

Ein besonderes Augenmerk wurde in den 90-er Jahren auf die Schaffung eines touristischen **Radwegenetzes** geworfen. Damit wurde an die Traditionen des Magdeburger Radverkehrs angeknüpft, Radfahrrouten aus den 20-er / 30-er Jahren wieder aufgespürt und auch alte Straßen, die heute für den Autoverkehr keine Bedeutung mehr haben, in

das Radwegenetz zum Umland integriert, so z.B. der Hohendodeleber Weg, der Klusdamm, der Gübser Damm u.a.m. (Plan des touristischen Radwegenetzes nächste Seite). Dank von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen wurde schon ein gutes Stück dieses Netzes realisiert.



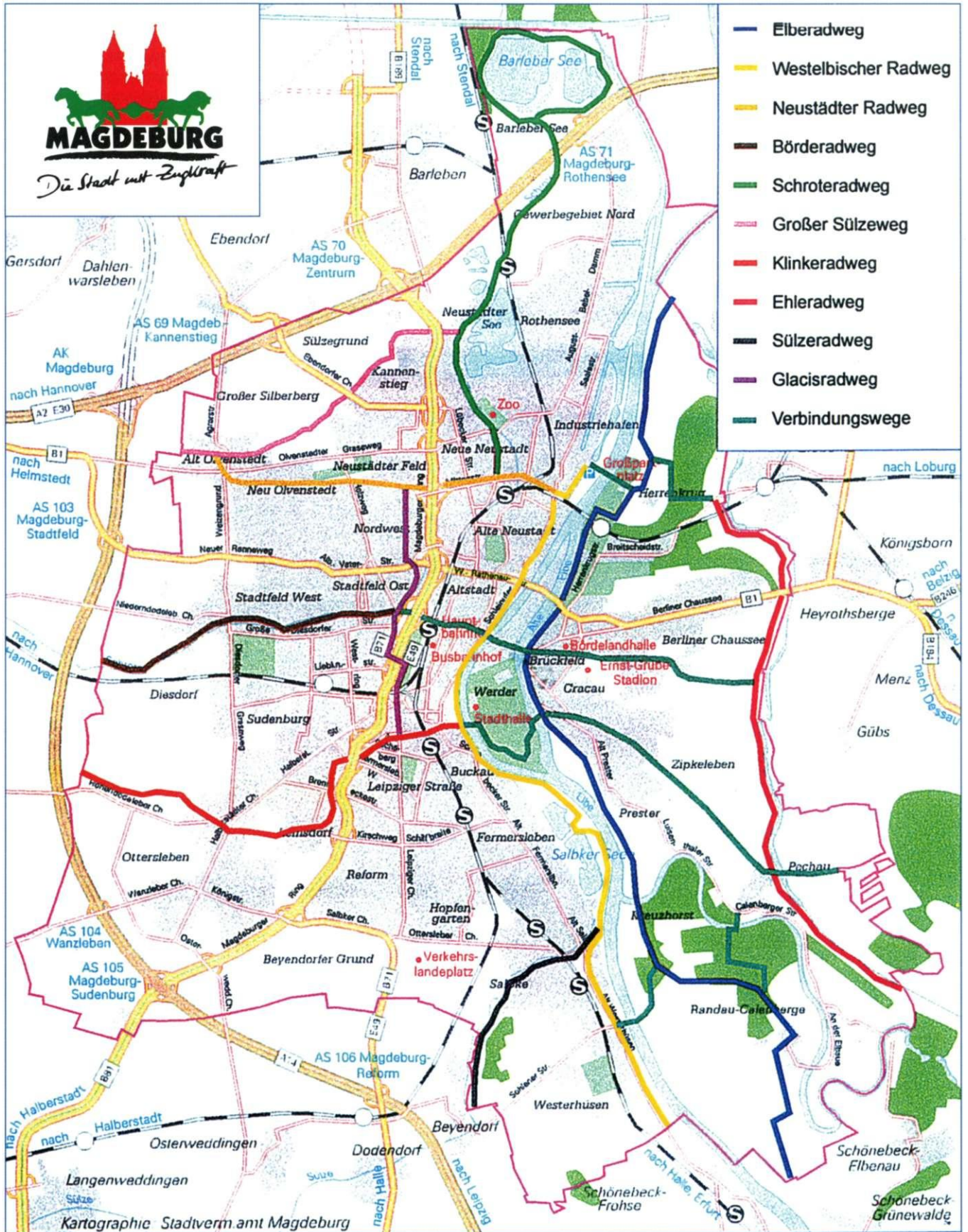
Radfahren im Breiten Weg



Radweg (Zweirichtungsradweg!) Lüneburger Straße



Radfahrer auf der Marktgrafenstraße



Plan des touristischen Radwegenetzes der Landeshauptstadt Magdeburg

Dem Anliegen der Broschüre gerecht werdend, nämlich die Landeshauptstadt Magdeburg auch als Stadt in der Mitte Europas zu verstehen, soll dem **Elberadweg** hier ein besonderer Abschnitt gewidmet werden.



Bau der Elberadwege durch ABM

Die Bundesrepublik Deutschland und darüber hinausgehend weite Teile Europas durchziehen **Radfernwege**. Das bundesdeutsche Radfernnetz reicht von der Küste bis zu den Alpen, 6 der Routen sind gleichzeitig Bestandteil des europäischen Radfernnetzes, so die **Euro-Route R1 von Calais nach St. Petersburg**, die über den Harz verläuft und bei Staßfurt Magdeburg am nächsten kommt oder der **Donauradweg** von Basel über Ulm, Wien nach Budapest und eben der **Elberadweg R2 von Hamburg über Magdeburg, Dresden bis nach Tschechien** verlaufend.



Skizze Fernradweg

Über den Elberadweg ist die Landeshauptstadt Magdeburg mit dem bundesdeutschen und europäischen Radfernnetz gut verbunden - also auch per Fahrrad ist Magdeburg eine Stadt mit europäischer Bedeutung.

Der Elberadweg hat in Sachsen-Anhalt auch noch engmaschigere Verknüpfungen, so mit dem Altmark-Rundkurs, dem Saaleradwanderweg u.a.. Es gibt auch Vorstellungen, entlang des Mittellandkanals einen Radwanderweg anzulegen.

Der **Elberadweg** verläuft im Stadtgebiet von Magdeburg ostelbisch in einer Länge von 19,5 km, davon 7,5 km auf Deichen und somit im unmittelbaren Kontakt zur Elbe. Planung und Bau wurden fast ausschließlich über ABM realisiert. Begonnen wurde er 1993, fertiggestellt war er 2000 - am 15.04.2000 wurde er feierlich und mit einer zünftigen Radpartie eröffnet. Gekostet hat er 6,5 Mio. DM, wobei der Hauptanteil aus Fördermitteln (ABM) des Landes kam. Auf die planerischen, genehmigungstechnischen Schwierigkeiten und baulichen Besonderheiten soll hier nicht weiter eingegangen werden, dies kann in anderen entsprechenden Beiträgen nachgelesen werden.

Der verkehrliche und der Image-Wert des Elberadweges ist für die Landeshauptstadt Magdeburg groß. Durch seine gute Verknüpfung mit dem übrigen touristischen Radwegenetz der Stadt, was auch durch eine entsprechende Wegweisung unterstützt wird, gelangt der Fernradler sowohl in die City als auch zu den anderen Sehenswürdigkeiten der Stadt. Und auch der Magdeburger selbst kann sich, unter Einbeziehung des Elberadweges in Gänze oder in Teilen,



Verlauf Elberadweg in Sachsen-Anhalt



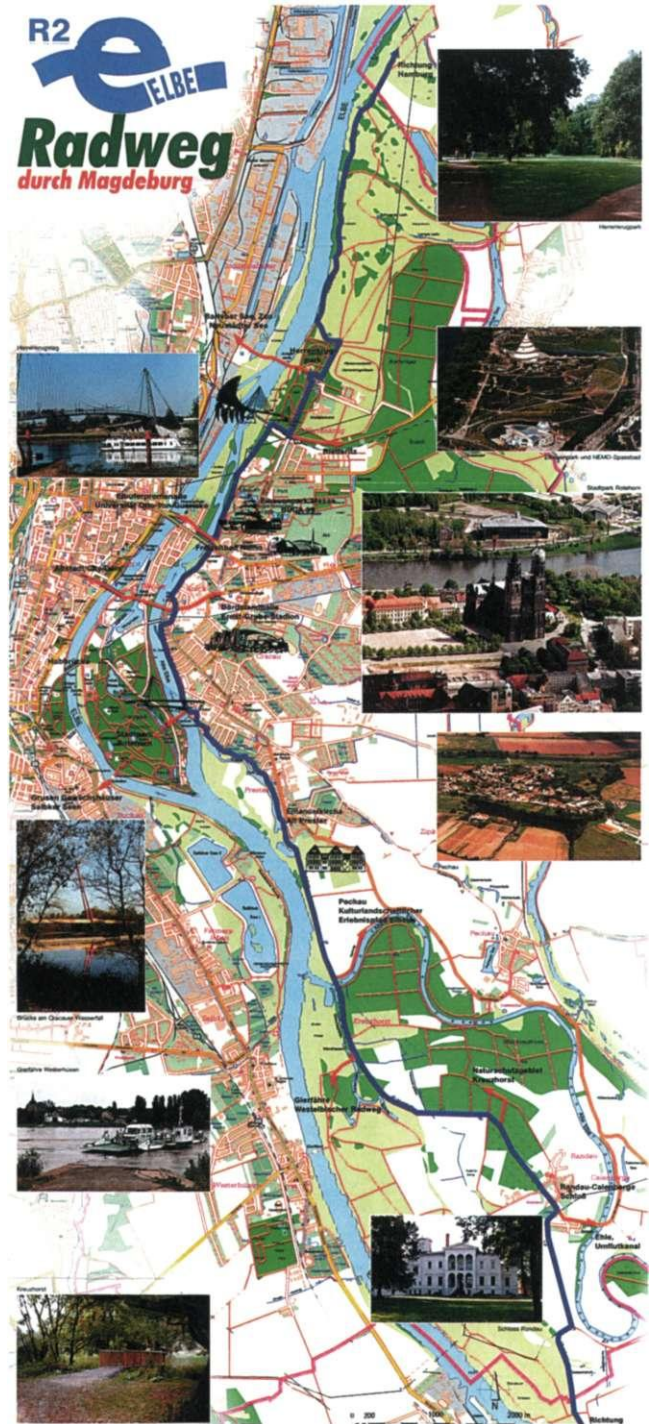
Wegweiser Elberadweg

wunderschöne Touren zusammenstellen. Eine kurze Routenbeschreibung soll dies hier für einen Radwanderer verdeutlichen:

Von Norden kommend könnte der Radwanderer bei Hohenwarthe einen Abstecher zum neuen **Wasserstraßenkreuz Magdeburg** machen, ehe er dann im **Herrenkrugpark** (herrlicher Park mit Hotel, Reitbahn und Sportpark) oder im **Elbauenpark** (vormals BUGA-Gelände) oder gar im Nemo-Spaßbad eine erholsame Pause einlegt. Sollte er sein Ziel im Norden Magdeburgs haben, könnte er vorher im Herrenkrugpark der Prinzenallee folgend über den **Herrenkrugsteg** die Elbe queren und den Anschluss an den Neustädter- oder auch Schroteradweg suchen.

Beim Nemo-Spaßbad am Jerichower Platz besteht die erste Möglichkeit, über den Nodbrückenzug die Magdeburger City anzufahren (**Universität, nördliche Innenstadt**) oder aber nur auf den westelbischen Radweg zu wechseln, um vielleicht am **Petrieförder mit der Weißen Flotte** eine Schiffsfahrt zu unternehmen. Die zweite Möglichkeit der City-Zufahrt gibt es dann an der Anna-Ebert-Brücke/Zollbrücke/Strombrücke direkt in Magdeburgs neue **Einkaufsmittelpunkt** hinein, aber auch zur Besichtigung von **Altem Markt mit Rathaus**, von **Dom und Kloster Unser Lieben Frauen**, von **Hegelstraße, Kulturhistorischem Museum** u.a.m..

Zurück zum Elberadweg ist die Route über die **Hubbrücke**, später über die **Sternbrücke**, wenn sie wieder aufgebaut ist, in den **Stadtpark** zu empfehlen, des schönen **Panoramablicks zur Stadt** oder aber des Besuchs des **Schiffsmuseums in dem Raddampfer Württemberg** oder gar nur der erholsamen Pause im Park wegen. Über die **Brücke Am Cracauer Wasserfall** gelangt man dann wieder auf den Elberadweg, der nun auf 6 km Richtung Süden auf dem Deich durch das **Elbauengebiet** führt. In der alten Prester Kirche oder im Hotel Alt Prester kann man sich noch mal stärken oder auch herbergen. Auf der Weiterfahrt nach Süden sind Abstecher in das **Naturschutzgebiet Kreuzhorst**, in die **Dörfer Pechau oder Randau** oder auch nochmals nach Magdeburgs Südosten mit der **Gierfähre** über die Elbe möglich, ehe man die südliche Stadtgrenze Richtung Schönebeck passiert.



Elberadweg in Magdeburg

Nun, Lust auf eine Radpartie auf dem Elberadweg bekommen ?

Klaus Eschke
(von 1990 bis 2000 Leiter der Abteilung Verkehrsplanung
im Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Magdeburg)



Elberadweg auf dem Deich / Büchnerstraße vorheriger Zustand



Elberadweg auf dem Deich / Büchnerstraße ausgebauter Zustand



Eröffnung Elbradweg am 15.04.2000



Radeln auf dem Elberadweg

Quellennachweis

- | | | | |
|------|---|------|---|
| [1] | Magdeburg und seine Umgebung - 1972 / Akademie - Verlag Berlin | [11] | Heft 34 Stadtplanungsamt, Städtebau in Magdeburg 1945-1990 |
| [2] | Der Breite Weg - Magdeburg, Geschichten einer Straße 1990 / von Ingelore Buchholz / Helmut - Block - Verlag Magdeburg | [12] | Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums Werkstattwoche 25.-30. November 1990 |
| [3] | Straßen der Magdeburger Altstadt - 1991 / Helmuth - Block - Verlag Magdeburg | [13] | Konzeption zur Entwicklung des Verkehrswesens 1956 |
| [4] | Otto von Guericke in Magdeburg - Biographische Skizze von Heinz Glade / Magdeburger Schriftenreihe / Rat der Stadt Magdeburg 1985 | [14] | Generalbebauungs- und Generalverkehrsplan der Stadt Magdeburg, 1. Entwurf 1967, Broschüre |
| [5] | Heft 30 Stadtplanungsamt - Südwestliche Stadterweiterung | [15] | Generalverkehrsplan der Stadt Magdeburg von 1974 |
| [6] | F. A. Wolter, Geschichte der Stadt Magdeburg 1901 / Faber'sche Buchdruckerei | [16] | Die Entwicklung des Straßenwesens in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands und der Deutschen Demokratischen Republik 1945-1989/ Kirschbaum - Verlag 1992 |
| [7] | Magistratsbaurat Rühl, Stadterweiterung Wohnungs- und Siedlungswesen am „Frühlicht“ | [17] | Geschichte der Stadt Magdeburg Akademie - Verlag Berlin 1975 |
| [8] | Magdeburg so wie es war Ingelore Buchholz / Droste Verlag 1991 | [18] | Dr. H. Hermann Saitz „Der Verkehr der großen Städte“ Hansapress - Verlag für Verkehrswesen Berlin /1981 |
| [9] | Heft 20 Stadtplanungsamt / Bruno Taut /1995 | [19] | Heft 47 Stadtplanungsamt, Workshop Universitätsplatz 1995 |
| [10] | Drei Drittel von Hundert - 100 Jahre Elektrische in Magdeburg | [20] | Die Geschichte der Straße Maxwell G. Lay / Campus Verlag 1994 |
| | | [21] | Heft 9 Stadtplanungsamt, Radverkehrskonzeption 1995 |

Abb. und Bilder auf den Seiten 32, 33, 36, 37, 40, 41, 42, 44, 45, 46, 58, 59, 66, 75 sowie das Titelbild hat das Stadtarchiv zur Verfügung gestellt.

Die Entwicklung des Straßennetzes nach der Einheit Deutschlands (1990 - 2000)

Der Aufbau der Straßendatenbank als Grundlage einer systematischen Erfassung der Straßendaten

Die Bemühungen, die innerstädtischen Straßen Magdeburgs in einer Datenbank zu erfassen, gehen bis in die Jahre 1970/71 zurück. In den Jahren danach wurde begonnen, für jede Straße ein Straßenbuch anzulegen. Ein Straßenbuch, deren Inhalt in einer Anordnung von 1973 geregelt war, bestand aus einem Deckblatt, einem Übersichtslageplan, einem Straßenbestandslageplan mit der Abgrenzung der Verkehrsfläche gegenüber kreuzenden oder einmündenden Straßen, sowie einem Datenblatt zur Lochkartenerfassung. Ab 1979 sollten dann Parameter von Straßenverkehrsanlagen Grundlage einer Straßendatenbank bilden. Ob tatsächlich eine derartige Datenbank entstand ist nicht verbürgt. Die damals vorherrschende Großrechner-technik erschwerte sicher dieses Vorhaben.

Seit 1988 befasste sich eine überregionale Arbeitsgruppe aus mehreren Stadtdirektionen Straßenwesen (Dresden, Leipzig, Halle, Magdeburg und Berlin) mit dem Einsatz von Bürocomputern in der Straßendokumentation und ein Jahr später mit dem Aufbau einer Straßendatenbank. Das Datenbankkonzept basierte auf dem relationalen Datenbanksystem REDABAS (dBASE). Die Struktur der einzelnen Datenbanktabellen und der Inhalt der jeweiligen Datensätze, sowie Datenschlüssel sind noch nachweisbar. Die Datenbank sollte als Grundlage für eine rechnergestützte Verwaltung und Organisation des Stadtverkehrs, sowie zur Analyse und Planung dienen.

Die in den zurückliegenden Jahren erfassten Straßendaten wurden aus Kapazitätsgründen nicht aktualisiert. Daher musste 1988 mit einer vollständigen Neuaufnahme der Straßen begonnen werden. Eingabe- und Auswertungsprogramme standen nicht zur Verfügung, so dass letztendlich das Vorhaben Straßendatenbank scheiterte.

Nach der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten wurde die Straßenbauverwaltung neu geordnet. Die Stadtdirektionen Straßenwesen wurden aufgelöst. Deren Aufgaben übernahmen nunmehr die Tiefbauämter der Stadtverwaltungen. Mit Einführung neuer technischer Vorschriften und dem erforderlichen Eigentümnachweis über die den Straßen dienenden Flurstücke war das bisherige Datenbankkonzept nicht mehr ausreichend. Das Tiefbauamt der Stadt Magdeburg initiierte daher 1991 ein ABM-Projekt "Straßendatenbank". In der Vorbereitungsphase dieses Projektes wurde innerhalb von 3 Monaten ein objektorientiertes Datenbankkonzept, Datenschlüssel und ein Erfassungsfeld entworfen. In diesem Konzept wurde das Ordnungssystem des Straßennetzes, das aus Straßen, Abschnitten und Knoten besteht, entworfen sowie die Daten, mit denen die Teilobjekte beschreibbar sind, festgestellt. Erst dann konnten die Datenbanktabellen und ihre Inhalte festgelegt werden. Ein Schlüsselverzeichnis und das Erfassungsfeld waren die letzten Voraussetzungen für die Erfassung von Straßendaten. Nach diesem Konzept sind dann im Zeitraum November 1991 bis Oktober 1993 Daten von 630 km innerstädtischen Straßen aufgenommen worden, wobei das grafische Ordnungssystem in Stadtkar-

ten dokumentiert wurde.

Ab Mai 1992 wurde aus dem ABM-Mitarbeiterstab heraus die spätere Arbeitsgruppe "Digitale Straßendokumentation" gebildet, von der die Datenbank abschließend bearbeitet und die Datenbankpflege weitergeführt werden sollte.

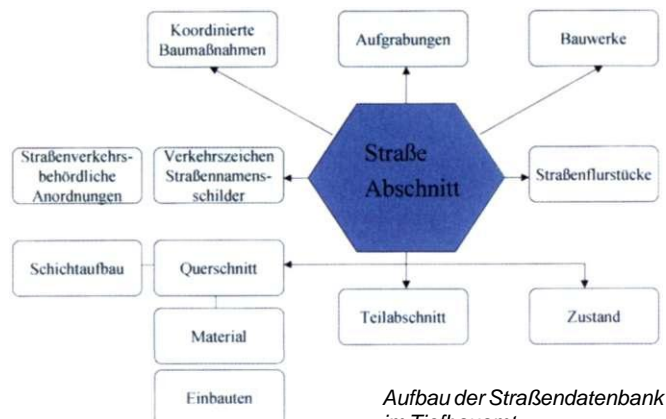
Als Datenbanksystem stand ebenfalls nur dBASE zur Verfügung. Wegen der Vielzahl miteinander verknüpfter Datenbanktabellen war ein Erfassungs- und Änderungsprogramm erforderlich, welches 1993 vom Hauptamt entwickelt wurde. Auswertungen waren damit jedoch nicht, bzw. nur durch Anwendung von dBASE-Befehlen, möglich. Für die Dateneingabe wurde nochmals ein Jahr benötigt. Das ursprünglich Datenbankkonzept sah nur die Erfassung benannter Straßen vor.

Die Vielzahl der Datenbankabfragen und die Bemühungen, das Antwort-Zeitverhalten zu verbessern, führten zu Erkenntnissen, die eine Modifizierung des bisherigen Datenbankkonzeptes erforderten. Inzwischen hat die Straßendatenbank der Landeshauptstadt Magdeburg mehrere Entwicklungsstufen durchlaufen. Diese Stufen waren durch die jeweils verfügbare Hard- und Software bedingt.

Eine komfortable Nutzung der Datenbestände mit Werkzeugen zum Entwurf von Abfragen, Formularen und Berichten konnte durch den Einsatz von LOTUS APPROUCH als Windows-Applikation ermöglicht werden.

In einer weiteren Entwicklungsstufe wurde dann MS-ACCESS als Datenbanksystem eingesetzt, das Verknüpfungen einer Tabelle mit mehreren Feldern anderer Tabellen zulässt. Durch die Möglichkeit, unter MS-ACCESS Auswahlfelder in den Bildschirmformularen zu platzieren, wurde der Arbeitsaufwand für die Datenerfassung weiter reduziert. Unter MS-ACCESS entstand schließlich die Netzwerkversion der Straßendatenbank, die einerseits eine breite Nutzung der vorhandenen aktuellen Tabellen zulässt, andererseits die Möglichkeit bietet, unterschiedlichste Arbeitsaufgaben in den verschiedenen Bereichen, Sachgebieten und Abteilungen zu verknüpfen. Die vorläufig letzte Entwicklungsstufe der Straßendatenbank wurde 1997 mit den GIS-Projekten "Straßennetz" eingeleitet. Dies stellt den Zusammenhang zwischen dem grafischen Modell der Straßendatenbank und deren Datenbanktabellen dar.

Während der SDB-Entstehung wurden wichtige Arbeitsgrundlagen zur Datenbankpflege sowie die erforderlichen Richtlinien, Vorschriften und Schlüsselverzeichnisse erarbeitet, die auch bei künftig notwendigen Weiterentwicklungen nach dem Standard OKSTRA (Objektkatalog für das Straßen- und Verkehrswesen) die Grundlage bilden können.

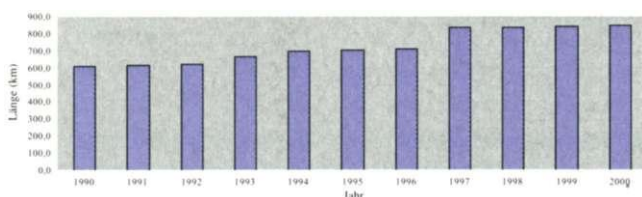


Aufbau der Straßendatenbank im Tiefbauamt

Übersichten und zahlenmäßige Entwicklung des Straßennetzes insgesamt

Die Entwicklung der Länge des Straßennetzes wird im folgenden Bild dargestellt.

Die Basis der Zahlen von 1990 beruhen auf der Übernahme des Datenbestandes der SDS, in der alle benannten Straßen analog erfaßt wurden. Durch das Wirksamwerden des Straßengesetzes des Landes Sachsen Anhalt 1993 erfolgte die differenziertere Einteilung in Straßengruppen. Mit der Erarbeitung des Straßenbestandsverzeichnisses ab 1997 kam es zu Verschiebungen im Längenverhältnis durch Klärung von Baulasten der Straßen.



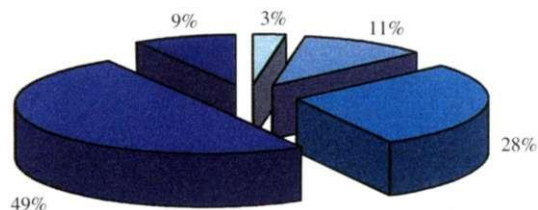
Entwicklung Länge Straßennetz LH Magdeburg

(Tabelle mit Angaben zur Länger des Straßennetzes siehe unten)

Neben der Einteilung in Straßengruppen werden die Straßen nach ihrer Verkehrsbedeutung unterteilt.

Straßen für den öffentlichen Verkehr werden nach Lage (außerhalb oder innerhalb bebauter Gebiete), angrenzender Bebauung und maßgebender Funktion (Verbindung, Erschließung, Aufenthalt) in Kategoriegruppen eingeteilt. Entsprechend ihrer jeweiligen Bedeutung für Verbindung und Anbindung von Zielen im Straßennetz (gekennzeichnet durch Verbindungsfunktionsstufen) lassen sich die Straßen in Straßenkategorien einteilen. Diese Einteilung stellt dann bestimmte Anforderungen an die Bauausführung.

Das folgende Schema zeigt die Längenanteile der jeweiligen Straßenkategorien der Gemeindestraßen.



Länge der Gemeindestraßen nach ihrer Kategorie

■ keine Kategorie
■ Hauptverkehrsstraße
■ Hauptsammelstraße
■ Anliegerstraße
■ Anliegerweg

Kategorie	Erläuterung	Länge [km]	%
---	keine Kategorie	16,98	3
III	Hauptverkehrsstraße	63,67	11
IV	Hauptsammeistraße	168,41	28
V	Anliegerstraße	293,04	49
VI	Anliegerweg	51,06	9

Länge der Gemeindestraßen nach ihrer Verkehrsbedeutung

Eine weitere Übersicht dokumentiert die Zustandsentwicklung der Fahrbahnen.

Derzeit werden Entscheidungen über Straßenerhaltungsmaßnahmen auf Grundlage einer formlosen Beurteilung des Straßenzustandes getroffen. Diese Entscheidungen auf Grundlage systematischer Zustandserfassungen des jeweils betrachteten Netzes nach möglichst objektiven Gesichtspunkten zu treffen, soll das Ziel bei der weiteren Bearbeitung sein.

Dazu wird der Zustand der gesamten befestigten Verkehrsfläche visuell erfasst und in Formblättern festgehalten. Dabei werden folgende Zustandsmerkmale zur Bewertung herangezogen :

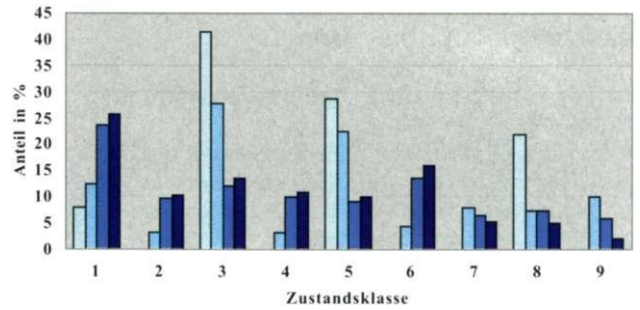
- Spurrinnen
(visuelle Beurteilung - Messung falls erforderlich)
- Allgemeine Unebenheiten (Mulden, Wellen)
- Stufen
- Netzrisse, Rißhäufungen (Asphalt) bzw. Zertrümmerungen (Platten, Pflaster)
- Ausbrüche

Länge Straßennetz											
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Bundesstraßen			37,6	34,4	36,1	36,1	36,1	49,6	49,9	50,1	50,4
Landesstraßen					19,7	19,7	19,7	21,5	21,2	21,2	21,2
Kreisstraßen					34,3	34,1	34,6	35,7	35,2	36,4	36,8
Gemeindestraßen			586,9	634,2	602,1	611,6	618,8	586,2	586,8	589,8	592,3
Sonstige öffentliche Straßen					8,1	0,6	0,8	4,1	4,9	4,9	4,4
Privatstraßen							3,1	64,3	63,2	64,7	65,6
Öffentliche Wege								73,1	76,6	76,6	80,4
	613,0	618,0	624,5	668,6	700,3	702,1	713,1	834,5	837,8	843,1	851,2

* einschließlich Auffahrten MD-Ring / "Aufnahme selbständiger Rad- und Gehwege

- Ausmagerungen, Splittverlust (Asphalt) bzw. offene Fugen (Platten, Pflaster)
- Flickstellen
- Verkantungen, Verformungen, Ausbrüche, Risse, Abplatzungen an Borden/Bordrinnen
- Belästigung durch Spritzwasser

Aus diesen Einschätzungen wurde auf Grundlage eines Arbeitspapiers der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ein Algorithmus der Zustandsbewertung entwickelt, der mit vertretbarem Aufwand an die im Tiefbauamt vorliegenden Möglichkeiten angepasst wurde.



Zustandsentwicklung der Fahrbahnen von Gemeindestraßen 1993 - 2000

□ 1993
 □ 1997
 ■ 1998
 ■ 2000

Zustandsentwicklung der Fahrbahnen von Gemeindestraßen 1993 - 2000					
Zustandsklasse		Länge [km]			
1993*	Jahr	1993	1997	1998	2000
I	1 sehr gut	54,20	71,94	138,01	148,36
	2 gut	19,61	56,97	59,99	
II	3 gut-mittelmäßig	276,80	161,25	71,02	78,17
	4 mittelmäßig		19,24	57,77	63,22
III	5 mittelmäßig	191,20	130,36	53,55	57,41
	6 mittelmäßig - schlecht		25,84	79,20	92,85
IV	7 schlecht		45,48	38,24	30,20
	8 schlecht	146,40	42,16	43,37	28,30
	9 sehr schlecht		58,96	34,31	12,85

* erfolgte die Einteilung der Zustandsklassen in vier Stufen

Im vorhandenen Straßennetz wurden zwischen 1990 und 2000 an 247 Stadtstraßen Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung bzw. grundhafter Ausbau durchgeführt. Dies bedeutet ein Investitionsvolumen von ca. 750 Mio. DM. Das ist ungefähr soviel wie vor der Wende in 20 - 30 Jahren ausgegeben werden konnte. Im gleichen Zeitraum sind nachfolgend aufgeführte Straßen neu entstanden, (tlw. noch im Bau):

Straßenname

Albert-Fischer-Straße	Apfelstieg	Egmontstraße
Albinmüllerweg	Aprikosenweg	Eimersleber Weg
Altenhäuser Straße	Atzendorfer Straße	Eisvogelstraße
Am Birngarten	Auf den Höhen	Emil-Rungwerth-Weg
Am Bördegarten	Auf der Grauwacke	Erich-Brose-Weg
Am Brückbusch	Bachstelzenweg	Erich-Kästner-Straße
Am Costerberg	Behneweg	Erlikönigstraße
Am Großen Silberberg	Biesengrund	Fauststraße
Am Hansehafen	Blesshuhnweg	Felsengrund
Am Mittelteich	Borner Weg	Friedensauer Weg
Am Pfahlberg	Bötticherstraße	Gerwischer Straße
Am Schraderhof	Breslauer Weg	Grabower Straße
Am Sonnenanger	Brücke am Wasserfall	Großer Werder
Am Stadion	Büdener Straße	Gustav-Ricker-Straße
Am Unterhorstweg	Bülstringer Straße	Gutensweger Straße
Am Zweigkanal	Burger Straße	Hans-Fallada-Weg
An der Darre	Carl-Krayl-Ring	Hansapark
An der Halberstädter Chaussee	Carl-Miele-Straße	Hasenpflugstraße
An der Klinke	Carnotstraße	Heinrich-Schmutze-Straße
An der Ölmühle	Doctor-Eisenbart-Ring	Heiseweg
An der Wendeschleife	Dungertweg	Hektorweg

Henny-Porten-Straße	Obstgasse	Sr.-Maria-Hilf-Straße
Hohenwender Weg	Ochtmersleber Weg	St.-Stephani-Straße
Hösebergweg	Oelzeweg	Stegelitzer Straße
Hundorfer Weg	Ölweide	Stettiner Weg
Ihleburger Straße	Pallasweg	Stockmannweg
Junoweg	Parchauer Straße	Storchenweg
Jutta-Balk-Straße	Paul-Ecke-Straße	Sülzborn
Karen-Fredersdorf-Straße	Pfirsichweg	Tangerhütter Weg
Kerbelbreite	Plachwitzer Weg	Tarthuner Weg
Königsborner Straße	Plötzkyer Straße	Tassostraße
Körbelitzer Straße	Rautenbreite	Theodor-Kozlowski-Straße
Külzauer Straße	Rettelbuschweg	Tränkeweg
Lavendelweg	Robinienstraße	Tucheimer Straße
Leineweberstraße	Rohrdommelweg	Unseburger Straße
Lentkestraße	Rosmarinweg	Veilchengrund
Löderburger Straße	Rotkelchenstraße	Walnußweg
Maikäferweg	Rübengrund	Wertherstraße
Mälzerstraße	Schawinskyweg	Westeregeiner Straße
Maria-Neide-Straße	Schermcker Weg	Wilhelm-Diek-Straße
Masurenring	Schreinerergasse	Wolmirsleber Weg
Matthiasstraße	Schwaneberger Weg	Wörmitzer Straße
Melissenweg	Seepark	Zaunkönigstraße
Moosgrund	Silberbergweg	Zum Sauren Tal
Nelkengrund	Sonnenallee	Zum Wiesgen
Nomi-Rubel-Straße	Sperlingweg	Zur Schleuse
	St.-Laurentius-Weg	

Brückenbauvorhaben zwischen 1990 - 2001

Der Brückenbau in der Landeshauptstadt Magdeburg - Jahrhundertbauwerke von einst und heute

Brücken sind so alt wie die Menschheit. Über die Jahrtausende entwickelten sich einfache Hängebrücken aus Seilen zu raffinierten Konstruktionen aus Bambus und Eisen; Trittssteinen im Wasser folgten mächtige Pontonbrücken aus aneinander gebundenen Booten und einfache hölzerne Stege waren Vorläufer der mächtigen Steinbrücken im antiken Rom.

Zu Beginn der industriellen Revolution folgten die Formen und Konstruktionen der ersten Eisenbrücken den Vorgängern aus Stein und Holz vergangener Jahrhunderte. Aber kaum mehr als hundert Jahre später nutzten kolossale Konstruktionen aus Stahl in kühnen, neuen Formen die Möglichkeiten des Materials und schufen Verbindungen über zuvor unüberbrückbare Klüften in allen Teilen der Welt.

Im 20. Jahrhundert übertrafen die Entwürfe von Stahlbögen, Hänge- und Auslegerbrücken selbst die kühnsten Errungenschaften ihrer Vorgänger. Die neuen Technologien des Stahl- und Spannbetons erlaubten in bisher unbekanntem Maßstab weltweit den Bau schwerelos wirkender Brücken, während das Aufkommen der Schrägseilbrücken nach dem Zweiten Weltkrieg eine neue Welt an Möglichkeiten für erfin-

dungsreiche Ingenieure öffnete.

Attraktive und praktische Brücken stellen noch heute eine Herausforderung an ihre Erbauer dar. Geniale Entwerfer wenden sich neuen Methoden der Konstruktion und verbesserten Baustoffen zu, um die Möglichkeiten der bisherigen Brückentypen zu erweitern und entwickeln wunderbare neue Formen, die uns in das dritte Jahrtausend führen.

Die Magdeburger Stadtgrenzen umfassen Anfang des Jahres 2001 eine Gebietsfläche von ca. 193 km². Im Zuge des ca. 850 km langen Straßennetzes liegen laut Bauwerksverzeichnis 191 Brücken, 135 Durchlässe, 5 Tunnel, 10 Lärmschutzwände sowie 7,5 km Stützmauern. Damit ist die Landeshauptstadt Magdeburg mit seiner geographischen Lage am größten Fluß Mitteleuropas, der Elbe, eine der brückenreichsten Städte, ein Mekka der Ingenieurbaukunst. Allein 18 Brücken führen über die Elbe. Besonders die Elbbrücken waren für die Magdeburger von Bedeutung. Sie förderten den Handel von West nach Ost, ermöglichten Stadtentwicklung auf beiden Seiten des Flusses und waren strategisch bedeutende Punkte.

Sie waren aber auch immer gefährdet, denn kriegerische Handlungen richteten sich schnell gegen die Brücken.

1903 erhielt Magdeburg die Königsbrücke, die sich in einer Länge von 135 Metern über die Stromelbe spannte. Unvergesslich ist für die Magdeburger auch die Geschichte der Sternbrücke, deren Bau 1914 begann und 1922 vom

damaligen Oberbürgermeister Herrmann Beims eingeweiht wurde. Es handelte sich um eine genietete Doppelbogenfachwerkkonstruktion aus Stahl, von der die Magdeburger behaupteten, sie wäre nackt. Denn Bruno Taut ließ die Türmchen und Spitzen der "Raubritterzeit" streichen. Dennoch präsentierte sich die Konstruktion der Sternbrücke in ihrer technischen Schönheit.

Beide Brücken wurden, wie viele andere Elb- und Straßenbrücken 1945 zerstört. Aber auch an den Brücken, die den 2. Weltkrieg unzerstört überstanden haben, wurden in den Jahren bis 1990 weder größere Instandsetzungsleistungen noch planmäßige Unterhaltungsarbeiten durchgeführt. Es fehlte überall an diesbezüglichen Bilanzen und geeigneten Baumaterialien. Zu DDR-Zeiten war es einfacher einen Brückenersatzneubau auf der Grundlage eines Prüfbescheides der Staatlichen Bauaufsicht zu erwirken, als Grundinstandsetzungen durchzusetzen.

Beispiele dazu seien erwähnt - die Brückenzüge Pettenkofer Straße und der Westring.

Fremde Brückenprüfkapazitäten (Ing.-Büros) gab es zu DDR-Zeiten so gut wie gar nicht. Jeder Baulastträger musste seine Bauwerke selbst prüfen. War kein Prüferingenieur in den eigenen Reihen vorhanden, blieb es bei äußerlichen Sichtprüfungen und demzufolge kam es oftmals zu Fehlentscheidungen.

Die Brücken, die 1990 älter als 15 Jahre waren und im gleichen Zeitraum keiner Grundinstandsetzung unterzogen worden sind, hatten erhebliche, meist schon sichtbare Dichtungsschäden. Das trifft ganz besonders für die Brückenbauwerke zu, die 50 % der Nutzungsdauer noch nicht erreicht haben, also in den Jahren 1955 - 1980 neu gebaut wurden.

Während dieser Zeit wurden Dichtungsstoffe und Technologien eingesetzt bzw. angewendet, die keinesfalls den Brückenbauanforderungen stand hielten. Auf die Baulast des Tiefbauamtes bezogen waren das in erster Linie alle Bauwerke des Magdeburger Ringes sowie die Großbrücken Strombrücke und der Nordbrückenzug.

In Auswertung der geschilderten Fakten und der strukturellen Neuordnung der Verwaltung im Jahre 1991 im Tiefbauamt, als Baulastträger für Ingenieurbauwerken zuständig, hat der Brückenbau in Magdeburg eine neue Dimension erhalten. Dabei hatte der Neubau von Brücken zur verkehrlichen Ertüchtigung der Stadt ebenso Priorität wie die Sanierung der Brücken zur Bewahrung der Nutzungsdauer, der Architektur und Identität.

Dafür wurde im Tiefbauamt die Stelle Brückenbau mit 10 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aufgebaut.

Die hier seit 1991 erbrachten Leistungen sind beachtenswert. 26 Brücken, 11 Durchlässe, 10 Lärmschutzwände und Stützmauern wurden neu gebaut. Dabei entstanden solch verkehrstechnisch bedeutende und wichtige Bauwerke wie der Westringbrückenzug mit dem Ausbau der Kreuzung Halberstädter Str./Südring, die Brücken Mittagstraße und Lorenzweg, die die letzten niveaugleichen Anbindungen an den Magdeburger Ring beseitigten. Der Ersatzneubau der Korbwerderbrücke ermöglichte die Ansiedlung Industrieinvestoren auf der Steinkopfsinsel. Die Sülzebrücke in Buckau und die Fußgängerbrücke am Cracauer Wasserfall

erschließen den größten Freizeit- und Erholungspark auf der Rotehorn Insel. Mit der 1999 wieder errichteten Reyherbrücke konnte eine historisch seltene und denkmalgeschützte Brückenkonstruktion neu wieder hergestellt werden. Auch die beiden weißen hölzernen Fußgängerbrücken zur Marieninsel im Rotehornpark wurden einer "Erneuerungskur" unterzogen.

Zweifellos stellt die von den BUGA-Vorbereitern erbaute Hängebrücke im Herrenkrugbereich eine Attraktion bzw. ein Aushängeschild für Magdeburgs Brücken dar.

Das größte Verkehrsprojekt der Landeshauptstadt war jedoch die Baumaßnahme Nordbrückenzug, das mit der feierlichen Einweihung des ersten Autotunnels in Magdeburg, durch den Oberbürgermeister ein viertel Jahr vor BUGA - Beginn fertig gestellt wurde.

Dabei sind die neue Jerusalembrücke über die Stromelbe und die neue Friedensbrücke über die Alte Elbe im Zuge der B 1 und der Ost-West-Erschließung die herausragenden Ingenieurbauwerke des Nordbrückenzuges, welche von dem wichtigen Verkehrsknoten, dem Askanischen Platz flankiert wird. Der ca. 1.300 m lange Nordbrückenzug umfasst neben den Brückenneubauten die Rekonstruktion der vorhandenen Elbbrücken, die teilniveaufreie Ausbildung des Askanischen Platzes durch einen 450 m langen Tunnel sowie den Straßenbau einschließlich der erforderlichen Ausrüstung. Nach Fertigstellung der Gesamtbaumaßnahme stehen nunmehr stadtaus- und stadteinwärts für den Individualverkehr je 2 Fahrspuren und für den öffentlichen Nahverkehr 2 unabhängige Spuren in Seitenlage zur Verfügung.

Im Stadtteil Rothensee wurden in der jüngsten Vergangenheit die Ferngleise der Bundesbahn nach Stendal überbrückt und die dazu notwendigen Anbindungsrampen fertig gestellt. Gegenwärtig wird der Ersatzneubau der stark beschädigten Alten Oebisfelder Brücke als weiterer Meilenstein zur Errichtung des geplanten Nordverbinders, der an die B 189 (Magdeburger Ring) im Norden Magdeburgs anbinden soll.

Für all die aufgezeigten Maßnahmen sind seit 1991 rund 293 Mio DM aus dem Vermögenshaushalt geflossen. Ca. 70 % davon wurden vom Land bzw. Bund bereitgestellt.

Darüber hinaus erfolgten seit 1991 grundhafte Sanierungen unter anderem an 25 Brücken, 13 Durchlässen und 5 Stützwänden. Diesen Sanierungen verdanken wir die alte Friedensbrücke im neuen Glanz, die alte Jerusalembrücke mit ihrer Stahlbogenkonstruktion, die im alten Stil fast originalgetreu wiederhergestellte Elbebahnbrücke, die beiden Fußgängerbrücken zur Marieninsel im Rotehornpark sowie die denkmalgeschützten Flügelmauern der im Jahre 1882 errichteten Zollbrücke.

Bei einem entsprechend des Gesamtumfanges an Ingenieurbauwerken ermittelten Bedarf von ca. 6,3 Mio DM für Werterhaltungsmaßnahmen konnten nur ca. 3,5 Mio DM /Jahr im Verwaltungshaushalt zur Verfügung gestellt werden. Ca. 42 Mio DM sind seit 1990 für die Werterhaltung an den Brücken der Elbestadt verbaut worden.

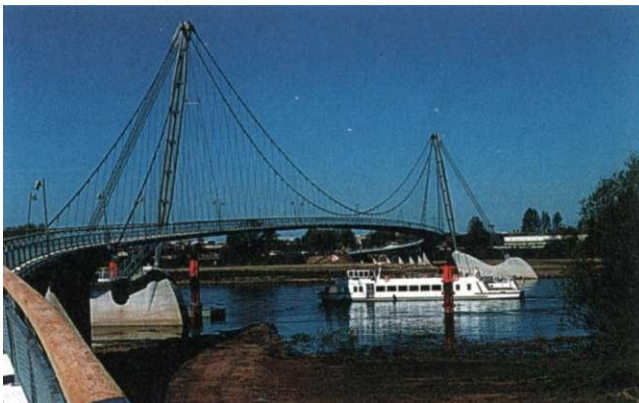
Die Summen lassen erahnen, wieviel Sorgfalt und auch Be-

geisterung für die Brückenarchitektur, mit der Mühe um ihren Erhalt und Neubau, durch das Tiefbauamt verbunden sind.

13 Brückenbaumaßnahmen wären in den nächsten 2 Jahren wünschenswert, um Versäumtes aufzuholen und den neuen Verkehrsbedingungen gerecht zu werden. Die Haushaltslage wird Baumaßnahmen für 6 Brücken zulassen. Dazu gehören als Großbaumaßnahmen der bereits als 2. Bauabschnitt begonnene Ersatzneubau der Oebisfelder Brücke und der geplante Tunnelbau im Zuge der B 1 unter dem Universitätsplatz.

Ein Wunsch vieler Magdeburgerinnen und Magdeburger gilt dem Wiederaufbau der Sternbrücke. Der gegenwärtige Vorbereitungsstand lässt, nach Bereitstellung der notwendigen Fördermittel, noch in diesem Jahr einen Baubeginn zu. Bei einer geplanten Bauzeit von 3 Jahren kann das Bauwerk im Jahre 2004 in das Stadtbild zurückkehren. Dann hätten wir in der Tat ein schönes Brückenbauwerk, das mit seiner Geschichte zwei Jahrhunderte überspannt.

Nutzen wir bei Spaziergängen in der Stadt die Möglichkeit die ingenieurtechnischen Meisterleistungen und dauerhaften Architekturen an den Brücken bewusst zu betrachten.



Neuer Herrenkrugsteg



Sanierte Bogenbrücke zur Marieninsel im Stadtpark Rotehorn



Nördliche Tunneleinfahrt am Askanischen Platz



Restaurierte Reyherbrücke im Stadtpark Rotehorn



Luftbildaufnahme; Fußgängerbrücke am Wasserfall



Nordbrückenzug: Im Vordergrund Askanischer Platz in der Bauphase; alte und neue Jerusalembrücke



Postkarte; Königsbrücke vor der Zerstörung 1945



Postkarte; Königsbrücke mit regem Schiffsverkehr auf der Elbe um 1916



Postkarte; Königsbrücke mit den Kaianlagen zum Handelshafen



Postkarte; Sternbrücke vor der Zerstörung 1945

Versorgungsleitungen im Straßennetz

Der öffentliche Straßenraum hat neben der Verkehrsfunktion die Aufgabe, die gesamte Infrastruktur der Ver- und Entsorgung aufzunehmen. In den öffentlichen Straßen und Wegen von Magdeburg beträgt der Anlagebestand derzeit:

400 km	Straßenentwässerungsleitungen
20300	Straßenabläufe
80 km	LSA Kabelanlagen
965 km	Abwasserleitungen
69 km	Abwasserdruckleitungen
43,60 km	Informationskabel der Stadt
738 km	Gasleitungen
2.211 km	Energieleitungen
50 km	Wasserleitungen
135 km	Wärmeleitungen
240 km	Informationsleitungen sowie
223 km	Anschlussleitungen

flächendeckend Leitungen und Kabelkanäle der Telekom sowie weitere Lizenznehmer des Bundes. Die Entwicklung des Anlagebestandes Straßen wird in folgender Tabelle dargestellt (Auswahl).

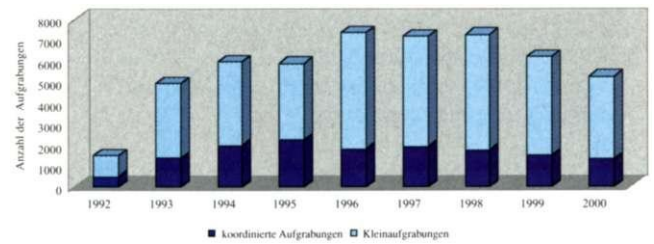
Anlage	Mengen- einheit	1993	2000
Straßen Rad-Gehwege	[km] [km]	630,0	770,8 80,4
Gewässer *)			
Gewässer 2. Ordnung	[km]	43,75	78,70
Gräben	[km]	44,95	10,42
Brunnen	[Stck]		95
davon Brunnen mit Handpumpe		10	33
Straßenbeleuchtung			
Beleuchtungsmaste	[Stck.]	18.544	21.122
Länge beleuchtet	[km]	600,00	684,00
Verkehrsleiteneinrichtungen			
Verkehrszeichen	[Stck.]	13.040	18.423
Fahrbahnmarkierung; Farbe	[km]	110,00	
Plaste	[km]		95,00
Schutzplanken; einf.	[km]		30,00
doppelt	[km]		17,00
Leitpfosten	[Stck.]	1.250	3.546
Kettenpfosten/Poller	[Stck.]	3.100	3.460
Straßennamensschilder	[Stck.]	10.500	12.486
Vorwegweiser	[Stck.]	178	651
LSA	[Stck.]	118	207
davon FLSA	[Stck.]	25	45
Anwohnerparkgebiete	[Stck.]	5	16
öffentliche Parkplätze	[Stck.]	ca. 50	58
Parkautomaten	[Stck.]	24	88
Parkleitsystem	[Stck.]	0	1

* Stand 1999

Entwicklung des Anlagenbestandes

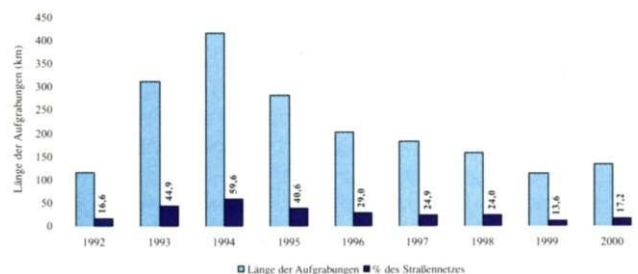
Dieser Anlagebestand muss kontinuierlich kontrolliert, erneuert und erweitert werden. Ohne Aufgrabungen und die damit verbundenen Verkehrsbeeinträchtigungen ist diese Aufgabe in nur wenigen Fällen zu lösen.

Nach der Wende ist die Anzahl der Aufgrabungen in der Stadt Magdeburg rasant angestiegen.



Anzahl der Aufgrabungen

Die Gesamtlänge aller Aufgrabungen seit 1990 beträgt über das Doppelte der Gesamtlänge des öffentlichen Straßennetzes. Die Anzahl der jährlichen Aufgrabungen hat sich zum Stand von 1990 verzehnfacht. Obwohl ein leichter Rückgang der Aufgrabungen seit 1999 zu verzeichnen ist, sind größere Reduzierungen aufgrund des neuen Marktes im Telekommunikationsbereich nicht zu erwarten. Allein im Jahr 2000 betrug der Anteil der Aufgrabungen der neuen Telekommunikationsunternehmen ca. 50 % der Gesamtaufgrabungen.



Länge Aufgrabungen (% des Straßennetzes)
(Die Prozentangaben beziehen sich auf die jeweilige Länge des Straßennetzes)

Gabriele Grützahn
Dr. Kathrin Kretschmann
Lothar Lose
Tiefbauamt der Landeshauptstadt Magdeburg

"Magdeburg 21": Der Magdeburger Hauptbahnhof wird fit gemacht für das 21. Jahrhundert

Kurz nach der Bahnreform wurde seitens der DB AG noch unter ihrem damaligen Vorsitzenden Herrn Dürr verkündet, dass sich die Flächen in den Innenstädten größerer Städte in Deutschland ohne Zutun Dritter entwickeln lassen würden - gewinnträchtig und lohnend für die Bahn AG sowie im Interesse der Stadtentwicklung.

Dabei spielte eine Rolle, dass in den vergangenen Jahren viele Bahnflächen in zentraler städtischer Lage überflüssig geworden bzw. nur noch unterwertig genutzt worden waren und diese Flächen vermarktet werden sollten. Aus den daraus zu erzielenden Gewinnen sollten ganze Bahnhöfe umgestaltet bzw. aus betrieblich komplizierten Kopfbahnhöfen unterirdische Durchgangsbahnhöfe gestaltet werden (z. B. Stuttgart Hauptbahnhof). Diese Projekte, die im ganzen Bundesgebiet verteilt waren, wurden mit dem Merkmal "Bahnhof 21" versehen. Die Bahnhöfe sollten "fit für das 21. Jahrhundert" gemacht werden. So kam auch Sachsen-Anhalts Landeshauptstadt Magdeburg in die Liste.

Die damaligen konzeptionellen Überlegungen für das Projekt "Magdeburg 21", die von Albert Speer & Partner ausgeführt wurden, sahen vor, große Flächen beidseitig der Gleisanlagen von der Ernst-Reuter-Allee bis hinter den Abzweig Halle / Hannover zu beräumen, neu zu ordnen und überflüssige Flächen zu verkaufen. Insgesamt hätten ca. 35 ha innerstädtische oder Innenstadt nahe Flächen aktiviert werden können. Westlich des Hauptbahnhofs entlang der Maybachstrasse (auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes) hätte ein neuer Stadtteil entstehen können, der mit einer Brücke für Fußgänger etwa in Höhe des Hasselbachplatzes mit dem Stadtzentrum verbunden worden wäre. Der Hauptbahnhof sollte nach diesen Plänen ebenfalls umgestaltet, der zentrale Omnibusbahnhof an der Maybachstraße neu angelegt werden.

Nach mehreren Arbeitskreissitzungen wurde klar, dass die Vermarktungsmöglichkeiten für die Flächen insbesondere zwischen Bahnhofsrückseite und Halberstädter Straße - also entlang der Maybachstraße - kurz- und mittelfristig bei weitem nicht so umsetzbar waren, wie das in der Vorstudie angenommen wurde. Ein Hamburger Gutachter befand, dass dieser zum Großteil aus Bürogebäuden bestehende Stadtteil auf Grund der aktuellen Lage auf dem Immobilienmarkt vorläufig so gut wie keinen Bedarf vorfinden oder erzeugen würde. Damit war ein wichtiger Teil des Finanzierungsgedankens für den Umbau des Bahnhofs weggebrochen.

Aus der Sicht des Landes und der Stadt Magdeburg besteht jedoch kein Zweifel an der grundsätzlichen Sinnfälligkeit der ÖPNV- und SPNV-bezogenen Teilprojekte. Deshalb war unabhängig von den größeren Ideen im Umfeld des Bahnhofs bereits mit Landesmitteln (Schnittstellenprogramm bzw. Landesförderung) mit der Verlegung des ZOB sowie der dazugehörigen Verlängerung des Bahnhoftunnels

zu den Bahnsteigen des Hauptbahnhofs (Passage) begonnen worden. An der Idee, den Hauptbahnhof Magdeburg und sein Umfeld für das 21. Jahrhundert fit zu machen, wird festgehalten.

Entwicklung aus heutiger Sicht

Wie wird sich der Bahnhof aus heutiger Sicht entwickeln? Das Bahnhofsgebäude auf der Innenstadtseite, dessen Fassade - gefördert mit 50 Prozent Landesmitteln - in den Jahren 1999 und 2000 saniert wurde, bleibt in seiner jetzigen Form erhalten. Es erstrahlt bereits in neuem Glanz.



Neuer zentraler Omnibusbahnhof an der Maybachstraße

Der zentrale Omnibusbahnhof an der Maybachstraße ging im August 2000 in Betrieb. Die dazugehörige Passage vom heutigen Bahnhofsvorplatz in Verlängerung des vorhandenen Bahnsteigzugangs bis zum ZOB in der Maybachstraße und der neue Stadtplatz werden nach derzeitigem Planungsstand 2. Quartal 2002 fertig.

Das Konzept "Magdeburg 21" nimmt Gestalt an

Die Planungen für Magdeburg 21 ("Wir machen den Hauptbahnhof Magdeburg fit für das 21. Jahrhundert") sehen aus heutiger Sicht wie folgt aus:

- Auf der nördlichen Seite der Passage zum ZOB wird eine durchgehende Ladenzeile eingerichtet. Wegen neuer Bauwerksvorschriften entsteht beim Anschluss an den alten Tunnel ein Absatz von etwa 1,30 Meter Höhe. Dieser Absatz wird mit Stufen und auch behindertengerecht mit Aufzügen überwindbar sein. Am Ausgang zum ZOB bzw. Stadtplatz wird auf der in Richtung Stadtplatz liegenden linken Seite eine Fahrradabstellanlage installiert. Es entsteht eine Taxenvorfahrt. Der Stadtplatz wird terrassenförmig angelegt, um den Höhenunterschied zum ZOB bzw. zur Maybachstraße zu überwinden. Rampen ermöglichen Mobilitätsbeeinträchtigten barrierefreien Zugang.

- Ein zentrales Anliegen aus Landessicht ist die direkte Erschließung des Bahnhofs durch alle tangierenden Straßenbahnlinien. Dazu gehört die Neugliederung der rund um den Hauptbahnhof gelegenen Straßenbahnhaltestellen (Damaschkeplatz und Brandenburger Straße), mit dem Ziel, eine zentrale Straßenbahnhaltestelle in günstiger zentraler Lage am Kölner Platz zu schaffen. Hierfür ist zusätzlich die Verlegung bestehender Haltestellen erforderlich. Die Haltestelle am Damaschkeplatz soll in zwei Haltestellen im Adelheidring und in der Olvenstedter Straße aufgeteilt werden. Die Haltestelle an der Brandenburger Straße soll zum Ullrichsplatz umziehen. Der neu gestaltete Bahnhofsvorplatz und die bereits umgestaltete Haltestelle dort sind schon fertig. Die neue Haltestelle am Kölner Platz würde den Reisenden die Orientierung erleichtern und die Wege verkürzen. Die Straßenbahn soll aus der Ernst-Reuter-Allee südlich in einen neuen Tunnel mit Haltestelle direkt auf dem Kölner Platz verlegt werden. Dieser separate Straßenbahntunnel soll die Fahrgäste näher an die Gleise des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs heranbringen und vom Autoverkehrslärm abschirmen. Die Haltestelle auf dem Kölner Platz soll als Doppelhaltestelle ausgebildet werden und so weit wie möglich im Bereich des Tageslichts liegen. Dort entsteht auch eine Achse für Fußgänger und Radfahrer, die die Eisenbahn in Ost-West-Richtung unterqueren wollen. Durch die hinter den Widerlagern der heutigen Brücken mögliche Anordnung des Straßenbahntunnels kann der Bau unabhängig von der fälligen Überholung der Brückenbauwerke vorgenommen werden. Die Arbeiten an dem Tunnel sollen, sofern die Finanzierung gesichert werden kann, spätestens 2004 beginnen. Eine Verkehrssimulation, die im Auftrag der Stadt Magdeburg vorgenommen wurde, verdeutlicht, dass die prognostizierten Verkehrsströme für 2010 trotz zweimaliger Verflechtung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV) reibungslos und sogar mit leichten Verbesserungen abgewickelt werden können.
- Die Gestaltung des Kölner Platzes wird zusammen mit der des Empfangsgebäudes in einer besonderen Arbeitsgruppe diskutiert und geplant werden. Zentrales Anliegen ist, einen attraktiven Zugang zur Bahn zu schaffen und die Qualität des Platzes erheblich aufzuwerten.

Nachdem die Projektführerschaft für das ursprüngliche Projekt Magdeburg 21 von der DB Netz AG abgegeben, aber nach Protesten der Landesregierung das Projekt nicht fallen gelassen worden war, hat jetzt eine regionale Projektarbeitsgruppe (PAG) die Arbeit aufgenommen. Sie wird vom Beauftragten der Konzernleitung der DB AG für Sachsen-Anhalt (BKL), Herrn Jobst Paul, geleitet. Dieser koordiniert die einzelnen Zuständigkeiten zwischen DB Netz AG, DB Station & Service AG sowie anderen beteiligten Konzernen der DB AG. In der Projektarbeitsgruppe wirken das Land Sachsen-Anhalt, die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH sowie die Landeshauptstadt Magdeburg und die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) mit.

Der Finanzierungsbedarf für das Gesamtprojekt (ohne die bereits im Bau befindlichen Teilprojekte "Passage" und "ZOB" wird zwischen 75 und 100 Millionen DM betragen. Nach Wegfall der Grundidee der "Bahnhof 21 - Projekte" wird die Finanzierung nur darstellbar sein, wenn - neben Eigenmitteln der Stadt und der Verkehrsunternehmen - in erheblichem Umfang auf das sogenannte Schnittstellenprogramm des Landes und damit auf Regionalisierungsmittel zurückgegriffen werden kann.

Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

... kurz NASA, ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des Landes Sachsen-Anhalt. Im Landesauftrag fördert und begleitet sie auch das Projekt "Magdeburg 21".

Im Sinne ihres Slogans "Ein Netz, ein Fahrplan, ein Tarif" strebt die NASA die Gründung von Verkehrskooperationen für Sachsen-Anhalt an. Ziel ist die optimale Verknüpfung des gesamten Nahverkehrs im Land. Die NASA plant, bestellt und finanziert das landesweite Zugangebot und achtet auf dessen Qualität.

Hauptpartner sind die Deutsche Bahn AG, die Burgenlandbahn GmbH und die Harzer Schmalspurbahnen GmbH.

Weitere Eisenbahnunternehmen werden künftig hinzu kommen. Von dem Wettbewerb, der dabei entsteht, profitieren vor allem die Kunden, für die die NASA ein Höchstmaß an Service, Komfort und Qualität zu günstigen Preisen erreichen will.



Im Servicegebäude des ZOB erhalten Reisende Informationen rund um den öffentlichen Personennahverkehr.

Zusammenfassung

Auch wenn sich die von der DB AG versprochene weitgehende Finanzierung auf Grund der krassen Fehlannahmen zur Situation auf dem Immobilienmarkt als nicht belastbar herausgestellt hat, bleibt es beim Projekt "Magdeburg 21". Mit der im jetzigen Umfang vorgesehenen Umgestaltung des Magdeburger Hauptbahnhofes und seines Umfeldes kann tatsächlich von einer Ertüchtigung des Magdeburger Hauptbahnhofes für das 21. Jahrhundert gesprochen werden. Der Projektname besteht zurecht und wird trotz Aufspaltung in die oben beschriebenen Projektteile beibehalten. Die Projektteile erleichtern die Handhabbarkeit in Verhandlung mit verschiedenen Projektpartnern. Dadurch ist es auch möglich, unterschiedliche Finanzierungsspielräume bei den jeweilig Beteiligten besser ausnutzen zu können.

Das Umfeld des Bahnhofes Magdeburg wird rundum erneuert. Dazu gehören der neue ZOB, die neue Bahnhofspassage und die neue Schnittstelle am Kölner Platz mit attraktivem Vorplatz und Bahnzugang. Für die Reisenden verkürzen sich die Wege, es werden weitere kundennahe Markflächen direkt am Reisendenstrom erschlossen und die durch Reisende begehbare Flächen und Räume im Bereich des Bahnhofs einladend gestaltet. Es entsteht eine attraktive Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln. Der Magdeburger Hauptbahnhof soll ein einladendes Tor zu den Zielen in Nah und Fern und für Besucher eine vorzeigbare Visitenkarte der Landeshauptstadt Magdeburg werden.

Dr. Carsten-Wilm Müller
NASA GmbH



Bahnhofsvorplatz während der Sanierung der Bahnhofsfassade (1999/2000)



Zentraler Omnibusbahnhof



Kölner Platz vor 1945



Bahnknoten Magdeburg, Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH

Die Einweihung der potsdam-magdeburger Eisenbahn.

Potsdam, im August.

Rachstehend geben wir eine bildliche Darstellung der Interimshalle zur Eisenbahnfahrt auf der potsdam-magdeburger Eisenbahn, welche in der diesigen brandenburger Vorstadt auf ebenem Felde erbaut worden ist, um bis zur vollständigen Ueberbrückung der Havel an der langen Brücke und dem berlin-potsdamer Bahnhofe zur Expedition der Fahrten vom 7. August d. J. ab benutzt zu werden. Dieses Bild ist aufgenommen am 2. August vor der Abfahrt der ersten Hauptprobefahrt von Potsdam nach Magdeburg und zurück, da eine andere feierliche Einweihungsfahrt nicht stattfinden soll, was wir jedenfalls für gut halten, da die jetzige Geldklemme jede Ersparniß dringlich und empfehlenswerth macht.

Die ganze Fahrt am 2. August war wegen des heitern Tages und der heitern Gesellschaft mit Recht eine Volksfestfahrt, und bei dem gebiigen Baue dieser Eisenbahn, wofür ihn alle Sachverständigen erklären, kann mit Gewissheit eine große Personenzahl erwartet werden. Es mochten wol an 800 Personen sein, welche die Reisegesellschaft bildeten, aus Herren und Damen bestehend. Die Locomotive Jupiter führte den Zug und war mit Blumenkränzen und Laubgewinden festlich geschmückt. Die sämtlichen Wagenbeamten trugen ihre neuen Uniformen, blau mit roth und silbernen Abzeichen. Sie zeichneten sich durch aufmerksames und freundliches Betragen gegen die Reisenden rühmlichst aus.

Die Directionsmittelglieder und die leitenden Bahnbaubeamten, denen sich der königl. Oberpräsident, Hr. v. Meding, von hier angeschlossen hatte, beaufsichtigten mit aller Vorsicht die vielen Brückenübergänge und was sonst auf der ganzen Strecke zur Sicherung des Baues und der Fahrt nothwendig erschien. Der Bau dieser Eisenbahn ist durchweg als solid zu bezeichnen. Wir müssen dies rühmend anerkennen, um jeder lieblosen Beurtheilung zu begegnen; möge jeder Beurtheiler sich erst selbst davon überzeugen, ehe er sein Urtheil ausspricht; darum müssen wir es auch als ganz praktisch und lobend anerkennen, daß der Hr. Oberpräsident die Staatsaufsicht durch seine persönliche Ueberzeugung mit ausgeübt und auf diese Weise durch die That bewiesen hat, wie der Staat durch seine höchsten Organe die Sicherheit der Anlage zu wahren bestrebt ist. Es machte diese Art und Weise des Hrn. Oberpräsidenten, die Staatsaufsicht hierbei zu handhaben, einen sehr guten Eindruck auf die ganze Reisegesellschaft.

Dies that sich besonders kund bei dem sehr bedeutenden Brückenbau über die Havel bei Werder, und als der Bahnzug bei dem sogenannten Teufelich Loch zwischen Werder und Brandenburg anlangte.

Die mitreisenden Baubeamten erzählten viel von den bekannten Schwierigkeiten der Ausfüllung dieses Sumpfloches und beschwichtigten jede etwa auftretende Besorgniß für die Zukunft, indem hier immerwährend eine



Der Bahnhof zu Magdeburg.

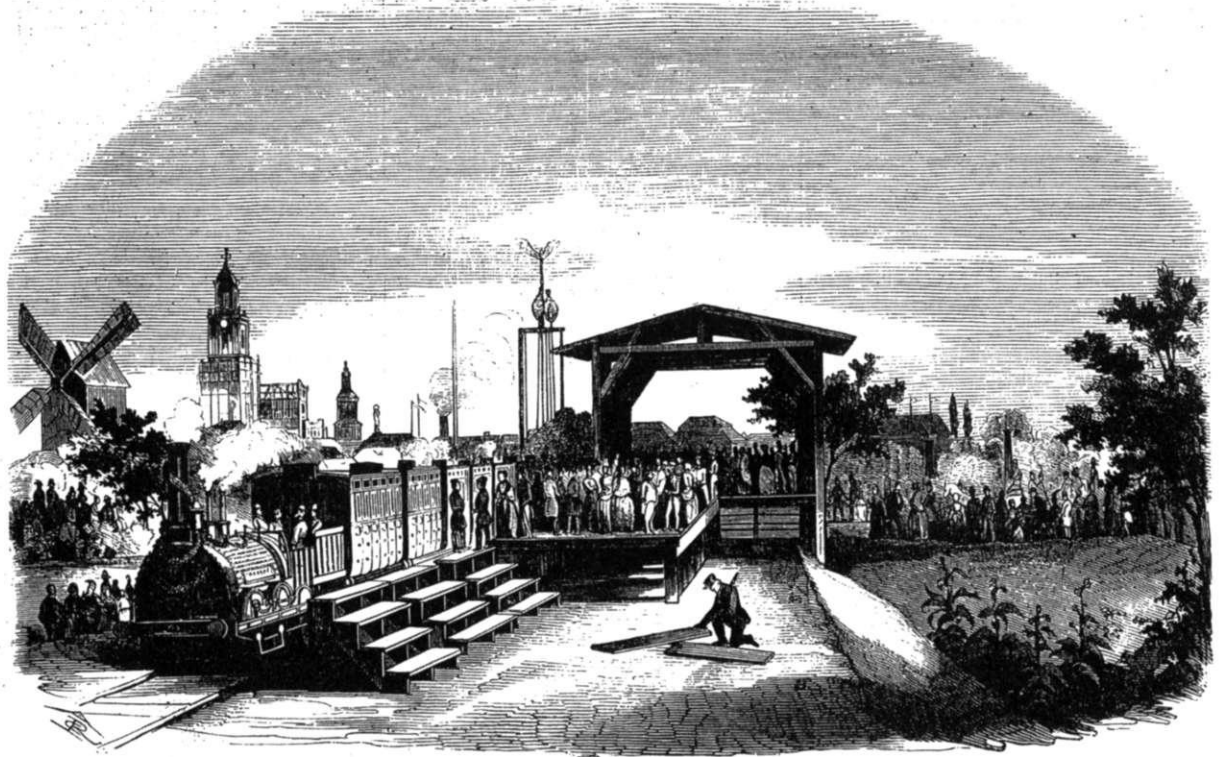
besondere Aufsicht auf etwaige Senkungen des Bodens und der Schienen stattfände. Wie fest und dauerhaft die Ausfüllung dieser viele Besorgnisse reger erhaltenen Sumpfstelle gegeben ist, kann daraus erkannt werden, daß auf beiden Seiten die Sumpferde in die Höhe gepreßt, ja sogar geborsten ist, so hat sie nachgegeben. Jetzt ist jede Besorgniß für gehoben zu erachten.

Der erste Haltort war auf dem Eisenbahnhofe vor Brandenburg, und da die Hitze des Tages so drückend geworden war, daß alle Fahrgäste nach Erquickung in der Bahnhofhalle und Restauration verlangten, so ist nicht zu beschreiben, mit welchem Jubel diese Erquickung gesucht ward; und die Heiterkeit der ganzen Reisegesellschaft steigerte sich auf der Reise bis nach Magdeburg, die folgenden Restaurationen in Genthin und Burg wurden mit stürmischem Jubel begrüßt und besetzt. Besonders lobten die Herren das gute bayerische Bier in der Restaurationshalle vor Burg; ein Jeder zapfte sich seinen Bedarf möglichst selbst,

und die Wirthe sind dabei gewiß nicht zu kurz gekommen, denn gern ward das Geld gegeben, wenn man nur etwas erlangen konnte.

In Brandenburg gerieth die Locomotive Jupiter beim Einnehmen an Wasser und Brennmaterialvorrath von den Schienen in den Sand, weil die letztere ohne sichtbare Bezeichnung zu früh endeten. Es ward daher die Reserve-locomotive zur Zugführung bestimmt; aber auch diese traf das Schicksal, bei der Einfahrt in die Festungswerke vor Magdeburg, als sie Wasser einnehmen wollte, in den Sand zu gerathen, so daß die ganze Reisegesellschaft aufsteigen und sich mühsam an den Wagen durcharbeiten mußte, um auf die Fußbahn zu kommen. Dieser Unfall trübte inwischen keinesweges die Heiterkeit der Fahrgäste, denn es war keine Gefahr vorhanden.

Als wir aber an dem noch unvollendeten Perron im magdeburger Bahnhofe angekommen waren, schloß es an Droschken zur Aufnahme und Beförderung der von



Feierliche Probefahrt auf der potsdam-magdeburger Eisenbahn.

Einige Anmerkungen zur Eisenbahngeschichte Magdeburgs

Am 19. Februar 1825 erscheint in der Magdeburgischen Zeitung ein Hinweis auf Aktiengesellschaften, die in England zur Herrichtung von Eisenbahnen gegründet werden. Im gleichen Jahr erscheint ein weiterer Artikel, in dem die Befürchtung zum Ausdruck gebracht wird, dass die Engländer aufgrund ihres Eisenbahnbaus bald in die Lage versetzt sein werden, ihre Industriegüter um ein Drittel billiger an den Festlandhäfen anlanden zu können.

In Magdeburg setzt die Planung von Eisenbahnstrecken im Jahre 1835 ein. Am 13. Juni 1835 wird Oberbürgermeister August Wilhelm Francke mit einer Eingabe zum Bau einer Dampfeisenbahn von Magdeburg nach Leipzig bei der preußischen Regierung vorstellig, in der folgende Aussage getroffen wird: *Es erscheint als eine für die Stadt Magdeburg und ihren Handelsstand unerlässliche Notwendigkeit, sich durch eine schleunige Anlegung einer Eisenbahn nach Leipzig sowohl ihrer Teilnahme am Eisenbahnverkehr, der sich zweifelsohne bald über das nördliche Deutschland erstrecken wird, als auch überhaupt ihre Teilnahme an dem Großhandel sicher zu stellen, welcher bald nicht mehr durch ihre Lage an der Elbe gesichert sein möchte.* Der Antrag zum Bau der Strecke wird am 12. März 1836 gestellt. Vom 11. bis zum 13. August 1836 findet die Aktienzeichnung statt, die das Doppelte der veranschlagten Summe erbringt (die durchschnittliche Dividende lag in den nächsten dreißig Jahren zwischen 15 und 24% !). Am 29. Juni 1839 wird der erste Teilabschnitt der ältesten preußischen Eisenbahnfernstrecke in Betrieb genommen - es ist der Geburtstag Sr. Königlichen Hoheit, des Prinzen Carl. Um 8.15 Uhr vormittags setzt sich unter Musikbegleitung der aus 13 Wagen bestehende, festlich geschmückte Zug, geführt von der Lokomotive 'Adler', von der Bastion Cleve aus in Bewegung und langt nach nur 25 Minuten in Schönebeck an. Diese Strecke wird nur vier Jahre nach dem Bau der 'Königlich Privilegierten Ludwigin Eisenbahn' von Nürnberg nach Fürth in Betrieb genommen. Das Fahrgastaufkommen beläuft sich im August 1839 für die zwischen Magdeburg und Schönebeck verkehrenden Züge auf 7000 bis 9000 Personen pro Woche. Insgesamt werden 1841 bereits 544 782 Fahrgäste befördert.

Die durchgehende Strecke bis Leipzig wird am 19.8.1840 eröffnet. Der Bericht aus Leipzig gipfelt in den Worten: *Möge die neue Epoche des Verkehrs, die heute für Leipzig hinsichtlich Norddeutschlands beginnt, zum Segen für die Deutschen Volksstämme gereichen. Bereits 1841 wurde ein Verdeck für die 3. Klassereisenden gefordert. Außerdem blieb es sehr 'tadelnswert', 'dass in diesen Wagen oft eine weit größere Masse von Menschen hineingeschoben wird, als darin bequem Platz hat, so dass die armen Passagiere gleichsam wie Schafe in Hürden eingeschichtet sind.*

Innerhalb der umwallten Stadt ist kein Gelände für einen Bahnhof. Folglich wird das erst 1818 und 1827 mit Bühnen befestigte Elbufer zwischen Strombrücke und Prälatenberg aufgeschüttet und durch die heute noch bestehende

Schwergewichtsmauer nach Osten verschoben. Deshalb liegt der Magdeburger Bahnhof zu jener Zeit unterhalb des Steilufers am Schieinufer; er ist als Kopfbahnhof mit einseitiger Lage des Empfangsgebäudes und nur einem seitlichen Bahnsteig ausgebildet. Das bescheidene Empfangsgebäude des Bahnhofs wird im spätklassizistischen Stil errichtet. Es wird bald nach seiner Vollendung mit Anbauten versehen und schließlich nach Süden erweitert.

Die Strecke Magdeburg - Leipzig (MLE) ist die erste Eisenbahnstrecke Deutschlands, die durch Festungsanlagen führt. Für sie kommt daher das Regulativ von 1828 zur Anwendung. Das bedeutet, dass die Eisenbahn entweder außerhalb des Festungsbereiches (Rayon), der sich von den Wallanlagen 360 Ruten bzw. rund 1360 Meter weit nach außen erstreckt, zu enden hat oder durch die Wallanlagen in die Festung einzuführen ist. Eine aus Vertretern der Zivil- und Militärbehörden zusammengesetzte Kommission erarbeitet entsprechende Vorschläge für die Errichtung von Verkehrsanlagen und leitet die entsprechenden Entwürfe der obersten preußischen Militärbehörde zur Bestätigung zu. Das erste Eisenbahntor, das zwischen Schieinufer und Elbe liegt und in Resten unterhalb des Prälatenberges erhalten ist, wird entsprechend der genannten Vorschrift gemeinsam von den Ingenieuren der Eisenbahngesellschaft und der Militärverwaltung entworfen. Es ist ein massives, erddecktes Bauwerk, durch das die Strecke wie durch einen Tunnel führt. Im Belagerungsfalle kann das Tor beidseitig mit Bohlen verschlossen werden.



der Sonnenhitze ganz ermatteten Reisenden; daher der größte Theil derselben den Weg nach der Stadt zu Fuß machten und sich somit noch mehr erhitzen mußte. Bei dem Brückensturz zeigte sich ein neues Uebel: der Einnehmer verlangte von den Fremden, das heißt, von denjenigen Fußgängern, welche keine Magdeburger waren, einen Brückenzoll von 7 Pfennigen von jeder Person, also einen Leibzoll!

Es wird wohl nur dieser Anker bedürfen, um diesen Leibzoll aufzuheben zu lassen; es hat für den Fremden sehr viel Drückendes und Unangenehmes, hier wegen einer solchen Besteuerung an- und aufgelaufen zu werden. Es liegt hierin eine Erinnerung an den in aller Zeit üblichen Zudenkzoll! Die Drohsagen haben kein empfehlendes Ansehen, Alles schreit vor dem Gebrauche zurück, nur die Notwendigkeit läßt sich ihrer bedienen; darum darf erwartet werden, daß auch die Fuhrknechte in Magdeburg sich beizeiten werden, besseres Drohschuldenwort anzuschaffen, sie können dabei nur gewinnen.

In Magdeburg gestreute sich die Reisegesellschaft so gleich in die verschiedenen Restaurationen an und Bekannten. Um 4 1/2 Uhr ging die Kugel von Magdeburg nach Potsdam zurück, wo wir um 10 Uhr Abends anlangten; von Brandenburg ab führte die Lokomotive der Zupiter wieder den Bahnhofs. Die Gesellschaft war und blieb in Lust und Freude auf der ganzen Fahrt, und ein jeder Teilnehmer bewahrt eine dankbare Erinnerung und die besten Wünsche für das Gedeihen dieser erweiterten Eisenbahnverbindung, die ganz geeignet ist, eine große Vergnügungsbahn zwischen Berlin, Potsdam und Magdeburg zu werden und zu bleiben.

Briefwechsel mit Allen für Alle.

Herrn C. W. in Reußh. — Auf Ihre freundlichste Aufficht erhalten Sie eine Feile, aber eine um so dankbarere Antwort, da Sie uns durch Ihre Abnahme wohlthätig erheitert haben.

Herrn Dr. G. in W. — Was die von Ihnen angelegten Gegenstände betrifft, so hoffen wir den ersten, zweiten und dritten des ersten ertheilen zu können; während der vierte allerdings noch mehrere Ordnungen erforderlich, da der Erfolg noch ungewiß sein könnte.

Herrn C. W. in W. — Wie dürfen wir hoffen sein, daß die Ihre Anfrage nicht außer Acht gelassen haben; es ist aber sehr schwer, einen Zweck zu erreichen, wenn man nicht weiß, was man will.

Herrn Dr. G. in W. — Ihre ästhetische Bemerkung ist nicht nur richtig, sondern auch einleuchtend, sondern auch dankbar und angenehm; doch ist die Ausführung immer etwas aufschuldig und was nicht unmittelbar der Gegenwart entspricht, tritt auch bei der Aufnahme sehr von Neuem zurück. Es ist das Bestmögliche für den 15. October zur Veröffentlichung bestimmt.

Herrn v. W. in P. — Die Ihre Mittheilungen überaus dankbar, werden wir auch nicht verfehlen, die sich Ihnen von unserm Wohlwollen, die wir den hohen Adel leider noch immer so selten sind, bei sich hinüber zu bringen.

Herrn Prof. G. in W. — Aus unserer letzten Nummer 165 werden Sie ersehen haben, mit welcher Sorgfalt Ihre treffliche Arbeit zur Veröffentlichung gekommen ist; die Bemerkung ist für ein anderes Mal auf Herrn Dr. G. in W. — Ihre Zusatze sind sehr hart und unklar; wir werden sie so gut wie möglich, doch nie denselben unvollständig auf eine einseitige Ansicht hin lassen können. Leider sind wir auf unsere Bitte um nähere Auskunft noch ohne Antwort, haben aber nicht an, Ihnen die bestimmte Versicherung zu geben, daß wir in Zukunft mit doppelter Vorsicht zu Werke gehen werden.

Herrn Dr. G. in W. — Der Herr, der Ihnen ein oder mehrere Artikel nicht zu Gesicht gekommen, dürfen Sie durchaus nicht auf vernünftige oder auch nur verzögerte Aufnahme schließen, denn während eine Nummer erscheint, wird die nachfolgende schon im Druck, die dritte oder im Druck befindlich, die vierte schon heraus, welche Zeit zwischen Einlieferung und Gedrucktensein auch bei der größten Beschleunigung mitteln kann liegt.

Herrn Dr. G. in W. — Wenn wir nicht, so geben wir Ihnen bereits den Umfang angezeigt und können nicht glauben, daß ein Artikel verloren gegangen sei; die müssen daher die Erwähnung nur übersehen haben.

Herrn Dr. G. in W. — Wichtig empfangen.

Herrn Dr. G. in W. — Die Ihre Aufsätze und Zeichnungen nun mal annehmen; die Rechnung für die letzten ist aber unklar; wir können nicht gut eingeklagten. Die fünfte ist Ihnen bitten wir dieselbe nicht der Zeichnung beizulegen.

Herrn Dr. G. in W. — Sie sind erwidert, daß unbedeutend; die Ihnen die erste beste Zeichnung abzugeben, wo es zur Verfertigung der Ansichten liegen bleiben kann.

Herrn Dr. G. in W. — Der Umfang Ihrer letzten Zeichnungen kennen wir nicht über die Einlieferung verfügen, und ist die Ihre wohl schon längst in Druck des Gedruckten.

Herrn Dr. G. in W. — Die überaus freundlich Ihre Nachrichten zu, so kam es doch zu spät, da der Druck bei uns wenigstens vollendet ist und die Ausgabe nach dem Besitze dieses Monats erfolgen wird, wir haben aber Alles für eine bessere Zeichnung zu thun.

Herrn Dr. G. in W. — Der Ihre Artikel ist fertig und durch Ihre Zeichnungen zu bezeichnen.

Gäder und Baderleben.

Baden-Baden.

Man hätte Unrecht, wollte man unsern Bädern nur eine medicinische Bedeutung beilegen und ihre Heilquellen, ihre Mollen, ihre gesunde Bergluft nur allein ins Auge fassen. Ihre Beziehungen greifen weiter in das Leben der modernen Gesellschaft und man könnte ihnen neben den medicinischen und sozialen, selbst wissenschaftlichen und politischen nachweisen. Man ist längst in der ersten und strengen Wissenschaft übergegangen, neben den bestehenden gelehrten Gesellschaften auch allgemeine Zusammenkünfte als „Tagen“ auszusprechen, und durch persönliche Bekanntschaft, durch das gesprochene Wort den Interessen besser zu dienen. Mit Recht wird hier ein großes Gewicht auf die persönliche Erscheinung gelegt; bei dem wahrhaft Gebildeten ist das gesprochene Wort mehr als das Beste, was er niederschreibt. Es liegt darin etwas der magnetischen Aufströmung Verwandtes. In den Besessenen vieler Hochbegabten zu einem gemeinsamen Zwecke liegt eine unüberwindliche Macht; übt so schon die Gegenwart eines einzigen hervorragenden Menschen dieselbe auf die Anwesenden aus. Auf die Jüngeren wirkt sie belebend, ermunternd, anfeuernd; durch den lebendigen Vergleich wird das Gefühl eigenen Wertes oder das Bewußtsein der Selbstüberhöhung erweckt, und in beiden Fällen kann der Nutzen nicht geringe werden. Durch persönliche Bekanntschaften werden Vortheile für die Stellung im Leben gewonnen, die hier nicht bloß von der materiellen Seite zu nehmen ist. Im mündlichen Verkehr schneift sich das Schrotte ab, gleichen sich die Widersprüche aus, wird der Humanität der Weg gebahnt.

Die Umgangsformen unter Gebildeten ertheilen gewisse Rücksichtnahmen, die Debatte mag noch so eifrig geführt werden, und Das, was früher in der deutschen Gelehrtenwelt so widerwärtig erschien, das grobe Schimpfen, die brutale Weise, den Gegner zu bekämpfen, die rebe Anmaßung, verschwindet nach und nach in der häufiger werdenden persönlichen Berührung und erscheint nur noch als Seitenheit, die der allgemeinen Achtung nie entgeht.

Über alle diese Vorzüge, die wir soeben für einen engeren Kreis wie für bestimmte Zwecke andeuten, wären sie auch dort nicht zu brauchen, wo es sich um die allgemeinen Interessen der Gesellschaft handelt? Ist es nicht denkbar, daß durch einen Verein, welcher sich freiwillig an einem Orte zusammenfindet, der alle Lebensstellungen nach ihren Zufälligkeiten umfasst, nicht für die Kunst oder Wissenschaft des Lebens erprobliche Vortheile zu erzielen wären? Das wir in dieser Kunst von andern Nationen lernen können, ist nicht zu leugnen; daß wir von ihnen lernen dürfen, ohne unserer Eigenthümlichkeit zu nahe zu treten, oder sie wohl gar zu verlieren bestritten zu müssen, ist eben so gewiß. Es ist notwendig, daß solche Besorgnis und die daraus entspringende Scheu, die bei Einigen von uns noch wurzelt, immer mehr sich vertiere, in dem Augenblicke, wo große Kräfte aufgeben werden, damit sich die Welt näher rücken und in stets unmittelbarer Berührung gehalten werden.

Von vielen Seiten her wird bei uns auch immer über die ästhetische Form, welche „die gute Gesellschaft“ für ihre Beziehungen gewöhnt hat, gespottet und selbst dagegen angekämpft. Jene Formen aber werden nur dann lächerlich und läßt, wenn sie von Leuten wie ein Sonntagstaat angelegt werden und dann auch gewöhnlich karikiert erscheinen und in Steifheit und Manier ausarten. Sie bestehen, ganz im Gegensatz wie sie von solchen Leuten bestritten werden, in nichts Anderem, als in unruhigem Anstande sich zu bewegen, sich nie über die Grenze der Sitze zu verlieren, das Recht eines jeden zu ehren und die eigene Persönlichkeit stets dem Ganzen unterzuordnen. Sobald der Mensch aus seiner Familie oder aus dem Kreise seiner engeren Bekanntschaft tritt, sobald er durch veränderten Beruf oder erweiterten Wirkungskreis, in Geschäften oder auf Reisen, genöthigt ist sich und die Seinigen mit fremden und unbekanntem Personen zu vermischen, sind jene Formen die allgemeinen Kennzeichen, aus denen sich der Grad der Bildung, die Neigungen, die Stellung und der Stand meist ohnehin sogleich errathen lassen. Es gehört nur ein geübtes Auge dazu. Zugabe, daß man sich täuschen kann; allein wo wäre man nicht Täuschungen ausgelegt? Man könnte eben so gut anführen, daß jene raube, schlichte, des Schiffs gänzlich entbehrende Aufseherie, die für Menschen von uns so viel Verachtendes hat, daß wir hinter ihr allein den wahren, biederen Deutschen vermuten, vor auch zuweilen einen verkommenen, faulen, eigensüchtigen Menschen verbirgt, bei dem wir nur statt der glatten und gefälligen Form eine abstoßende Derbheit mit in den Kauf erhalten.

Vor Allem ist es rathsam seine Ansprüche nicht zu weit auszuzeichnen. Für den vertrauten Kreis, für die Geschäftsverbindung, für innigere Beziehungen ist es nöthig, den ganzen Menschen, mit welchem man zu thun haben soll, durch und durch zu kennen; für eine oberflächliche Berührung, für ein „Sichsehen“ während eines kurzen Zeitraums, wäre dies eine nur lästige Aufgabe. Man sage nicht, daß hierdurch die Gesellschaft notwendig verstanden müsse, daß das „Sichsehen“ unser Passivum, dabei leer ausgehen, oder um noch directer jeder Art von geistlicher Form auf den Leib zu rücken, daß sich kein deutliches Wort von der Leber mehr sprechen läßt. Abgesehen davon, daß manches deutsche Wort von der Leber weg auch anderswo besser unterbliebe, so ist es auch nicht nöthig immer und überall den inneren Menschen herauszufressen. Wer wollte nur immer nach Goldbarren schägen? Es gibt der Fälle genug im Leben, wo man sie gern für etwas Scheinwährung hingäbe; diese befördert den Verkehr, der ohne sie flackte.

Von diesem Standpunkte aus betrachtet erscheinen die größeren Baderorte als ein Focus, wo sich das Kernste und Fremdartigste begegnet und im freien, ungebundenen Verkehr beisammeneht, wo alljährlich alle Nationen, alle Stände, alle Strahlenberührungen der Gesellschaft des neunzehnten Jahrhunderts, oft in ihren hervorleuchtendsten Repräsentanten, sich zusammenfinden und es würde gewiß bedenklich sein, Maßregeln zu ergreifen, die von einer einseitigen Ansicht geleitet, diesen wichtigen Moment unferes modernen Lebens zerstören möchten.

Wer eine Reihe von Jahren Baden-Baden während der Curzeit — Saison — besucht und die andern Besucher dieses in so vieler Hinsicht merkwürdigen Ortes mit kritischem Auge beobachtet hat, wird zu dem Ergebnisse gelangt sein, daß es nicht nur das Spiel ist, nicht nur die schöne Natur und die warmen Quellen, welche die große Menschenmasse aus allen Welttheilen hierzieht, sondern daß von dieser scheinbar so blüthigen und flanzierenden Welt wohl auch noch ganz besondere Vorteile verfolgt werden können und zum Theil verfolgt werden.

In den kleineren Bädern rückt Alles gleich nahe zusammen; das Bescheidenste muß sich bequemen an den Vergnügungen Theil zu nehmen, welche der Wirth erkennt oder irgend ein Individuum, das sich zum „Baderleben“ aufwirft, als solche proclamiert. Wer kein lästiges Aufsehen erregen will, darf sich nicht ausschließen, und dieser süße Zwang findet nur in dem Troste seine Ermöglichung, daß alle diese Berührungen mit dem Ende der Curzeit aufhören und die näheren Beziehungen zwischen den Personen auch mit ihnen zerfallen werden. Die größeren Bäder befreien ihre Besucher von dieser Unruhe. Hier herrscht keinerlei Zwang; Niemand hat den ungeschickten Einfall das Besteck unter einen Hut vereinigen zu wollen;

Niemand unternimmt es, der bunten Menge in ihren Reigungen, Absichten, Grünseln Regel und Vorbehalt zu ertheilen und sich anzumaßen für Alle ein Vergnügen, eine Partie anzuordnen. Dafür aber macht sich der Vortheil geltend, daß Das, was sich hier von selbst findet, auch wirkliche Anziehungspunkte sind und oft Verbindungen schließt, die weit über die Anwesenheit im Bade hinaus ihre vollen Rechte ausüben.

Auf den ersten Blick bietet Baden Dem, der an die Bewegung einer großen Weltstadt nicht gewöhnt ist, ein zwar fremdartiges, überaus schönes, doch nicht eben wohlthunendes Bild. Der Fremde sieht sich einsam in dem Gewühl, wo Alles so sicher seinem Geschäfte oder Vergnügen nachrennt. Man fühlt sich bengt, und die Unbekanntheit mit diesem Treiben läßt wohl bei Manchem das Gefühl der Treulosigkeit erwachen. Das, was man von einseitigen Beurtheilern erfahren und gelesen, läßt in dieser Menge nichts Anderes als Abenteuer und Spiel, wohl gar falsche Spieler, erkennen; das französische Adom, der einige Triadefasaden, der aus dieser babylonischen Sprachverwirrung zu leiten im Stande ist, verleiht das deutsche Ohr die fremdländische Natur, die sich hier nachgedungen in der Aufnahme der Besucher bei den Speisewochen und Gastbesuchen zeigt, macht uns flugs, und das Gefühl des „Sichheimlichfühlers“ kann in dem Gemüthe nicht zurück fallen. In lebhaftem Unmuth verweilt nun ein solcher Gast, der seinen seinen Edelmann für die in der Harmonie zu Kränzeln verlassen hat, um sich in der freien Natur den Labatdampf und die Windstille aus den Kleidern wehen zu lassen, alle diese Menschen. Er verweist sie Alle, klopft an seine Brust, und schießt sich vor, eble, unterrichteter, wehregener, mit einem Worte gebildeter. Der deutsche Kleinbäcker ist der größte Gogol und zeigt bedeutenden Hang zum Mikantromen, trodnen daß er sich nach dem Wohlbehörden ihm gänzlich fremder Personen erkundigt, dem Kranken guten Appetit und gesunde Nacht wünscht. Von solcher Aneignung getrieben wenden sich nun Viele von dem Menschen ab und der Natur zu, die zwar unendlich schön und reich in Baden, Ausbute genug gibt und auf lange zu weilen vermag, allein auch ebenso ein inniges Verhältniß verlangt, wie die Menschen.

Badens gesellschaftliche Physiognomie hat sich etwa seit zehn Jahren wenig verändert; so lange ist es her, daß es den glänzenden Aufschwung genommen hat, welchen es noch behauptet. Von diesem Zeitpunkte an wurde es für unsere Zeit Das, was im vorigen Jahrhundert Spa und Pyramont gewesen waren. So wie jedoch diese für die Versammlung von Steifhoden und gestiffen Staatskleidern eingerichtet waren, so mußte Baden zu dem gemüthlichen Wesen sich bequemen, aus welchem unsere heutige Gesellschaft besteht, die neben aristokratischen Ansprüchen die demokratischen Elemente umschließt, neben erlauchtem Wesen das freieste Sichgehenlassen, neben dem mitteleuropäischen Paarhalsmude das Polster des achtzehnten Jahrhundertts, die Eisenbahn, die dem Vornehmsten dem Armeten nicht mehr vorgefahren erlaubt, und die Cigarette, welche alle Stände verbindet.

So findet sich denn auch in Baden der Ausdruck der vermehrten Erregung bis zu dem bescheidenen Comfort einer deutschen Kneipe hinab; Alles ist auf dieser ganzen langen Stufenleiter durchaus Das, was es sein sollte. Man kann wol in keinem Baderorte so wohlfeil leben, ja so wohlfeil sich einen guten Tag machen, als in Baden; allein eben so wollen wir es nicht verhehlen, daß man auch den angemessenen Forderungen der Gäste zu entsprechen muß und den gebührenden Preis darauf legt. Baden est pour toutes les fortunes! Dieses an den Fremden so oft proclamirte Wort übt eine große Anziehungskraft und vermag zu helfen.

Wenn man die Grenze Dessen ziehen wollte, was hier vorzugsweise die Gesellschaft genannt wird, so geriethe man in Verlegenheit. Es ist nur selten ein Mittelpunkt vorhanden, um den sich die hervorragenden Personen gruppieren. Die vermittelte Großherzogin Stephanie kann für eine solche Centralzone gelten; früher war es einmal der russische Graf Stroganoff. Von den in Baden alljährlich wiederkehrenden Gästen, oder von jenen Ausländern, welche längere Zeit auch während des Winters dort verweilen, unternimmt es gewöhnlich keiner in dieser Hinsicht den Ton angeben zu wollen. Die Weisten, welche der Winter in Baden zurückhält, wollen ökonomisch leben; Andere sind nicht im Stande den Ort mit Ehren zu verlassen, weil es ihnen an den Mitteln dazu fehlt. Der mit jedem Frühjahr regelmäßig wiederkehrenden Gäste gibt es nicht viele, wohl aber solcher, die Baden nach längern oder kürzern Zwischenräumen immer wieder besuchen, in größerer Zahl. Die Erstern üben allerdings einen Einfluß aus, und es gelangt ihnen gewöhnlich Das zu bilden, was man eine Colterie nennt. Solcher Colterien gibt es dann mehr und alle diese zusammen kann man wol füglich die Gesellschaft nennen. Was indessen außer ihnen abgesondert sich bewegt, zu Zwei oder Drei sich zusammensetzt, gut ist und trinkt, spazierend geht und fährt, Partien macht, auch wol spielt, ist immer noch sehr beträchtlich.

In jüngerer Zeit ist durch den Bau der neuen Trinkhalle, unweit des Concerthauses und in der Nähe der ersten Hofkappe, ein Schritt gethoben, die fremden Gäste schon in den Frühstunden nach einem Punkte zu ziehen. Baden hat hierdurch erst ein charakteristisches Merkmal empfangen, welches ihm bei der früheren Einrichtung abging. Die alte Trinkhalle lag auf dem Berge, zwar in unmittelbarer Nähe der Quelle, aber zu weit ab von den schönen Häusern und großen Hofpätzen, die jetzt die eleganten Besucher aufnehmen. Die neue Trinkhalle, ein schöner Porticus mit flachen Bogenstellungen, von englischen Partien umgeben, durch welche man zu dem jährling, russischen, französischen, europäischen, englischen und rhein-

Am 15. Juli 1843 wird die Strecke Magdeburg - Halberstadt eröffnet (MHE). 1846 findet die Eröffnungsfahrt zwischen Magdeburg und Potsdam (Berlin) statt ((BPME); erst 1848 wird der Bau der Elbbrücken vollendet. Nach Erwägung verschiedener Varianten zum Bau einer Strecke von Magdeburg nach Hamburg erhält 1845 die Magdeburg-Wittenberger Eisenbahngesellschaft (MWE) die vorläufige Genehmigung zur Errichtung der Strecke Magdeburg - Wittenberge; 1851 wird die Gesamtstrecke eröffnet. Der Lokführer hatte vor Durchfahrt durch die Befestigungsanlagen der Nordfront an einem Eisenbahntor die glühenden Kohlen aus den Feuerungen zu entnehmen und auf eine Entsorgungshalde zu werfen. Die Aschehalde wurde beim Neubau der Jerusalembrücke entdeckt. Erst nach der Entsorgung der glühenden Kohlen und damit der Verhinderung von Funkenflug durfte der Zug durch das Eisenbahntor und entlang des Pulvermagazins der Bastion Preußen fahren. Von dort gelangte die Strecke entlang der Elbe zum Fischerufer. Sie endete am Petriförder. Eine Verbindung zum Bahnhof der MLE bestand vorerst nicht. Die 1856 geschaffene eingleisige Verbindungsbahn diente nicht dem regelmäßigen Zugverkehr. Der königliche Hof hatte jedoch das Privileg, diese Verbindung benutzen zu können, wenn er, von Berlin kommend, zur Jagd nach Letzlingen fuhr.

Ab 1857 verhandelt die Stadt mit dem Militärfiskus hinsichtlich der dringend notwendigen Stadterweiterung. Doch erst 1870 wird der Grundstein für einen neuen Centraibahnhof gelegt. 1872 beginnen schließlich die Bauarbeiten am neuen Empfangsgebäude, das im Stil eines toskanischen Palastes errichtet wird. Am 15. Mai 1873 verlässt der erste Zug den neuen Centraibahnhof. An der Gleisgeometrie hat sich in 125 Jahren nichts geändert.

Dr. Günther Korbelt in Anlehnung an Bernhard Mai, Eisenbahngeschichte im Raum Magdeburg-Schönebeck (1989) sowie Festschrift '125 Jahre Magdeburger Hauptbahnhof zum 15. Mai 1998'

Dr. Günther Korbelt
Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Magdeburg



Bahnbetriebswerk an der Maybachstraße



Nordbrückenzug



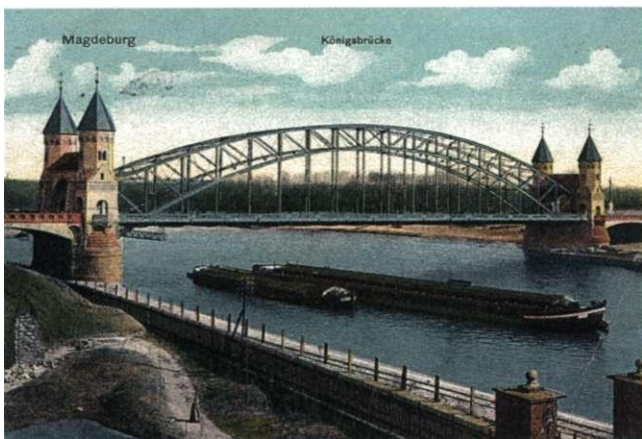
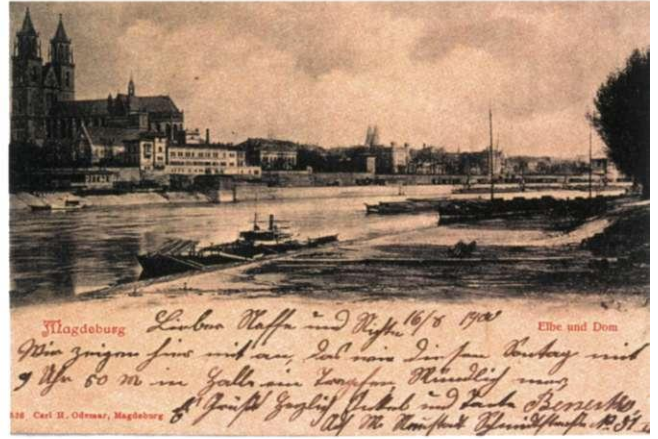
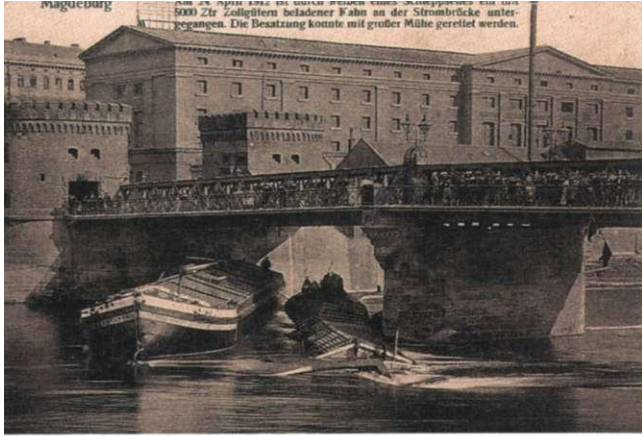
„Spinne“ Nordwest



Autobahnkreuz A 14 Anschluß Sudenburg



Magdeburger Ring Knotenpunkt Liebknechtstraße



Magdeburg. Das Dampfer- und Kahnunglück an der Strombrücke am 13. Oktober 1913

Holzflöße auf der Elbe der Firma C. W. Neumann Holzhandlung, Dampfholz- und Holzwerk Magdeburg-Buckau

Magdeburg
 Lieber Vatter und Mutter 16/8 1908
 Ich grüße euch mit mir, das mein Dampfer heute
 9 Uhr 50 in Galle am Lande angekommen
 & jetzt geht es nach dem
 127. Kampf Flieger 19. 8. 1908
 Elbe und Dom

Magdeburg Königbrücke

Magdeburg Blick vom Werder auf die Stadt.

MAGDEBURG und Umgegend.

Zeichnung v. Ed. Gaebler.
Maßstab 1:125.000

Station	Eisenbahn	Kirche, einzelne Häuser, Windmühle, Wassermühle, Kegelbahn
Chaussee		Wasser
Liquidstraße		
Verbindungsstraße		
Fußweg		
Damm		



Anführung v. Ed. Gaebler's geogr. Institut. Leipzig. Alle Rechte vorbehalten. Druck u. Comm.-Verlag v. G. Westermann, Braunschweig.

Magdeburg um 1900

Zur Geschichte des ÖPNV in Magdeburg

Zur Mitte des 19. Jahrhunderts begann im Raum Magdeburg eine rasante Entwicklung der Industrialisierung. Die günstige Lage der Stadt an der Elbe und die frühe Herausbildung eines Eisenbahnknotenpunktes trugen zur Beschleunigung dieser Entwicklung bei. Raum für die Ansiedlung größerer Produktionsstätten fand sich vor allem in den noch selbständigen Vorstädten. Durch den damit verbundenen Bevölkerungszuwachs und den längeren Wegen wuchs der Bedarf nach einem leistungsfähigen Verkehrssystem.



Stadtsilhouette vom östlichen Elbufer aus gesehen

Magdeburger Fuhrunternehmen setzten daraufhin ab 1861 Pferdeomnibusse ein. Diese verkehrten meist stündlich und waren, da von mehreren Unternehmern betrieben, nicht aufeinander abgestimmt. Damit erreichten diese Linien nicht die auf Grund der vorhandenen Nachfrage notwendige Leistungsfähigkeit. Der Wunsch nach einer Pferdebahn, die schon 1865 in Berlin eingeführt wurde, wuchs auch in Magdeburg.

Bereits 1868 gab es einen Konzessionsantrag für eine Pferdebahn in Magdeburg. Die darauffolgende Anfrage der Königlichen Regierung an den Magistrat der Stadt beantwortete Oberbürgermeister Hasselbach negativ. Die Verkehrsverhältnisse in der Stadt ließen seiner Meinung nach die Anlage einer Pferdebahn nicht zu. Die Erkenntnis, dass ÖPNV für die Verkehrsverhältnisse einer Großstadt förderlich ist, war augenscheinlich schon immer schwer zu vermitteln. Die Konzession wurde Anfang der 70er Jahre erteilt. Am 15.12.1876 erfolgte die Gründung der "Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft" mit einem Aktienkapital von 1 200 000 Mark.

Knapp sieben Monate später, am 03.07.1877, begannen die Bauarbeiten mit dem obligatorischen ersten Spatenstich auf dem Breiten Weg in Höhe der Keplerstraße (damals Moltkestraße). Durch beschleunigte Bautätigkeit konnte bereits am 16.10. des gleichen Jahres die erste Linie zwischen dem Depot in Sudenburg und dem Breiten Weg /Höhe Sackstraße (heute Kreuzung Breiter Weg /Am Krökentor /Gr. Steinernen Tischstraße) aufgenommen werden. Die Wagen verkehrten von 07:00 Uhr bis 22:00 Uhr im

20 Minuten - Takt. Bereits am 14.12.1877 konnten die Strecken nach Buckau und nach Neustadt in Betrieb genommen werden.

Ende 1878 besaß die Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft drei Depots: in Sudenburg, Buckau und Neustadt. Die Verwaltung war im größten Depot, in Sudenburg, untergebracht. Es waren 105 Pferde vorhanden. Auswahl und Pflege der Tiere waren von großer Bedeutung für den anstrengenden Pferdebahnbetrieb. Jedes Pferd hatte täglich 24 km zurückzulegen. Das Pensum der Kutscher und Schaffner war bedeutend größer. Ende 1878 waren 22 Kutscher, 4 Vorspannkutscher und 22 Condukteure tätig. Insgesamt arbeiteten 95 Mitarbeiter in der Gesellschaft. Die Vorspannkutscher waren für den Abschnitt Klosterberggarten - Gertraudenkirche in Buckau notwendig. Vom 16.10.1877 bis zum 31.12.1878 wurden 2.462.825 Personen befördert. Diese Zahl bestätigte die Notwendigkeit dieses Verkehrsmittels für unsere Stadt.



Pferdebahnpersonal im Depot Sudenburg um 1880

Da die Pferdebahnlinsen die Stadt nur in Nord-Süd-Richtung erschlossen, wuchs der Wunsch nach Ost-West-Verbindungen. Eine von 770 weitblickenden Bürgern unterzeichnete Eingabe forderte im Februar 1882 elektrische Straßenbahnen zwischen Stadtfeld und Friedrichstadt, mit möglicher Verlängerung zum Herrenkrug. Diese Eingabe schließt mit folgendem bemerkenswerten Abschnitt: *"Den Vorzug, im Gefolge der Hauptstadt die erste Provinzialstadt zu sein, welche sich einer Straßenbahn erfreuen durfte, hat Magdeburg sich entgehen lassen; möge sie jetzt wenigstens die erste Stadt werden, welche mit der Einführung des neuesten und zweifellos zukunftsreichsten Verkehrsmittels, der elektrischen Bahn, sich ein rühmliches Selbstzeugnis ausstellt"*. Zu diesem Zeitpunkt existierte erst der 1881 durch Siemens eröffnete Versuchsbetrieb einer elektrischen Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde. Auch war eine zuverlässige Energieübertragung mittels Fahrleitung und Stromabnehmer noch nicht erfunden. Der Konzessionsbewerber Costenoble schlug eine Stromaufnahme nach dem Vorbild der Siemensstrecke vor, mittels gegeneinander isolierten Schienen. Dieses System funktionierte mit Schwierigkeiten auf der vom übrigen Verkehr unabhängig verlaufenden Siemensstrecke und heute noch auf unseren Modelleisenbahnen, ist aber für eine in Stadtstraßen verlaufende Bahn nicht zumutbar. Daher lehnte folgerichtig der Polizeipräsident

dent eine elektrische Straßenbahn ab. Für Pferdebahnen wurden dagegen Konzessionen erteilt. Die Stadt forderte Linien in Stadtfeld, in der heutigen Otto-von-Guericke-Straße, Jacobstraße, der Hohen Pforte, auf dem Werder und zum Herrenkrug.

Die Konzession erhält der Regierungsbaumeister a. D. Costenoble, da die Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft nur eine schwache Inanspruchnahme der neuen Linien erwartete und daraufhin die Bedingungen der Stadt nur teilweise akzeptierte. Costenoble trat seine Rechte an die Berliner Eisenbahn- und Betriebsgesellschaft Damm & Wendland ab. Damm & Wendland verkaufte die Konzession an eine englische Gesellschaft in Birmingham. Von dieser Gesellschaft, die mehrere Straßenbahnunternehmen in Deutschland betrieb, wurde die "Magdeburg Tramway Company Ltd" später "Magdeburger Trambahn-Actiengesellschaft" gegründet.

Am 12. November 1884 eröffnete die Tramway Company zwei Linien:

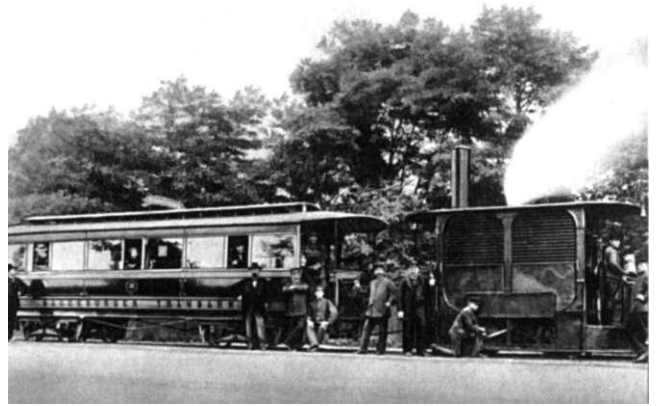
Olvenstedter Straße - Alter Markt - Großer Werder
Große Diesdorfer Straße (Höhe Liebermannstr.)
- Alter Markt - Friedrichstadt



*Pferdebahn an der Ecke Kaiserstraße
(heute Otto-von-Guericke-Straße) - Alte Ulrichstraße*

Der heute noch existierende Betriebshof in Stadtfeld war das Hauptdepot dieser Gesellschaft.

Das Jahr 1886 brachte erhebliche Erweiterungen im Netz der Straßenbahn. Die Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft erweiterte ihr Netz um die Strecke zum Südfriedhof im Zuge der Leipziger Straße. Die Trambahn baute Strecken in der Kaiserstraße (heute Otto-von-Guericke-Straße) und in der Jacobstraße zum Tränsberg. Erstmals ohne Pferdekraft kam die Linie Heumarkt - Herrenkrug aus. Diese Strecke wurde als Dampfstraßenbahn angelegt. Kleine Dampflokomotiven zogen die Straßenbahnwagen. Allerdings war diese Betriebsform weniger für dichtbebaute Stadtstraßen geeignet, so dass sie sich nicht weiter durchsetzte.



Dampfstraßenbahn im Herrenkrug

1890 verlängerte die Trambahn ihre Linie vom Tränsberg zur Alten Neustadt. Die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft verlängerte 1894 die Strecke auf der Leipziger Straße zum Sudenburger Krankenhaus. Damit hatte das Pferde-/Dampfbahnnetz seine größte Ausdehnung erreicht. 450 Pferde sorgten in beiden Gesellschaften für einen reibungslosen Einsatz der Pferdebahnen. Es wurden entfernungsabhängige Fahrscheine zum Tarif von 10/15/20/25 Pfennig bei der Trambahn und 10/20/30 Pfennig bei der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft ausgegeben.

Bereits 1892/93 gab es Verhandlungen zwischen der Stadt und den Pferdebahngesellschaften zur Elektrifizierung des Netzes. Diese Verhandlungen werden zunächst erfolglos abgebrochen. Die Union-Elektrizitäts-Gesellschaft (UEG) erwirbt 1896 die Trambahngesellschaft. Bereits ein Jahr später kauft die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft die Trambahn der UEG ab. 1898 wird mit der UEG ein Bauvertrag zur Einrichtung des elektrischen Betriebes geschlossen. Nachdem im Mai 1899 der Staat den elektrischen Betrieb konzessionierte, begannen die Bauarbeiten.

Am 17.07.1899 zur Mittagszeit starteten fünf geschmückte Triebwagen vom Johanniskirchhof zu ihrer Eröffnungsfahrt auf der Linie Werder - Olvenstedter Platz (später Linie 4) unter großem Jubel der Anwesenden, damit begann für die aufstrebende Großstadt Magdeburg das Zeitalter des modernen städtischen Nahverkehrs.



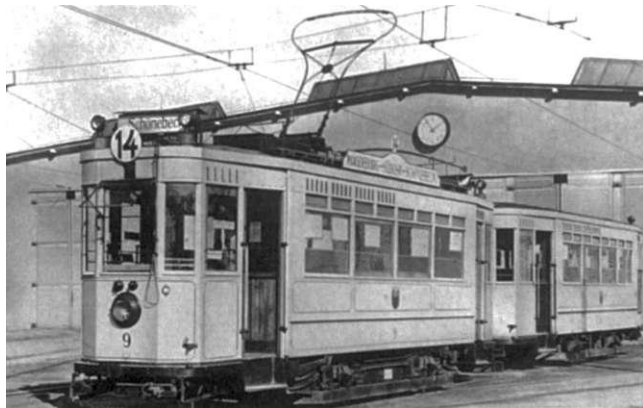
*Eröffnung des elektrischen Betriebes auf dem Johanniskirchhof
am 17.07.1899*

Die elektrische Straßenbahn entwickelte sich glänzend, neue Strecken entstanden und die 110 zweiachsigen und 20 vierachsigen Triebwagen hatten mit angehängten umgebauten Pferdebahnwagen den zunehmenden Kundenstrom zu bewältigen. Ein großer Teil dieser Fahrzeuge diente, wenn auch im umgebauten Zustand, bis zu 78 Jahre lang den Bürgern unserer Stadt.



Elektrischer Triebwagen mit geschlossenem Perron vor dem Rathaus auf dem Alten Markt

Ab 1911 kamen erstmals Fahrzeuge mit geschlossener Plattform zur Magdeburger Straßenbahn. Im Jahre 1912 wurde die Magdeburger Vorortbahnen-Aktiengesellschaft gegründet, mit dem Ziel, Straßenbahnstrecken nach Schönebeck, Salzeimen, Cracau und zum Industriegelände zu errichten. Bis 1914 waren wesentliche Streckenabschnitte zwischen Buckau und Westerhüsen fertiggestellt. Doch der 1. Weltkrieg und die Nachkriegszeit bremsen die positive Entwicklung. Die Strecke nach Schönebeck konnte erst 1926 vollendet werden.



Vorortbahnzug der Linie 14 auf dem Betriebshof Westerhüsen

In den 20er Jahren wurde der Fahrzeugpark grundlegend erneuert. Neben umfangreichen Modernisierung der alten Fahrzeuge aus der Zeit der Jahrhundertwende kamen auch neue Fahrzeuge nach Magdeburg. Moderne und formschöne Fahrzeuge dominierten auf den Straßen der Stadt. Neue Strecken entstanden: zum Industriegelände, Stadtpark, Schlachthof, Diesdorf und Cracau. Die ersten elektrischen Weichen erleichterten ab 1925 den Dienst der Straßenbahnfahrer. Der Umbau der Betriebshöfe in Buckau (1925/1926)

und in Stadtfeld (1929/1930) stärkte die Infrastruktur des Verkehrsunternehmens. Die Gleisanlagen auf dem Hasselbachplatz wurden 1927 in die heute noch existierende Lage gebracht. Die ersten städtischen Buslinien nach Heyrothsberge und Lemsdorf ergänzten das Straßenbahnnetz ab 1929.



Umbau des Hasselbachplatzes im Jahre 1927

Anfang der dreißiger Jahre wird die Straßenbahn zur Gartenstadt Reform verlängert. Im Jahre 1938 gibt sich die Gesellschaft den Namen Magdeburger Straßenbahnen-AG (MSAG). Ein Jahr später kam mit dem ersten "Hechtwagen" eines der modernsten deutschen Straßenbahnfahrzeuge nach Magdeburg. Ähnlich wie in Dresden war auch die Beschaffung von vierachsigen großen Hechtwagen geplant. Der zweite Weltkrieg setzte diesen Plänen ein jähes Ende.



Probefahrt der neu beschafften Hechtwagen auf dem Alten Markt

Es wurde noch ein längerer Streckenabschnitt, zur Erschließung der für die Rüstung bedeutenden Betriebe in Rothensee, gebaut. 1944 und 1945 fielen bei Bombenangriffen und Kampfhandlungen ein Drittel des Wagenparks, ein Großteil der Gleis- und Fahrleitungsanlagen sowie der

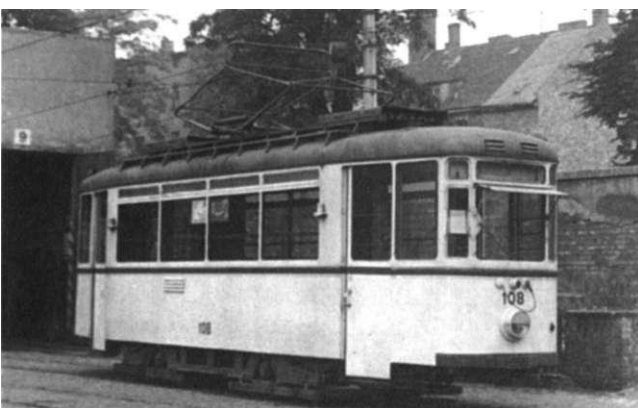
Betriebshof Neustadt, die Hauptwerkstatt und das Verwaltungsgebäude in der Innenstadt zum Opfer. Der restliche provisorische Straßenbahnverkehr wurde am 15.04.1945 eingestellt. Viele Fahrzeuge können nicht mehr in die Betriebshöfe gebracht werden.



Am 5.8.1944 wurde das Depot Neustadt in der Lübecker Straße total zerstört

Nur langsam erholte sich die Magdeburger Straßenbahn von den Folgen des Krieges. Am 04.06.1945 beginnt zwischen Hauptbahnhof und Diesdorf der erste Straßenbahnverkehr nach Kriegsende. Bis 1949 werden alle Strecken, bis auf die durch die Jacobstraße, Rogätzer Straße und zum Stadtpark, wieder betrieben. In Schönebeck wird die Innenstadtstrecke zur Salzer Straße nie wieder von Straßenbahnen befahren.

1949 wird die Magdeburger Straßenbahn in das Kommunale Wirtschaftsunternehmen (KWU) der Stadt Magdeburg eingegliedert. Zwei Jahre später erfolgt die Bildung der VEB (K) Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB). Die Waggonbauindustrie liefert in den Nachkriegsjahren sogenannte Aufbauwagen. Auf die Fahrgestelle kriegszerstörter Fahrzeuge wurden neue Wagenkästen gesetzt. Magdeburg erhielt 18 Triebwagen und 15 Beiwagen dieses Typs.



Aufbauwagen 108 im Betriebshof Buckau

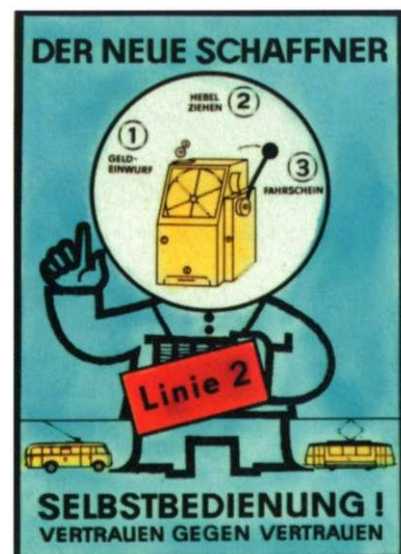
Ab 1951 kommen die ersten Neubaufahrzeuge aus Werdau und Gotha nach Magdeburg. Bis auf die vierachsigen zeitgemäßen Großraumwagen, die Anfang der 60er Jahre nach

Magdeburg kamen, lieferte die DDR - Waggonbauindustrie klassische zweiachsige Straßenbahnwagen aus. Diese Fahrzeuge waren in den 60er Jahren bereits vom technischen Konzept hoffnungslos überaltert. Auch reichten die Stückzahlen nicht aus, um die Vorkriegsfahrzeuge zu ersetzen. Dieses Erscheinungsbild führte, neben anderen Faktoren, zu einer ungewissen Zukunft der Straßenbahn.



Werbung aus dem Jahre 1956

Den Betriebsalltag prägte noch ein gravierendes Problem, der chronische Personalmangel. Die ostdeutschen Verkehrsunternehmen waren dadurch Vorreiter bei der Einführung schaffnerloser Abfertigungsmethoden. Über den Einsatz schaffnerloser Wagen im Zugverband gelangte man bis 1964 zur kompletten Ablösung der Schaffner, mit Ausnahme der Überlandstrecke nach Schönebeck, durch die Einführung einer einfachen Zahlbox und der Abfertigung mittels akustischer und optischer Signale.



Information zur Einführung des schaffnerlosen Betriebes

Das Streckennetz wurde in den 60er und Anfang der 70er Jahre durch Stilllegungen erheblich reduziert. Die Strecken durch die Erzbergerstraße, zum Industriegelände, nach Schönebeck und zum Herrenkrug wurden aufgegeben. Diese Linien wurden weitgehend durch Omnibuslinien ersetzt. Auch neue Wohn- und Stadtrandgebiete wurden an das Omnibusnetz angeschlossen. Ungarische IKARUS - Busse prägten zunehmend den Fahrzeugpark der MVB.



Ikarusbus, Typ IK280 ab 1975 in Magdeburg im Einsatz

Ab 1969 gelangten die Tatra - Wagen aus der Prager Waggonfabrik_KD nach Magdeburg. Wenn auch das Konzept dieser Fahrzeuge schon 1933 in den USA entwickelt wurde, trugen diese Fahrzeuge zu einer grundlegenden Modernisierung der Straßenbahnsysteme in der DDR bei. Auch international gab es die ersten Anzeichen einer Renaissance des Verkehrssystems Straßenbahn.



Anlieferung des ersten Tatra-Baiwagens im Jahre 1969

1975 entsteht in Magdeburg die erste Neubaustrecke nach 34 Jahren. Zwei Jahre später wird ein moderner Betriebshof in Rothensee eröffnet. Die letzten Altbau- und DDR-Fahrzeuge werden ausgemustert. Neubaustrecken zur Autobahn und nach Olvenstedt führen zu erheblichen Fahrgastzuwächsen.



Abgestellte Straßenbahnen auf dem neuen Betriebshof Nord in Rothensee

Der Zwang zur Einsparung von Erdölprodukten führt zur Wiedereröffnung der Straßenbahnstrecke zum Herrenkrug. Auch kuriose Lösungen, wie der Transport fabrikneuer Autos vom Bahnhof Neustadt nach Sudenburg, sind dieser Situation geschuldet.

Trotz erheblicher wirtschaftlicher Probleme gelingt es, durch die Anstrengungen der Mitarbeiter der MVB, einen funktionierenden ÖPNV in Magdeburg zu organisieren. Durch die Einführung der Querschwellenbauweise können endlich Fortschritte bei der Sanierung mangelhafter Gleisbauformen erreicht werden. Eine völlig andere Situation stellte sich der Magdeburger Straßenbahn in den 90er Jahren dar. In kurzer Zeit gelang es, dank umfangreicher Fördermöglichkeiten, die technische Basis des Straßenbahnsystems zu verbessern. Erneuerte Gleisanlagen, moderne Weichen- und Fahrleitungssysteme, Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, niederflurgerechte Haltestellen, verbesserte Wartungssysteme, modernisierte und neue Fahrzeuge prägen das Bild der Magdeburger Straßenbahn heute.



Wiedereröffnung der Linie 5 am 15. 10. 1998

Auch das innerstädtische Omnibusnetz wird durch moderne Niederflurfahrzeuge, Haltestellen und Bevorrechtigungen an LSA aufgewertet. Auf dem Gelände einer Dienststelle der ehemaligen Stasi entstand ein moderner Betriebshof. Aber auch ein enormer Fahrgastrückgang ist zu verzeichnen, dennoch werden in Magdeburg mehr Kunden pro Einwohner als in vergleichbaren Städten der alten Bundesländer befördert.



*Moderne Fahrzeuge prägen das Bild der MVB heute:
Mercedes-Niederflurbus vom Typ O 405 N*

In der Zukunft werden weitere der erfolgreichen Niederflurfahrzeuge in Magdeburg erwartet, umfangreiche Streckenerweiterungen sind vorgesehen. Der ehemalige Betriebshof der Vorortbahn in Westerhüsen wurde in den vergangenen Jahren durch einen kompletten Neubau ersetzt. Dies ermöglicht die Konzentration auf zwei Straßenbahnbetriebshöfe.



Zeitgemäßer Straßenbahnbetrieb mit Niederflurfahrzeugen auf besonderem Bahnkörper

Die Öffnung des europäischen Verkehrsmarktes zwingt die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH, sich auf den kommenden Wettbewerb einzustellen. Ein modernes und effizientes Straßenbahnsystem ist ein wesentlicher Garant für eine erfolgreiche Nahverkehrspolitik in unserer Stadt im begonnenen Jahrtausend, dies beweisen nicht zuletzt die zahlreichen neu entstandenen Straßenbahnsysteme in vielen Ländern der Erde.

Ergänzt durch moderne Omnibusse wird den Kunden ein attraktiver ÖPNV angeboten, der eine Alternative zum Individualverkehr bietet.

Pitt Friedrichs
IG Historischer Nahverkehr & Straßenbahnen bei den MVB e.V.

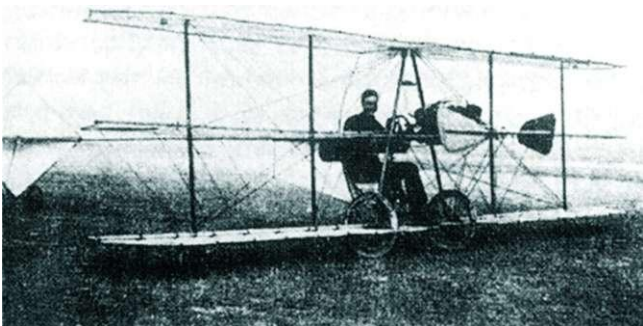
Quelle:
Hans Huber, Entstehung und Entwicklung der Magdeburger Straßenbahn Aktiengesellschaft, 1938

Der Traum vom Fliegen ist so alt wie die Menschheit selbst....

.... in der Antike erinnert das Schicksal von Dädalus und Ikarus an die Gefahren mit Flugexperimenten. Es waren Naturbeobachtungen, die den Flugpionieren zunächst den Weg zur menschlichen Fliegekunst wiesen. Die Prinzipien des Segelflugs haben sie zum Beispiel den Störchen abgeschaut. Otto Lilienthal (1848 bis 1896) galt als einer der ersten Vogelmenschen. Es gelangen ihm Flüge von 250 Metern Länge. Das Ikarus-Schicksal ist ihm jedoch nicht erspart geblieben. Eine Windböe drückte ihn zu Boden, er brach sich die Wirbelsäule und starb einen Tag später an seinen schweren Verletzungen. Einige Jahre später setzten in Amerika die Brüder Wright Lilienthals Flugexperimente erfolgreich fort.

Fast genau hundert Jahre sind seitdem vergangen. In der Menschheitsgeschichte nur ein kurzer Abschnitt, für technologische Entwicklungen bedeuten sie jedoch mehr als nur eine Ära. So haben in diesem Zeitraum Wissenschaftler und Ingenieure von den ersten einfachsten Fluggeräten, die Otto Lilienthal und dann die Gebrüder Wright in die Lüfte trugen, die Entwicklung zum hochmodernen Verkehrsflugzeug mit Propeller- oder Düsenantrieb vorangetrieben.

Das Gefühl, sich mit einer Leichtigkeit wie Vögel nicht nur fortbewegen zu können, sondern auch lange Strecken in möglichst kurzer Zeit bequem hinter sich zu lassen, brachte auch die Flugpioniere in Sachsen-Anhalt auf wegweisende Ideen. Der Konstrukteur und Pilot Hans Grade war es, der im Jahre 1908 auf dem Cracauer Anger mit seinem Dreidecker in acht Meter Höhe eine Strecke von 70 Metern

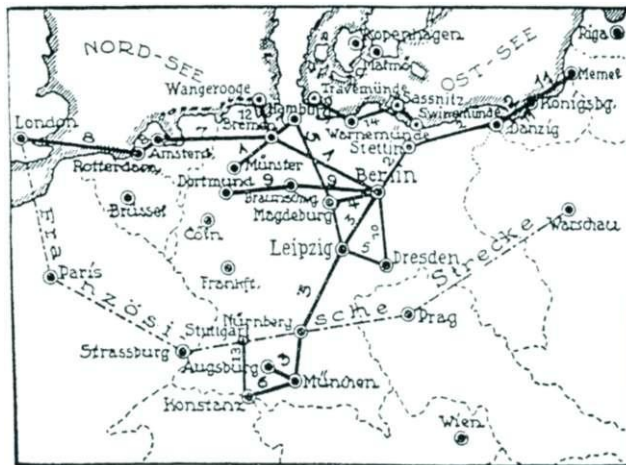


Mit einem Dreidecker gelang Hans Grade im Jahr 1908 der erste deutsche Motorflug.

zurück legte. Damit gelang ihm der erste deutsche Motorflug. Er war jedoch nicht der Einzige in der Elbestadt, der sein Glück in der Luft versuchte: Man spricht von mehr als 17 Magdeburger Flugzeugkonstrukteuren.

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg war Magdeburg Ziel des ersten Überlandfluges einer Militärmaschine, die von Berlin kommend auf dem Cracauer Anger landete. In diese Zeit, nämlich 1915, fiel auch die Gründung des Vereins für Segel-

und Modellflugsport Magdeburg und so manches Ereignis, zum Beispiel der erste Dreierschlepp von Segelflugzeugen in Europa. 1919 erhielt die Stadt das Recht, auf dem Cracauer Anger einen Flugplatz einzurichten und zu betreiben. Eine Flugzeughalle wurde gebaut und der Flugbetrieb konnte beginnen! Bereits ein Jahr später kam der Luftpostverkehr hinzu. Zwei Linien führten über die Elbestadt, zunächst die Linie Berlin - Magdeburg - München und später Hamburg - Magdeburg - Breslau. Post und Passagiere wurden in Flugzeugen des Deutschen Luft-Lloyds und der Luftreederei GmbH Magdeburg befördert. 1923 ruhte der öffentliche Flugverkehr wegen des Währungsverfalls und der folgenden wirtschaftlichen Not ganz. In Deutschland wurden nur noch die großen internationalen Strecken befliegen.



Ein Sommerflugplan aus dem Jahre 1921. Magdeburg war fest in das Netz des Lloyd Luftdienstes eingebunden.

Fliegerschulen ließen sich auf dem Magdeburger Flugplatz nieder - und ein neuer Zeitabschnitt begann. Das war im Jahre 1924. Schon bald reichten die vorhandenen Flugplatzanlagen nicht mehr aus. Die Stadtverordnetenversammlung bewilligte den Ausbau und stellte 105.000 Reichsmark für die Arbeiten zur Verfügung. Auch gelang es, Magdeburg wieder an das Luftverkehrsnetz anzuschließen, und zwar über die 450 km lange Wasserflugstrecke Dresden - Magdeburg - Hamburg - Altona mit einer fünfssitzigen Junker D-272. Nachdem 1926 die Deutsche Lufthansa AG aus der Junkers Luftverkehrs AG und der Deutschen Aero Lloyd-AG hervorgegangen war, wurde die Wasserfluglinie wieder eingestellt und eine realemäßige Landstrecke eröffnet.



Die Wasserfluglinie Dresden - Magdeburg - Hamburg - Altona wurde mit einer Junkers F13 bedient. Startplatz war an der Rothehorn-Spitze.

In der folgenden Zeit gab es einen ständigen Kampf um die Anbindung der Stadt Magdeburg an das deutsche und internationale Netz der Lufthansa. Schon damals forderten die Luftfahrtgesellschaften Subventionen, so zum Beispiel für die Strecke Berlin - Köln über Magdeburg 56.000 Reichsmark. Am 29. Dezember 1926 kündigte das Wehrkreisverwaltungsamt zum Oktober 1928 den Nutzungsvertrag des Cracauer Angers als Flugplatz mit der Stadtgemeinde. Zum Bau eines neuen Flugplatzes erwarb die Stadt schließlich das Gut Heyrothsberge und die dazu gehörigen Grundstücke. Eröffnet wurde der neue Platz am 25. Mai 1929 mit drei Strecken: Berlin - Magdeburg - Köln, Bremen - Hannover - Magdeburg - Berlin und Hamburg - Magdeburg - Leipzig - München.



Reges fliegerisches Treiben herrschte auf dem Flughafen-Ost.

Der Flugplatz hatte ein Verwaltungsgebäude mit Räumen für die Flughafengesellschaft, die Flugleitung der Deutschen Lufthansa, die Wetterwarte, Hilfsfunkstelle, die Post-, Zoll- und Passagierabfertigung sowie ein Restaurant, Polizeiwache und Unfallhilfsstelle. Ein besonderes Ereignis in dieser Zeit (7. Juni 1931) war die Landung des Luftschiffes "Graf Zeppelin", das sich auf einer Mitteldeutschlandfahrt befand.



Großereignis auf den Flugplatz-Ost am 7. Juni 1931: Die Landung des Luftschiffes „Graf Zeppelin“

Dann kam auch das Aus für diesen Platz im Osten der Stadt. Zunächst ersetzte Bedarfsflugverkehr den Linienflugverkehr, bis im Jahre 1934 die Elbe-Metropole total vom deutschen Liniennetz abgeschnitten war. Dann zog das Reichsluftfahrtministerium auch noch die Genehmigung für

den Betrieb des zivilen Flugplatzes zurück und übergab ihn kurze Zeit danach der militärischen Nutzung. Wieder entstand auf Drängen der Stadtväter ein neuer Flughafen, und zwar bereits ein Jahr später an der Leipziger Chaussee im Süden der Stadt, wo er sich auch heute noch befindet. "Mit dem Ausbau eines Verkehrsflughafens erstrebt die Stadt Magdeburg, bisher durch die Ungunst der Verhältnisse benachteiligt, einen Anschluss an das internationale Luftverkehrsnetz, der ihrer Bedeutung als Wirtschafts- und Verkehrszentrum entspricht", schreibt die Zeitschrift des Reichsverbandes der Deutschen Flughäfen im September 1937 über den neuen Flughafen Magdeburg-Süd.

Der regelmäßige Flugverkehr begann am 5. April 1936.



Das Gaststätten- und Verwaltungsgebäude prägt noch heute das Bild der Leipziger Straße

Bereits 1938 gab es nur noch eine Linie, nämlich Hamburg - Hannover - Magdeburg - Halle - Leipzig - Nürnberg, was nicht nur an dem ungeeigneten Flugzeugmuster JU 160 lag, sondern auch an den unregelmäßigen Anflügen und dem Flugplan.

So zog das Reich - auch in Folge der politischen Entwicklung - seine Zusage auf weitere finanzielle Unterstützung zurück. Notwendige Ausbaurbeiten konnten nicht mehr



Zum Unterstellen der Maschinen wurde schon in den 30er Jahren eine Flugzeughalle gebaut.

realisiert werden, so dass zu diesem Zeitpunkt der regelmäßige Linienluftverkehr von und nach Magdeburg eingestellt werden mußte und bis heute noch nicht wieder aufgenommen wurde. Das war vor 62 Jahren!

Zur Geschichte des Flugplatzes Magdeburg ab 1945 gehört auch seine militärische Nutzung mit der Stationierung eines sowjetischen Truppenteils. Ab 1951 formierten sich dann die Sportflieger auf dem Flughafen Magdeburg-Süd. Die Segelflieger waren die Ersten und sind auch heute noch dort zu Hause. Das erste in Eigenarbeit konstruierte und gebaute Segelflugzeug erlebte Ende 1952 seinen Jungfernfahrt. Ein Jahr später kamen die Freunde des Motor- und Fallschirmflugsports hinzu. Jungen Magdeburger Flugsportlern ist es auch zu verdanken, dass der Eindecker "Libelle" aus dem Jahre 1935 von Borkheide nach Magdeburg gekommen ist. Max Thewes hat ihn restauriert. Das historische Flugzeug ist noch heute im Kulturhistorischen Museum der Stadt ausgestellt.

Im Jahre 1953 wurde mit dem Wiederaufbau der Gebäude und Anlagen des Flughafens Magdeburg-Süd begonnen und schon bald erstrahlte das Hauptgebäude wieder in altem Glanz. 1957 folgte ein neues Kapitel in der Geschichte: Der Platz wurde Stützpunkt für Agrarflugzeuge.



Anfang der sechziger Jahre wurde der Flugplatz Magdeburg-Süd Agrarflugstützpunkt. Diese Ära dauerte bis 1990.

Sie hatten die Aufgabe, land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen in der Region aus der Luft zu düngen, Brände zu bekämpfen und Pflanzenschutz- bzw. Schädlingsbekämpfungsmittel auszubringen. Erste Rundflüge über die Stadt und die ganze Region fallen ebenfalls in diese Zeit.

Anfang der sechziger Jahre übernahm die kurz zuvor gegründete Interflug den Agrarflugstützpunkt Magdeburg. Diese Ära dauerte bis 1990. Übrigens: Magdeburg war 1962 in einer Broschüre der Deutschen Lufthansa als Flugplatz mit Linienverkehr verzeichnet, aber immer noch nicht an den DDR-Inlandverkehr angeschlossen. Seinen Höhepunkt erreichte der Flugsport in der Elbestadt mit den 5. Weltmeisterschaften im Motorkunstflug vom 18. bis 31. August 1968.

Wie sollte es nach der Wiedervereinigung Deutschlands mit dem Magdeburger Flugplatz weitergehen? Diese Frage beschäftigte das Magdeburger Stadtparlament ebenso heftig wie die Flugsportler und die Anwohner. Und während die einen für den Flugplatz und seinen Ausbau plädierten, setzten sich die anderen für eine endgültige Schließung ein. Die Stadtväter jedenfalls entschieden sich für ihn und gründeten

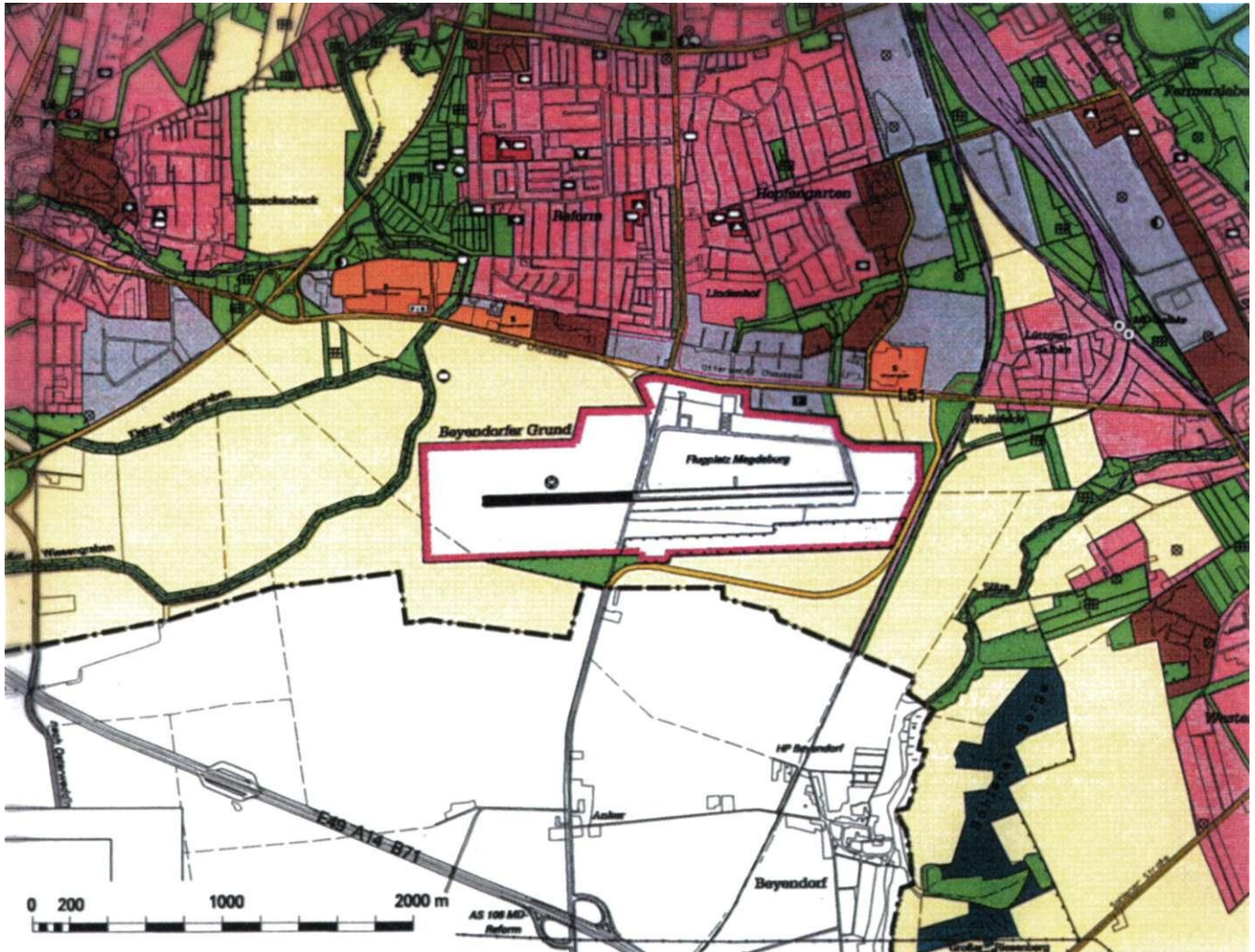
1991 die Flughafen Magdeburg GmbH als 100%ige Gesellschaft der Stadt. Und die Entscheidung war richtig. Ein regelmäßiger Geschäftsreiseflugverkehr entwickelte sich mit ständig steigenden Zahlen, die Polizeihubschrauberstaffel des Landes Sachsen-Anhalt etablierte sich am Platz und die Hobbyflieger freuten sich über die Sicherstellung der Voraussetzungen für ihren Sport.



Im Jahre 1995 erhielt der Flugplatz Magdeburg einen neuen Tower...



...und vier Jahre später das Passagierterminal.



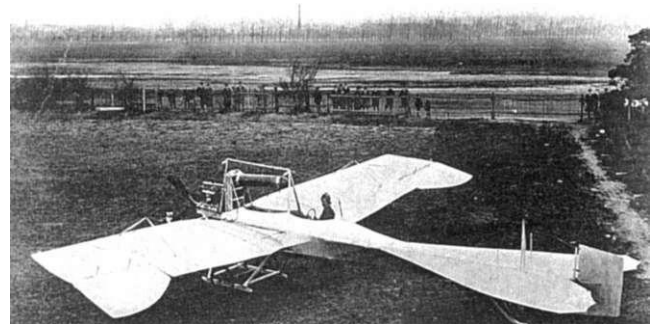
Der Ausbauplan des Flugplatzes Magdeburg bis 2010

Im Jahre 1995 bestätigt der Stadtrat endgültig die Konzeption zum weiteren Ausbau. Ziel ist es, den Flugplatz Magdeburg als leistungsfähigen feinen Business-Airport zu entwickeln, als Ergänzung zu den in seiner unmittelbaren Nähe gelegenen internationalen Verkehrsflughäfen Berlin, Leipzig-Halle und Hannover. Ein Planfeststellungsverfahren wurde eingeleitet, nachdem Gegner und Kritiker des Vorhabens massive Einwendungen hinsichtlich Lärm und Eingriff in die Tier- und Pflanzenwelt erhoben hatten. Nach genau zwei Jahren, nämlich im Jahre 2000, wurde das Verfahren positiv für den Flugplatz abgeschlossen. Alle Bedenken konnten nach umfangreichen Gutachten und Prüfungen ausgeräumt werden.

Jetzt muss die nächste Hürde genommen werden, und das ist die Bereitstellung der Finanzmittel, damit der Ausbau einerseits die Wettbewerbsfähigkeit des Flugplatzes nach den neuen europäischen Normen erhält und andererseits in der gesetzlich vorgeschriebenen Zeit von fünf Jahren begonnen werden kann. 25 Millionen Mark werden zunächst für den Ausbau, der 2005 abgeschlossen sein muss, benötigt. Denn nicht nur die Verlängerung der Start- und Landebahn von 1000 auf 1800 Meter gehört zur Planung, sondern auch die unvermeidliche Verlegung der Bundesstraße 71.

Sachsen-Anhalts Landeshauptstadt Magdeburg braucht einen leistungsfähigen Business-Flughafen als Verkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der Standortbedingungen. Sie muss Anschluss halten und die Wirtschaftsförderung in den Mittelpunkt ihrer Regional- und Landespolitik stellen. Dazu gehören geeignete Wege, ob auf der Straße, der Schiene, auf dem Wasser oder in der Luft.

Flughafen Magdeburg GmbH,
im Mai 2001



Flugplatz Magdeburg, Konstrukteur und Pilot Otto Onigkeit

Historie und Entwicklung der Schifffahrt- und Hafengeschichte im mitteldeutschen Raum

Seit jeher ist unser nun fast 1200 Jahre altes Magdeburg durch seine unmittelbare Lage an der Elbe eng mit der Schifffahrt verbunden. Der Fluß bestimmte im Laufe der Jahrhunderte vor allem die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt entscheidend mit und prägte auch sein Gesicht. Über 100 Kilometer schlängelt sich die Elbe durch die Magdeburger Region.

Frühgeschichtliche Entwicklung

Seine erste urkundliche Erwähnung fand der Ort Magdeburg im Jahre 805. In einem königlichen Erlaß Karls des Großen, geschrieben auf der Karolingischen Pfalz Diedenhofen, wurde "Magadoburg" als bedeutender Handelsplatz im Schütz eines karolingischen Kastells erwähnt. Der Grund: Für den Grenzhandelsplatz Magadoburg wurde ein Königsbote eingesetzt, ein hoher Beamter, der den Handel mit den ostelbischen slawischen Stämmen überwachen sollte. Zwar war die Elbe ein Grenzfluß zwischen Slawen und Karolingern und damit auch oft Schauplatz kriegerischer Auseinandersetzungen, aber die Truppen Karls des Großen sicherten die Demarkationslinien, nutzten den Strom für Truppenverschiebungen und schützten den Handel. Begehrte Güter von jenseits der Elbe waren Felle, Pelz, Honig und Wachs.

Die erste Notiz über die Schifffahrt auf der Elbe datiert ebenfalls aus dem Jahre 805. Kaiser Karl der Große schickte seine 4. Heeresabteilung auf Schiffen elbaufwärts zum Kampf gegen die Sachsen. Weitere geschichtliche Daten belegen die Wichtigkeit der Elbe als Verkehrs- und Transportweg. 965 erhält Magdeburg neben anderen Privilegien das Marktrecht. In der Marktrechtsurkunde Kaiser Otto I. werden Schiffe an erster Stelle als Transportmittel benannt. 981 wurde der Leichnam des Erzbischofs Adelbert von Magdeburg, der am 21. Mai 981 in Korbetha verstorben war, mit einem Floß von Giebichenstein bei Halle nach Magdeburg verschifft. 1004 benutzte Heinrich II. Elbe und Saale zwischen Magdeburg und Zeitz mehrfach als Transportweg für sein Heer. 1012 ließ sich der todkranke Erzbischof Tagio per Schiff von Merseburg nach Magdeburg bringen, wobei er aber schon in Rothenburg starb.

Magdeburg entwickelte sich zu einem bedeutenden Umschlags- und Handelsplatz.

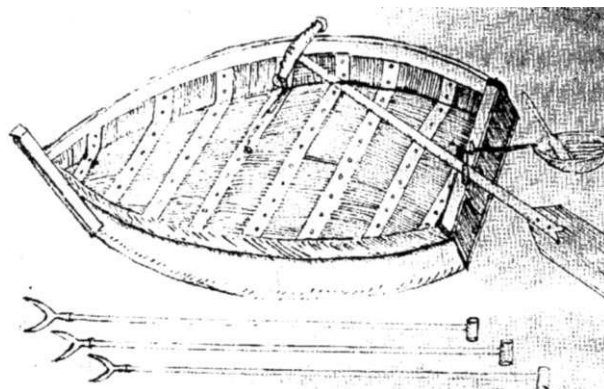
Und immer wieder ist es vorrangig die Elbe, die als Wasserweg genutzt wird. Die Uferbereiche der Stadt bildeten die Umschlags- und Liegeplätze. Dies waren die ersten Hafenanlagen des frühen Mittelalters. Schwere Handarbeit prägten das Bild der Be- und Entladung der Flussboote. Durch die Verlagerung des Hauptflussbettes in Richtung Westen (näher an die Stadt), an die Erhöhung des Domhügels heran, gab es gefährliche >Stromengen, in der die Fließgeschwindigkeit des Wassers den Schiffen zu schaffen machte. Trotzdem entwickelten sich an dieser Stelle Schiffsbe- und Entladeplätze.

Das sich in Jahrhunderten entwickelte Abgabensystem für Handelstreibende behinderte den Warenaustausch. Allein durch das Aufheben einzelner Zölle konnte der Handel belebt werden. So wurden den Magdeburger Kaufleuten durch ein kaiserliches Mandat im Jahre 1136 die Elbzölle bei Elboi und Tangermünde teilweise erlassen. Für die dazwischenliegende Stadt Magdeburg verbilligten sich die Warenströme von Norden nach Süden.

Die Salzgewinnung insbesondere im Raum Halle erforderte für den Siedeprozess große Mengen an Holz. Wenn auch in grauer Vorzeit das Flößen von Holz für alle denkbaren Verwendungen betrieben wurde, so entwickelten sich mit der Technischen Salzproduktion eigene Transportströme und Umschlagsaktivitäten. Dem Kloster zu Neuberg bei Halle erteilte der Erzbischof Wichmann zu Magdeburg im Jahre 1152 die Freiheit, mit dem Schiff Salz zu transportieren und auf dem Rückweg Brennholz für den Siedeprozess zu laden.



Beladung eines Kanalschiffes (1573)



Eine Schale wie die zu Küstrin gebräuchlich (1573)

Fünf verschiedene kleine Schiffstypen standen in dieser Zeit in Magdeburg zur Verfügung. Es waren Schuten, Gellen, Quaken, Kähne und Archen. Allerdings waren die Ausmaße der Schiffe relativ gering und eine große Besatzungsstärke notwendig. Entsprechend der Schiffsgröße musste Zoll entrichtet werden. Die damalige Schifffahrt hatte zwei Vorteile: Die Elbe war besser befahrbar und gegen Überfälle sicherer als Landstraßen, und es konnten größere Mengen befördert werden als auf dem Pferdewagen.