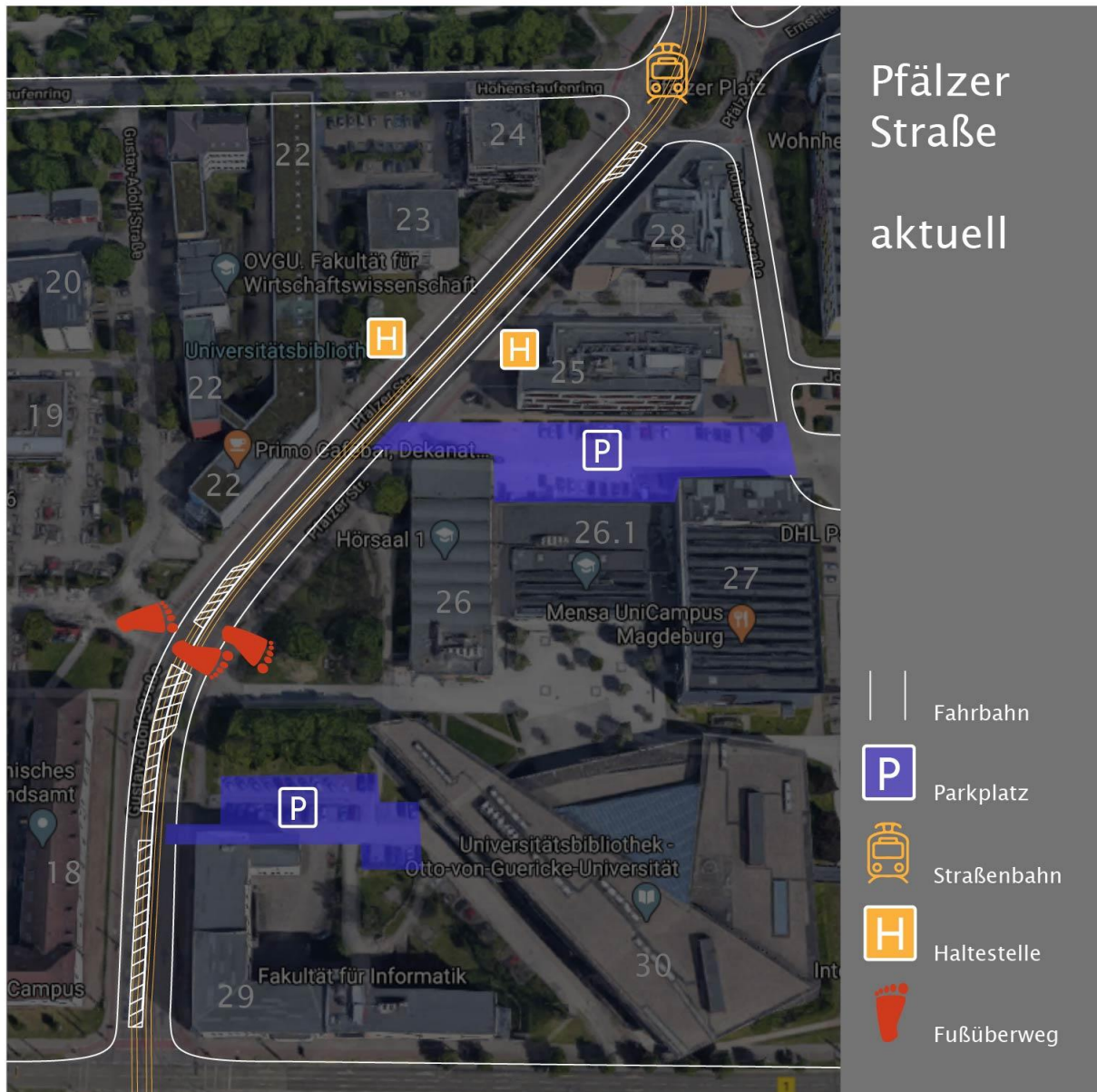
Die Leitung der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg wird voraussichtlich im September 2020 eine erste allgemeine Stellungnahme zur Verkehrsberuhigung verfassen. Auf den folgenden Seiten finden sich verschiedenen Entwürfe für die Umgestaltung der Pfälzer Straße. Das Nachhaltigkeitsbüro hat Vorschläge der OVGU-Angehörigen aus dem Ideenkasten zur Campusgestaltung in die Entwürfe aufgenommen.

Das Nachhaltigkeitsbüro spricht sich für eine weitgehende Verkehrsberuhigung, z.B. mittels einer autofreien Pfälzer Straße aus.

### Ziele der Verkehrsberuhigung

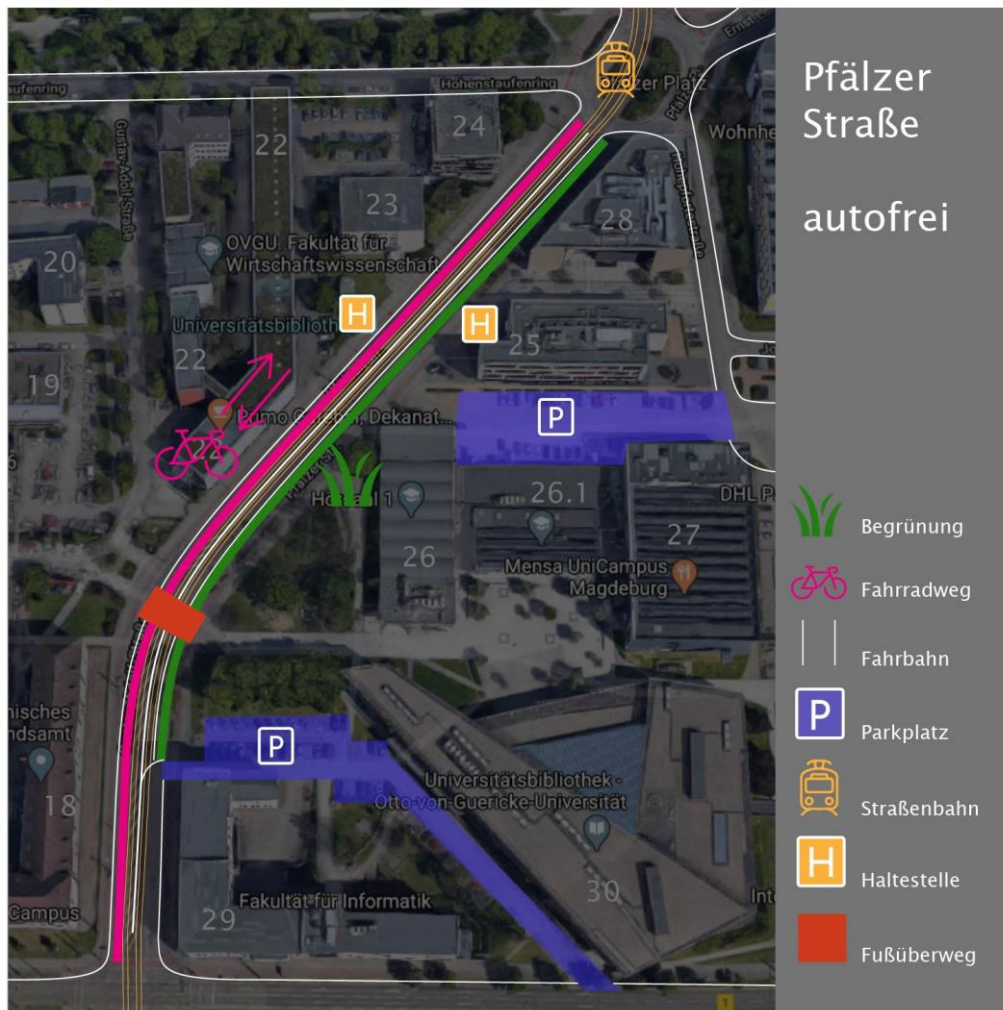
- Verringerung des PKW-Durchgangsverkehrs zur Beruhigung der Straße, um Mitarbeitenden und Studierenden den Wechsel von einem Teil des Campus zum anderen sicher und entspannt zu ermöglichen
- Stärkung/ Verbesserung der Verkehrsbedingungen für Radfahrende & Beibehaltung der ÖPNV-Anbindung, um Mitarbeitenden und Studierenden einen klimafreundlichen Zugang zur Universität zur gewährleisten
  - ➔ Diese Ziele stützen die Strategie C2 „Verlagerung zu effizienteren Verkehrsmitteln“ aus dem Klima- und Energiekonzept des Landes Sachsen-Anhalt (Feb. 2019) sowie die Ziele und Maßnahmen im Masterplan 100 % Klimaschutz“ für die Landeshauptstadt Magdeburg
- Barrierefreie Gestaltung der ÖPNV-Haltestellen
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Pfälzer Straße sollten so gestaltet sein, dass die Hohefortestraße nicht zur neuen Durchgangsstraße wird und ein anderer Teil des Campus durch hohes Verkehrsaufkommen unsicherer und unattraktiv wird

## Pfälzer Straße aktuell



- **Fußgänger\*innen** sind angehalten an der markierten Stelle (mit Füßen) die Straße zu überqueren, es gibt keinen Fußgängerüberweg, Fußgänger müssen den Verkehr beachten
- **Fahrradfahrer\*innen** können links und rechts entlang der Pfälzer Str. entsprechend der Fahrtrichtung den Radweg nutzen; sie sind angehalten an der markierten Stelle (mit Füßen) die Straße zu kreuzen; bei Nässe besteht bei der Einfahrt zum Parkplatz des Geb. 29 Rutschgefahr durch die verbauten Pflastersteine
- **Busse** fahren in beiden Richtungen in der Straße; Haltestellen befinden sich in der Höhe von Gebäude 25; die Haltestellen sind noch nicht barrierefrei
- **Straßenbahnen fahren** in beide Richtungen
- **PKWs** fahren in beiden Richtungen in der Straße, zum Teil ist die Straße zweispurig zu befahren; beide Parkplätze sind über die Pfälzer Str. erreichbar; vom Universitätskreisel kommend, darf nicht in die Pfälzer Str. eingebogen werden; in der Str. gilt Tempo 30

## Autofrei



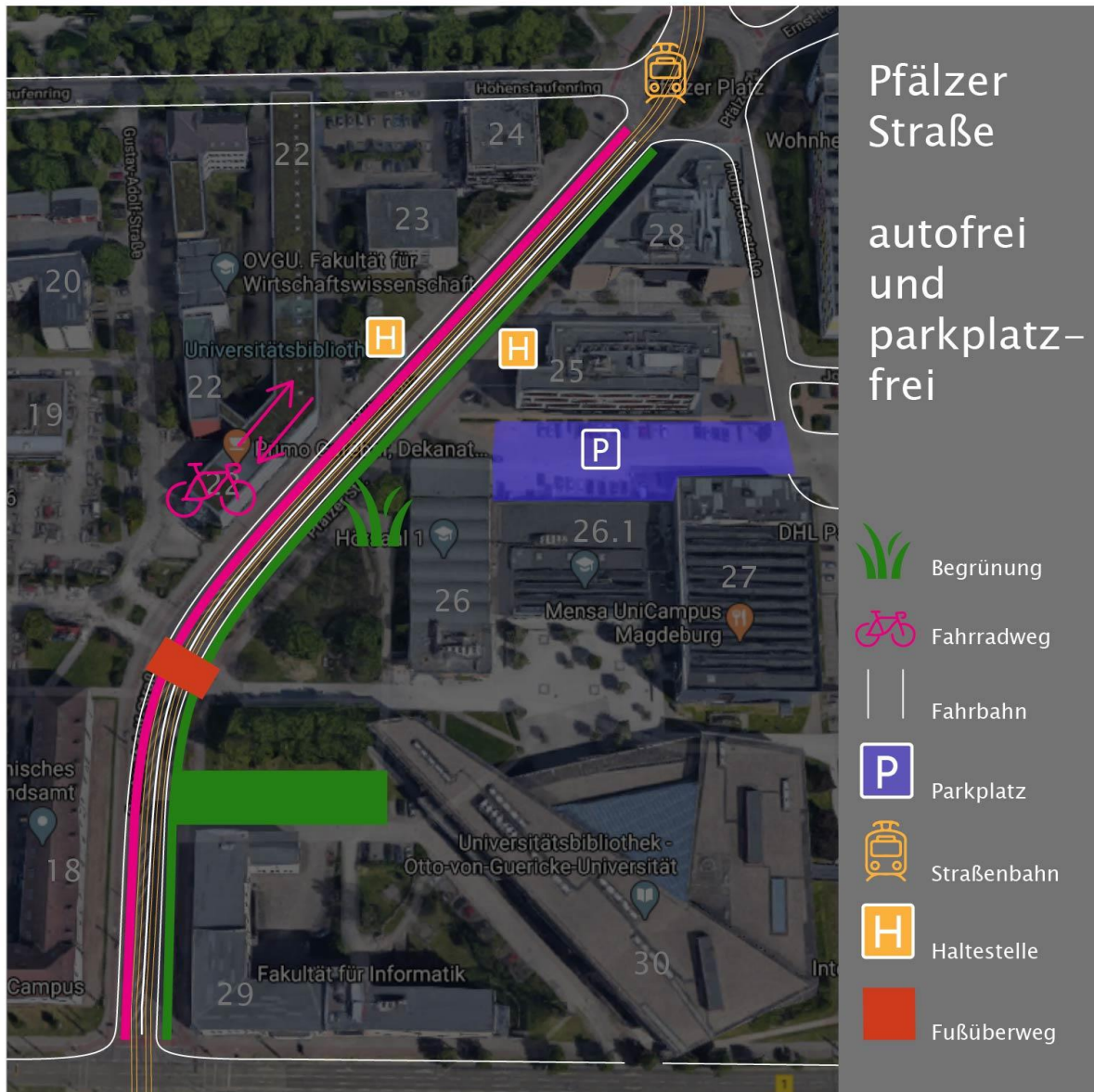
- **Veränderung:** Rechte Fahrbahn wird reduziert für Verkehr und begrünt. Evtl. müsste der Fußweg versetzt werden, damit das Grün an das bereits vorhandene Grün angrenzt
- **Fußwege** sind breiter, da kein Fahrradweg mehr auf dem Fußweg
- Für den **Radverkehr** ist die linke Fahrbahn in beide Richtungen geöffnet
- **ÖPNV**-Spuren bleiben erhalten; „rechte Fahrbahn“ ist eine begrünte Fläche; Fahrbahnbegrenzung des ÖPNV verläuft links zur Grünfläche
- **Zu klären** ist die Haltebucht für Busse. Lösungsvorschlag: klassische Haltebucht wie bisher – ÖPNV hat Vorrang und Radfahrende müssen Rücksicht nehmen
- **PKW**-Verkehr müsste über umliegende Straßen in den Norden erfolgen
- **PKW-Zufahrt** von Süden auf den Informatik-**Parkplatz** (Geb.29) möglich; eine Öffnung zur Walther-Rathenau-Straße könnte in Erwägung gezogen werden; der Parkplatz unterhalb Geb. 25 kann über die Hohefortestraße erreicht werden

### Vorteile

- Entspannung für Fußgänger\*innen durch verbreiterten Fußweg und sichereren Fußüberweg
- Entspannung für Radfahrer\*innen durch eigene fahrradgeeignete Fahrbahn
- Guter Kompromiss auch für die PKW-Nutzer\*innen, da die Parkplätze erhalten bleiben
- Weniger Verkehrslärbelästigung für anliegende Gebäude
- Zugewinn eines Grünstreifens: gesteigerte Aufenthaltsqualität
- Klimaanpassung: Wasserversickerungsmöglichkeit und Verdunstungskühlung

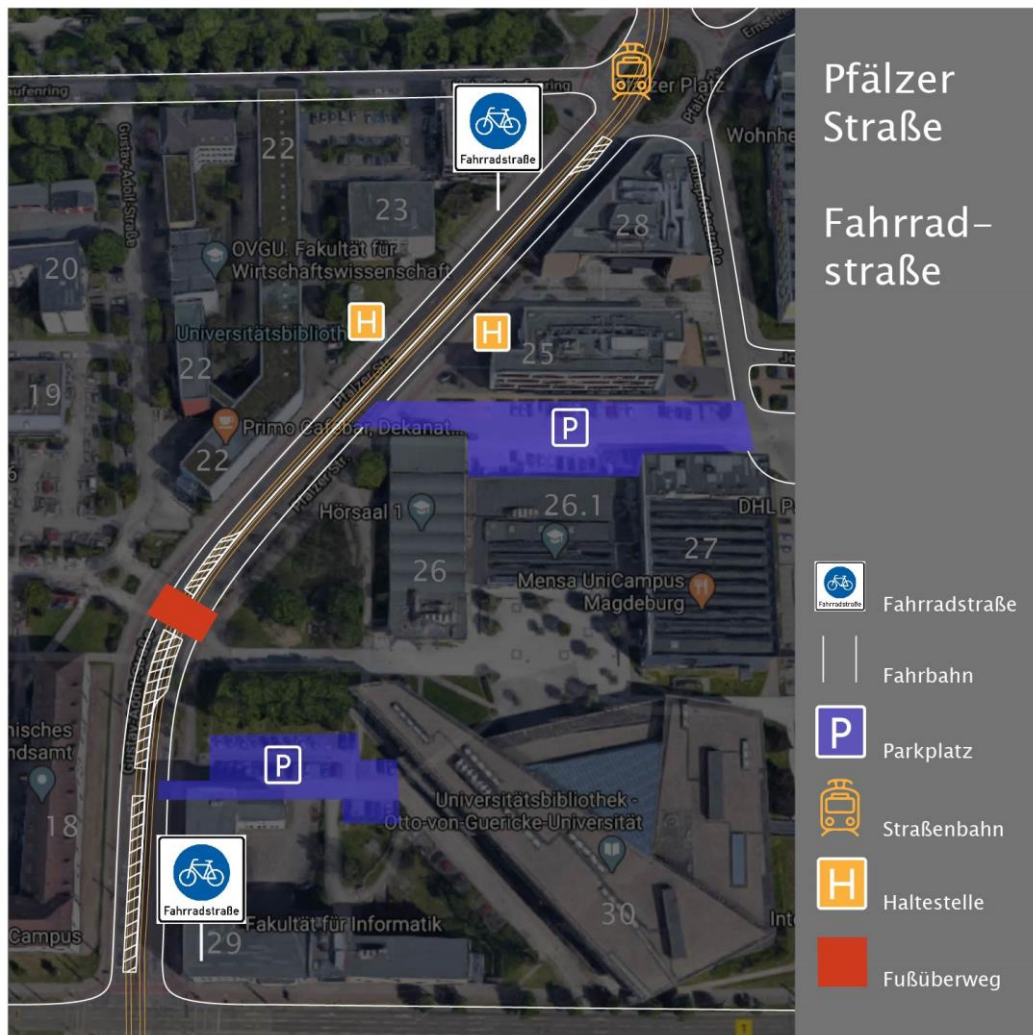


## Autofrei und Parkplatzfrei



- **Veränderung:** Rechte Fahrbahn wird reduziert für Verkehr und begrünt. Evtl. müsste der Fußweg versetzt werden, damit das Grün an das bereits vorhandene Grün angrenzt
- **Fußwege** sind breiter, da kein Fahrradweg mehr auf dem Fußweg
- Für den **Radverkehr** ist die linke Fahrbahn in beide Richtungen geöffnet
- **ÖPNV**-Spuren bleiben erhalten; „rechte Fahrbahn“ ist eine begrünte Fläche; Fahrbahnbegrenzung des ÖPNV verläuft links zur Grünfläche
- **Zu klären** ist die Haltebucht für Busse. Lösungsvorschlag: klassische Haltebucht wie bisher – ÖPNV hat Vorrang und Radfahrende müssen Rücksicht nehmen
- **PKW**-Verkehr müsste über umliegende Straßen in den Norden erfolgen
- **Parkplatz** vor G29 wird in Grünfläche umgewandelt; Parkplatz unterhalb Geb. 25 kann über die Hohefortestraße erreicht werden

## Fahrradstraße



Bildquelle für das [Fahrradstraßenschild](#):

### Option1: Fahrradstraße für ÖPNV offen

- **ÖPNV** hat Vorrang vor dem Radverkehr
- **Fußwege** verbreitert, da kein Fahrradweg mehr auf dem Fußweg
- **Parkplätze** nicht mehr über Pfälzer Straße erreichbar: **PKW-Zufahrt** von Süden auf den Informatik-Parkplatz (Ge.29) möglich, bei Öffnung zur Walther-Rathenau-Straße; der Parkplatz unterhalb Geb. 25 kann über die Hohefortestraße erreicht werden

### Option2: Fahrradstraße für ÖPNV und Anlieger offen

- **ÖPNV** hat Vorrang vor dem Radverkehr
- **Fußwege** verbreitert, da kein Fahrradweg mehr auf dem Fußweg
- **Anlieger** dürfen in die Straße einfahren, um zu den Parkplätzen zu gelangen. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.

## Allgemeine Informationen zu Fahrradstraßen

### **Ge- oder Verbot**

1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKFV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

### **Bedingungen für eine Fahrradstraße**

Der § 45 [StVO](#) gibt vor, wann eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann:

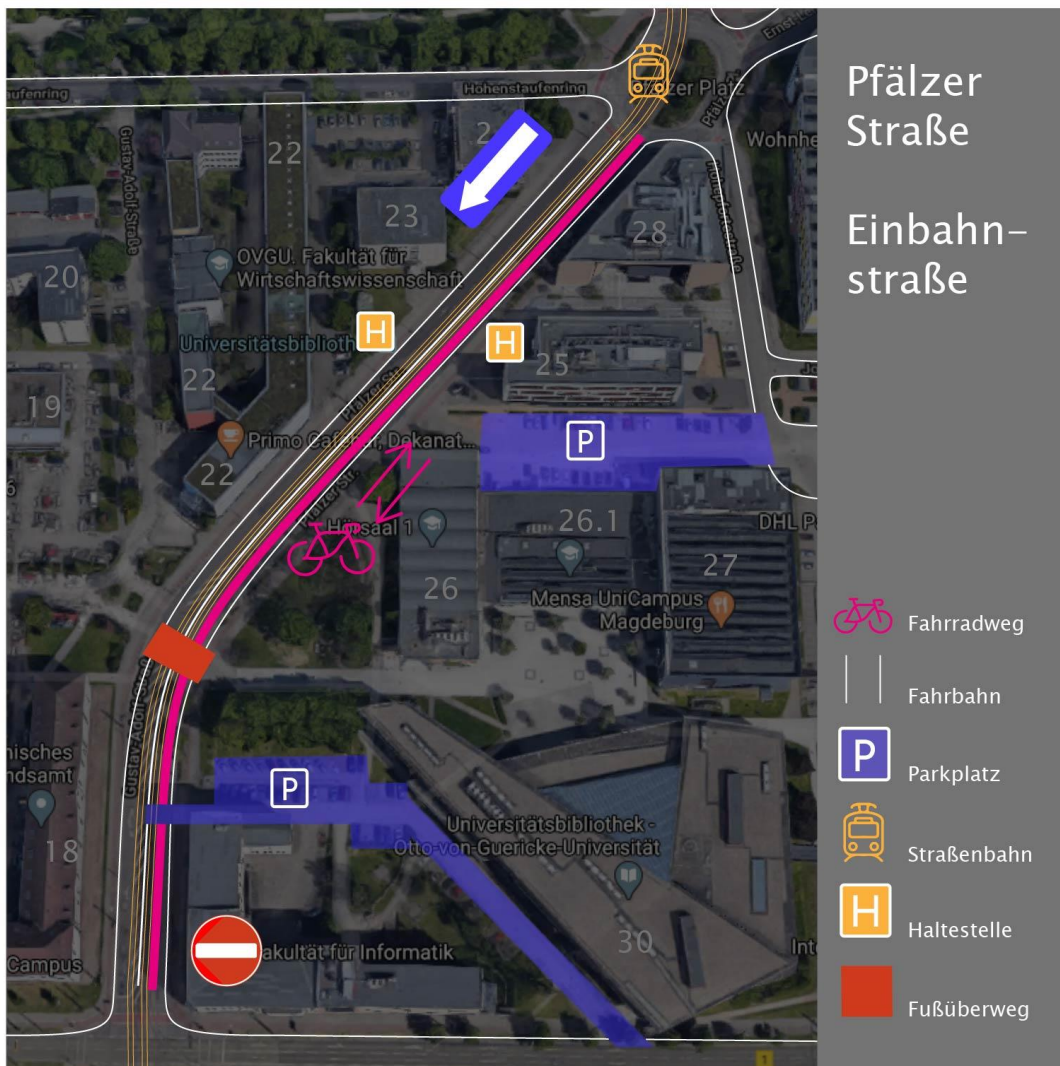
Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies bald zu erwarten ist.

Gibt es nun eine Anordnung für eine Fahrbahn, kennzeichnet das Verkehrsschild 244 eine Fahrradstraße. Dieses viereckige Schild mit weißem Hintergrund zeigt einen blauen Kreis mit einem weißen Piktogramm eines Fahrrads und darunter in schwarzer Schrift den Zusatz „Fahrradstraße“

Nähere Informationen in der [StVO](#) oder im [Bußgeld-Katalog](#).



## Einbahnstraße



- **Fußwege** verbreitert, da kein Fahrradweg mehr auf dem Fußweg
- Für den **Radverkehr** ist die rechte Fahrbahn in beide Richtungen geöffnet
- **ÖPNV**-Spuren bleiben erhalten; **Zu klären** ist die Haltebucht für Busse.  
Lösungsvorschlag: klassische Haltebucht wie bisher – ÖPNV hat Vorrang und Radfahrende müssen Rücksicht nehmen
- **PKW**-Verkehr: Einbahnstraße von Nord nach Süd (auch andersrum denkbar – Verkehrszählung wäre nötig)
- Zufahrt von Norden auf den Informatik-**Parkplatz** (Geb.29); eine Öffnung zur Walther-Rathenau-Straße könnte in Erwägung gezogen werden

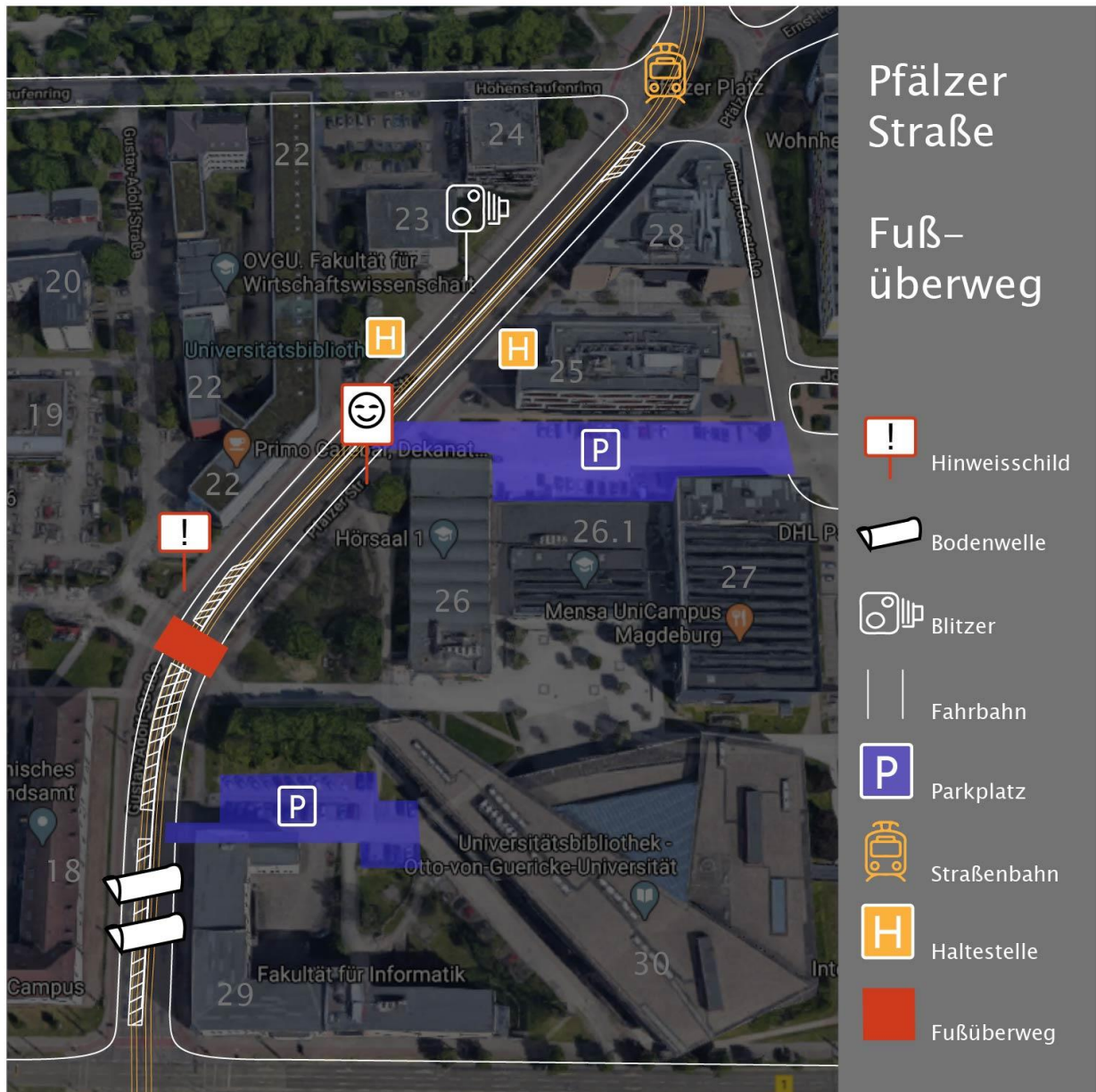
### Allgemeine Informationen zu Einbahnstraßen

Die Nutzung entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße, z.B. für Radfahrer\*innen oder Linienbusse, wird mit einem entsprechenden [Zusatzzeichen](#) aufgezeigt. Die Freigabe für Radfahrende auf der Fahrspur der Einbahnstraße kann nur dann erfolgen, wenn

- die Einbahnstraße eine ausreichende Breite aufweist,
- die Einbahnstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h hat,
- sich in der Einbahnstraße keine unübersichtlichen Knotenpunkte befinden.

Des Weiteren ist es möglich, dass man mit dem Fahrrad entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße fahren darf, wenn ein Radweg vorhanden ist.

## Fuß(gänger)überwege



- bessere/ auffälligere **Fußüberwegsmarkierung** (z.B. erhöht, farblich abgesetzt)
- für **Radfahrende** bleibt alles wie bisher
- Hinweisschilder auch für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen
- **ÖPNV**: alles bleibt wie zuvor; Bushaltestellen sollten barrierefrei werden
- **PKWs**: Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung: Blitzer, Hinweisschilder – mit Geschwindigkeitsmesser und Smiley-Feedback, Bodenwellen



## Ideen zur Pfälzer Straße aus dem Ideenkasten Campusgestaltung

- Zwischen B1 und Kreisel sollte die Pfälzer Straße nur noch mit ÖPNV auf dem Gleisbett befahrbar sein. Die Straßenfläche wird in eine Grünfläche oder Fahrradstraße umgewandelt und der Parkplatz vor G29 zur Grünfläche gestaltet.
- Der Übergang der Pfälzer Straße ist an dieser Stelle hochfrequentiert (Stelle mit aufgemalten Fußabdrücken). Hier sollte ein Zebrastreifen gesetzt werden, um die Priorität der Fußgänger/Fahrradfahrer gesetzlich zu regeln und um gleichzeitig ein erhöhtes Sicherheitsempfinden bei den Passanten dieser schnell befahrenen Straße zu schaffen.
- An Stelle der Parkflächen *direkt* auf dem Campus sollten Autofahrer mehr die Parkmöglichkeit am Hohenstauenring nutzen. Das ist noch immer sehr nahe am Campus und die Straße ist sehr lang. Außerdem gibt es dort sehr oft leere Stellplätze. Derzeit sind diese Plätze nicht kostenfrei, doch gibt es ggf. Möglichkeiten, diese Mitarbeitern zur Verfügung zu stellen.
- Der Parkplatz am Gebäude 29 wäre auch über die B1 zu erreichen, wenn die Feuerwehrezufahrt zwischen G29 und Bibliothek geöffnet würde. Allerdings dann nur für den Verkehr der aus Richtung Elbe kommt.
- Die Einrichtung eines Zebrastreifens/Fußgängerüberwegs anstelle der aufgemalten Füße wäre insofern kritisch, als dass laut StVO Schienenfahrzeuge auch an Fußgängerüberwegen Vorrang haben (§ 26 Abs. 1 StVO). Da diese Regelung den wenigsten Radfahrenden/Zufußgehenden bekannt ist, würde sich vor Ort die Gefahr von Verkehrsunfällen mit Straßenbahnen stark erhöhen, da die meisten Radfahrenden und Zufußgehenden sich hier (fälschlicherweise) im Recht sehen würden.
- Pfälzer Straße für den MIV (motorisierten Individualverkehr) sperren  
--> dann aber Alternativen schaffen (führt sonst nur für Unzufriedenheit und Uneinsichtigkeit)
- Petition zur autofreien Pfälzer Straße unterzeichnen:  
<https://www.openpetition.de/petition/online/autofreie-pfaelzer-strasse-fuer-klimafreundlichen-und-sicheren-verkehr-in-magdeburg>
- Pfälzer Str. als Fahrradstraße freigeben und nur für MIV-Anliegerverkehr (Mitarbeitende, Beliefernde) öffnen
- sichere Querungshilfen
- barrierefreie Haltestelle
- ÖPNV muss in jedem Fall erhalten bleiben, wenn nicht sogar ausgebaut werden
- keine Schleichverkehre für Pendler\*innen (wenn mal wieder auf der B1 Stau ist)
- Komplette Schließung der Pfälzer Straße. ÖPNV unterirdisch oder umleiten. Straße weg, dafür durchgehende Campusbauten und Neubauten wie Besucherzentrum/Welcome Center oder ein Tagungszentrum, Coworking/Studierendenarbeitsräume, etc. zentral dorthin bauen. Eine Straße, die den Hauptcampus zweiteilt, wird m.E. nicht benötigt.