



### Stranzenbergbrücke

Neubau und Verbreiterung wurde erst mit Einreichung der UVP im Oktober 2020 öffentlich bekannt.



Ursache für die Breite sind die zahlreichen KFZ - Abbiegespuren bei den beidseitig der Brücke angeordneten Kreuzungen und der Wunsch die Bushaltestelle nicht auf einem Fahrstreifen zu haben. Besonders die Linksabbieger verursachen derzeit massiven Stau.

Die heutige Brücke misst schon 20m, die neue Brücke soll ca. 26m Breite ohne Station aufweisen.

- Die Neuplanung stellt eine massive Hitzeinsel dar.
- Sie bietet keine sicheren Radverbindungen
- Die Planung beinhaltet keine Aufwertung der angrenzenden Kreuzungsbereiche

### Alternativ Vorschlag: Kreisverkehre beidseits der Brücke, kein Brückenneubau



- Kreisverkehre haben eine hohe Leistungsfähigkeit – es gibt keine roten Ampeln → Abbiegespuren können entfallen
- bei Anordnung von 2 Kreisverkehren beidseitigen der Brücke → 1 Fahrspur / Richtung, ggf. noch eine Abbiegespur mit Bypass beim KV „Maxing“
- kostensparende Planung der Brücke; Wegereaktionen für Stationszugang auf einer Brückenseite bündeln – sanfte von motorisierter Mobilität entflechten
- kürzere Wege
- geringere Baukosten (Brücke & Station)
- Reduktion von Versiegelungsfläche = Reduktion von Hitzeinseln
- Die Kreisverkehre lassen auch neue Gestaltungsmöglichkeiten zu – beide Kreuzungsbereiche könnten für das Stadtbild aufgewertet werden
- erhebliche Reduktion des CO2 Fußabdrucks, da die bestehende Brücke weiterverwendet wird (2018 war auch noch kein Neubau der Brücke vorgesehen) und nur ein Stationsgebäude auf Seite der Busspuren.
- Hetzendorf KV mit Straßenbahn – Ausführung analog zu Gaußplatz (mit roter Ampel wenn Straßenbahn quert)

Systemskizze mit 2 Kreisverkehren mit  $\varnothing$  ca. 30m