

Die **Planung des Wiederaufbaus** nach der verheerenden Zerstörung vom 16. Januar 1945 begann mit verschiedenen Planentwürfen und Wettbewerben. Im Heft 34 des Stadtplanungsamtes [11] ist dies chronologisch und inhaltlich sehr ausführlich beschrieben, hier sollen nur die **für den Verkehr wichtigen Entwürfe, Konzepte und Ideen** abgehoben werden.

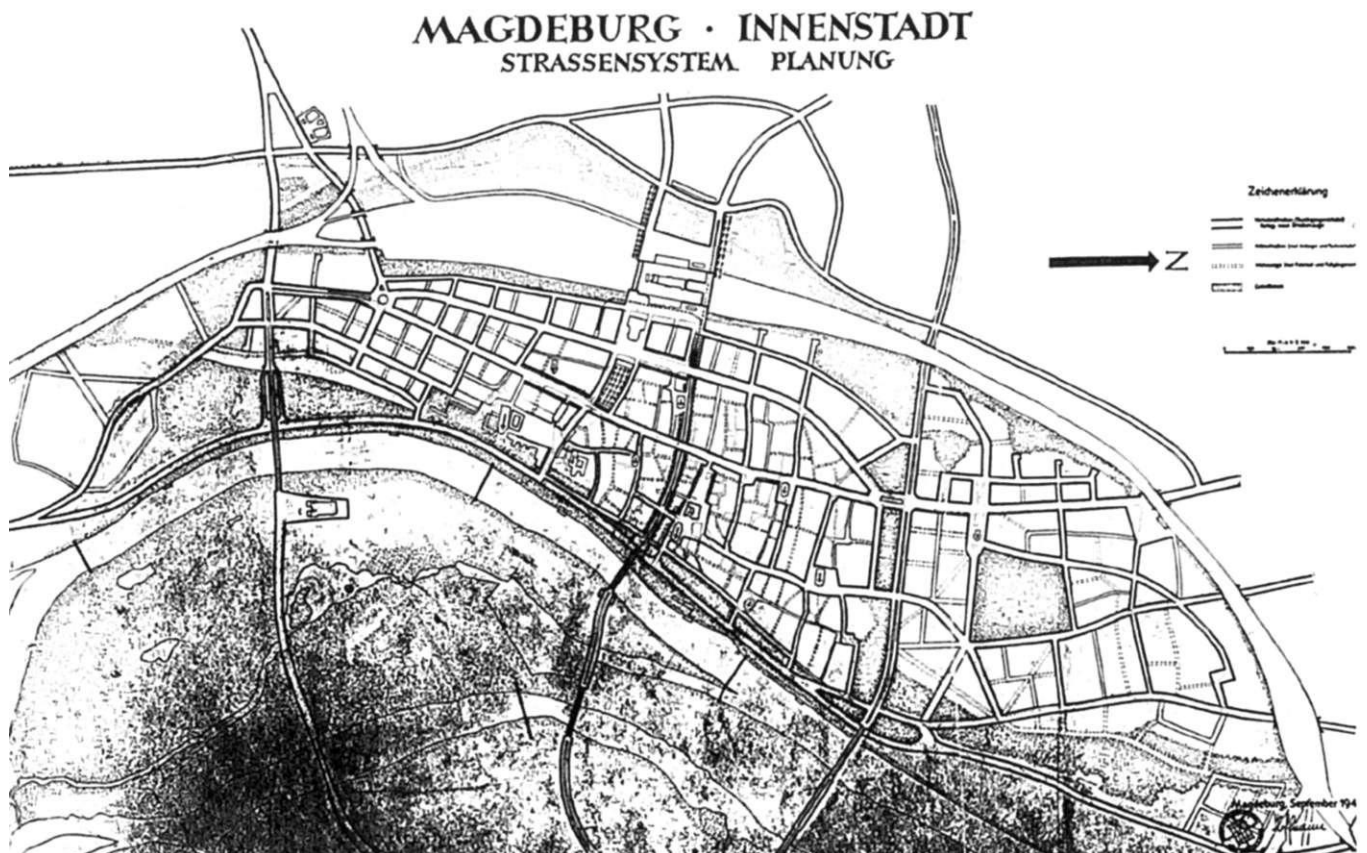
Hubert Hoffmann fertigte im September 1945 einen ersten **Plan einer neuen Verkehrslösung für die Magdeburger Innenstadt** an, der im Nebenstraßennetz noch vielfach das alte Straßenraster beinhaltet, aber für das Hauptnetz neben den althergebrachten Straßenzügen Breiter Weg, Otto-von-Guericke-Straße und Walter-Rathenau-Straße neu den **Ost-West-Durchbruch**, heute Ernst-Reuter-Allee, die **Verlängerung der Großen Diesdorfer Straße unter die Bahnanlagen** bis zur **Elbuferstraße** und die **Fortführung der südlichen Umgehungsstraße über die Sternbrücke und durch den Stadtpark** enthält. Bemerkenswert ist die Tieflage des Ost-West-Durchbruches mit Unterfahrung der Otto-von-Guericke-Straße, des Breiten Weges und Elbuntertunnelungen.

Der **1946 von der Stadt ausgelobte Wettbewerb für die Innenstadt** hat u.a. als Schwerpunkt die **Modernisierung des Verkehrsnetzes** mit besonderem Hinweis auf die notwendigen Ost-West-Verbindungen (Ost-West-Durchbruch

und südliche Umgehungsstraße über die Sternbrücke) und die Überplanung des Elbebahnhofes gesetzt. Der Entwurf von **Hugo Wölfle** (1. Preis) (siehe nächste Seite oben) erfüllt die verkehrlichen Anforderungen, wobei viele Ideen das Straßenhauptnetz betreffend sich aus dem Hoffmann'schen Plan wiederfinden. Hervorzuheben ist die **Dominanz des Ost-West-Durchbruches**, nun aber "ebenerdig" und wieder die zweite Ost-West-Achse in Verlängerung der Großen Diesdorfer Straße und die **Spiegelung des Hauptbahnhofes mit einem zusätzlichen großzügigen westlichen Bahnhofsvorplatz**.

Aus den Ergebnissen der Wettbewerbe (1949 hat ein weiterer für den Kernbereich der Innenstadt stattgefunden) entsteht **1950 durch die Hauptabteilung Planung** des Dezernats Bauwesen der **Aufbauplan des zentralen Bezirkes** (siehe nächste Seite unten), der **straßennetzmäßig die schon genannten Strukturen enthält**. Zwei Besonderheiten lassen sich aus dem Plan ablesen: die Elbuferstraße ist möglichst weit zur Schaffung von Grünflächen von der Elbe abgerückt und der Kreisverkehr am heutigen Universitätsplatz ist aufgegeben.

**1952 wird die Grundakte der städtebaulichen Planung** beschlossen, die den Aufbauplan des zentralen Bezirkes enthält (siehe Seite 45) und den Flächennutzungsplan der Stadt.



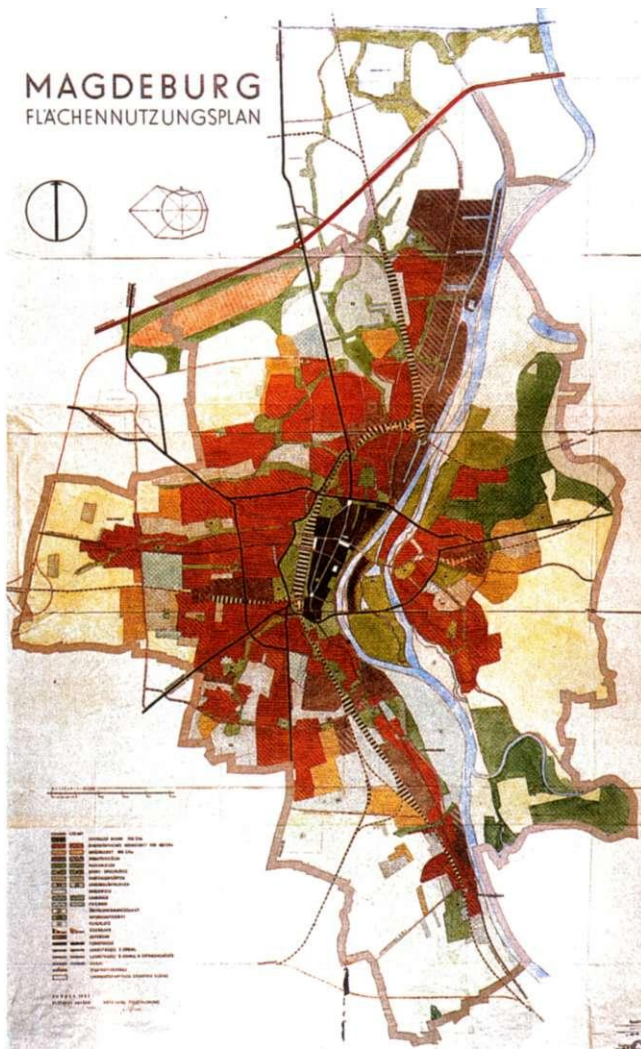
Hubert Hoffmann: Planung einer neuen Verkehrslösung für die Magdeburger Innenstadt 1945



Aufbauplan Altstadt 1946, Entwurf Hugo Wölfle / 1. Preis im Wettbewerb



Aufbauplan Innenstadt von 1950



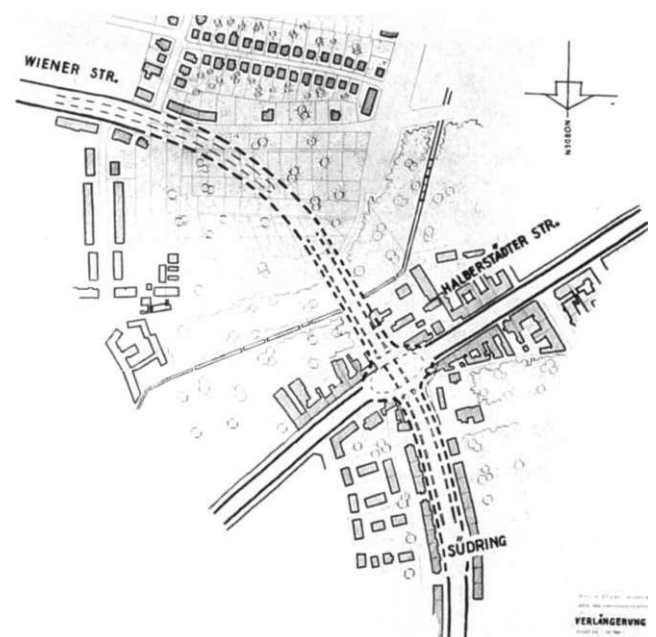
Flächennutzungsplan der Stadt von 1952

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sind darin die Auffassung des Elbebahnhofes und die Anlegung eines neuen Güterbahnhofes parallel zur Autobahn konzipiert, sowie die südliche Umgehungsstraße über die Elbe durch den Stadtpark, die Trasse des heutigen Europaringes sowie Ortsumgehungen von Olvenstedt. **Hervorzuhebende Leistung dieser Zeit bezogen auf den Verkehr: nun endlich wurde der Ost-West-Durchbruch realisiert.**

Mit Blick auf die heutige Struktur des Hauptstraßennetzes ist seinerzeit noch das gewachsene **Radialstraßensystem** mit einem **Ring um die Innenstadt**, der aus der "Ringstraße" Sachsen-, Adelheid-, Editharing, der Walter-Rathenau-Straße und Nordbrückenzug sowie Friedrich-Ebert-Straße und südliche Umgehungsstraße über den Stadtpark und Sternbrücke gebildet wird, das Grundprinzip der Netzstruktur. Die südliche Umgehungsstraße ist nie realisiert worden und wird es wohl auch zukünftig nicht werden - die 1945 zerstörte Sternbrücke wird nun endlich wieder aufgebaut. Dennoch ist die Idee der südlichen Umgehungsstraße immer wieder aufgetaucht, zuletzt 1990 in der Werkstattwoche zur Suche nach Lösungen für das Stadtzentrum [12]. Die Idee der Umfahrung der Stadt durch die Eisenbahn

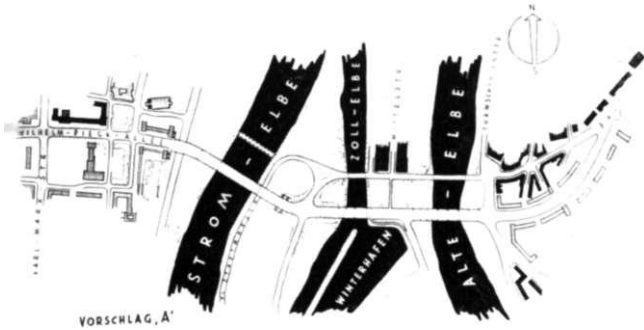
(Güterverkehr) findet man schon im Generalsiedlungsplan von Göderitz, auch dies ist längst ad acta gelegt. Leider wurde auch bald Abstand von der Verlängerung der Großen Diesdorfer Straße unter die Bahnanlagen zur Innenstadt genommen, spätestens für immer, als die Leiterstraße als Fußgängerbereich geplant (1977) und gebaut wurde. Die Polarisierung aller Verkehre auf den Damaschkeplatz und ausschließlich auf die heutige Ernst-Reuter-Allee hat zu den jetzigen Verkehrsproblemen dort geführt und stellt das Projekt der Veränderung der Bahnhofsunterführung Kölner Straße heute auf die Tagesordnung.

In einer Konzeption zur Entwicklung des Verkehrswesens 1956 heißt es: *Durch die Anlegung von Umgehungsstraßen wird ein flüssiger Verkehr geschaffen. Die Fernverkehrsstraße F1 (von Olvenstedter Chaussee, Stormstraße, Landsbergstraße, Walter-Rathenau-Straße, Wilhelm-Pieck-Brücke, Jerichower Straße) soll den Stadtverkehr entlasten. Dazu ist es erforderlich, dass ... die Jerichower Straße zur Berliner Chaussee und die Landsbergstraße zur Olvenstedter Chaussee verlängert wird. Weiterhin muss der Außenring von der Olvenstedter Chaussee über Westring, Südring, Wiener Straße hergestellt werden, ... muss der Durchbruch von der Olvenstedter Chaussee zum Westring und ... vom Südring zur Wiener Straße ... erfolgen. ... Um einen flüssigen Verkehr der Fernverkehrsstraße F71 über den Sachsenring, Adelheidring, Editharing zu gewährleisten, muss die Unterführung im Sachsenring ab 1960 geschaffen werden. ... Durch den Neuaufbau der Stadt ist die Möglichkeit gegeben, die Verlängerung der Großen Diesdorfer Straße bis zur Leiterstraße mit Unterführung am Hauptbahnhof durchzuführen. ... Von großer Bedeutung für die Stadt ist der Bau des neuen Strombrückenzuges. ... Es macht sich erforderlich, dass der Straßenbahnanschluss Leipziger Chaussee (Flughafen Süd) mit Schleife in den Fünfjahrplan gelegt wird, um die Verkehrsmöglichkeiten für den wiederaufzubauenden Flughafen der deutschen Luft-*

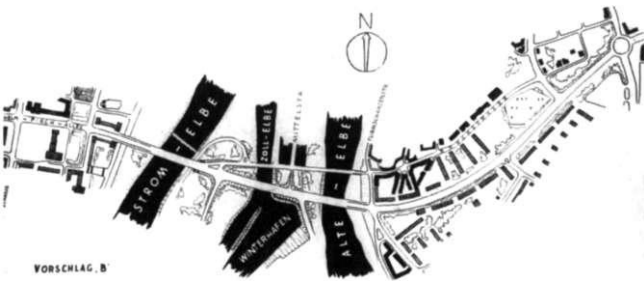


Umgehungsstraße Südring - Wiener Straße

hansa zu schaffen. Weiterhin ist es notwendig, eine Straßenbahnverbindung Leipziger Straße nach Buckau durch die Friedrich-List-Straße zum Otto-Lehmann-Platz auszubauen. ... Vorgesehen ist, die Straßenbahn über den Westring-Südtring zu legen. ... [13] (Umgehungsstraße Südtring und künftige Führung des neuen Strombrückenzuges - siehe nachfolgende Abbildungen)



Künftige Führung des neuen Strombrückenzuges - Vorschlag A



Künftige Führung des neuen Strombrückenzuges - Vorschlag B

Zwischen Wunsch (Notwendigkeit) und Wirklichkeit lagen auch seinerzeit schon Welten. Einige Vorhaben sind bis heute nicht realisiert worden, z.B. die Verlängerung des Strombrückenzuges, die Straßenbahnverlängerung Leipziger Chaussee u.a., andere haben mit großem Zeitverzug eine Realisierung gefunden, z.B. Europaring und einige Planungen sind von der Zeit und anderen Rahmenbedingungen überholt und hinfällig geworden.

Der Durchbruch der Landsbergstraße, heute Albert-Vater-Straße, zur Olvenstedter Chaussee erfolgte erst 1978. Viele Jahre sah es dort so aus wie auf dem Bild, denn, ob ausgebaut oder nicht, die Panzer im Zuge der Panzermarschstraße führen die direkte kürzeste Strecke, (zur Erklärung: die in den ostelbischen Kasernen stationierten sowjetischen Streitkräfte hatten ihren Panzer-Schießplatz nordwestlich von Magdeburg. Sie mussten somit, was recht häufig passierte, über Nordbrückenzug, Walter-Rathenau-Straße, Albert-Vater-Straße und Olvenstedter Chaussee dorthin fah-

ren - häufige Straßenreparaturen waren das eine, eine besonders starke Straßenkonstruktion beim Neubau von Straßenabschnitten das andere, was die "Panzermarschstraße" so mit sich brachte neben Lärm und anderen Unannehmlichkeiten für die unmittelbaren Anwohner.)

Der **Neubau der Strombrücke, die 1965 in Betrieb genommen wurde**, war natürlich eine bemerkenswerte Leistung. Ihre Verlängerung über Zoll- und Alte Elbe wurde 1978/79 schon ernsthaft ins Auge gefasst (Abriss der Häuser an der Turmschanzenstraße u.a.) und auch gleich nach der Wende 1993 wieder in die Planung genommen - nun soll sie in den kommenden Jahren aber Realität werden.



Landsbergstraße, heute Albert-Vater-Straße, vor dem Ausbau um 1975

1963 wurde mit der Bebauung des **Nordabschnittes der Karl-Marx-Straße**, heute wieder Breiter Weg, der **erste Fußgängerbereich** in der DDR gebaut. Die Herausnahme des Autoverkehrs hatte im Umkehrschluss zur Folge, dass die Straßenbahn aus der Erzberger Straße verdrängt wurde und dass nun die Polarisierung des Autoverkehrs auf die Erzberger Straße und des Straßenbahnverkehrs auf den Nordabschnitt der Karl-Marx-Straße erfolgte. Verkehrlich umstritten war die Straßenbahnführung durch einen Fußgängerbereich (städtebaulich war es die Breite von 53 m) und die Tatsache, dass der gesamte Norden der Stadt nur noch diese eine Verbindung hatte. Wenn man bedenkt, dass es mal 4 solcher Strecken mit Erzberger Straße, Breiter Weg, Jakobstraße und Werftstraße/Knochenhauerufer (Strecke der ehemaligen Ringlinie) gab, wird die Forderung, die Straßenbahn wieder in die Jakobstraße zu legen, verständlich. Der Neubau der Jakobstraße erfolgte 1962 im Zusammenhang mit der Errichtung des Wohnkomplexes Jakobstraße (siehe Seite 37), allerdings ohne Straßenbahn. Der Streit um die Straßenbahn war heftig, wie der Beitrag in der Volksstimme vom 08.11.1961 beweist neben stehende Abbildung. Auf den Ost-West-Durchbruch, die Elbuferstraße und die Walter-Rathenau-Straße wird noch ausführlich eingegangen.



Das entscheidende Wort wurde auf der letzten Sitzung der Ständigen Kommission für Verkehr und Straßenwesen nicht gesprochen: Fährt in Zukunft wieder eine Straßenbahn durch die Jakobstraße oder nicht?

Vorgesehen war es einmal. Allerdings in einem Perspektivplan. Doch – mit eines Bauherrn Mächten ist kein ew'ger Bund zu flechten. Der Plan wurde geändert. Und so bestehen heute sehr unterschiedliche Ansichten über die U(mstrittene)-Bahn in der Jakobstraße. Erhard Blass, Leiter der Abteilung Kommunale Wirtschaft, Wasserwirtschaft und Verkehr beim Rat der Stadt, vertrat auf der Sitzung die Meinung der Stadtplaner: „Die Jakobstraße soll künftig keine Geschäftsstraße sein. (Zwischenruf: „Warum eigentlich?“) Durch sie sollen weder Straßenbahn – noch Buslinien geleitet werden, da sie eine Wohnstraße sein soll. (Zwischenruf: „Dann dürfte ja nirgends mehr eine Bahn fahren.“) Vorgesehen ist in Straßenmitte ein Grünstreifen, der aber zu schmal ist, um eventuell einmal den Gleiskörper der Straßenbahn aufnehmen zu können.“

#### Kompliment den „neuen“ Abgeordneten

Entschiedene Proteste löste diese – uns gleichermaßen unbekannte – Version für die Verkehrsplanung im zweiten sozialistischen Wohnkomplex der Elbestadt aus.

**Abgeordneter Seeger:** „Wir können in dieser Frage die Ansicht des Stadtbauamtes nicht akzeptieren.“

Die dort bereits wohnenden Arbeiter und noch im Laufe des Jahres einziehenden – viele sind Mitglieder der AWG der Großbetriebe – haben ebenfalls Anspruch auf günstige Verkehrsmöglichkeiten zu ihren Arbeitsstätten. Und schließlich – wer denkt an die schweren Einkaufstaschen der Hausfrauen?\*

Da kann man doch weiter nichts als protestieren! Was wäre denn die Jakobstraße ohne Straßenbahn? Ich kann es einfach nicht glauben, daß es Menschen gibt, die eine günstige Verkehrsverbindung ablehnen. Auf noch etwas möchte ich als alte Magdeburgerin hinweisen: Vergesst die Einkaufsmöglichkeiten nicht!  
Gertrud Heinrichs

Mitte der 60-er Jahre begann für die Verkehrsplanung eine neue "Epoche". Mit der Gründung der **Büros für Verkehrsplanung 1967** wurde der zunehmenden Bedeutung der Verkehrsplanung bei der Stadtentwicklung Rechnung getragen. Vorausgegangen war schon 1952 mit der Gründung der Hochschule für Verkehrswesen Friedrich List in Dresden die Ausbildung von Verkehrsplanern, so dass auch in Magdeburg die entsprechenden Fachleute vorhanden waren (das Büro für Verkehrsplanung der Stadt bestand von 1967 bis 1989 und ist dann in das Stadtplanungsamt als Abteilung Verkehrsplanung überführt worden - die Leiter waren bis 1969 K. Stollberg, 1970-84 D. Buschmann, 1984-89 U. Schütze).

Mit dem **ersten Generalverkehrsplan 1967**, der auf der Grundlage und in enger Abstimmung mit dem Generalbebauungsplan entstanden ist, gab es nun ein eigenständiges Planungsdokument zur Entwicklung des Verkehrs und seiner Anlagen.

Vorausgegangen waren im Zusammenhang mit der Bearbeitung der "generellen Stadtplanung" auch die Erarbeitung eines generellen Verkehrskonzeptes. Dazu wurde eine Arbeitsgruppe "Komplexe Verkehrsplanung" unter Regie des Büros für Stadtplanung mit Experten der Reichsbahn, der Magdeburger Verkehrsbetriebe, der Fachabteilung Verkehr des Rates der Stadt u.a.m. gebildet.

Den entscheidenden Impuls für ein neues Verkehrssystem der Stadt gab der 1966 berufene neue Stadtarchitekt Dr. H. Michalk. Entsprechend der im Generalbebauungsplan weiter fixierten vordergründigen Nord-Süd-Entwicklung der Stadt (Bandstadt entlang der Elbe) mit Schwerpunktsetzung der Industrie neben der vorhandenen im Südosten auch im Norden, wurde für die **Verkehrsstruktur nun das Tangentensystem kreiert** und in den Generalverkehrsplan aufgenommen. Das bisher vorherrschende Radial- und Ringsystem wurde aufgegeben. Die vier Tangenten, Nord-, Ost-, Süd- und Westtangente, sollten zukünftig den Fernverkehr und die Hauptlast des Binnenverkehrs übernehmen und die Radialstraßen und das Stadtzentrum entlasten. Die Radialstraßen, also Halberstädter-, Leipziger-, Schönebecker-, Lübecker-, Olivenstedter-, Große Diesdorfer- und Brückstraße, sind weiterhin Träger des ÖPNV und sollten grundsätzlich in ihrem historischen Querschnitt des Straßenraums verbleiben.

Aus dem Textteil zum Generalverkehrsplan [14] sei folgendes zitiert:

*Die Stadt Magdeburg ist ein zentraler Verkehrsknotenpunkt für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasser, nicht nur für den Binnen-, sondern auch für den Transitverkehr. Von den 6 Hauptmagistralen des Straßennetzes des Bezirkes durchqueren, bzw. berühren allein 5 die Stadt Magdeburg. Durch die Fernstraßenführung wird auch die Hauptverkehrsrichtung für den Durchgangsverkehr - nämlich Nord-Süd - in der Stadt bestimmt. ... Das vorhandene Straßennetz ist bedingt durch die Lage der Stadt am Elbübergang historisch als Radialnetz entstanden. Diese Netzstruktur führte neben anderen Nachteilen zu Verkehrskonzentrationen auf einigen Straßen und Knoten sowie zur Überlastung des Stadtzentrums. ... In der Stadt hat sich der Motorisierungsgrad (Kraftfahrzeug pro Einwohner) ... von 1958 1:20,3 auf 1:8,4 im Jahre 1966 erhöht. ... **Den heutigen und zukünftigen Anforderungen des Verkehrs ent-***

**sprechend wird ein Straßennetz vorgeschlagen, dessen Hauptverkehrsstraßen ein Tangentennetz darstellen, wobei speziell das Stadtzentrum von einem Tangentenviereck umschlossen wird. ... Die Trassen des Tangentennetzes sind im wesentlichen anbaufrei und frei vom Massenverkehrsmittel Straßenbahn. ... Nach den bisherigen Erkenntnissen sind die Knoten des Tangentenvierecks um das Stadtzentrum kreuzungsfrei auszubilden. ... Durch die vorhandene Autobahn Berlin-Marienborn, die **geplante neue Autobahnteilstrecke Halle-Burg!** und durch eine westlich der Stadt zu führende Verbindung zwischen diesen beiden Autobahnen wird nach Realisierung der Planung **die Stadt Magdeburg** von einem **Autobahndreieck eingeschlossen**.**

Zu den beiden wichtigen Plänen, dem Plan des Hauptstraßennetzes und dem Aufbauplan Stadtzentrum (siehe unten), lässt sich aus heutiger Sicht folgendes sagen:

- mit dem Tangentensystem ist nun auch die südliche Umgehungsstraße Sternbrücke - Stadtpark - Friedrich-Ebert-Straße passe
- Die im Text genannten Autobahnen erscheinen im Plan nicht, wahrscheinlich, weil sie zu weit von der Stadt entfernt verliefen bzw. weil ihre Linienbestimmung noch nicht konkret bearbeitet wurde. Eine Realisierung stand ohnehin ernsthaft nicht auf der Tagesordnung.

## GENERALVERKEHRSPPLAN DER STADT MAGDEBURG PLAN DES STRASSENHAUPTNETZES

M 1:20 000

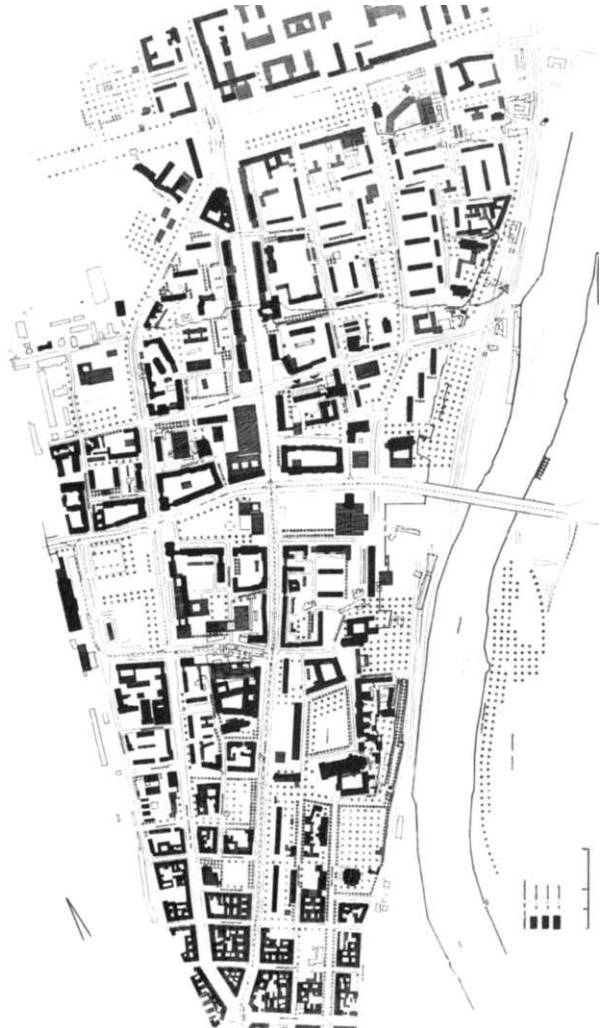


Generalverkehrsplan 1967 - Plan des Straßenhauptnetzes

Auffällig ist, dass die Bundesstraße 1, zu DDR-Zeiten war sie Fernstraße (F) 1, nur nach Osten als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen ist, nach Westen im Verlauf über Albert-Vater-Straße - Goldschmidtring - Olvenstedter Chaussee infolge der verkehrs-geografischen Unbedeutsamkeit dieser Richtung ist sie nur eine Verkehrsstraße.

Hervorzuheben ist, dass die Westtangente (Magdeburger Ring) unverzüglich (1969-75) realisiert wurde, was unter den ökonomischen Gegebenheiten der DDR nicht hoch genug zu würdigen ist. Auch ein Stück Osttangente, die Elbuferstraße im Bereich der nördlichen Innenstadt wurde gebaut (1969) und die Engpässe im Breiten Weg (1968) und in Buckau (1968) wurden beseitigt.

Für das Stadtzentrum waren umfangreiche Anlagen zum ruhenden Verkehr geplant - realisiert wurden keine bzw. nur einige ebenerdige Parkplätze. Einigen in der Anlage zum Generalverkehrsplan genannten geplanten Vorhaben wie z.B. die Mittagstraße mit Brücke über den Magdeburger Ring, Strombrücke 2. Bauabschnitt, Elbuferstraße bzw. Osttangente bis Rothensee u.a., die alle bis 1980 realisiert sein sollten, ist es ähnlich ergangen, wie bereits bei den Vorhaben der 1956-er Konzeption geschildert.

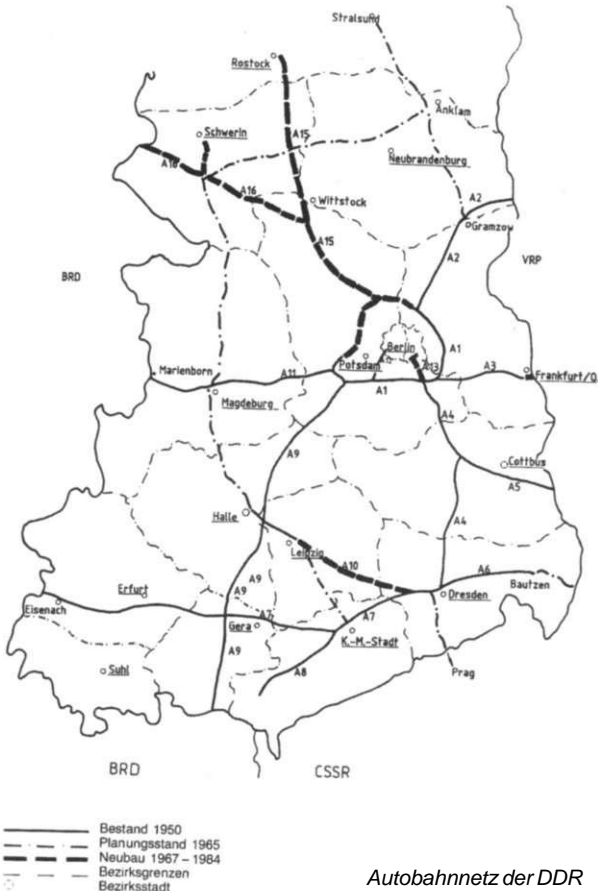


Aufbauplan Stadtzentrum von 1965



Aus heutiger Sicht lassen sich die Vorhaben und die Pläne des 2. Generalverkehrsplan wie folgt kommentieren:

Die Abb. "Verkehrsknoten Magdeburg" enthält den Trassenverlauf der geplanten Autobahn A14 östlich an Magdeburg vorbei und in der alten geplanten Trasse der Autobahn westlich von Magdeburg den sogenannten Autobahnverbinder. Die konkrete Linienbestimmung dürfte für den östlichen Verlauf auch zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgenommen worden sein, obwohl die Realisierung schon in Aussicht stand. Der Verlauf östlich von Magdeburg fällt in die Rubrik: Anforderungen für die Landesverteidigung.

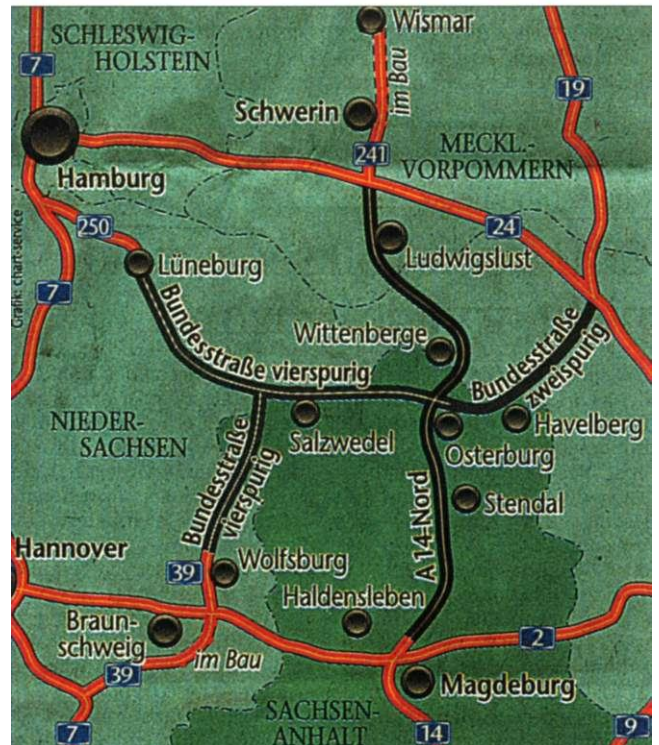
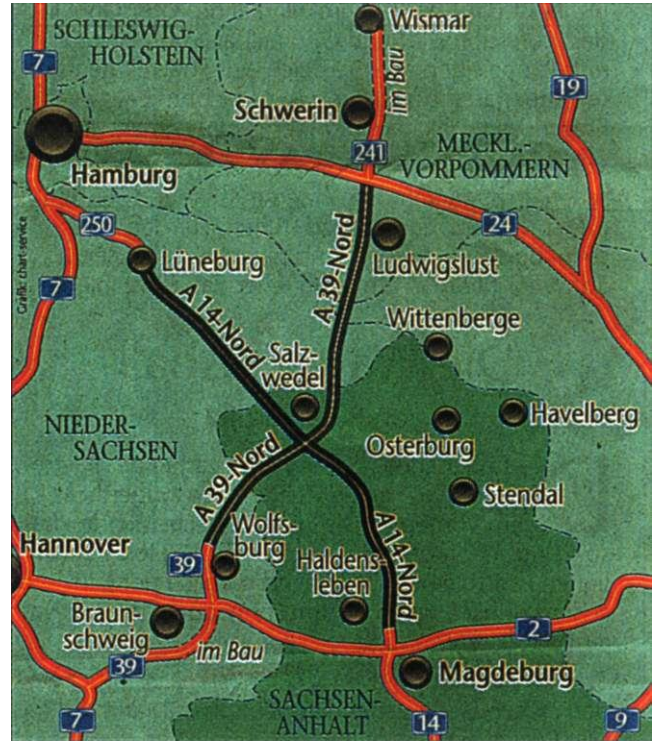


Welches Schicksal die Realisierung der Autobahn hatte, beantwortet ein kurzer Blick in die Geschichte des Autobahnbauprogramms der DDR. [16]:

Das Präsidium des Ministerrates der DDR traf am 11.04.1967 die Grundsatzentscheidung für den Autobahnbau mit den Strecken:

Leipzig - Dresden	74,3 km
Berlin - Rostock	267,0 km
<b>Halle - Magdeburg</b>	<b>98,0 km</b>
Dresden - Grenze CSSR	52,0 km
2. Fahrbahn der A8 Zwickau	<u>13,5 km</u>
	= 504,8 km

und der Auflage, jährlich 100 km zu bauen, bis 1975 das Bauprogramm abzuschließen ... (Autobahnnetz der DDR)



Die Ost-Länder wollen eine nördliche Verlängerung der A 14 von Magdeburg nach Schwerin (Grafik vorherige Seite). Der Westen soll vierspurige Bundesstraßen bekommen. Niedersachsen dagegen will auch neue Autobahnen - unter anderem für die VW-Stadt Wolfsburg.

Nordverlängerung der A14 aus Volksstimme vom 02.04.2001



Dies war eine anspruchsvolle Zielsetzung, zu anspruchsvoll, wie die Ergebnisse es zeigen. Gebaut wurden:

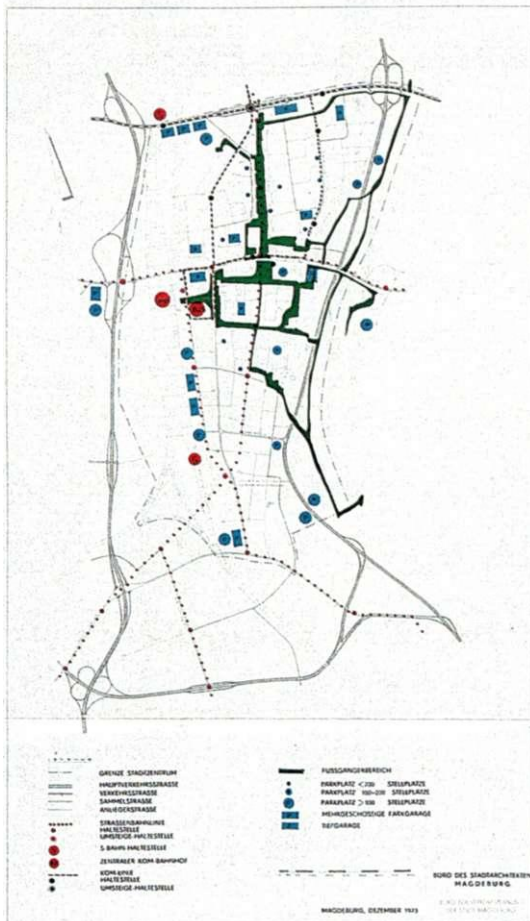
Leipzig - Dresden	1972
Berliner Ring	1977/78
Berlin - Rostock	1979

Zum einen hatte sich die DDR übernommen, der Bau der Autobahn Berlin - Rostock sollte zwischenzeitlich sogar eingestellt werden, das Bautempo wurde auf 25 km/a gedrosselt, der Standstreifen entfiel und Nebenanlagen wie Rastplätze u.a. wurden nicht mitgebaut - zum anderen kamen infolge des Transitabkommens und des Verkehrsvertrages der beiden deutschen Staaten vom Mai 1972 andere Autobahn-Neubaustrecken, z.B. Wittstock bis Staatsgrenze u.a., bzw. Rekonstruktion von Autobahn-Strecken, z.B. Berlin-Marienborn u.a. hinzu. Fazit für Magdeburg: die Autobahn Halle - Magdeburg wurde nicht realisiert - dies geschah nunmehr als A14 erst 2000 als Projekt Deutsche Einheit. Die in den 30er Jahren geplante Trasse (Fragmente der Widerlager der Überführung über die B1 waren kurz vor Irxleben noch bis vor wenigen Monaten sichtbar) wurde nicht in jedem Fall verwendet, sondern sie wurde dichter an die Stadt herangerückt, was positiv für die Landeshauptstadt Magdeburg ist.

Die Anzahl der Anschlussstellen wurde auch erhöht, was natürlich auch veränderte Verkehrsabläufe für die Stadt mit sich brachte. Schon nach einem halben Jahr nach der kompletten Inbetriebnahme (insbesondere des Autobahnkreuzes Magdeburg mit der A2) konnte eine ca. 10%-ige Verkehrsabnahme, resultierend in der Hauptsache aus der Abnahme des Durchgangs-Schwerlastverkehrs, auf dem Magdeburger Ring, konstatiert werden. Und die Fortsetzung der A14 nach Norden wird nun massiv mit entsprechendem politischen Druck betrieben, auch wenn sich im Streit mit dem Land Niedersachsen über die Trassenführung ein neues Problem auftut (siehe Volksstimme vom 02.04.2001).

## GENERALVERKEHRSPLAN DER STADT MAGDEBURG

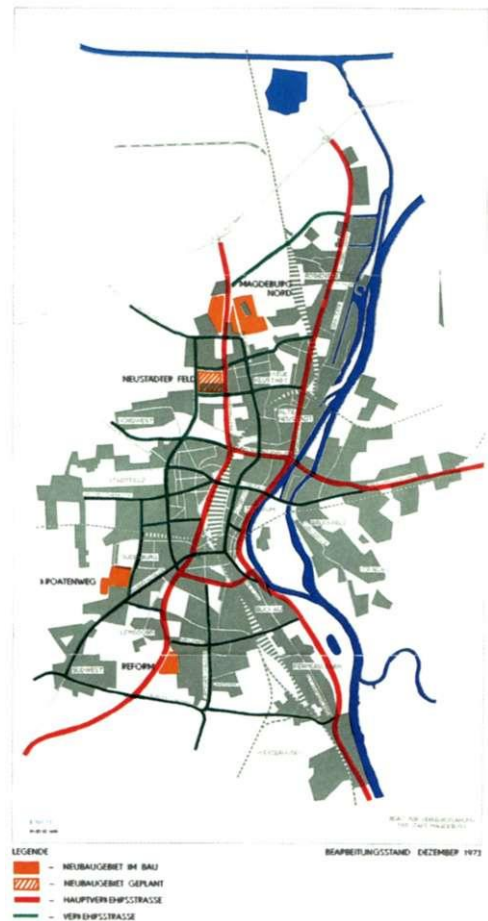
VERKEHRSSCHLIEßUNG STADTZENTRUM



GVP 1974 - Verkehrsschließung Stadtzentrum

## GENERALVERKEHRSPLAN DER STADT MAGDEBURG

PLAN DES STRASSENHAUPTNETZES



Aufbauplan Stadtzentrum von 1965

Zurück zum Generalverkehrsplan von 1974:

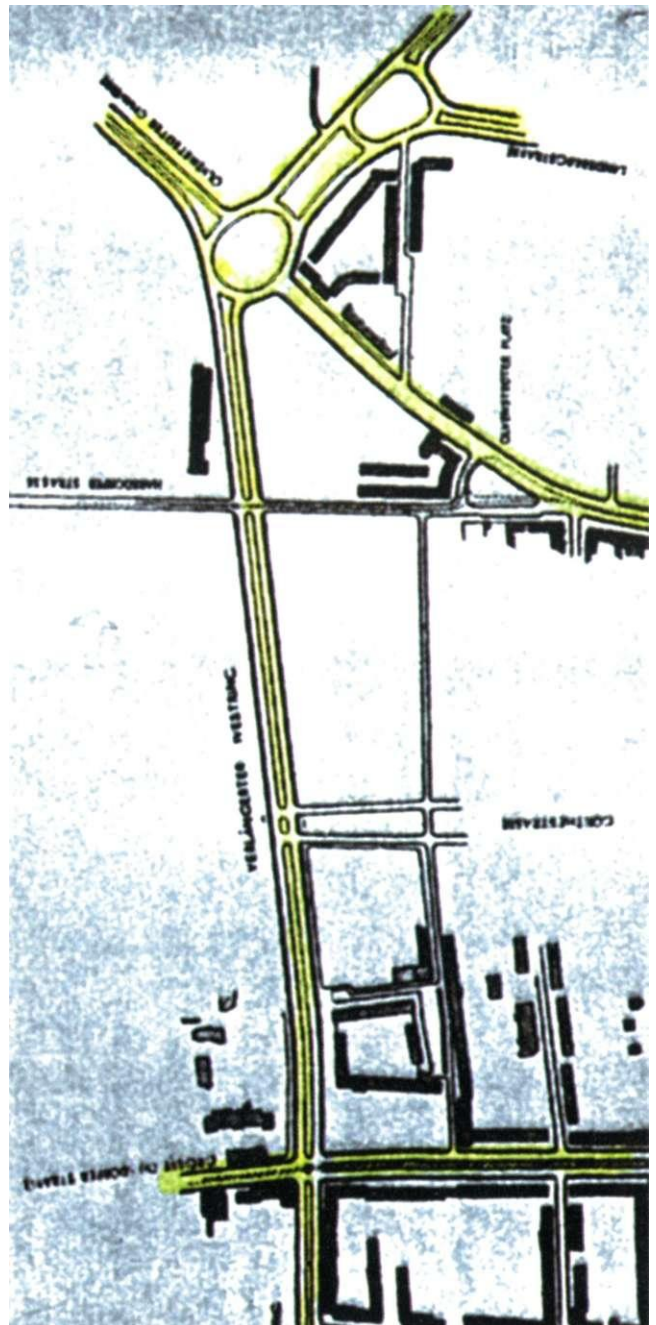
- Im **Plan des ÖPNV** sind die schon genannten Streckenverlängerungen der Straßenbahn enthalten, die dann mit Ausnahme Leipziger Chaussee - Flughafen realisiert wurden und ebenso die S-Bahn mit ihren auf die Arbeitsstättenschwerpunkte orientierten Haltepunkten. Dies unterstreicht die Bedeutung und Vorrangstellung des ÖPNV zu dieser Zeit.
- Der **Plan des Straßennetzes** hat gegenüber dem 1967-er Plan eigentlich nur zwei neue Aspekte, nämlich die Weiterführung von Südring - Westring nach Norden unmittelbar hinter den Olvenstedter Platz über das Fort und weiter in der **Lerchenwuhne** bis zur **Ebendorfer Chaussee** und die Trasse **Steinkuhle - Rennetal** als Verkehrsstraße anstatt Albert-Vater-Straße. Beide Vorstellungen zur Netzstruktur haben sich lange gehalten bis in die 90-er Jahre, dann sind sie endgültig aufgegeben worden. Über Vor- und Nachteile werden die Meinungen u.U. auch heute noch auseinander gehen, je nach Interessenlage. Interessant, aber auch aus heutiger Sicht überzogen, waren die Varianten zur Knotenpunktgestaltung von Ost-West- (Steinkuhle) und Nord-Süd-Trasse, wobei auch hier deutlich wurde, dass die Weiterführung der F1, heute B1 nach Westen ohne Bedeutung war. Nachstehende Abb. zeigen die Varianten von vielleicht besseren Lösungen aus dem Jahr 1957.



Knotenpunktlösung verlängerter Westring - Lerchenwuhne / Steinkuhle  
1966

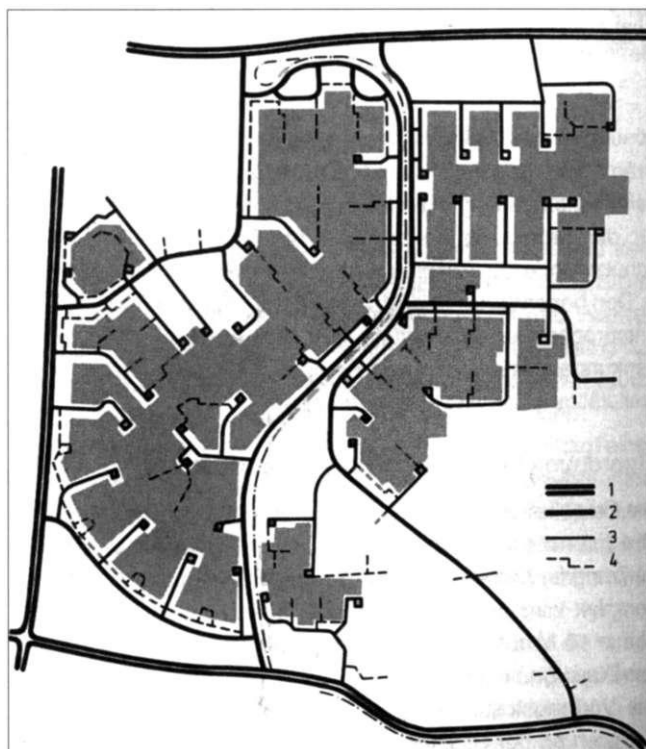
- Der **Plan zur Verkehrserschließung des Stadtzentrums** zeigt nun die grafische Umsetzung der Thesen: niveau freie Gestaltung der Eckknoten der vier Tangenten um das Stadtzentrum und auch noch anderer Knotenpunkte z.B. Wiener Straße/Leipziger Straße und Porsestraße/Straße der Deutsch-Sowjetischen-Freundschaft, heute Schönebecker Straße.

Auch hier kann abschließend wieder festgestellt werden, dass die anspruchsvollen Pläne mit der Wirklichkeit, insbesondere den ökonomischen Möglichkeiten, nicht übereinstimmen, unabhängig davon, dass aus heutiger Sicht einige dieser Lösungen überzogen anmuten.



Knotenpunktlösung verlängerter Westring - Lerchenwuhne / Steinkuhle  
1957

Der **3. Generalverkehrsplan** wurde erst **1989** erarbeitet, Beschlusskraft hat er nicht mehr erlangt. Dennoch sind in den 15 Jahren vielfältige Veränderungen, ausgelöst durch das **Wohnungsbauprogramm** und hierbei insbesondere durch den Standort Olvenstedt, in der Stadt passiert, die im 1974-er GVP noch nicht bekannt waren. Herauszuheben ist, dass der Magdeburger Ring "fertiggestellt" (1975) und weiter komplettiert war. Der Wohnkomplex Olvenstedt wurde mit ca. 7,2 km Verkehrsstraßen an die Stadt angeschlossen (Olvenstedter Graseweg, Rennweg u.a.) und für den ÖPNV mit dem Neubau einer 4 km langen, ausschließlich auf besonderem Gleiskörper trassierten Straßenbahn erschlossen. Für das Erschließungsnetz für den seinerzeit immerhin auf 40.000 Bewohner geplanten Stadtteil sind 135.000 m<sup>2</sup> Straßen gebaut worden. Dem Wohnkomplex Olvenstedt sind auch nach der Wende, was die städtebauliche und die Verkehrsstruktur betrifft, positive Wertungen bescheinigt worden u.a. in der Broschüre Nr. 57 des Stadtplanungsamtes (Magdeburg Neu Olvenstedt - Städtebauliche Rahmenplanung) nachzulesen.



Natürlich gab es in der zurückliegenden Zeit der 15 Jahre etliche Konzeptionen und Maßnahmepläne, die auf die jeweilig veränderten Situationen eingegangen sind. Für den Städtebau waren die 80-er Jahre der Wendepunkt von der extensiven zur intensiven Stadtentwicklung, zumindest der Versuch eines Beginns mit Planungen für das südliche Stadtzentrum, für die Neue Neustadt und für Stadtfeld. Für den durch das extensive Wohnungsbauprogramm arg gebeutelten Verkehrsbau war dies nur zu begrüßen, damit sich dieser nun auch wieder gesamtstädtischen Großprojekten widmen konnte, die immer wieder verschoben worden sind. So tauchen im Maßnahmeplan des 89-er Generalverkehrsplanes die schon bekannten Vorhaben wie der **Verlängerte Strombrückenzug**, die Nachrüstung des 1. Teilabschnittes

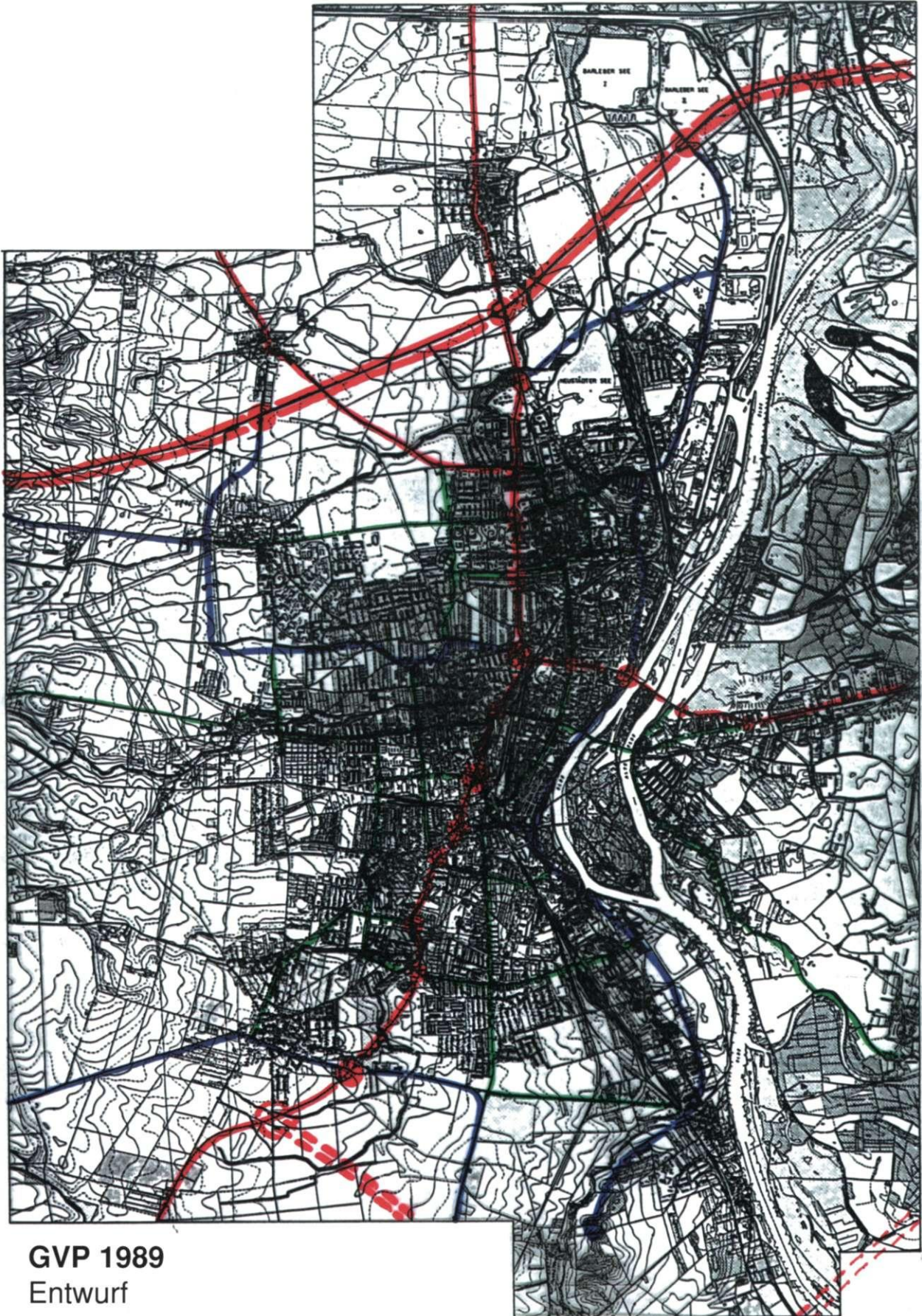
des **Magdeburger Ringes** mit den **niveaufreien Knotenpunkten Mittagstraße und Lorenzweg**, der **Askanische Platz**, die **Osttangente mit Ausbau von Rogätzer-, Rothenseer Straße und Straße der DSF** und **Knoten Steubenallee** auf. Für die Fertigstellung der Primärschließung des Wohnkomplexes Olvenstedt stehen die Maßnahmen: **Ortsumgehung Olvenstedt** über den Rennweg, um die Panzermarschstraße aus dem Wohngebiet herauszulegen, weiterhin der Bau des **Verlängerten Westringes** inklusive Straßenbahn, Ausbau von **Weizengrung, Kümmelsberg** u.a.m.. Dass sich (fast) alle diese Vorhaben nach der Wende realisieren ließen, ist der umfangreichen Förderung dann durch Bund und Land zu verdanken. Die in der Zielplanung genannten Vorhaben dagegen sind auch heute z.T. noch Zielvorstellungen, so die Unterführung des Sachsenringes unter die Bahn, die Brücke Beimsstraße über die Bahn, der Nordverbinder u.a., oder sind nun endgültig fallen gelassen, wie der Ausbau der Steinkuhle, die Verlängerung des Kirschweges, die Osttangente im Elbvorlandbereich u.a.m..

Der Entwurf des Generalverkehrsplanes von 1989 enthält Entwicklungszahlen der Motorisierung mit

Ist 1989	197 PKW pro 1000 EW
Plan 2005	333 PKW pro 1000 EW
Sättigung	400 PKW pro 1000 EW

und er befasst sich, dem Trend der Zeit folgend, mit Fragen der Verkehrsberuhigung, Restriktionen für den Autoverkehr, Fußgängerbereichen, verstärkte Bepflanzung von Straßen.

Von den Planwerken wird der Plan des Hauptstraßennetzes dargestellt und in Vergleich mit dem im Verkehrlichen Leitbild (1992) entwickelten Plan/Planungsfall PO gesetzt, (siehe nächste Seiten)

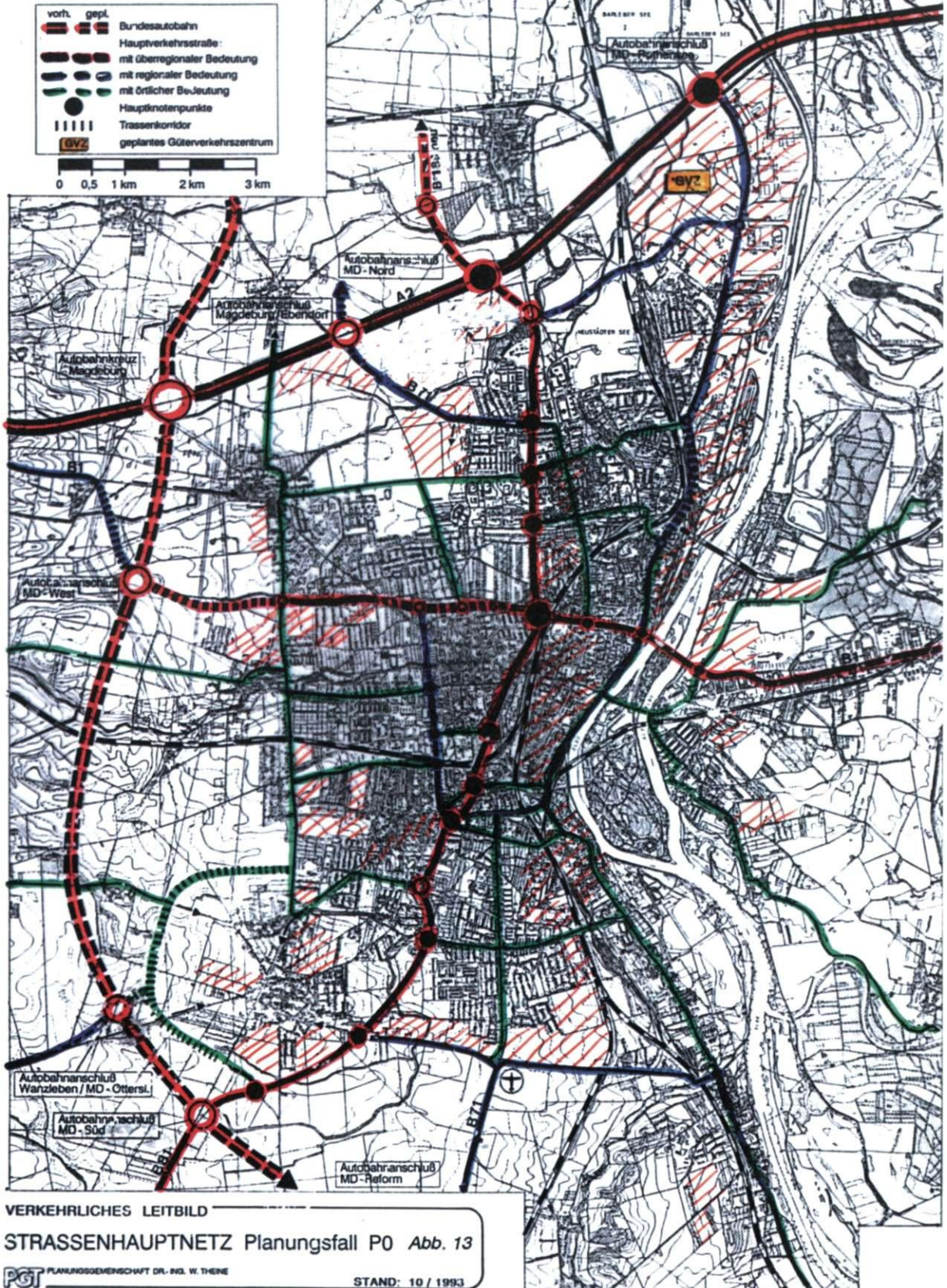


**GVP 1989**  
Entwurf

*Plan des Straßenhauptnetzes, Entwurf GVP 1989*

# MAGDEBURG

## 1. ENTWICKLUNGSSTUFE BIS 2005



Plan des Straßenhauptnetzes, verkehrliches Leitbild 1992

Mit der politischen Wende 1990 setzte eine neue, von viel Hoffnung auf eine schnelle Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur der Stadt getragene Etappe ein. Der neue Meilenstein heißt nun **Verkehrliches Leitbild der Landeshauptstadt Magdeburg**, welches 1992 erarbeitet und von der Stadtverordnetenversammlung 1993 bestätigt wurde.

Auf das Verkehrliche Leitbild als vorläufig letzter Meilenstein der Entwicklung der Verkehrsstruktur der Stadt soll hier nicht so ausführlich eingegangen werden, weil zum einen der geschichtliche Abstand fehlt und zum anderen in den entsprechenden Broschüren des Stadtplanungsamtes nachgelesen werden kann (Broschüren Nr. 2, 36, 64).

Folgende Veränderungen sind dennoch feststellenswert: Die Motorisierung verdoppelte sich schlagartig auf 430 PKW pro 1000 Einwohner. Zielgröße ist nun mit 500-550 PKW/1000 EW fixiert.

Die **Verkehrsmittelwahl** (modal split) veränderte sich von 1987 zu 1991 zu 1998 wie folgt:

Angaben in %	1987	1991	1998	Ziel
zu Fuß	35,6	30,9	24,3	25,0
mit dem Fahrrad	9,7	6,8	11,1	15,0
mit dem ÖPNV	27,4	22,5	17,1	20,0
mit dem Auto	27,3	39,8	47,5	40,0

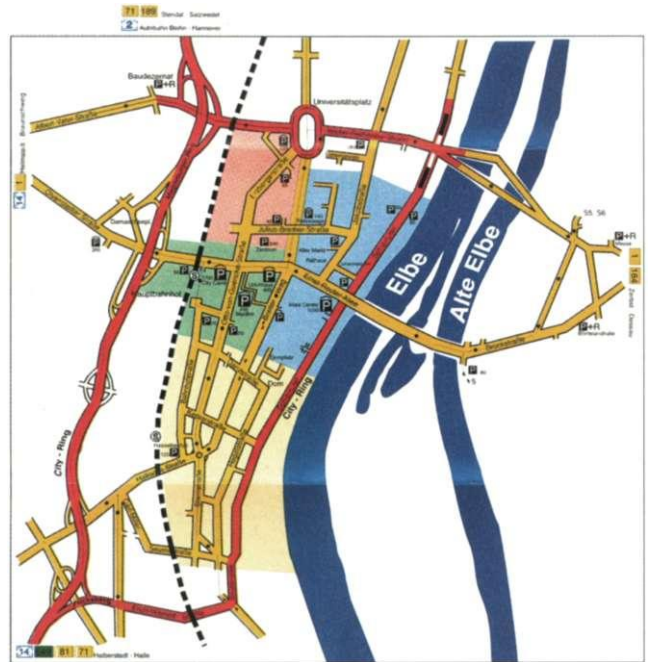
Magdeburgs neue verkehrsgeografische Lage verlangte Korrekturen der Verkehrsstruktur der Stadt insbesondere bezogen auf die A14 (auch wenn deren komplette Realisierung noch 10 Jahre dauerte) und neue Prioritätensetzungen von Verkehrsprojekten wie Ausbau **Neuer Rennweg**, **Ortsumgehung Ottersleben**, **Europaring**, **Diesdorfer Graseweg** u.a.

Innerhalb der Stadt brachen alte Nutzungsstrukturen weg, die nicht mehr vorhandene Industrie im Südosten machte nun die Osttangente überflüssig und neue Nutzungen entstanden an anderen Stellen. Leider war die Stadtentwicklung zuerst auch wieder extensiv, die Gründe sind bekannt. Der Verkehr, sprich der Straßenbau, musste wieder "hinterher". So sind neben den ersten wichtigen Nachholprojekten am **Magdeburger Ring** (Mittagsstraße und Lorenzweg) die Straßenbauvorhaben **Salbker Chaussee** und **Olvenstedter Graseweg** zur Erschließung der Großmärkte und Gewerbegebiete zu verstehen.



Ernst-Reuter-Allee heute

Neuer wichtiger Aspekt: die Stadt wurde Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt, also Verwaltungsmittelpunkt und auch Einkaufsmittelpunkt der Region. Letzterem Aspekt galten viele Verkehrsprojekte zum guten Erreichen der Innenstadt auch mit dem Auto und zum Parken.

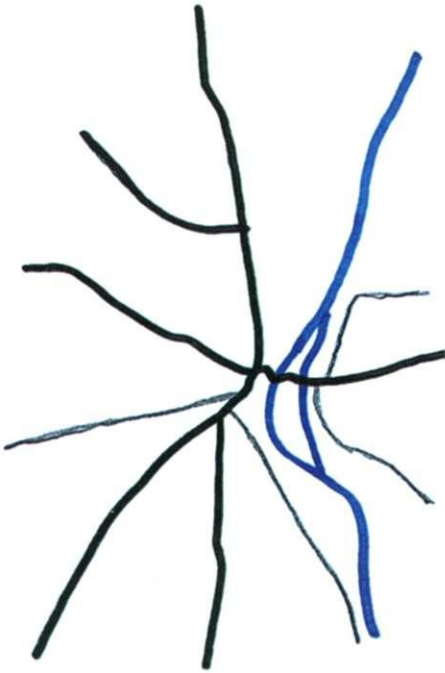


#### Cityring

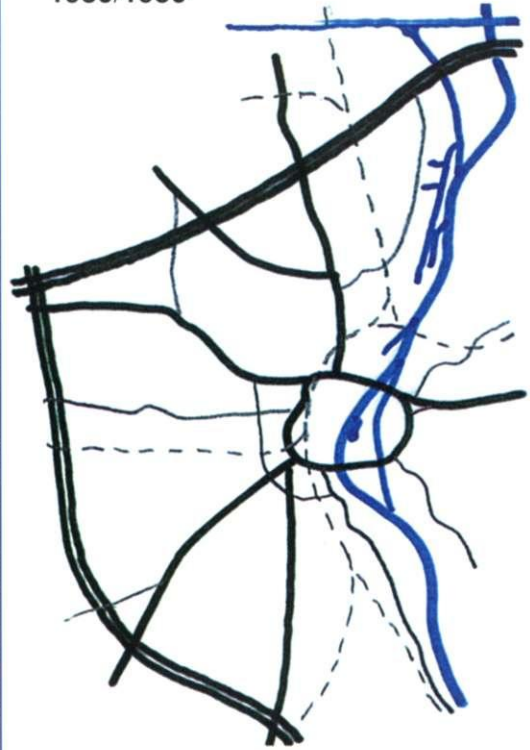
Auch wenn noch viele Projekte zur Planung und Realisierung anstehen, wie die Komplettierung des Cityringes (Uniplatz, W.-Rathenau-Straße, Schieinufer, Sachsenring), die Bahnunterführung Kölner Platz, die weitere Ertüchtigung der Tangenten und diverse Verbesserungen im bestehenden Netz von über 800 km Stadtstraßen, so kann dennoch resümiert werden, dass die Verkehrsinfrastruktur der Landeshauptstadt Magdeburg einen stabilen Zustand und einen hohen Qualitätsstandard zu verzeichnen hat.

Das Verkehrssystem ist genauso wie die Stadtentwicklung einem permanenten Prozess von Veränderungen unterworfen. Nebenstehende Abb. zeigt nochmals den Wandel der Straßennetzstruktur in vier wesentlichen Zeitetappen. Verkehrsprobleme (auch zeitweilige Staus) wird es immer geben. Allein mit baulichen Maßnahmen wird man sie zukünftig nicht lösen können und wollen. Neue Instrumentarien, wie intelligente Lichtsignalsteuerungen und Verkehrsmanagement werden helfen, die vorhandenen Verkehrsanlagen intensiver zu nutzen und der weitere attraktive Ausbau von ÖPNV und Radverkehr wird dazu beitragen, dass die Stadt weiter eine gesunde Entwicklung nimmt. Wissenschaft und Technik werden weiter voranschreiten und immer neue Wege zur Gestaltung unserer Mobilität aufzeigen, was dann in neuen Verkehrskonzepten seinen entsprechenden Niederschlag finden wird.

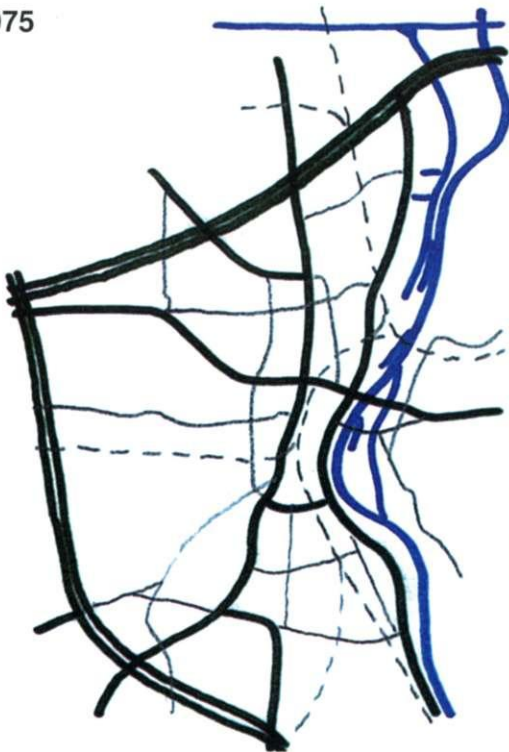
um 1800



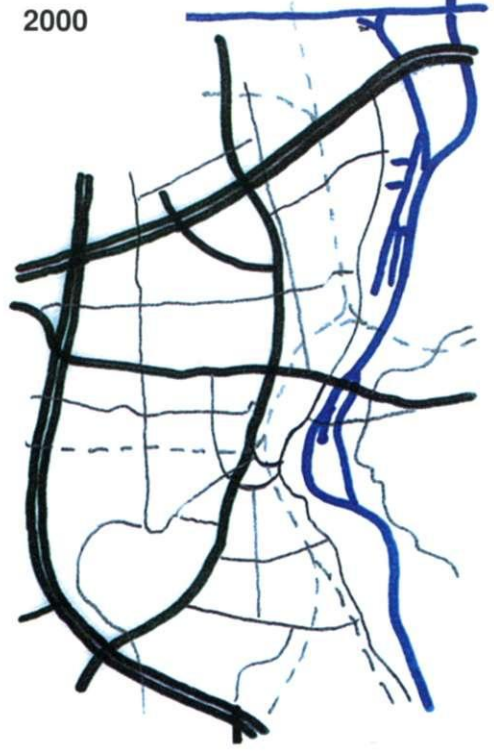
1930/1950



1975



2000



## Der Ost-West-Durchbruch

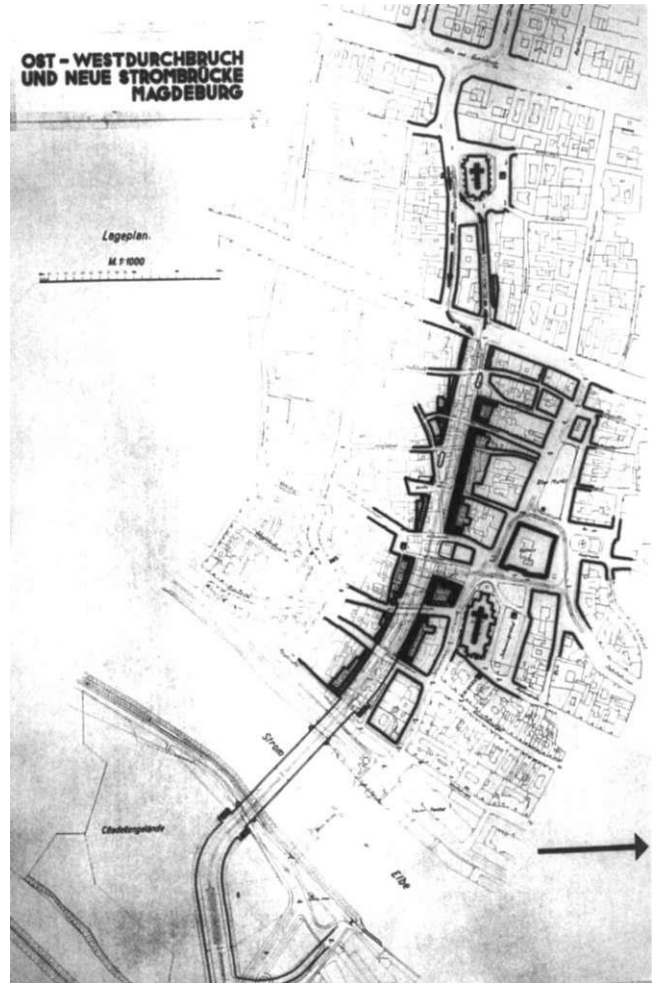


*Ernst-Reuter-Allee heute*

Von 1953-1955 wurde die Wilhelm-Pieck-Allee, heutige Ernst-Reuter-Allee, gebaut. Damit wurde der lange eingeforderte und vielfach als für die Stadt notwendig angesehene Ost-West-Durchbruch endlich geschaffen. Das, was Otto von Guericke nach der ersten totalen Zerstörung Magdeburgs glaubte, 1632 mit dem Neuaufbau der Magdeburger Altstadt schaffen zu können (sein legendärer Stadtplan weist diese Trasse etwas südlicher gelegen aus, (siehe Abb. Seite 33), gelang erst mit dem Neuaufbau der Stadt nach dem 2. Weltkrieg. Auch der Versuch in den 30-



*Ost-West-Durchbruch mit alter Grundstücks- und Straßenstruktur unterlegt*



*Variante zum Ost-West-Durchbruch*

er Jahren des 20. Jahrhunderts (siehe Abbildungen) blieb in den Anfängen stecken (Abriss von Häusern) bzw. war eigentlich dem Umstand des Baus des Elbbunkers geschuldet. Die vom Stadterweiterungssamt skizzierte Trasse ist mit dem heutigen Verlauf schon weitgehend identisch. Varianten z.B. nördlich an der Johanniskirche vorbei oder wieder in die alte Ulrichstraße einmündend gab es auch.



*Blick von der Johanniskirche auf die noch „bebaute“ Trasse*



Alle Pläne zeigen die alte Straßen- und Grundstücksstruktur und machen somit den gravierenden Eingriff deutlich.

Die Realisierung der jahrhundertealten Idee war nun 1953 möglich, weil nach der wiederum totalen Zerstörung der Magdeburger Innenstadt die Aufbauplanungen unter den neuen gesellschaftlichen Verhältnissen der DDR weder auf die alte Straßen- noch Grundstücksstruktur Rücksicht nahmen bzw. "nehmen mussten". Alle Planungen und Wettbewerbe zum Wiederaufbau der Stadt hatten diese Ost-West-Straße zum Inhalt - sie war nie strittig wie andere Planungsabsichten der Innenstadt, ob sie nun realisiert oder, aus welchen Gründen auch immer, verworfen wurden.

Gebaut wurde die Ost-West-Straße von 1953 bis 1955 in Etappen und im Zusammenhang mit der Realisierung der Hochbauten.



062 - 15.9.1953 Strassenbau Ost-West-Achse

*Bau der Wilhelm-Pieck-Allee*



*Wilhelm-Pieck-Allee 1965*

Die Straßenbahn fuhr am 16. September 1955 zum ersten Mal durch die neue Ost-West-Straße. Im Januar 1956 erhielt sie den Namen Wilhelm-Pieck-Allee (damaliger Präsident der Deutschen Demokratischen Republik).

Der Straßenquerschnitt mit zwei Fahrspuren je Richtung, mit eigenem befestigten Straßenbahnkörper in Mittellage, mit Haltestelleninseln, mit breiten Fuß- und Radwegen war großzügig bemessen. Die Fahrbahn war mit Granit-Kleinpflaster gepflastert, was bei zunehmendem Verkehr zum Problem wurde. Es konnten keine Spur- und andere Markierungen aufgebracht werden bzw. sie hielten nicht lange vor. Hinzu kam, dass das Pflaster hier und da absackte. 1964 mit dem Bau der neuen Strombrücke erhielt die Fahrbahn eine Schwarzdecke, wobei das Pflaster überbaut wurde.

Die Wilhelm-Pieck-Allee war aber auch die "Paradestraße" der Stadt für Mai- und andere Demonstrationen.

Die meisten Magdeburger haben sie mehr als einmal unter ihre Füße genommen. Für ihren Ausbau war auch dies von Bedeutung, was Straßeneinbauten, Haltestelleninseln, Wartehäuschen und die Bepflanzung betraf.

Das heutige Aussehen, im wesentlichen im alten Querschnitt erhielt die Straße, die nun Ernst-Reuter-Allee heißt (Oberbürgermeister von 1931 bis 1933), 1998 im Zusammenhang mit der Bebauung des Zentralen Platzes durch Ulrichhaus und Allee-Center. Nun erhielt sie auch beidseitig eine Baumbepflanzung, dem Namen Allee nun schon eher gerecht werdend.

Ihrem Ausbau gingen in der Planung Diskussionen voraus über das Thema "Verkehrsberuhigung - ja oder nein". Die Straße hat immerhin eine Verkehrsbelegung von ~ 25.000 Kfz/Tag, was einerseits ihre verkehrliche Notwendigkeit und herausragende strukturelle Lage im Straßenhauptnetz unterstreicht, andererseits ist eine solche Verkehrsmenge wenig dazu angetan, zur Attraktivität der Mitte der Stadt beizutragen. Die Fußgänger müssen hier immerhin sieben Verkehrsstreifen, davon zwei der Straßenbahn, überqueren. Man wird sehen, wie mit dem geplanten qualitativen Ausbau der Nordtangente (Tunnel Universitätsplatz), die 'Philosophie' aufgeht und sich die Verkehrsabläufe auf der Ernst-Reuter-Allee "harmonisieren".

Es hat an Lösungsideen für die Gestaltung der Ernst-Reuter-Allee im Laufe der Jahre nicht gemangelt. In den 70-er Jahren sollte die Kreuzung mit dem Breiten Weg, also die Kreuzung Stadt Prag, mit einem Fußgänger-Tunnel versehen werden und nicht nur Hoffmann in seinem ersten Stadtplan 1945 hatte niveaufreie Knotenpunkte mit Breitem Weg und Otto-von-Guericke-Straße ersonnen, sondern auch 1990 gab es kühne Pläne mit der Untertunnelung der gesamten City zwischen Elbe und Hauptbahnhof (Werkstattwoche [12]).

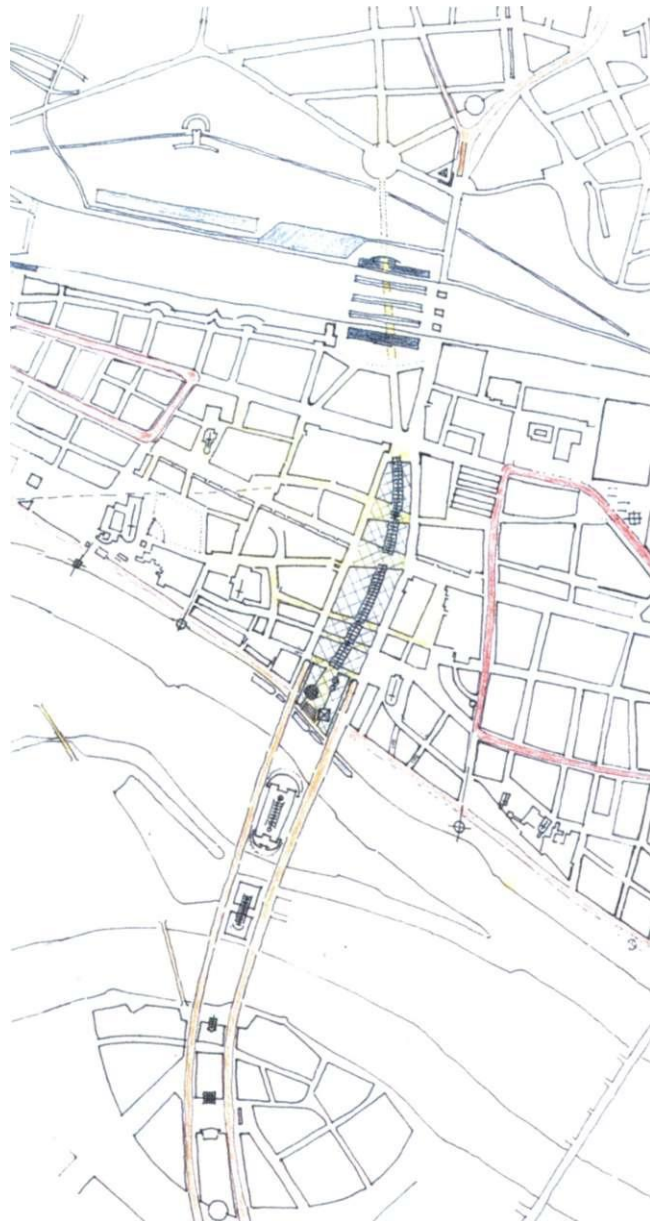
Auch hier ist festzustellen, dass es gut ist, dass nicht alles gleich realisiert wurde oder werden konnte - im Endeffekt hat die Stadt immer die ihr angemessene Lösung realisiert.



Ernst-Reuter-Allee / Ausbauplan 1998



Maidemonstration



Untertunnelung der Ost-West-Achse [12]



Geplanter Fußgängertunnel „Stadt Prag“



Magdeburger Ring um 1975 - Bereich Kirschweg



Magdeburger Ring 2001 - Blick von der Brücke Lorenzweg nach Süden

## Der Magdeburger Ring

(Luftbild siehe Seite 141)

Eigentlich ist er ja gar kein Ring, sondern eine 15 km lange von der nördlichen bis zur südlichen Stadtgrenze verlaufende Straße. Seine Namensgebung verdankt er zum einen dem Wunsch, dass Magdeburg wie viele andere Städte auch einen Ring um die Innenstadt haben wollte, zum anderen Animositäten zum Begriff "**Westtangente**" - in der DDR war "Westen" eben nicht nur eine Himmelsrichtung. Heute ist der **Name Magdeburger Ring** allen Magdeburgern ein geläufiger Begriff, selbst wenn man nur "Ring" sagt, weiß jeder Autofahrer, was gemeint ist. Er, der Ring, ist Magdeburgs wichtigste Hauptverkehrsstraße. Heute, als "Autostraße" klassifiziert, ist er schon eine Institution.

Seine Geburtsstunde war Mitte der 60-er Jahre als mit der "Generellen Stadtplanung" bzw. der Erarbeitung eines ersten Generalverkehrsplanes der Stadt anstatt des



Untersuchung zur stadträumlichen Einordnung des Magdeburger Ringes

Radial- und Ringnetzes das **Tangentennetz** kreiert wurde (siehe Abb. weiter vorn). Von den vier Tangenten, West-, Ost-, Nord- und Südtangente, war die Westtangente, später Magdeburger Ring, von Anfang an die bedeutendste - wegen ihrer "mittigen" Lage zur kompakten Stadtbebauung und der Dominanz der Nord-Süd-Verkehre.

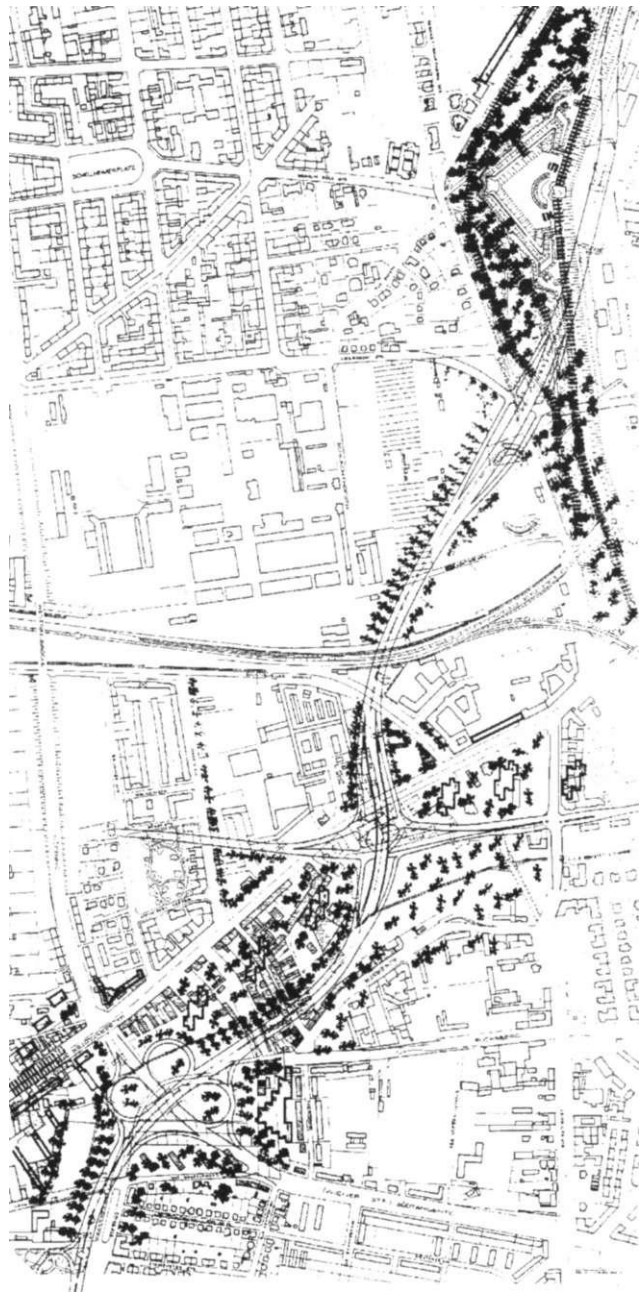
Die konkrete Planung und Bauvorbereitung begann eigentlich schon vor der Beschlussfassung zum Generalverkehrsplan mit Recherchen zum möglichen Trassenverlauf und zur städtebaulichen Einordnung. Auftraggeber (also Bauherr) war der Rat der Stadt Magdeburg, mit der Bauvorbereitung und Durchführung als Investitionsauftraggeber wurde der VEB Stadtdirektion Straßenwesen (Direktor W. Kaleschky, 1969-1990), heute Tiefbauamt, betraut. Wichtige planerische Arbeiten leisteten das Büro für Verkehrsplanung der Stadt und das Büro des Stadtarchitekten, heute Stadtplanungsamt, letzteres insbesondere hinsichtlich der städtebaulichen Einordnung und Grüngestaltung.

Der Magdeburger Ring wurde in fünf Teilabschnitten von 1969 bis 1975 gebaut. **Am 19. Dezember 1975 war er in seiner Gesamtlänge von 15,1 km für den Verkehr freigegeben.** Die Gesamtkosten betragen 160 Mio. Mark. Der Magdeburger Ring ist fast ausschließlich auf zuvor nicht verkehrlich genutzten Flächen trassiert, d.h. es war ein gravierender **Eingriff** in die bisherige Nutzungs- und Grundstücksstruktur der Stadt. Es mussten 650 Kleingärten in Anspruch genommen werden, 279 Wohnungen und ein Warenhaus in der Halberstädter Straße wurden abgerissen und 71 Betriebe waren "betroffen".



Magdeburger Ring um 1975 - Bauphase

Für die 4-6 spurige Straße mit 11 niveaufreien und 4 niveaugleichen Knotenpunkten und den entsprechenden Anschlüssen an das vorhandene Straßennetz wurden **470.000 m<sup>2</sup> neue Straßenfläche** erstellt. Neben 16 Straßenbrücken wurden 7 Brücken bzw. Tunnel für Fußgänger und Radfahrer und 9 Brücken über Gewässerläufe gebaut. Und es wurden **500.000 m<sup>2</sup> Freiflächen** gestaltet, was insofern hervorzuheben ist, weil die mitunter schmerzlichen Eingriffe in die Stadtstruktur und in wertvolle Grünräume und Parkanlagen der Stadt (z.B. Glacis) kompensiert werden sollten, was wohl durchaus als gelungen bezeichnet werden kann. Bemerkenswert ist auch die Anlegung eines ersten 550 m langen Lärmschutzwalls im Bereich des Wohngebietes Reform. Zur Trassenfindung gab es etliche Variantenbetrachtungen, die insbesondere im Bereich des Glacis und



Variante zum Trassenverlauf des Magdeburger Ringes

der Querung der Halberstädter Straße (Justizministerium) stattfanden. Hochstraße über die Kasematten, Verlauf auf der Künette, Abknicken über Liebknechtstraße-Südring sind nur einige der in Betracht gezogenen Möglichkeiten.

Vergleicht man den Magdeburger Ring als quasi Stadtautobahn mit ähnlichen Projekten in anderen Städten, so kann man wohl zu Recht feststellen, dass seine Einfügung in den Stadtorganismus weitaus besser gelungen ist als anderenorts in Deutschland, von amerikanischen oder japanischen gigantischen Verkehrsbauten gar nicht erst zu reden.



Magdeburger Ring - Luftbild Bereich Albert-Vater-Straße



Ruhr Schnellweg Essen

Verkehrlich ist der Magdeburger Ring unbestritten die wichtigste und leistungsfähigste Straße des Hauptstraßennetzes der Stadt. Sein Wert hat sich gerade in den 90-er Jahren gezeigt, als mit der Wiedervereinigung Deutschlands sich explosionsartig der Verkehr verdoppelte. Die Stadt wäre unweigerlich im Verkehr erstickt, wenn es ihn mit seinen Leistungsreserven nicht gegeben hätte. Konzipiert war die Leistungsfähigkeit mit 2.100 Kfz pro Stunde und Richtung, was vergleichbar 40-45.000 Kfz pro Tag und Querschnitt ausmacht. 1975 war die Belegung unter 20.000, 1985 schon rund 45.000 und heute sind es fast 90.000 Kfz/d am stärksten bedeuteten Querschnitt zwischen Albert-Vater-Straße und Mittagsstraße.

Auch außenstehende Experten haben die Beispielhaftigkeit des Magdeburger Ringes gewürdigt. Hermann H. Saitz schreibt 1983 in seinem Buch "Der Verkehr der großen Städte" [18] u.a.:

*Die heutige Magdeburger Stadtautobahn stellt ein Stück konkrete Verkehrsgeschichte dar. An ihr ist noch sehr deutlich der gedankliche Entwicklungsprozess von einer "normalen" Hauptnetzstraße mit lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten und Fahrbahnen ohne den Mittelstreifen zu dem Straßentyp der höchsten Straßenklasse, der Stadtautobahn mit durchgängig niveaufreien Knotenpunkten und Richtungsfahrbahnen zu erkennen. Die nördlichen Abschnitte, die in den Jahren 1969 und 1972 gebaut wurden, zeigen noch die mindere Gestaltungsqualität. ... 1975 präsentiert sich den Verkehrsteilnehmern ein neues Bild. Der Sprung in den Stadtautobahngedanken war vollzogen und in bauliche Realität umgesetzt, was für die Weitsicht der Magdeburger Ratsmitglieder spricht. ... Die Magdeburger Stadtautobahn griff bei ihrem Bau in das bis dahin intakte Stadtgebiet ein. ... Vorzüglich gelöst bietet sich dem fahrenden Beschauer die Einbettung der Stadtautobahntrasse in die Stadtlandschaft an. Man hat angesichts der gelungenen Wiederbegrünung der Ränder nirgends das Gefühl, dass der Stadt unheilbare Wunden geschlagen wurden. ... Eine weitere Erfahrung haben die Magdeburger selbst gemacht, die für die Verkehrswege innerhalb der Stadt mehr und mehr ihre Stadtautobahn benutzen. Selbst wenn der Fahrweg teilweise länger ist, ist doch die Fahrzeit kürzer. ... In diesem Sinne wirkt die Stadtautobahn wie ein großer "Auto-Staubsauger" und schafft wichtige Voraussetzungen für die Verkehrsberuhigung im Zentrum. ... So ist die Magdeburger Stadtautobahn ein Rückgrat mit Zukunft geworden, das für lange Jahre stabilisierend auf den Verkehr der Elbstadt wirken wird.*



Magdeburger Ring - 1. Bauabschnitt

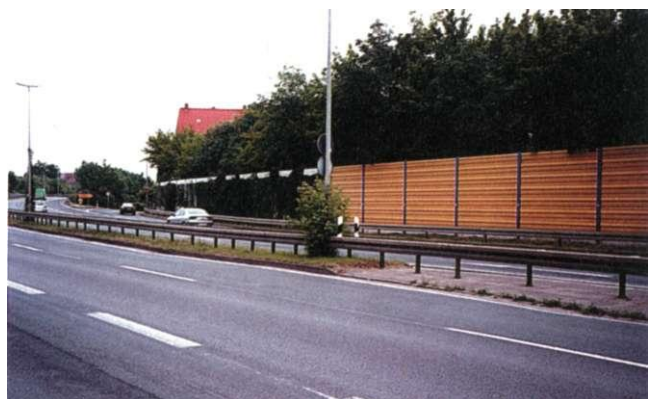
Zum **1. Teilabschnitt** des Magdeburger Ringes darf noch folgendes ausgeführt werden: Neben Finanz- und Baukapazitätsgründen hatte die Entscheidung "oberer Stellen" zum **Ausbau ohne Mittelstreifen und ohne niveaufreie Knotenpunkte** in der Hauptsache einen politischen bzw. militärischen Hintergrund. Auf dem Magdeburger Ring sollten im Notfall Flugzeuge landen können. Unverbricht ist, dass Beispiele sowjetischer Städte mit vielspurigen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ohne Mittelstreifen und in der Regel ohne niveaufreie Querungen ausschlaggebend



Magdeburger Ring - 1. Bauabschnitt

waren, wie Moskaus Gorkistraße oder Leningrads Newski Prospekt. Die Probleme im ersten Teilabschnitt stellten sich dann auch schnell ein: hohes Unfallgeschehen, Leistungseinbußen, Staus, die zur Rückverlagerung von Verkehren wieder zur Lübecker Straße führten. Verantwortlich dafür waren 5 durch Lichtsignalanlagen geregelte Kreuzungen und Einmündungen. Die niveaufreie Gestaltung des Knotenpunktes Hundisburger Straße (1980) und die Fußgängerbrücke am Wohngebiet Neustädter Feld (1989 zum 40. Jahrestags der DDR eingeweiht) wurden noch zu DDR-Zeiten nachgeholt - die Mittelstreifengestaltung und die niveaufreie Gestaltung der Knotenpunkte Mittagsstraße mit Anschlussrampen und des Lorenzweges waren die wichtigsten ersten Projekte gleich nach der Wende. Auch anmerkwürdig ist die gelungene Korrektur des Verlaufs des Magdeburger Ringes im Norden im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Anschlusspunktes an die Autobahn A2. Dadurch konnte die alte Barleber Chaussee wieder "freigemacht" werden, so dass sie nun ihre Funktion als Ortsverbindungsstraße wieder gerecht werden kann, was für kleinräumige und langsame Verkehre von besonderem Wert ist.

Dennoch, obwohl nun durchgängig niveaufrei und hochleistungsfähig, ist der Magdeburger Ring noch immer nicht fertig. Die Komplettierung von Knotenpunkten - Albert-Vater-Straße (Abb. 48), Brennecke Straße, Lemsdorfer Weg, Halberstädter Straße(?) - die Nachrüstung von Lärmschutzwänden und die permanente Erneuerung von Brücken und Fahrbahnbelägen werden auch weiterhin die Aufmerksamkeit und entsprechende finanzielle Mittel verlangen.



Magdeburger Ring - Lärmschutzwand

## Die Nordtangente oder die Ost-West-Magistrale

Im Bereich der Innenstadt und als **Teil des Cityringes** ist sie die **Nordtangente**, als gesamter Straßenzug von der Berliner Chaussee über Nordbrückenzug, Walter-Rathenau-Straße, Albert-Vater-Straße, Neuer Rennweg ist sie die **Ost-West-Magistrale und wichtigste Hauptverkehrsstraße der Stadt in Ost-West-Richtung**. Ihre Verkehrsbelegung heute reicht von 20.000 Kfz/d (Berliner Chaussee) bis 36.000 (Walter-Rathenau-Straße). Weitere Verkehrszunahmen sind zu erwarten infolge der weiteren Motorisierungsentwicklung und der Stadt- und verkehrsplanerisch gewollten Bündelung und Hinleitung der Verkehre auf diese Trasse (Prognosebelegung zwischen 35.000 und 50.000 Kfz/d). Auf diesem Straßenzug verläuft die **Bundesstraße 1**, deren Bedeutung Richtung Westen nun nach 1990 wieder zugenommen hat. Hinzu kommt, dass die B1 an die Autobahn A14 eine Anschlussstelle (AS Stadtfeld) erhalten hat und somit die Trasse zur wichtigsten westlichen Stadteinfahrt avanciert ist. Außerdem ist sie offizielle Umleitungsstrecke für die Bundesautobahn A2. Wichtigste östliche Stadteinfahrt (B1 und B184 aus Richtung Dessau) war die Berliner Chaussee schon immer.

Der **Verlauf der Bundesstraße 1** durch die Stadt war nicht immer so. Die älteste Fernstraße Deutschlands, als Reichsstraße 1 zwischen Aachen und Königsberg (Kaliningrad) verlaufend, hat ihren Weg durch Magdeburg ein paar Mal gewechselt. Unvorstellbar bei der heutigen Verkehrsmenge, dass sie noch ihren ursprünglichen Weg über die Olvenstedter Chaussee, Olvenstedter Straße, Kölner Straße (Ulrichstraße), Alter Markt, Johannisberg, Strombrücke, Brückstraße zur Berliner Chaussee hätte. Bereits in den 30-er Jahren nach Fertigstellung der Herrenkrugbrücke, heute Friedensbrücke, verläuft sie ab Olvenstedter Platz über Stormstraße, Albert-Vater-Straße, damals Hindenburgstraße, dann Landsbergstraße, Walter-Rathenau-Straße, damals Königsstraße, Nordbrückenzug, Jerichower Straße, Georg-Heidler-Straße zur Berliner Chaussee.



Wegweiser Jerichower Straße in Georg-Heidler-Straße (Bromberger Straße)

Mit dem Bau des Durchbruches der Albert-Vater-Straße zur Olvenstedter Chaussee (1978) entfällt der "Umweg" über den Olvenstedter Platz/Stormstraße und mit der Verlängerung der Jerichower Straße direkt zur Berliner Chaussee (um 1972) der Weg durch die Georg-Heidler-Straße.

Mit dem Vorhandensein des Magdeburger Ringes und dem Ausbau des Olvenstedter Graseweges (1980) wird die F1 (so wurde sie in der DDR bezeichnet) auf diese Straßen verlegt, um am Knotenpunkt Magdeburger Ring/Albert-Vater-Straße wieder auf die alte Führung zu treffen. Dieser neue Verlauf war der Planung des Wohngebietes Olvenstedt geschuldet, da ein Teilabschnitt der Olvenstedter Chaussee als Straße "eingezogen" und als Fußgängerbereich des Wohngebietes ausgewiesen wurde. Sie sollte dann, wenn die geplante westliche Ortsumgehung von Olvenstedt realisiert ist (Trasse war auf dem als Feldweg bekannten Fuchsberg geplant) im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Rennweges wieder dorthin verlegt werden. Die Ortsumgehung Olvenstedt kam nicht zur Durchführung. Erst nach der Wende mit der Realisierung der A14 und dem Verschwenken der B1 nach Süden in Richtung Rennweg ist die Bundesstraße auf den heutigen bekannten Verlauf gebracht worden.

Der Ausbauzustand der Ost-West-Magistrale entspricht noch nicht überall den verkehrlichen Anforderungen. Nach 1990 sind mit erheblichem Aufwand wichtige Projekte realisiert worden, allen voran der **Nordbrückenzug** mit dem **Tunnel am Askanischen Platz** und der vierspurige Ausbau von **Albert-Vater-Straße/Olvenstedter Chaussee/Neuer Rennweg**. Die Komplettierung des vierspurigen Ausbaus bis zum Weizengrund/Kümmelsberg ist in Vorbereitung. Über den Ausbau der **Berliner Chaussee** werden verkehrsplanerische Recherchen sowie die Finanzierungsmöglichkeiten u.a. entscheiden. Problematischer sind die Verhältnisse auf dem zweispurigen Bereich der **Albert-Vater-Straße**. Die Komplettierung des Europaringes (2. Ausbaustufe auf vier Spuren) und P+R- (Park + Ride) Anlagen könnten "entspannend" wirken. Ob sie den Ausbau der Albert-Vater-Straße hinausschieben oder nur hinausschieben, bleibt abzuwarten.



Nordbrückenzug





Kaiser-Wilhelm-Platz



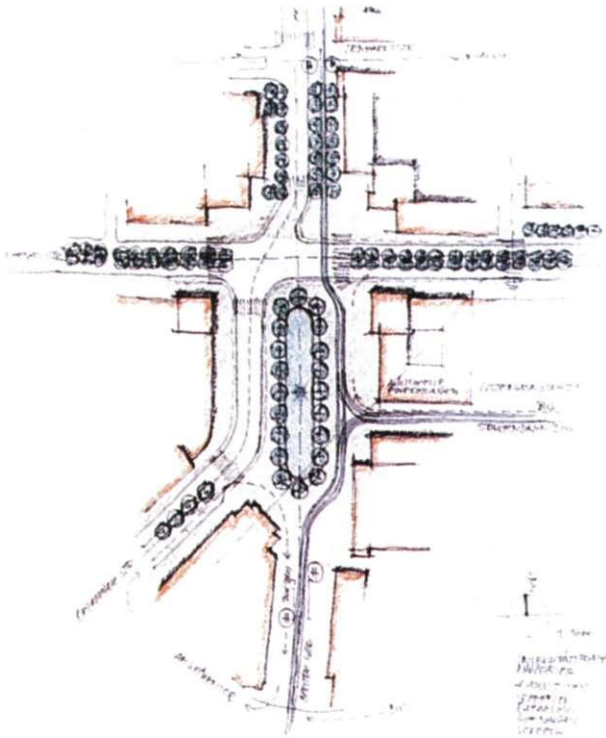
Universitätsplatz heute

Das interessanteste Projekt der Zukunft (nahen Zukunft) ist allerdings der Umbau des **Universitätsplatzes**.

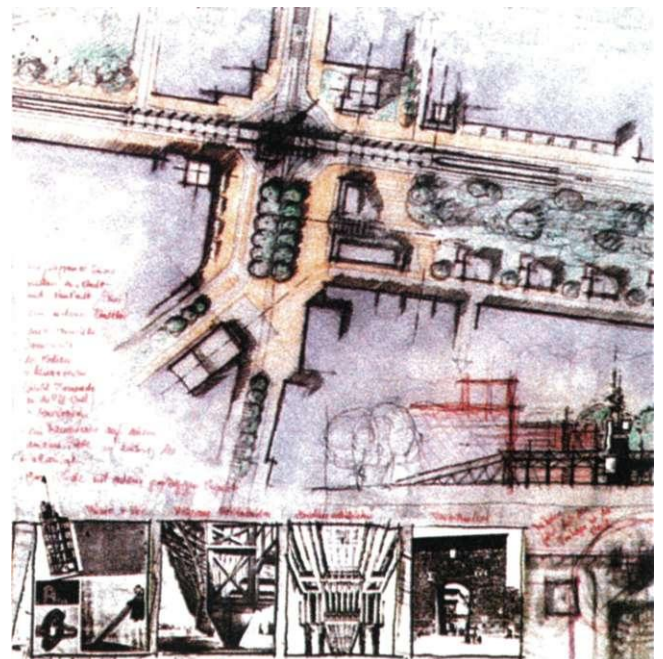
Über die Lösung gab es angefangen gleich nach 1945 mit den ersten Aufbauplänen der Innenstadt bis hin zu heutigen durch den Stadtrat beschlossenen Lösung viele Vorschläge. In den früheren Plänen (Generalverkehrsplan 1974 u.a.) war schon der Tunnel im Zuge der Walter-Rathenau-Straße enthalten, allerdings mit Ausbildung einer Kreuzung und Seitenlage der Straßenbahn in Nord-Süd-Richtung für die ebenerdig verbleibenden Verkehre. Der **Workshop 1995** hat das ganze Spektrum an Lösungsmöglichkeiten im Kontext mit der städtebaulichen Gestaltung des Platzes gebracht, von der nur niveaugleichen Lösung als Kreuzung geradlinig oder versetzt, mit Straßenbahn in Mittel- oder Seitenlage oder Kreisverkehrslösungen in verschiedenen Varianten und Größen. Die niveaufreien Gestaltungsvorschläge beinhalten Tunnel oder Brücke (die Brückenidee wird später in einem Workshop nochmals vertiefend untersucht aber dann generell vom Stadtrat abgelehnt) mit den vorher schon genannten verschiedensten oberirdischen Varianten. In den nachfolgenden Abbildungen sind die interessantesten Lösungen nochmals im Überblick dargestellt.



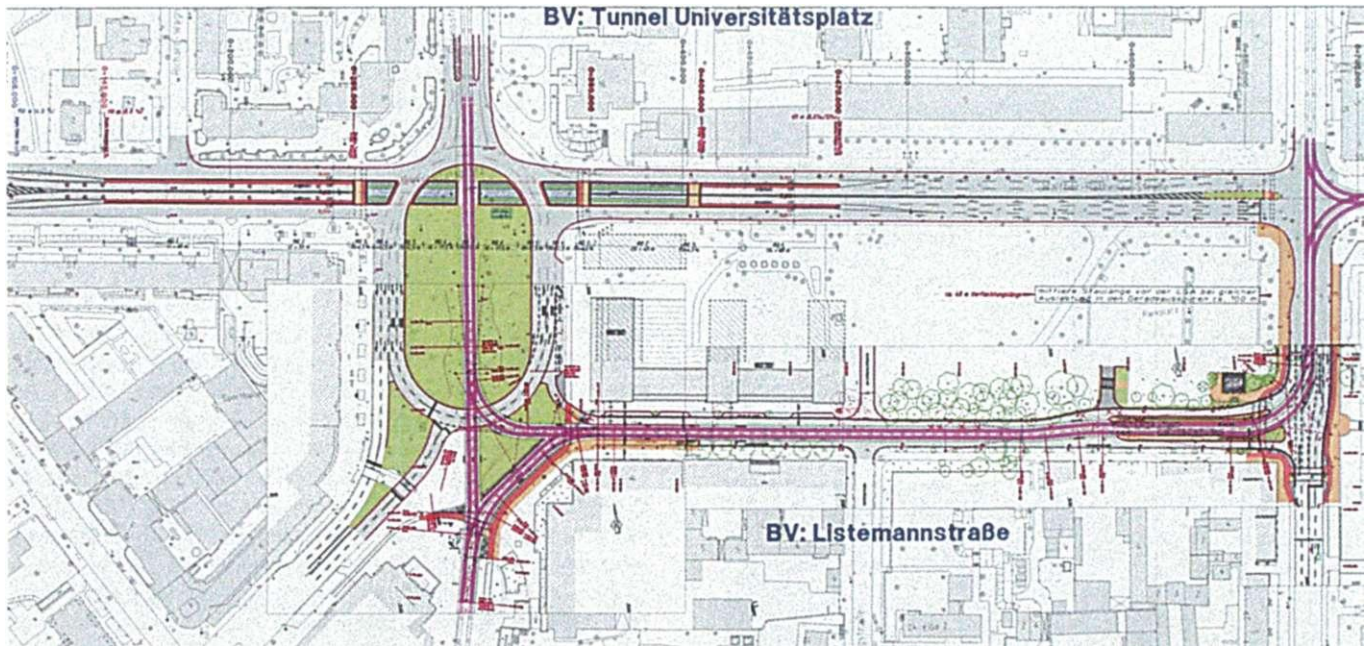
Universitätsplatz Workshop 1995 - Lösungsvorschlag:  
Tunnel mit Kreuzung



Universitätsplatz Workshop 1995 - Lösungsvorschlag:  
versetzte Kreuzung



Universitätsplatz Workshop 1995 - Lösungsvorschlag:  
Brücke mit kleinem Kreis



Universitätsplatz aktueller Lösungsvorschlag (Stadtplanungsamt/Tiefbauamt)

Der vom Stadtrat 1998 gefasste Grundsatzbeschluss beinhaltet den Tunnel (langer Tunnel bis zur Falkenbergstraße zur Gewährung des Hauptzugangs zur Universität) und die Beibehaltung des Kreisverkehrs auf einem verkürzten Oval sowie die Herausnahme der Straßenbahn aus der Walter-Rathenau-Straße und Verlegung in die Listemannstraße. Verkehrlich und auch städtebaulich ist dies die richtige Lösung, leistungsfähig zu Spitzenzeiten und von hoher Verkehrsqualität, weil wesentlich freizügiger Verkehrsablauf als bei einer mit Lichtsignalen geregelten Kreuzung. Das verkürzte Oval des Platzes verschafft zum einen dem Theater Raum für einen Vorplatz, zum anderen bleiben die notwendigen Verflechtungsstrecken auf dem Platz. Ein Kreis mit einem gleichbleibenden Durchmesser, ist zu klein, um die "oben" verbleibende Verkehrsmenge von >30.000 Kfz/d + Straßenbahnen leisten zu können, wobei eine unsymmetrische Anordnung der einmündenden Straßen (Abb. Seite 67) schon gar nicht funktionieren würde. Eine solche kleine Kreisverkehrslösung liefe auf eine Lichtsignalisierung aller Zufahrten hinaus, wobei dann allerdings eine Kreuzungslösung (Abb. Seite 67) wieder die bessere wäre.

Zu dem historisch entstandenen großräumigen Universitätsplatz gehört auch eine entsprechende großzügig gestaltete Verkehrsanlage, geradlinig und möglichst symmetrisch. Entsprechend dem Verkehrskonzept der Stadt ist der Universitätsplatz einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte. Bei allem Respekt vor den städtebaulichen Ideen des Workshops muss hier dem Verkehr "sein Recht" zugestanden werden.

Abschließend sei zur Ost-West-Magistrale festgestellt, dass sie schon heute z.T. verkehrlich wie städtebaulich einen repräsentativen Eindruck hinterlässt, sei es durch die Brücken über die Elbe oder durch die gediegene Gestaltung der Straßen bzw. durch die flankierenden Bauten wie die Ministerien des Landes, das Max-Planck-Institut, die

Gebäude der Universität, das Arbeitsamt, die Bauten am Universitätsplatz u.a.m..

Dem 100-Millionen-Projekt Nordbrückenzug gebührt von der verkehrlichen Gestaltung und Bemessung eine besondere Hervorhebung. Es ist ein Projekt, das die Anforderungen aller Verkehrsarten erfüllt und das auch städtebaulich und wirtschaftlich hohen Ansprüchen gerecht wird. Der alte Brückenzug wurde einbezogen, für die Erweiterung wurde eine interessante Trassenführung geplant. Der Autoverkehr hat zwei Richtungsfahrbahnen mit je zwei Spuren zur Verfügung. Bus und Bahn haben eine separate Trasse in Mittellage, der Radfahrer findet 2,0 m breite Radwege vor. Die Knotenpunkte in dem über 1 km langen Brückenzug sind entsprechend leistungsfähig gestaltet und der Askanische Platz hat mit der Tunnellösung einen relativ geringen Flächenanspruch im Vergleich zu den Konzepten der 70er Jahre.

Der Verkehrsweg Bundesstraße 1 mit der Ost-West-Magistrale innerhalb der Stadt hat von seiner historischen Bedeutung für die Stadt als Mittler zum Umland und darüber hinaus zwischen Ost und West nichts eingebüßt, im Gegenteil, die Bedeutung ist heute größer denn je mit weiter steigender Tendenz.



Tunnel Askanischer Platz

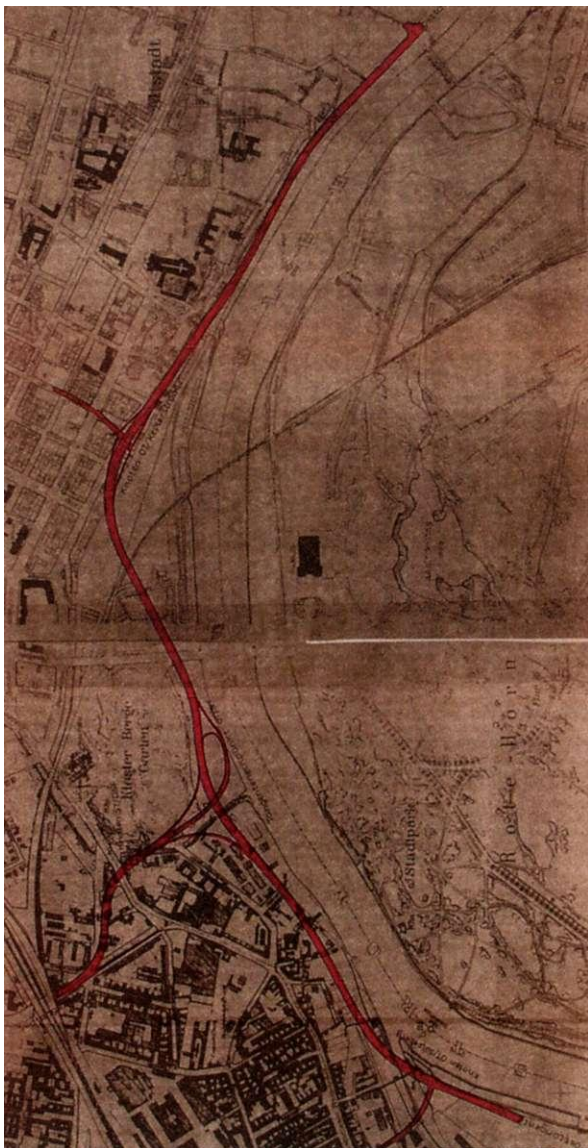
## Die Osttangente (Elbuferstraße)

Im Generalverkehrsplan von 1967 ist die Osttangente als zweite wichtigste Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung wie folgt beschrieben:

*Die Elbuferstraße als die östliche Nord-Süd-Tangente verbindet das Industriegebiet und die Autobahn im Norden mit dem Industriegebiet Südost und mit der neuen Straße nach Schönebeck. [14]*

Schaut man genauer hin, so verläuft sie damals über August-Bebel-Damm, Rothenseer Straße, Rogätzer Straße und Schieinufer entlang der Elbe bis zum Salbker Platz und dann über die vorhandenen Straßen Alt Salbke - Alt Westershüsen, wobei hier entsprechende Verbreiterungen (Abriss von Häusern) vorgesehen waren.

Der Trassenverlauf hat sich mit dem 2. (1974) und 3. Generalverkehrsplan (1989) nur partiell geändert. Z.B. wurde zur Umfahrung des Klosterberggartens die Trasse ein Stück auf die Schönebecker Straße gelegt. Wichtige Knotenpunkte sollten niveaufrei ausgebildet werden - so



Osttangente, Planung um 1980

der Askanische Platz als quasi volles Kleeblatt analog wie bei einer Autobahn, für den Anschluss der Strombrücke gab es häufig wechselnde Lösungsvorschläge, der Anschluss der Kepplerstraße und natürlich der Eckpunkt mit der Südtangente - Warschauer Straße.

Auch hier kann man anmerken: gut, dass nicht alles gleich realisiert werden konnte - manche mögen dies anders sehen, weil es dann vielleicht die Verkehrsprobleme im Straßenzug nach Schönebeck heute nicht geben würde.

Zu den Planungen dieser Zeit muss man aber auch anmerken, dass es die Phase war, wo in der BRD der ungebremste Straßenbau ablief mit Verkehrslösungen in manchen Städten, die man heute gern rückgängig machen würde, dies blieb natürlich nicht ohne Einfluss auf die Planungen in der DDR. Dabei soll nicht generell der niveaufreie Ausbau von Knotenpunkten in Abrede gestellt werden, aber die Angemessenheit und der Ort einer solchen Lösung sind schon wichtig - für die Stadt Magdeburg ist er beim Magdeburger Ring unstrittig und auch für solche hochbelasteten Knotenpunkte wie der Askanische Platz und der Universitätsplatz.

Realisiert ist der vierspurige Ausbau des **August-Bebel-Dammes** zwischen Autobahn und Korbwerder (1998), die **Theodor-Kolowski-Straße** (zunächst nur zweispurig 1998), sie ersetzt die Rogätzer Straße, der Knotenpunkt **Askanischer Platz mit Tunnel** unter die Nordtangente (1998) und das **Schieinufer** bis Johannisberg (1969) - bzw. bis Materlikstraße (1998). Die Fortsetzung des 4-spurigen Ausbaus bis zur Schönebecker Straße ist in den kommenden Jahren vorgesehen.

Zur Elbuferstraße im Bereich der Innenstadt ist viel zu sagen:

Begonnen haben die Überlegungen zu einer durchgehenden Elbuferstraße bereits 1871. In jahrelangen Verhandlungen mit der Eisenbahn (war schon damals so schwierig wie heute) konnte sie, die **Fürstenufer** genannte Straße, **1885** gebaut werden. Zitat aus [6]:

*Eine weitere Aufgabe, die der Oberbürgermeister Bötticher sich selbst gestellt hat, war die Herstellung einer Straße entlang des Fürstenwalles zur direkten Verbindung des Brückthors mit dem neuen Stadtteile, um den Verkehr durch die Berliner Straße usw. zu entlasten und überhaupt eine kürzere bequemere Verbindung mit dem südlichen Teil der Stadt herzustellen.*

Zum Anschluss der Gouvernamentstraße wurde der Fürstenwall durchbrochen. An dieser Stelle sei auch angemerkt, dass zu dieser Zeit der Bau einer Elbbrücke in Verlängerung der Oranienstraße, heute Danzstraße, geplant war, die dann später aber weiter nach Süden gerückt und mit dem Bau der Sternbrücke Realität wurde.

Die Verbindung von Stadt und Elbe, die Öffentlichmachung des Elbufers, war von jeher Wunsch und Ziel der Stadt. Dabei wurden die Eisenbahnanlagen, allen voran der Elbbahnhof als größtes Hindernis angesehen. Taut und Göderitz versuchten dies in den 20-er Jahren vergebens (sie wichen mit Bebauungsvorschlägen auf die andere Elbseite

aus) wie bisher auch die heutigen Stadtverantwortlichen. Um so größer ist die Leistung zu DDR-Zeiten mit der Anlegung der **Elbuferpromenade** (1974) einzuschätzen. Schon 1969 war die **Elbuferstraße** zwischen Askanischem Platz und Johannisberg als 4-spurige Straße gebaut worden, die Georgi-Dimitroff-Allee hieß. Geplant war sie mit den Aufbauplänen der Innenstadt als vom Tangentensystem noch keine Rede war. Und strittig war sie auch damals schon.

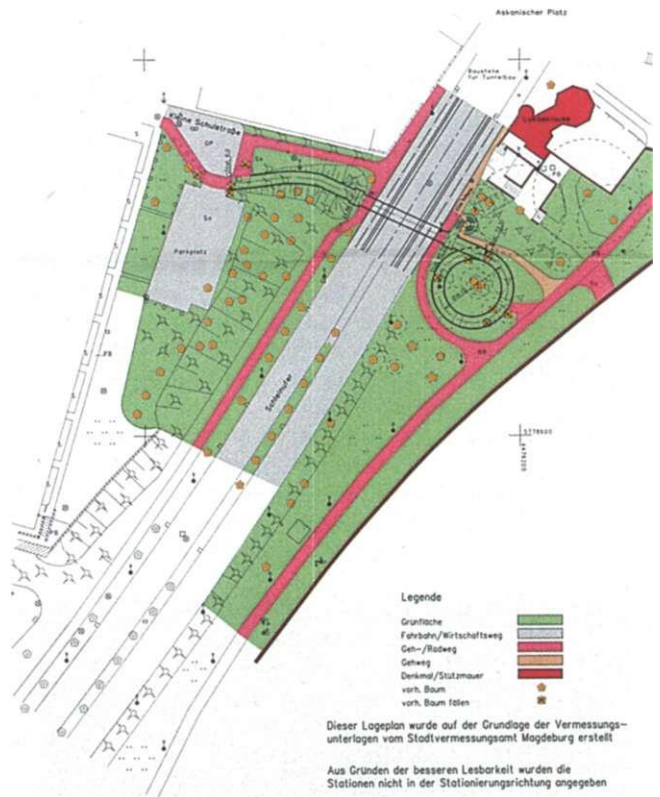
Würde man der neuen Straßentrasse nochmals die alte Straßen- und Grundstücksstruktur unterlegen, ließe sich daraus gut erkennen, wie schwierig der Straßenbau für die Stadtdirektion Straßenwesen unter Beachtung des unterirdischen Bauraumes zu realisieren war. Die Fußgängerbrücke zum Petriförder und am Fürstenwall sind dann später über die Straße gebaut.

Der Verlauf der Elbuferstraße gerade im Kernbereich der Innenstadt (Zentraler Platz/Johanniskirche) war Gegenstand vieler Konzepte, Wettbewerbe und städtebaulicher Planungen. Die Straße wurde dicht an den Geländebruch bzw. an die Stadtmauer gelegt, sie wurde unter die Erde gelegt, sie wurde abgedeckt bzw. überbaut, sie wurde an das Ostufer der Elbe gelegt, alles unter dem Gesichtspunkt, die Stadt an die Elbe zu bringen. Unsere Enkel und Urenkel werden sich sicher mit dem Problem noch weiter beschäftigen.

Auch der Versuch, in Höhe der Lukasklause eine weitere Fußgänger- und Radfahrerbrücke über die Elbuferstraße zu bauen (siehe Abb.), soll hier der Vollständigkeit halber erwähnt werden - auch ein Projekt für unsere Enkel.



Osttangente - Schieinufer / Luftbild

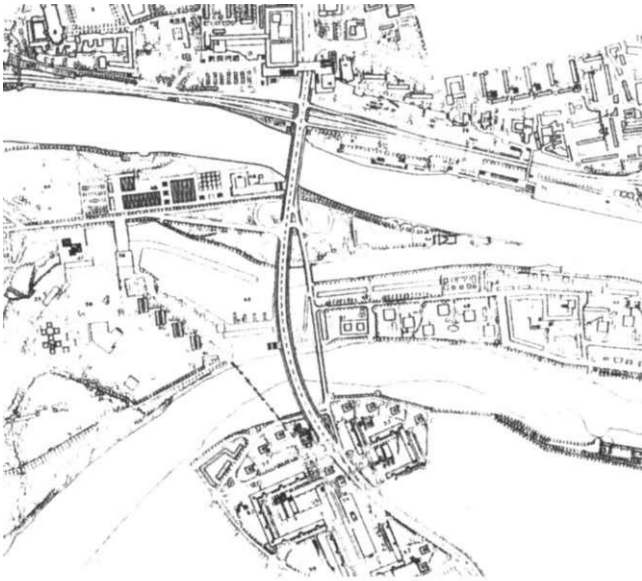


Fußgängerbrücke an der Lukasklause / Idee

Genauso wie über die Trasse ist über die Anschlüsse an die Straße hin und her geplant und debattiert worden. Die jetzt 1998 realisierte Lösung am Askanischen Platz mit Tunnel und Parallelrampen ist gegenüber den bis 1989 vorherrschenden Konzepten mit Kleeblatt (siehe verschiedene Abb. der Aufbauplanung des Stadtzentrums) die angemessenere und bessere und auch hochleistungsfähige Lösung. Für den Anschluss an die Strombrücke gab es viele Vorschläge, niveaufreie Rampen rechts und links, Verlängerung der Julius-Bremer-Straße, Anschluss über die Regierungsstraße u.a.m. (siehe nächste Seite) - alles ist heute "zurückgeführt" auf den bescheidenen Anschluss über den Johannisberg. Bei Beachtung und weiteren Umsetzung des Verkehrskonzeptes der Innenstadt, wie z.B. hervorragend mit der Anbindung der Tiefgarage des Allee-Centers gelöst, ist dieser Anschluss sicherlich (vorläufig) ausreichend (siehe Seite 56).

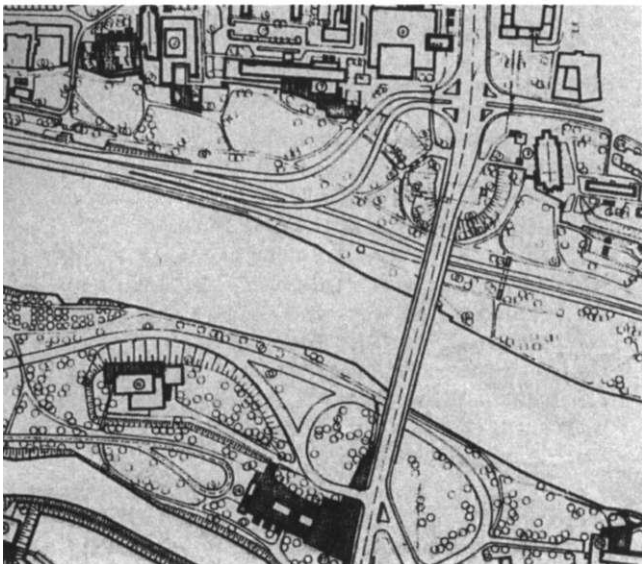
Die Verkehrsbelegung der Elbuferstraße wird heute mit 35.000 Kfz/d prognostiziert. Das schon genannte Projekt des Ausbaus bis zur Schönebecker Straße in drei Etappen wird in den kommenden Jahren realisiert werden, wobei für den mittleren Abschnitt der Elbebahn eine wesentliche Rolle spielt. Auch hier hat es im Rahmen des Gutachterverfahrens kühne Vorschläge (Tunnel) für die Führung der Elbuferstraße gegeben, nachzulesen im Heft 49 des Stadtplanungsamtes.

Die Entscheidung zum durchgängigen vierspurigen Ausbau der Elbuferstraße im Bereich der City (Cityring) ist quasi mit dem Verkehrskonzept Innenstadt 1995 getroffen worden, wobei der Ursprung dieser Lösung weitaus früher, nämlich



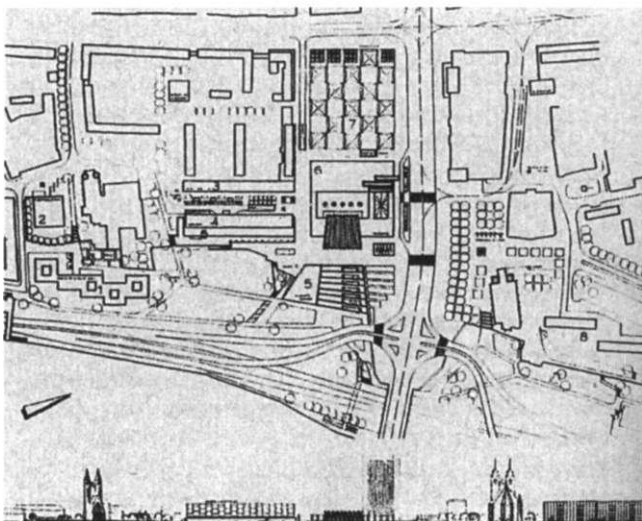
schon in den 60-er Jahren liegt. Weniger Autoverkehr in der Innenstadt, im Breiten Weg und in der Ernst-Reuter-Allee und anderswo, bedeutet eben, ihn um die Innenstadt herzuführen. Stadt- und Verkehrsplaner haben intensiv und lange vergebens nach anderen Lösungen gesucht.

In Richtung Süden, besser gesagt Südosten, wird es die ehemals konzipierte Trasse entlang der Elbe wohl mit Sicherheit nicht mehr geben. Nicht nur, dass sie zum Teil schon zugebaut ist und dass heute Ansprüche an den Schutz von Natur und Umwelt andere sind als vorher, ihre verkehrliche Notwendigkeit ist mit dem Bevölkerungsrückgang und vor allem dem Nichtmehrvorhandensein der Industrie nicht mehr gegeben. Die "Harmonisierung" der Verkehrsabläufe im vorhandenen Straßenzug nach Schönebeck bzw. partielle Umgehungen werden dennoch eine permanente und gleichsam schwierige Aufgabe bleiben.



*Schieinufer*

Nach Norden steht weiterhin die Aufgabe, das fehlende Zwischenstück zwischen Koslowski-Straße und August-Bebel-Damm irgendwann zu schließen. Variantenuntersuchungen hat es schon gegeben. Die genaue Trassenfixierung und -Sicherung sollte bald geschehen, auch wenn mit dem jetzigen Verlauf über die Saalestraße es noch eine Weile funktionieren wird.



*Anschluss Strombrücke - 3 Varianten*



*Salbke / Engpass*

## Die Radwege

Bei der historischen Betrachtung der Radwege muss man zeitlich nicht so weit zurückgehen, da die Erfindung des Fahrrads noch nicht so alt ist.

1815 baute **Karl Freiherr von Drais** ein lenkbares Fahrrad mit Vordergabel. 1839 führte **Kirkpatrick Macmillan** aus Schottland das erste Fahrrad mit mechanischer Übersetzung auf das Hinterrad ein, der Fahrer kam ohne Bodenberührung aus. Die Ideen Macmillans wurden dann lange nicht weiterverfolgt, weil alle der Eisenbahn verfallen waren. Erst 1861 wurde in Paris von **Pierre und Ernest Michaux** das erste Fahrrad, das auf ein breites Publikum zielte, gebaut. In Unkenntnis von Macmillans Arbeit benutzten sie einen Pedalantrieb am Vorderrad. Die "Velozipede" hatten Räder aus Holz und Eisen und wogen über einen Zentner. Fortschritte brachten später die Speichenräder und die Verbesserung der Kugellagertechnik (zwischen 1869 und 1878) und um das Übersetzungsverhältnis zu verbessern, wurde das Hochrad entwickelt.

Das Niederrad oder Sicherheitsrad mit einer Kette und Antrieb auf das Hinterrad führte **Henry Lawson** 1877 in London ein; das Hinterrad war aber immer noch kleiner als das Vorderrad. Das erste erkennbar moderne Fahrrad wurde 1885 von **John Starley** aus Coventry entworfen.

Wichtig für die Weiterentwicklung des Fahrrads und seine rasante Verbreitung war die (Wieder-)Erfindung des Luftreifens durch **John Dunlop** aus Schottland.

Die schnelle Verbreitung des Fahrrads rief aber auch andere Reaktionen hervor.

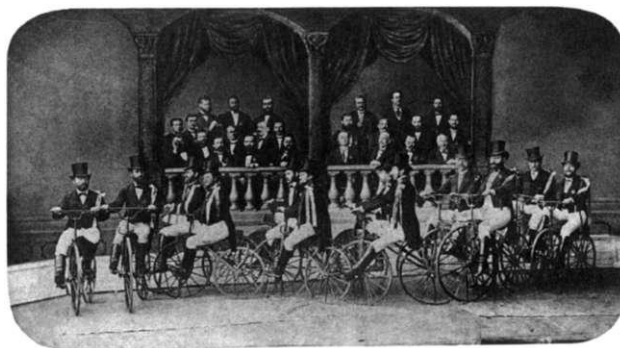
Aus [20] sei hier zitiert: *Es erscheint uns seltsam, wie viele Menschen vom Auftauchen des Fahrrads beunruhigt wurden. Es wurde behauptet, Radfahren sei gesundheitsschädlich. Man warf den Radfahrern vor, für die Straßenbenutzung keine Steuern zu zahlen, Pferde und Fußgänger zu erschrecken, Staub aufzuwirbeln, Schlamm zu verspritzen und mit überhöhten Geschwindigkeiten von bis zu 20 km/h zu fahren. ... In einem Schreiben an den britischen Innenminister beschwerte sich der Herzog von Teck über Radfahrer als "verrückte, vom Wahnsinn befallene Personen".*

In Magdeburg beginnt das Fahrradzeitalter recht früh und intensiv. Vorreiter war der Radsport. In der Radverkehrskonzeption, Broschüre des Stadtplanungsamtes Nr. 9 von 1995, ist sehr ausführlich darüber geschrieben [21]. Die wichtigsten Fakten und Ereignisse werden hier nur nochmals kurz skizziert:

- Im Jahre 1868 hatten junge Leute der Elbestadt Fahrräder aus Paris bezogen und übten in einem Militärexerzierschuppen das Fahren.
- 1869 begeisterte sich der Magdeburger Kaufmann **Carl Hindenburg** an der Geschicklichkeitsvorführung eines jungen Mannes aus Kopenhagen, worauf er beschloss, einen Verein zur Übung dieses Geschicklichkeitsfahrens zu gründen. Diesen "**Magdeburger Velozipede Club von 1869 e.V.**" gründete er zusammen mit August Braune, Otto Koch, Adolf Mittag und anderen angesehenen Bewohnern des Werders.

Carl Hindenburg gilt deshalb als Vater des Magdeburger Radsports.

- Im Laufe der Jahre wurden in Magdeburg etliche Radrennbahnen gebaut, so 1881 der Rennpark auf dem Werder, 1896 eine 400 m-Betonbahn an der Berliner Chaussee, 1902 eine Radrennbahn am Sachsenring, 1903 an der Leipziger Chaussee und 1951 erhält das Bauarbeiterstadion eine Zementrennbahn. Alle Bahnen gibt es heute aus den verschiedensten Gründen nicht mehr.



Vorfürhungen des Magdeburger Velozipeden Club von 1869 e. V.

- Der Radsport bzw. die vom Verein durchgeführten Vorfürhungen und Feste weckten das Interesse am Radfahren. Das Fahrradfahren wurde volkstümlich. Es bestanden aber kaum brauchbare Wege zum Radfahren. 1898 regte **Gustav Liedke** in der Zeitung an, diesem Missstand entgegenzutreten. Deshalb beschlossen am 26. Februar 1899 50 Herren, den "**Magdeburger Verein für Radwege e.V.**" zu gründen, dessen Vorsitzender der Kaufmann **Friedrich Katzenstein** wurde. Dieser Verein wollte, was er dann auch kräftig tat, sich um die Verbesserung und den Bau von Radwegen einsetzen.
- Bis 1926 konnte im Zusammenwirken von Stadtverwaltung und Verein in und um Magdeburg ein Netz von Radwegen mit insgesamt 285 km Länge geschaffen werden. Die Stadt baute und unterhielt die Radwege im Stadtgebiet, der Verein die in der näheren und weiteren Umgebung. Nur wenige europäische Städte haben zur damaligen Zeit einen planmäßigen Bau von Radwegen betrieben, über ein systematisch ausgebautes Netz von Radwegen verfügte unter allen deutschen Städten nur Magdeburg ( Plan des Magdeburger Vereins für Radwege e.V. von 1938).
- Der Verein schrieb 1925 über sein Wirken [21]: *Der Verein darf mit Genugtuung sich seiner bisherigen Erfolge freuen. Keine andere deutsche Stadt besitzt ein Radwegenetz von gleicher Ausdehnung und Schönheit. Die entferntesten Anlagen unserer Stadt, ihre Umgebung und deren herrliche Waldungen sind damit vielen Tausenden erst erschlossen. Die kräftige Bewegung in freier Luft hat ihnen allen zum Segen gereicht, hat ihre Gesundheit gefördert und ihre Lebensfreude erhöht.*
- Der Verein finanzierte sich und die Maßnahmen aus den Mitgliedsbeiträgen. Die Mitglieder erhielten "Jahresringe", die dazu berechtigten, die Radwege des Vereins im Umland zu benutzen.

Inhalt:	
1. An die Freunde des Radfahrens . . . . .	Seite 1
2. Vereinsjahung . . . . .	3
3. Vorstand des Vereins . . . . .	8
4. Aus der Vereinsgeschichte . . . . .	10
5. Polizeiverordnung, betreffend das Radfahren . . . . .	14

Anhang: 2 Wegearten.

Magdeburg, im August 1915.

**An die Freunde des Radfahrens.**

Folgende Radfahrwege dürfen nach unseren mit den Grundeigentümern geschlossenen Verträgen nur von Mitgliedern unseres Vereins und den von uns mit Fahrkarten und Jahresringen versehenen Personen befahren werden:

a) sämtliche Wege im Biederiger Busch, in der Detershagener Sorst (Oberförsterei Kiegripp), in den Waldungen zwischen Wolmirstedt und Glindenberg und Hohenwarthe, in den Waldungen der Oberförsterei Grünewalde, von der Elbbrücke in Schönbeck-Grünewalde nach Elbenau, von Elbenau nach Calenberge, von Calenberge nach Pföhh, von der Steinablage bis Altesfähre, von Altesfähre nach Elbenau, von der Barbierstraße in Schönbeck nach dem Buschhause,

b) die Wege vom Angerschlößchen nach dem Biederiger Busch, von den Schießständen nach der Krahensteinbrücke, von der Mauseburg (Magdeburger Stadtgrenze) bis Löstau-Hohenwarthe und bis zur Deters-

Magdeburger Verein für Radfahrwege e. V. / Mitteilungen

- Zur Historie der Radwege gehört auch die 1926 erschienene Schrift von Dr. Ing. Henneking "Anlage von Radwegen", in der die technische Anordnung und Ausbildung und zum ersten Mal auch die Trennung des Radverkehrs vom Autoverkehr beschrieben war. Immerhin war der Radverkehr stark angestiegen. Eine Verkehrszählung 1926 z.B. registrierte zwischen 15 und 18 Uhr auf dem Breiten Weg 3.232 Radfahrer, 1999 waren es zur gleichen Zeit nur 684.
- Nach 1945 verfiel das Radwegenetz im Umland, zum einen weil sich keiner mehr darum so kümmerte, zum anderen, weil gerade das ostelbische Gebiet militärisches Übungsgelände war.

Die Instandhaltung und der Neubau von Radwegen innerhalb des Stadtgebietes hatte seine Grenzen in den zur Verfügung stehenden Finanzen und Baukapazitäten, obwohl in den Verkehrskonzepten und Generalverkehrsplänen ab 1974 dem Radverkehr immer eine besonders wichtige Stellung eingeräumt wurde. Beim Neubau wichtiger Straßen, z.B. der Elbuferstraße, der Wilhelm-Pieck-Allee, der Strombrücke, der Jakobstraße u.a.m. und auch bei der Erschließung des Wohngebietes Olvenstedt wurden Radwege angelegt. 1990 konnte immerhin auf ein **118 km langes Radwegenetz**, wenn auch lückenhaft, in der Stadt verwiesen werden.

- Ab 1978 kümmerte sich mit besonderem Engagement die **"Arbeitsgruppe Radverkehr"** um die Probleme des Radverkehrs. Diese Arbeitsgruppe, bestehend

hagener Sorst, über die Adolf Mittag-Brücke nach Biederitz und von Biederitz nach Gerwisch und Löstau, die Dammwege von der Muttereiche (Jaenschbrücke) nach der Friedrich Wilhelms-Brücke bei Henrothsberge und von dort über Zipseleben nach den „Schnellen Wegen“ bei Pechau, sowie von Randau-Grünewalde-Ramies.

Militärpersonen in Uniform dürfen die Radfahrwege frei benutzen.

Das Mitführen von Jagd- und Fischereigeräten und von Hunden auf den Wegen ist behördlich verboten. Unvorsichtige Handhabung von Feuer im Walde, auch das Wegwerfen nicht gelöschter Zündhölzer und brennender Zigarrenreste ist gefährlich und nach dem Gesetz strafbar.

Wir fügen einen Abdruck der Polizeiverordnung, betreffend das Radfahren bei und bitten besonders unsere jugendlichen Mitglieder recht dringend um deren sorgfältige Befolgung und um verständiges Fahren mit aller Rücksicht auf die anderen Radfahrer und den sonstigen Verkehr.

Serner bitten wir, uns bei dem Schutze unserer Wege vor Beschädigungen, namentlich durch Reiter, Fuhrwerke und Kraftstofffahrer, zu unterstützen und uns diese sowie unbefugte Radfahrer anzuzeigen, so daß wir ihre Bestrafung herbeiführen können.

Radfahrer, die unsere Vereinswege ohne gültigen Jahresring am Steuerrohr des Rades befahren, verirken Bestrafung nach § 368 Nr. 9 des Strafgesetzbuches, der Geldstrafe bis zu 60 M und Haftstrafe bis zu 14 Tagen androht. Die Aufsichtsbeamten erstatten Anzeige.

Das Werben von Mitgliedern für den Verein legen wir allen Freunden des Radfahrens ans Herz. Auch jeder Fußgänger ist uns als Mitglied willkommen.

Je stärker der Verein wird, desto mehr wird er leisten.

Der Vorstand.

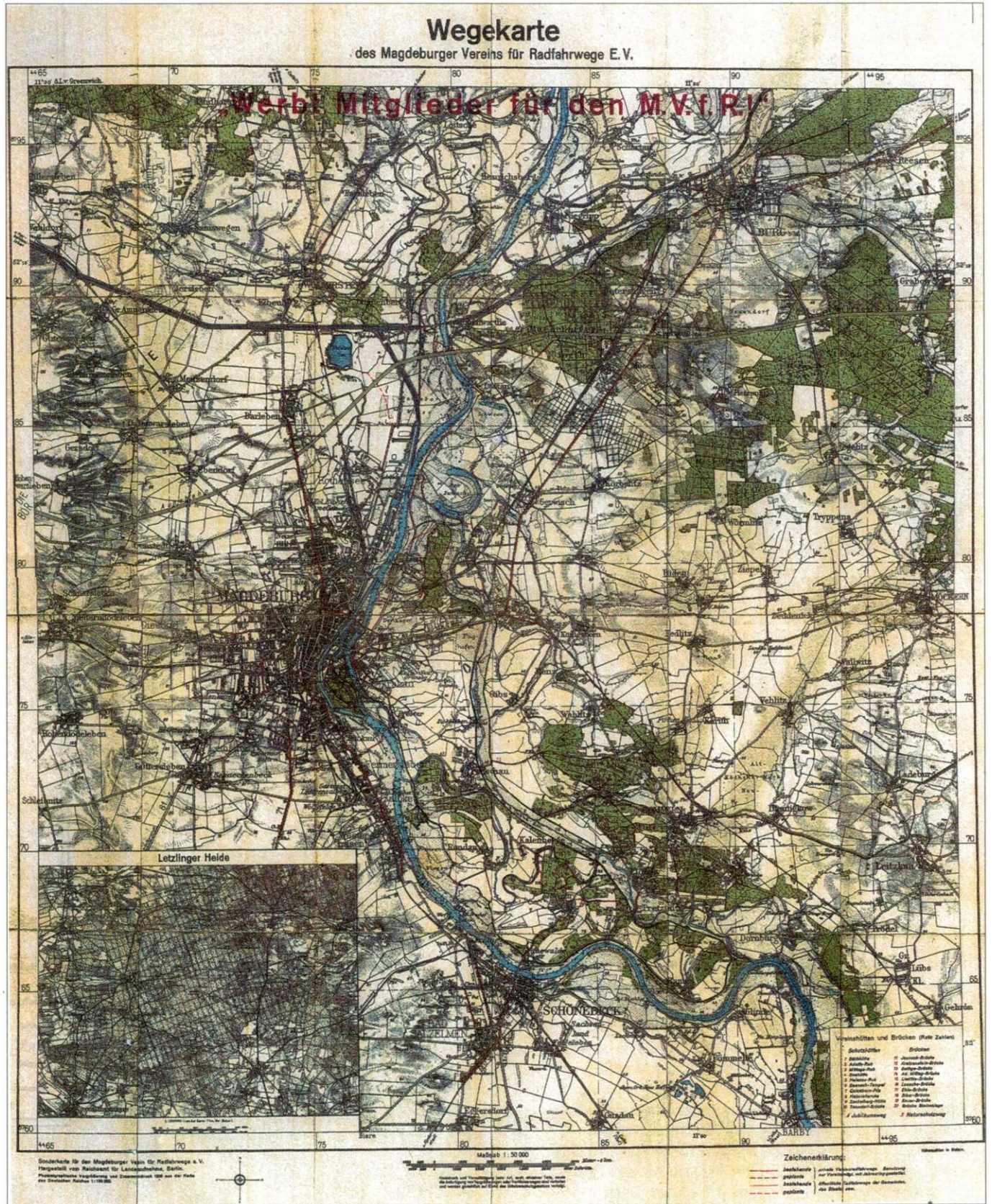
2

aus Vertretern verschiedener städtischer Fachbereiche, Verbänden und ehrenamtlichen Bürgern, arbeitet auch heute noch erfolgreich.

- Mit der Wiedervereinigung Deutschlands und der damit einhergehenden sprunghaften Verdopplung des Autoverkehrs geriet der Radverkehr zunächst etwas ins Hintertreffen. Der Radverkehr, der vor 1990 ca. 10% Anteil an der Verkehrsmittelwahl hatte, fiel auf 6,8% (1991) ab. Mehrere Faktoren, u.a. auch die intensive Instandsetzung und der Neubau von Radwegen haben den Radverkehrsanteil nun wieder auf 11,1% (1998) gebracht und lassen die Zielsetzung mit 15% durchaus als realistisch erscheinen. Im **Jahr 2000** hatte die Landeshauptstadt Magdeburg ein **Radwegenetz von 173 km Länge**.



Radfahren im Umland



Plan des Magdeburger Vereins für Radfahrer e. V. von 1938