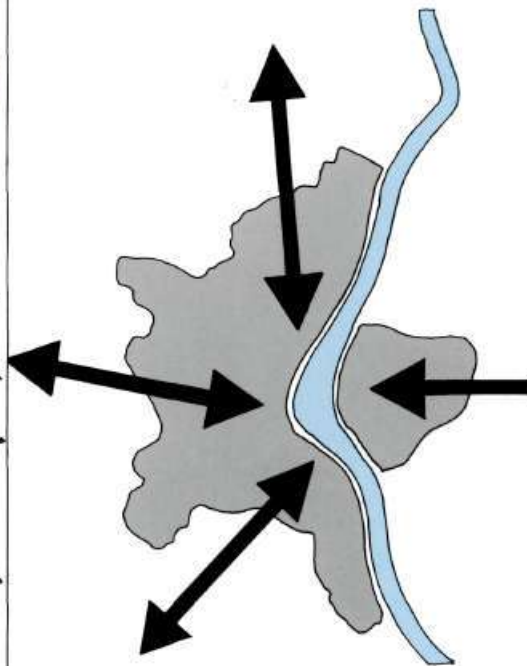
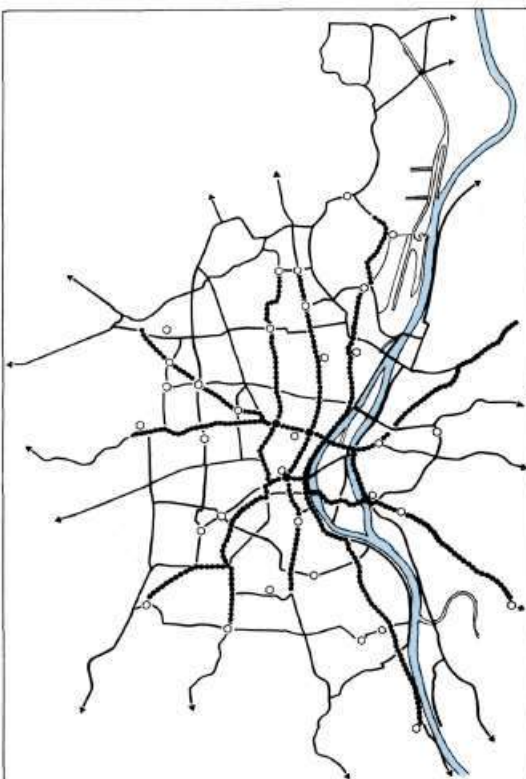
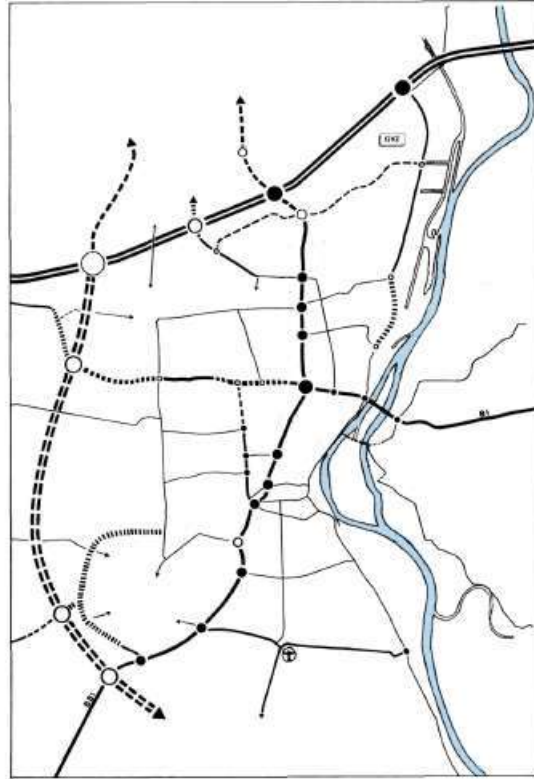
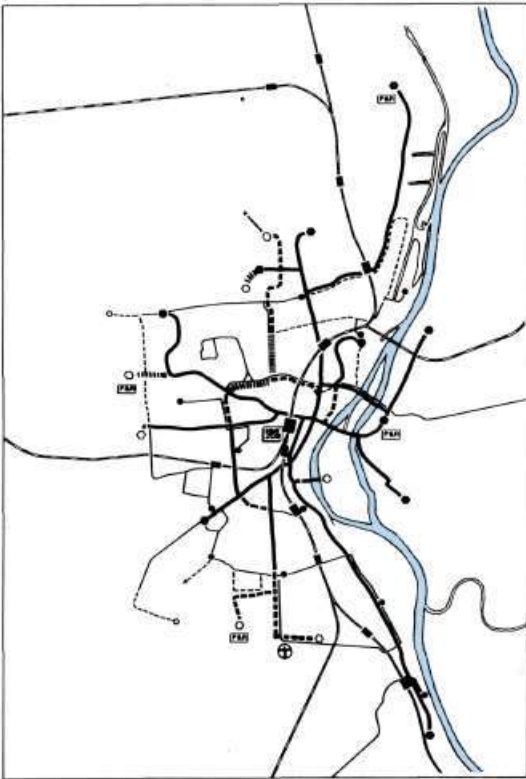




Verkehrliches Leitbild



Stadtplanungsamt
Magdeburg

Reinhard Adler
Christa Anger
Birgit Arend
Heidrun Bartel
Roswitha Baumgart
Monika Bohnert
Klaus Danneberg
Renate Dilz
Wilma Ebeling
Klaus Eschke
Jutta Fittkau
Hannelore Friedrich
Peter Görke
Hans Gottschalk
Margot Gottschalk
Gabriele Grickscheit
Marlies Grunert
Andrea Hartkopf
Hans Heinecke
Anette Heinicke
Sabine Hlous
Heinrich Höltje
Wilfried Hoffmann
Wolfgang Jäger
Heinz Jasniak
Heinz Karl
Christa Kinkeldey
Dr. Karin Kirsch
Hannelore Kirstein
Jutta Klose
Helga Körner
Brigitte Koch
Christa Kummer
Peter Krämer
Thomas Lemm
Marlies Lochau
Konrad Meng
Helmut Menzel
Angelika Meyer
Heike Moreth
Bernd Niebur
Doris Nikoll
Corina Nürnberg
Hans-Joachim Olbricht
Dr. Carola Perlich
Dr. Eckart Wilhelm Peters
Liane Radike
Karin Richter
Dirk Rock
Karin Schadenberg
Jutta Scheibe
Hannelore Schettler
Günter Schöne
Monika Schubert
Helga Schröter
Klaus Schulz
Hans-Joachim Schulze
Hannelore Seeger
Rudi Sendt
Siegrid Szabö
Heike Thomale
Judith Ulbricht
Wolfgang Warnke
Rolf Weinreich
Astrid Wende

Gestaltung: Ateliergemeinschaft Purke/Artt



Umschlag gedruckt auf chlorfreiem gebleichtem Papier
Gedruckt auf Recycling-Papier

VERKEHRLICHES LEITBILD DER
LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG

Auftraggeber: Magistrat der Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung,
Bau- und Wohnungswirtschaft
Stadtplanungsamt

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. W. Theine (PGT)
Sedanstraße 46, 30161 Hannover
Telefon: 0511734 4616
Telefax: 0511733 22 82

Bearbeitung: Dr.-Ing. W. Theine
Dipl.-Ing. R. Losert
Dipl.-Ing. H. Mazur
Dipl.-Ing. R. Miller
Dipl.-Ing. C. Weisner

Grafik: R. Galke
G. Herner

Mitarbeit: Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt
Abteilung Verkehrsplanung

Hannover/Magdeburg, im Oktober 1993

Herausgeber:
Landeshauptstadt Magdeburg
Büro für Öffentlichkeitsarbeit und Protokoll
39090 Magdeburg

INHALT	Seite
Stadtplanung und Verkehr.....	3
Verkehrliches Leitbild - erste Stufe der Verkehrsentwicklungsplanung.....	4
EINFÜHRUNG.....	5
1. ZIELE DER INTEGRATIVEN VERKEHRSPLANUNG.....	7
2. ÜBERÖRTLICHE VERKEHRSANBINDUNG.....	12
2.1 Raumordnung.....	12
2.2 Schienenverkehr.....	12
2.3 Straßenverkehr.....	16
2.4 Rad- und Fußgängerverkehr.....	21
2.5 Schiffsverkehr.....	21
2.6 Luftverkehr.....	21
3. PLANUNGSFÄLLE FÜR DAS STÄDTISCHE VERKEHRSDNETZ.....	22
3.1 Zukünftige Verkehrsentwicklung.....	22
3.2 Planungsfälle für alternative Verkehrsnetze.....	24
3.3 Grundstrategien zur räumlichen Ordnung der Verkehrsnetze.....	25
4. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR.....	26
4.1 Ausgangssituation und Lösungsansätze.....	26
4.2 Planungsfall P 0 (Erste Entwicklungsstufe - 2005).....	30
4.3 Planungsfälle P 1 und P 2 (Langfristige Entwicklungsmöglichkeiten).....	32
5. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR/STRASSENHAUPTNETZ.....	36
5.1 Ausgangssituation und Lösungsansätze.....	36
5.2 Planungsfall P 0 (Erste Entwicklungsstufe - 2005).....	40
5.3 Planungsfälle P 1 und P 2 (Langfristige Entwicklungsmöglichkeiten).....	45
5.4 Flächenhafte Verkehrsberuhigung.....	54
5.5 Ruhender Kfz-Verkehr.....	56
5.6 Schwerverkehr/Wirtschaftsverkehr.....	58
6. RADVERKEHR.....	60
7. FUSSGÄNGERVERKEHR.....	64
8. WEITERES VORGEHEN.....	66
9. FAZIT.....	69
ANHANG Zusammenfassung der Ergebnisse der ersten Beteiligungsrunde.....	71



Die Stadt Magdeburg befindet sich - wie schon öfters in ihrer wechselvollen Geschichte - in einer spannungsreichen Aufbruchphase. Die neuen Aufgaben als Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts, als Parlaments- und Regierungssitz und als Oberzentrum stellen eine große Herausforderung für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt, für ihre Vertreter in den politischen Gremien und für die Verwaltung dar.

Die geänderten gesellschaftlichen Rahmenbedingungen spiegeln sich in starkem Maße auch im Verkehrsgeschehen wider. Das Wachstum des Kfz-Verkehrs - mehr als eine Verdoppelung des Kfz-Bestandes ist in den drei Jahren nach der Wende zu verzeichnen - zeigt einerseits eine alltäglich spürbare Aufbruchstimmung, bringt aber andererseits auch Belastungen für die Stadt und ihre Bewohner mit sich.

Der Verkehr ist für alle Bereiche des Lebens von großer Bedeutung. Von ihm hängt das wirtschaftliche Gedeihen der Stadt ebenso ab wie das Wohnen, das Arbeiten und die Gestaltung der Freizeit für ihre Bürgerinnen und Bürger und auch das Erleben der Stadt durch ihre Besucher. Die Planung des Verkehrs muß diesen grundsätzlichen und den neuen Anforderungen gerecht werden. Die Stadtverordnetenversammlung hat deshalb bereits am 09.01.1991 die "Leitsätze für die zukünftige Verkehrsplanung in der Stadt Magdeburg" beschlossen.

Diesen Leitsätzen gemäß steht die zielbewußte Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs im Vordergrund, um durch diese Alternativen den Kfz-Verkehr auf das notwendige, nützliche und damit stadtverträgliche Maß einzudämmen.

Das jetzt vorgelegte verkehrliche Leitbild konkretisiert den durch die Leitsätze gesetzten Rahmen. Als Strukturkonzept bildet es sowohl die Grundlage für die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt, als auch für täglich und schnell zu treffende Entscheidungen.

Realisierbare Perspektiven aufzuzeigen, die die heutigen neuen Lebensbedingungen und Bedürfnisse der Menschen reflektieren, aber auch Wege für die Zukunft bereiten, ist Zielstellung und Leitfaden der Verkehrsplanung im Interesse der Bürgerinnen und Bürger Magdeburgs.

Magdeburg, im Oktober 1993

Dr. W. Polte
Oberbürgermeister der Stadt Magdeburg

Stadtplanung und Verkehr

Verkehr ist ein wesentliches Element der Stadt, Verkehrsplanung deshalb ein wichtiger integraler Bestandteil der Stadtplanung.

Das vorliegende verkehrliche Leitbild bildet den ersten Baustein des mehrjährigen Prozesses der Verkehrsentwicklungsplanung. Es wurde parallel und integrativ zum bereits veröffentlichten Strukturplan der Flächennutzung erarbeitet. Es setzt den verkehrlichen Rahmen für die gegenwärtig fixierte Stadtentwicklung. Es zeigt jedoch auch darüber hinaus die verkehrlichen Konsequenzen für andere Varianten der Stadtentwicklung auf. Insofern liefert es einen Vorgriff auf zukünftige Diskussionen.

Das verkehrliche Leitbild ist kein Dogma und abgeschlossenes Dokument. Es wird sich im Prozeß der Verkehrsentwicklungsplanung und der weiteren Arbeit am Flächennutzungsplan, durch Teilplanungen und konkrete Bauplanungen und durch neue Erkenntnisse und Anforderungen verändern und weiterentwickeln. Dennoch ist es ein in sich schlüssiges Konzept mit vielen Bedingungen und Zusammenhängen, so daß jede Detailveränderung immer auf Folgewirkungen auf den Gesamtzusammenhang abgeprüft werden sollte.

Die erhebliche Zunahme des Autoverkehrs und der damit verbundenen Belastungen durch Lärm, Abgase, Verkehrsunfälle und alltägliche Staus haben zu einem Verlust an Urbanität und Lebensqualität in der Stadt geführt.

Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, ihre Ergänzung, Erweiterung, Umgestaltung entsprechend den Anforderungen aus der Stadtentwicklung (und auch Nachholbedarf) und den neuen regionalen Rahmenbedingungen ist eine Seite der Zielstellung. Die andere heißt Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung vom motorisierten auf den nichtmotorisierten Verkehr - eine Aufgabe, die zuallererst stadtplanerisch zu bewältigen ist. Die Lösungsformeln hierzu heißen Mischnutzungen, Innenentwicklung, Stadtentwicklung an den Achsen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) u.a.m. Planungsvisionen und Praxis stehen mitunter nicht im Einklang - dennoch ist jede städtebauliche Planung an diesen Prämissen zu messen.

Verkehrsplanung, die Planung von Verkehrsanlagen, ist eine sehr sensible Aufgabe und deshalb nur in enger und kooperativer Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt zu leisten. Das ver-

kehrliche Leitbild ist dafür eine gute Grundlage, um immer die Gesamtzusammenhänge deutlich zu machen.

Dr. Eckhart Wilhelm Peters
Amtsleiter des Stadtplanungsamtes Magdeburg

Klaus Eschke
Abteilungsleiter für Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt Magdeburg

Verkehrliches Leitbild - erste Stufe der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Stadtplanung und in besonderem Maße auch die Verkehrsplanung sind nach der Wende in völlig neue Rahmenbedingungen gestellt worden. Vor allem der dynamische Veränderungsdruck auf die Stadtentwicklung fordert täglich neue kurzfristige Entscheidungen, die noch nicht auf einer breit abgestimmten und vertieft erarbeiteten Konzeption fußen können.

Um trotz dieses Spannungsverhältnisses zwischen langfristigen Perspektiven und schneller Realisierung einen Handlungsrahmen zu gewinnen, wurde Anfang 1992 mit der Erarbeitung des verkehrlichen Leitbildes begonnen. Das verkehrliche Leitbild wurde im Oktober 1992 in einer ersten Beteiligungsrunde vorgestellt und diskutiert. Daran teilgenommen haben Fachdienststellen der Landeshauptstadt Magdeburg, der Bezirksregierung sowie der angrenzenden Landkreise und Gemeinden.

Darüber hinaus wurden die Arbeitsgruppe Stadtverkehr als beratendes Gremium sowie die Fraktionen der Parteien des Stadtparlaments und verkehrlich interessierte Vereine bzw. Organisationen mit einbezogen. Die dabei zum Ausdruck gebrachten Bedenken und Anregungen sind ebenfalls in diesen Bericht eingeflossen. Sie verdeutlichen besonders, daß das vorliegende verkehrliche Leitbild noch kein abgeschlossenes Planwerk bilden kann. Vielmehr stellt es den Ausgangspunkt der mehrjährigen Arbeit am Verkehrsentwicklungsplan dar.

Das verkehrliche Leitbild bemüht sich in besonderem Maße um eine enge Integration zwischen Stadt- und Verkehrsplanung. Diese Verkehrskonzeption wurde deshalb parallel zum Strukturplan der Flächennutzung erarbeitet. Bereits in die Darstellungen des Strukturplanes eingeflossen ist das Netz der übergeordneten Straßen- und Schienenwege. Darüber hinaus wurde im verkehrlichen Leitbild u.a. besonderes Augenmerk auf die Frage langfristig realisierbarer Stadterweiterungen gelegt.

Einen unverzichtbaren Bestandteil des Planungsprozesses bildet die Beteiligung der Bürger. Deren geschärftes Bewußtsein für konkrete lokale Probleme und auch dargebotene Lösungsverschlüsse bilden wertvolle Beiträge, die von der Planung zu beachten sind.

Heinz Karl Pröttengeier
Baudezernent der Stadt Magdeburg

EINFÜHRUNG

Ausgangslage

Die Landeshauptstadt Magdeburg steht vor der Situation, in relativ kurzer Zeit eine verkehrliche Leitkonzeption erstellen zu müssen, die als Entscheidungshilfe für die weitere Stadtentwicklung dienen kann. Die Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT) wurde daher beauftragt, Lösungsansätze aufzuzeigen, die sowohl das dynamische Wachstum des Verkehrssektors als auch die zukünftigen Entwicklungslinien der Stadtentwicklung berücksichtigen.

Die Erstellung der vorgelegten Verkehrskonzeption wurde vor allem von folgendem Rahmen bestimmt:

- Auf umfangreiche Analysen und systematische Datenerfassungen des Verkehrsgeschehens mußte aufgrund des o. g. Zeitdrucks und der noch dynamischen Entwicklung zunächst verzichtet werden. Die Informationsgewinnung konzentrierte sich auf die Auswertung des bestehenden Erkenntnisstandes und der laufend erarbeiteten verkehrlichen Planungen (z. B. Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr, Untersuchungen zu Straßen-

bauprojekten, Planungen zu Tempo-30-Zonen, Radverkehrskonzeption, Verkehrliche Rahmenpläne).

- Die Bearbeitung mußte inhaltlich und zeitlich eng mit den laufenden Vorbereitungen zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes und den städtebaulichen Rahmenplanungen in Teilbereichen des Stadtgebietes koordiniert werden. Besonderes Augenmerk ist auf geplante Nutzungsausweisungen - vor allem im Stadtrandbereich - und auf den daraus resultierenden Bedarf an erschließender Verkehrsinfrastruktur gelegt worden.

Aufgabenstellung

Die Hauptaufgabe dieses Gutachtens lag daher in der Konzeption eines **verkehrlichen Leitbildes**, das Perspektiven aufzeigt, wie vor dem Hintergrund eines allgemeinen Verkehrswachstums die Stärkung des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr) bei gleichzeitiger Sicherung der Mobilität für den nicht auf den Umweltver-

Für die Planungsbereiche wird ausgehend von übergeordneten Vorgaben: Landesraumordnungsprogramm Regionales Raumordnungsprogramm bzw. Kreisentwicklungsprogramm in einem Diskussionsprozeß der Fachbereiche das Städtebauliche Leitbild für die Gesamtstadt erarbeitet.

Das Städtebauliche Leitbild ist Grundlage für:

Gesamtstädtische Fachplanungen

Fachbezogene oder bereichsbezogene Teilpläne

Gebietsbezogene Pläne

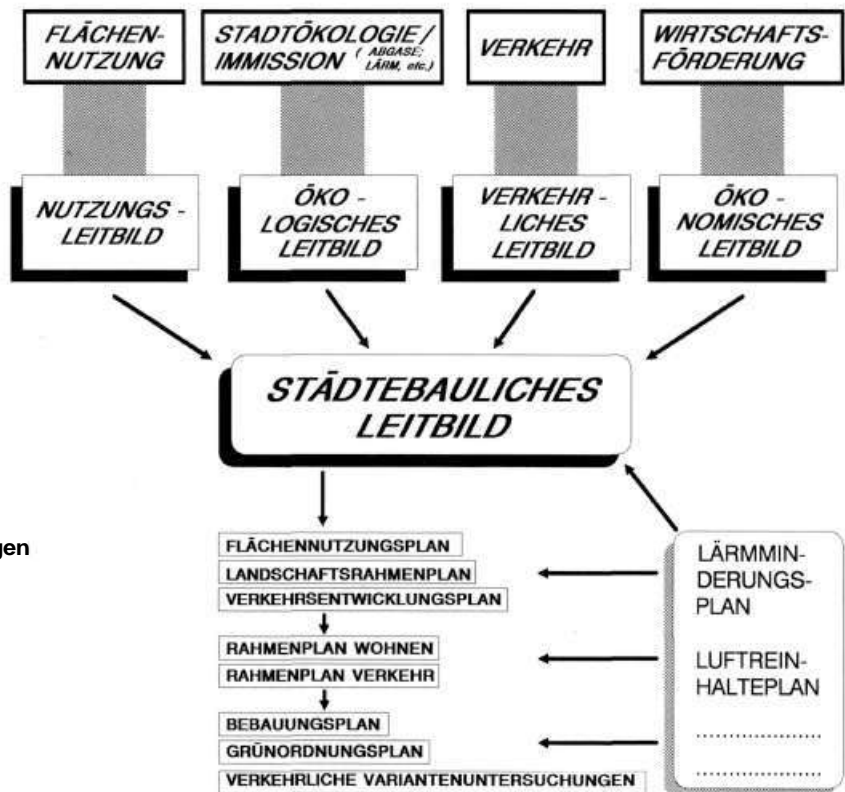


Abbildung 1: Stellung des verkehrlichen Leitbildes im Ablauf der Stadtplanung

bund verlagerbaren Kfz-Verkehr realisiert werden kann.

Funktion des verkehrlichen Leitbildes

Das verkehrliche Leitbild stellt den Einstieg in die Integrative Verkehrsplanung (IVP Magdeburg) dar:

- Die IVP Magdeburg ist Teil des Stadtentwicklungsprozesses und verbindet daher schon im Planungsansatz die zu konkretisierenden **Ziele des Städtebaus** mit denen der Verkehrsplanung.
- Die IVP Magdeburg löst sich von einer auf den motorisierten Individualverkehr (Kfz-Verkehr) ausgerichteten Planung und fördert gezielt die **Belange des Umweltverbundes** (Öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr).

Das verkehrliche Leitbild bildet die notwendige Voraussetzung für die dringend erforderliche Koordination und Beurteilung kurz- bis mittelfristig geplanter Maßnahmen und Projekte im verkehrlichen Bereich sowie für Flächennutzungsentscheidungen. Darüber hinaus stellt das vorgelegte Gutachten eine wichtige Grundlage für die Diskussion verkehrsplanerischer Fragestellungen innerhalb der Verwaltung und in den politischen Gremien der Stadt (Magistrat, Ausschüsse, Stadtverordnetenversammlung) dar.

Die Einbindung des verkehrlichen Leitbildes in den Ablauf der Stadtplanung ist in Abbildung 1 dargestellt, die den Ansatz der Integrativen Verkehrsplanung zum Ausdruck bringt:

Aus der Abbildung auf Seite 1 wird ersichtlich, daß die dringende Notwendigkeit besteht, die Zielvorstellungen der einzelnen Planungsbereiche (Flächennutzung, Stadtökologie, Wirtschaftsförderung und Verkehr) zu einem **städtebaulichen Leitbild** zusammenzuführen, damit wichtige Fragen der Stadtentwicklung koordiniert und umsetzungsorientiert bearbeitet werden können (Zentrumsentwicklung, Entwicklung des Hafens, Funktion neuer Gewerbegebiete, Lage und Dichte neuer Wohngebiete, etc.).

Inhaltliche Schwerpunkte

Das verkehrliche Leitbild weist drei inhaltliche Schwerpunkte auf:

- Erstellung eines Zielrahmens für die Integrative Verkehrsplanung

Die verkehrspolitischen Grundsatzbeschlüsse (Leitsätze) des Magistrats der Landeshauptstadt Magdeburg haben v. a. eine wesentliche Stärkung der Stellung der „sanften Verkehrsmittel“ des Umweltverbundes bei Sicherung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs zum Ziel. Diese politische Forderung muß zu einem handlungsorientierten Zielrahmen als Planungsgrundlage für die einzelnen Verkehrsarten weiterentwickelt werden.

- Anbindung des Verkehrssystems der Landeshauptstadt Magdeburg an die überörtlichen Verkehrsnetze

Die neuen Entwicklungen im Verkehrssektor sind durch eine zunehmende und geänderte Bedeutung der überörtlichen Verflechtungen der Stadt Magdeburg und der daraus resultierenden regionalen und überregionalen Verkehrszunahme gekennzeichnet. Die zu deren Bewältigung eingeleiteten Planungen (z. B. Neu- und Ausbau von Schienen- und Wasserwegen sowie Bundesfernstraßen) sind zu berücksichtigen und mit den städtischen Planungen abzustimmen.

- Leitvorstellungen für die Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten

Für die einzelnen Bereiche öffentlicher Personennahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr sowie Kfz-Verkehr werden langfristige Leitvorstellungen zur Entwicklung des Verkehrssystems konzipiert, die mögliche unterschiedliche Entwicklungslinien der Stadt berücksichtigen, z. B. eine eher auf Bestandsverdichtung ausgerichtete Entwicklung im Gegensatz zu einer flächenexpansiven und dispersen Außenentwicklung.

1. ZIELE DER INTEGRATIVEN VERKEHRSPLANUNG

Ausgangslage

Der politische und gesellschaftliche Wandel hat Magdeburg vor neue Aufgaben in allen planerischen Bereichen gestellt. Die ehemalige Bezirkshauptstadt und „Stadt des Schwermaschinenbaues“ wurde zur **Landeshauptstadt des Landes Sachsen-Anhalt**. Die Lage Magdeburgs im Raum hat angesichts der veränderten Verhältnisse in Osteuropa und der Einführung des europäischen Binnenmarktes erheblich an Bedeutung gewonnen: Die Stadt liegt an einer der wichtigsten Ost-West-Achsen von europäischer Bedeutung (Paris - Ruhrgebiet - Berlin - Warschau) und im Schnittpunkt anderer wichtiger Verkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung (z. B. dem Verlauf der Elbe, der geplanten Bundesautobahn A 14 und der Schienenwege).

Die neue politische Funktion und die gestiegene verkehrsgeografische Bedeutung bergen ein hervorragendes Potential für wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungsimpulse der „**Stadt an der Elbe**“. Die Landeshauptstadt Magdeburg hat auf einer Fläche von 172 qkm z. Zt. etwa 285.000 Einwohner. Das Stadtzentrum und der größte Teil des bebauten Stadtgebietes befinden sich auf der linken (d.h. westlichen) Eibseite. Als Kontrast dazu bildet das in großen Bereichen unbebaute rechte Eibufer einen großflächigen und hochwertigen Natur- und Erholungsraum, wie er in keiner anderen Stadt dieser Größe in Deutschland mehr zu finden ist.

Infolge der gestiegenen Motorisierung in den neuen Bundesländern und als Oberzentrum mit einer wachsenden Bedeutung für die überregionalen und regionalen Verflechtungen hat die Stadt Magdeburg auf ihrem Straßennetz in den vergangenen drei Jahren eine sprunghafte **Zunahme des Verkehrs** zu verzeichnen. Im Personenverkehr hat eine deutliche Verschiebung zugunsten des motorisierten Individualverkehrs, analog dazu im Wirtschaftsverkehr eine Verlagerung von der Schiene auf den LKW-Verkehr stattgefunden.

Der bestehende Zustand der verkehrlichen Infrastruktur kann den heutigen und zukünftigen Erfordernissen nicht gerecht werden und stellt ein entscheidendes Hemmnis für die Stadtentwicklung dar. Der daraus resultierende erhebliche Nachholbedarf an Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur muß zielorientiert im Rahmen einer Integrativen Verkehrsplanung erfolgen.

Ziele und Handlungsstrategien

Die Integrative Verkehrsplanung ist auf die Gestaltung eines langfristig ökonomisch und ökologisch stabilen Verkehrssystems ausgerichtet. Den veränderten Rahmenbedingungen in der Landeshauptstadt Magdeburg entsprechend sind Voraussetzungen für die Sicherung der Mobilität für den Personen- und Wirtschaftsverkehr bei weitgehender Vermeidung bzw. Verminderung der durch den Kfz-Verkehr bedingten Belastungen zu schaffen.

Die Kriterien Stadtverträglichkeit, Umweltverträglichkeit und Sozialverträglichkeit bilden die Beurteilungsgrundlage für die Umsetzung der im einzelnen zu entwickelnden verkehrlichen Planungen und Maßnahmen.

- **Die Stadtverträglichkeit** beinhaltet, ausgehend von der dienenden Funktion des Verkehrs, die städtebauliche Integration aller Verkehrsanlagen. Dabei ist der Bau von Anlagen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr an der Aufnahmefähigkeit der Stadt zu messen.
- **Zur Umweltverträglichkeit** gehört die Ausrichtung des Verkehrssystems auf eine Vermeidung bzw. Verminderung der verkehrsbedingten Belastungen für Mensch und Natur. Außer einer generell möglichst sparsamen und bedarfsorientierten Flächeninanspruchnahme für Verkehrsanlagen müssen Möglichkeiten der Lärm- und Schadstoffminderung zur Einhaltung vorgegebener Belastungsgrenzwerte voll ausgeschöpft werden. Für größere verkehrliche Baumaßnahmen sind Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen.
- **Die Sozialverträglichkeit** umfaßt die Gewährleistung der Mobilität für alle Bevölkerungsschichten, unabhängig von der Verfügbarkeit eines Kfz, die generelle Förderung der Verkehrssicherheit sowie eine möglichst „gerechte“ Aufteilung der Allgemeinkosten im Verkehrswesen.

Die dem verkehrlichen Leitbild für die Landeshauptstadt Magdeburg zugrundeliegenden Ziele lassen sich den folgenden, die einzelnen Verkehrsarten übergreifenden **Zielfeldern** zuordnen:

1. vorrangige Förderung des Umweltverbundes,
2. Verbesserung der überregionalen und regionalen Erreichbarkeit,
3. Förderung einer verkehrsreduzierenden Siedlungsstruktur,
4. optimales Zusammenwirken der Verkehrsträger,
5. stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs.

Generelle Handlungsstrategien für die einzelnen Zielfelder werden im folgenden erläutert. Der Bezug zwischen den darin angesprochenen allgemeinen Aspekten und konkreten örtlichen Gegebenheiten im Raum Magdeburg wird in den Kapiteln 2 (überörtliche Verkehrsanbindung), 4 (Öffentlicher Personennahverkehr) und 5 (Straßenhauptnetz) hergestellt.

Zielfeld 1:

Vorrangige Förderung des Umweltverbundes

Den Verkehrsarten des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr, Fußgängerverkehr und Radverkehr) kommt aufgrund ihres niedrigeren Energieverbrauchs sowie der geringeren Abgas- und Lärmbelastung und des sparsamen Flächenverbrauchs für ihre Verkehrsanlagen die Priorität im Stadtverkehr der Landeshauptstadt Magdeburg zu.

Öffentlicher Personennahverkehr

Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr spielt ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) die wesentliche Rolle bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split). Die Attraktivität des ÖPNV ist auch durch Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr zu erhöhen. Der gegenwärtigen Tendenz der Veränderung des Modal Split zuungunsten des ÖPNV muß konsequent entgegengesteuert werden.

Für die vorrangige Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs sind vor allem folgende Strategien wirkungsvoll:

- Optimierung des Nahverkehrs in der Region Magdeburg als Gesamtsystem, das eine Mobilität auch

ohne den Besitz bzw. die Verfügbarkeit eines Kfz ermöglicht. Vordringlich ist die Zusammenführung der einzelnen Nahverkehrssysteme (Magdeburger Verkehrsbetriebe AG, regionaler Busverkehr, Deutsche Reichsbahn) zu einem Verkehrsverbund bzw. einer Verkehrsgemeinschaft;

- Optimierung des Straßenbahnnetzes als Hauptträger des ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg;
- Erschließung der Fläche durch ergänzende Stadt- und Regionalbusse (z. B. Schnellbusse) sowie nachfrageorientierte Zubringersysteme (Anruf-Sammel-Taxi, Rufbus);
- auf eine Minimierung der Gesamtverkehrsbelastung ausgerichtete P + R-Anlagen in der Region und an den Hauptzufahrten ins Stadtgebiet;
- offensive Angebotsplanung entsprechend den geänderten Mobilitätsbedürfnissen der Verkehrsteilnehmer; dazu gehören vor allem flexiblere Angebotsformen, dichtere Liniennetze und -takte, attraktive Tarife sowie eine Beschleunigung des ÖPNV.

Fußgänger- und Radverkehr

Die Bedingungen für den aufgrund seiner geringen Flächeninanspruchnahme und Emissionsfreiheit besonders stadtverträglichen nichtmotorisierten Fußgänger- und Radverkehr sind wesentlich zu verbessern. Durch die Erzeugung von Wegevorteilen und Nutzungspräferenzen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer kann der Anteil insbesondere des Radverkehrs am Stadtverkehr deutlich erhöht werden. Neue Nutzergruppen können hierfür erschlossen werden.

Wesentliche Strategien für die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sind:

- Gestaltung des Zentrums und wichtiger Stadtteilzentren als Fußgängerzonen bzw. verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche;
- Erschließung der zentralen Bereiche (Innenstadt und Stadtteilzentren) und wichtiger verkehrserzeugender Einrichtungen (Schulen, Hochschulen, Arbeitsplatzkonzentrationen etc.) durch attraktive und sichere Fuß- und Radwege;
- Erschließung der Landschafts- und Erholungsräume innerhalb und im Außenbereich der Landes-

hauptstadt Magdeburg für den nichtmotorisierten Verkehr;

- generelle Erhöhung der Bewegungs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger im öffentlichen (Straßen-) Raum durch Gestaltungsmaßnahmen, Reduzierung der Umweltbelastungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit und Gewährleistung der Sicherheit auch bei Dunkelheit;
- besondere Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität gefährdeten oder eingeschränkten Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Mütter mit Kindern, alte Menschen und Gehbehinderte (Rollstuhlfahrer) durch besonders auf deren Bedürfnisse abgestimmte Planungen (z. B. Schulwegsicherung).

Zielfeld 2:

Verbesserung der überregionalen und regionalen Erreichbarkeit

Aufgrund der veränderten verkehrsgeografischen Lage besteht die Notwendigkeit, das Verkehrssystem der Stadt Magdeburg auf die künftigen stadtfunktionalen Anforderungen als Oberzentrum und Landeshauptstadt des Landes Sachsen-Anhalt auszurichten. Die hervorragende Lagegunst als Knotenpunkt nationaler und internationaler Verkehrswege von Schiene, Straße und Wasser ist für die weitere Entwicklung der Stadt auszunutzen.

Wichtige Strategien für die Verbesserung der überregionalen und regionalen Erreichbarkeit sind:

- Überwindung der deutschen und europäischen Ost-West-Teilung und Vorbereitung auf die durch den EG-Binnenmarkt und die Öffnung Osteuropas für die EG entstehenden Verkehrsströme durch Anpassung der Verkehrsinfrastruktur;
- Ausbau ausreichend leistungsfähiger Verkehrswege für Schiene, Straße und Wasser (z. B. Mittellandkanal/ Elbe);
- Abwicklung der auf die Landeshauptstadt Magdeburg bezogenen, aus dem Umland einströmenden Verkehre auf möglichst umweltverträgliche Weise (Beibehaltung des regionalen Schienenverkehrs und Schaffung von Park + Ride-Anlagen);
- Sicherung der Erreichbarkeit im Stadt-Umland-Verkehr für den Berufs- und Ausbildungsverkehr, für den Zugang zu öffentlichen und privaten

Dienstleistungen sowie zu den Freizeitangeboten und Erholungsgebieten.

Dabei ist die Einbindung der vorhandenen und geplanten Verkehrswege in die naturräumliche und historische Situation der Stadt (Eibufer, Umfahrung von Ortskernen, gewachsene Stadtstruktur) stets zu berücksichtigen.

Zielfeld 3:

Förderung einer verkehrsreduzierenden Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur der Landeshauptstadt Magdeburg ist darauf auszurichten, daß ein möglichst hoher Anteil der täglichen Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt werden kann, damit der motorisierte Verkehr möglichst weitgehend vermieden bzw. vermindert wird („Stadt der kurzen Wege“).

Eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur ist durch folgende Strategien gekennzeichnet:

- Stärkung vorhandener bzw. Entwicklung neuer polyzentrischer, vernetzter Stadtstrukturen durch darauf orientierte Standortplanungen. Diese Strukturen bieten aufgrund ihrer Bebauungsdichte günstige Voraussetzungen für die Erreichbarkeit durch Fußgänger und Radfahrer sowie für eine effektive ÖPNV-Erschließung;
- vorrangige städtebauliche Entwicklung an den vorhandenen Achsen schienengebundener Nahverkehrsmittel (Straßenbahn und Regionalverkehr) in der Landeshauptstadt und im Umland;
- Beibehaltung bzw. Erneuerung verkehrsreduzierender Nutzungsmischungen sich gegenseitig nicht beeinträchtigender Nutzungen (z. B. Wohnen und nichtstörendes Gewerbe);
- Vermeidung von verkehrsintensiven, kundenorientierten Einrichtungen außerhalb der Innenstadt und der Stadtteilzentren (z. B. großflächige Einkaufszentren in Außenbereichen);
- Förderung der die vorhandene Infrastruktur ausnutzenden Innenentwicklung durch intensive Nutzung brachliegender bzw. gering genutzter Flächen (Flächen-Recycling, Nachverdichtung, Sanierung).

Zielfeld 4: Optimales Zusammenwirken der Verkehrsträger

Die Entwicklung und Gestaltung des Verkehrs in der Landeshauptstadt Magdeburg ist sowohl im Personen- als auch im Wirtschaftsverkehr auf eine Aufgabenverteilung zu orientieren, in der die verschiedenen Verkehrsmittel unter Beachtung ihrer spezifischen Vor- und Nachteile als ressourcenschonendes Gesamtsystem zusammenwirken. Der städtische Personenverkehr umfaßt den öffentlichen Personennahverkehr, den motorisierten Individualverkehr und den nichtmotorisierten Verkehr (Radfahrer und Fußgänger). Der Wirtschaftsverkehr innerhalb der Stadt wird nahezu ausschließlich über die Straße abgewickelt, wobei der Einsatz alternativer Transportmöglichkeiten, z. B. Rohrleitungen (entlang der Fernwärmetrassen), besonders geprüft werden sollte.

Bei einer Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln ist grundsätzlich die jeweils volkswirtschaftlich günstigste, umweltschonendste, energiesparendste und sicherste Alternative vorrangig zu fördern. Dabei ist innerhalb der Stadt und in der gesamten Region sicherzustellen, daß für alle Bevölkerungsgruppen eine gleichrangige Verkehrsteilnahme auch ohne Auto möglich ist.

Wichtige Strategien für das Zusammenwirken der Verkehrsträger sind:

→ Für unterschiedlich strukturierte Räume (z. B. Stadtzentrum, verdichtete Großwohnsiedlungen, Umland) ist die jeweils optimale Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die verschiedenen Verkehrsmittel anzustreben.

In verdichtet besiedelten Bereichen ist das Angebot des ÖPNV so auszulegen, daß dieser einen möglichst hohen Anteil derjenigen Wege übernehmen kann, die nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden können.

→ In dünn besiedelten Bereichen ist im Rahmen der Daseinsvorsorge zumindest ein Grundangebot des ÖPNV vorzuhalten; als Ergänzung in der Fläche ist ein P + R-System entlang der Schienenwege erforderlich.

→ Eine integrierte Organisation und Regelung des Öffentlichen Personennahverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs durch verkehrsmittelübergreifende Verkehrs-Management-Systeme (Verkehrsleitsysteme, z. B. Parkleitsystem) ist einzuführen.

Zielfeld 5: Stadtverträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Vor allem für das Straßenhauptnetz ist eine Umstrukturierung, Rekonstruktion (Sanierung) und Komplettierung innerhalb der bestehenden Siedlungsstruktur notwendig. Dies schließt auch notwendige Neubaumaßnahmen entsprechend der langfristigen verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen (z. B. zur Erschließung neuer Entwicklungsgebiete) ein.

Der Straßenraum ist nicht nur nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten zu bewerten und zu ordnen, sondern es muß beispielsweise verstärkt die Empfindlichkeit der die Straße begrenzenden Nutzungen (Wohnen, Grünflächen, Schulen, etc.) in die Planung einfließen.

Für eine stadtverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs sind folgende Strategien erforderlich:

→ Verstetigung des Verkehrsablaufes im Straßennetz auf einem dem Umfeld angepaßten Geschwindigkeitsniveau (z. B. durch Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten);

→ Einpassung der Verkehrsbauwerke in das städtebauliche Umfeld unter Berücksichtigung nicht verkehrsbezogener Ansprüche an den Straßenraum (Aufenthaltsfunktion, Gestaltqualität, Begrünung etc.);

→ Entlastung städtebaulich empfindlicher Bereiche vom Durchgangsverkehr und Schaffung verkehrsberuhigter Gebiete (Zentrum, Stadtteilzentren, Wohngebiete) durch vorrangige Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf einem zu definierenden Hauptnetz außerhalb dieser Gebiete;

→ Entlastung der Landeshauptstadt Magdeburg vom überregionalen Durchgangsverkehr auf den Bundesstraßen innerhalb des Stadtgebietes (z. B. Magdeburger Ring (B 71/ B 81/ B 189), Bundesstraße B 1 etc.) und den damit verbundenen Beeinträchtigungen wie Lärm, Abgase, Verkehrsgefährdung, Staubbildung;

→ zeitlich bzw. räumlich befristete Verkehrsbeschränkungen für den Schwerverkehr (Ausweisung schwerverkehrsverträglicher Routen);

→ Eindämmung des Kfz-Verkehrs in städtebaulich empfindlichen Bereichen entsprechend der Ver-

kehrsverträglichkeit dieser Bereiche (z. B. über die Steuerung des Parkplatzangebotes);

- Einhaltung der derzeit geltenden und künftig in Kraft tretenden gesetzlichen Vorschriften zur Lärminderung und Abgasreduktion durch aktive und passive Schutzmaßnahmen;
- Förderung des Einsatzes emissionsarmer und stadtverträglicher Fahrzeuge und hoher Fahrzeugauslastungen (City-Logistik bzw. Mobilitätszentralen);
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten und stärkere Berücksichtigung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer.

Der Schwerpunkt der kurz- und mittelfristigen Planungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll in der Ausnutzung vorhandener Straßen, in der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit durch den Einsatz „intelligenter Systeme“ (Lichtsignalsteuerung, Verkehrsleit-Systeme u. a.) und in der gezielten Behebung der Schwachstellen (z. B. Knotenpunkte, Netzlücken) liegen.

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen

Entscheidende Handlungsmöglichkeiten zur Umsetzung der Ziele der Integrativen Verkehrsplanung liegen auch in der Kompetenz des Landes, des Bundes und der EG. Von Bedeutung für eine Integrative Verkehrsplanung sind z. B. folgende zur Zeit in der europaweiten Diskussion befindlichen Instrumentarien:

- weitere Stärkung der Wettbewerbschancen für Schienentransporte durch Umgestaltung der Unternehmensstruktur der DB/ DR und der europäischen Bahngesellschaften;
- verstärkte Investitionen des Bundes in die Eisenbahnen zur Kapazitätserhöhung insbesondere beim Schienengüterverkehr;
- verstärkte Förderung des kombinierten Verkehrs (Schiene-Straße) und Bau von Umschlaganlagen;
- deutliche Erhöhung der Mineralölsteuer auf europäischer Ebene und Variabilisierung der Transportkosten beim Straßenverkehr (= verbesserte Wettbewerbsbedingungen für umweltschonenden Schienen- und Schiffsverkehr);

- emissionsabhängige Erhebung von Kfz-Steuern;
- europaweite Anlastung der verursachergerechten Wegekosten und sonstiger externer Kosten beim Straßenverkehr (Mineralölsteuer- und Schwerverkehrsabgabe);
- Änderung der Kilometerpauschale für Fahrten zum Arbeitsplatz im Steuerrecht in der Weise, daß den Stadt-Umland-Wanderungen entgegengewirkt und primär die Benutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gefördert wird;
- Erhebung einer Nahverkehrsabgabe bei Benutzung des städtischen Straßennetzes;
- finanzielle Förderung von Fahrgemeinschaften (z. B. durch besondere Fahrspuren, Car-Sharing-Einrichtungen und Mitfahrzentralen);
- Aufhebung der GVFG- (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) Plafondierung; Erhöhung der Mittel und nochmalige Erweiterung der Förderrichtbestände des GVFG; Entwicklung von Förderrichtlinien, die eine umweltgerechte Ausrichtung von Plänen und Verkehrsmaßnahmen sichern;
- generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Bundesfernstraßen; Einführung von Tempo 30 innerorts;
- Einführung bzw. Fortschreibung von EG-einheitlichen Qualitäts-, Umwelt- und Sicherheitsstandards im Verkehrswesen nach dem Stand der Technik mit einheitlichen Kontrollen und Sanktionen;
- Weiterentwicklung der Bundesverkehrswegeplanung zu einer integrierten Gesamtverkehrsplanung;
- Weiterentwicklung der Baugesetzgebung zur Unterstützung der integrativen Verkehrsplanung (z. B. Novellierung des Bauordnungsrechts für Stellplatzsatzungen);
- ausschließliche Förderung von ökologisch orientierten Verkehrsmaßnahmen mit Mitteln des Bundes oder der Länder.

Das Land Sachsen-Anhalt sollte auf Bundesebene sein landespolitisches Gewicht einbringen, um verändernd auf die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (wie Mineralölsteuer, Straßenverkehrsrecht etc.), die zur Erreichung der verkehrlichen Ziele in Magdeburg notwendig sind, einzuwirken.

2. ÜBERÖRTLICHE VERKEHRSANBINDUNG

2.1 Raumordnung

Landesplanerische Aussagen für das Land Sachsen-Anhalt sind im **Landesentwicklungsprogramm** enthalten. Die sich derzeit vollziehende Entwicklung und die anstehenden Planungsvorhaben zeigen, daß die Zukunft der Landeshauptstadt Magdeburg nicht unabhängig von der Entwicklung der Nachbargemeinden gesehen werden kann. Eine bessere planerische Abstimmung im Rahmen einer handlungsfähigen Regionalplanung ist daher dringend erforderlich.

Konkrete raumordnerische Zielsetzungen für die Region Magdeburg wären einem Regionalen Raumordnungsprogramm zu entnehmen, das noch aus dem Landesentwicklungsprogramm entwickelt werden muß. Zur Vorbereitung der Regionalplanung ist eine **Planungskommission Großraum Magdeburg** beim Minister für Raumordnung, Städtebau und Wohnungswesen gegründet worden. Die verkehrlichen Belange werden in der **Arbeitsgruppe Verkehr** erarbeitet. Die Erarbeitung eines verkehrlichen Leitbildes für den Großraum Magdeburg ist zweckmäßig, um die Planungskommission fachlich zu unterstützen.

Die in den folgenden Kapiteln dargestellten Grundzüge für eine regionale Verkehrsplanung, die hier zunächst überwiegend aus Magdeburger Sicht dargestellt sind, können einen Bestandteil einer regionalen Verkehrskonzeption bilden. Abstimmungen über verkehrliche Entwicklungsziele zwischen den im Großraum vertretenen Landkreisen, Städten und Gemeinden sowie mit der Landesregierung sind laufend erforderlich.

2.2 Schienenverkehr

Schienen-Fernverkehr

Magdeburg nahm schon traditionell eine bedeutende Funktion im deutschen Eisenbahnnetz wahr und ist jetzt als Landeshauptstadt und Oberzentrum wichtiger Eisenbahnknoten im Personenfern- und -nahverkehr sowie im Güterverkehr. Im Personenfernverkehr wird der Hauptbahnhof Magdeburg derzeit (Jahresfahrplan 1993/ 94) von den Intercity-Relationen (ICE/ IC) Köln-Hannover-Braunschweig-Berlin und Karlsruhe-Frankfurt/ M.-Hildesheim-Braunschweig-Berlin bedient. Interregio-Verbindungen (IR) bestehen zwischen Köln und Dresden mit der Streckenführung über Hannover und Braunschweig. Hinzu kommen

z. T. vertaktete D-Zug-Linien wie auf der Verbindung Halberstadt-Brandenburg-Berlin-Frankfurt (Oder).

Von den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit betrifft Projekt 5 die durchgehende Elektrifizierung und den Ausbau der Strecke Helmstedt-Magdeburg-Werder/ Havel für 160 km/ h Reisegeschwindigkeit, die der Verbesserung der verkehrlichen Verknüpfung der Zentren Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Potsdam und Berlin dient. Das Projekt ist zum Fahrplanwechsel im Mai 1993 realisiert worden. Seitdem erfolgt zwischen Helmstedt und Magdeburg fahrplanmäßig der Einsatz des Intercity-Express (ICE), der vorrangig von Karlsruhe u. a. über Frankfurt (Main), Hildesheim und Braunschweig nach Magdeburg und dann über die bereits elektrifizierte Strecke über Güterglück nach Berlin verkehrt.

Der bestehende ICE-Anschluß für die Stadt Magdeburg muß - entsprechend ihrer Bedeutung als Landeshauptstadt und der zu erwartenden Verkehrsnachfrage zur Bundeshauptstadt Berlin sowie zu den Landeshauptstädten Potsdam und Hannover - auch langfristig unbedingt erhalten bleiben. Darüber hinaus ist ein Anschluß an das Nord-Süd-ICE-Netz anzustreben (Hamburg-Magdeburg-Leipzig-Dresden-Prag).

Auswirkungen für den Eisenbahnverkehr in Magdeburg ergeben sich auch durch den Ausbau und die Elektrifizierung der bereits früher vorhandenen Schnellfahrstrecke Hannover-Stendal-Berlin (Projekt 4 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit). Nach der Fertigstellung dieser Schnellfahrstrecke ist eine Führung des ICE vorbei an Magdeburg vorgesehen, das dann nur noch über IR-Verbindungen an Berlin und Hannover angebunden werden soll.

Zusätzlich ist der Ausbau der Strecke Magdeburg - Erfurt für 160 km/h anzustreben.

Regionaler Schienenverkehr

Von der Deutschen Reichsbahn werden derzeit eine Reihe von Ausbauvorhaben v. a. zur Leistungssteigerung des Eisenbahnknotenpunktes Magdeburg untersucht bzw. geplant:

- zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der Strecken:
 - Magdeburg-Halberstadt (dadurch ggf. niveaufreier Ausbau der Ottersleber Chaussee am Bahnübergang) und
 - Magdeburg-Oebisfelde
- Trennung von Fernbahn und S-Bahn (Regionalverkehr) :
 - im Streckenabschnitt zwischen Magdeburg-Buckau (Personenbahnhof) und Magdeburg-Südost mit umfangreichen Änderungen der Bahnanlagen;
 - Bau eines weiteren Streckengleises zwischen Magdeburg-Hauptbahnhof und Magdeburg-Neustadt auf der westlichen Seite und Rekonstruktion der Brücke über die Lübecker Straße;
 - Bau eines zusätzlichen zweigleisigen Eibübergangs parallel zur derzeitigen Herrenkrugbrücke, sowie Entflechtung im Bereich zwischen dem Bahnhof Magdeburg-Neustadt und Magdeburg-Rothensee bzw. der Abzweigstelle Brücke;
 - ggf. viergleisiger Ausbau der Strecke nach Schönebeck;
 - ggf. Bau eines zusätzlichen zweigleisigen Eibüberganges parallel zur derzeitigen Herrenkrugbrücke
- Unterführung der Strecke Magdeburg-Helmstedt unter die Güterzugstrecke Schönebeck - Magdeburg Hbf - Rothensee im Bereich des Sachsenrings bzw. der Maybachstraße zur kreuzungsfreien Einmündung der Strecke nach Helmstedt in den Magdeburger Hauptbahnhof;
- Kreuzungsfreie Entflechtung der Fernbahn-, Güter- und S-Bahngleise im Bereich der Abzweigstelle Glindenberg;
- Errichtung einer Reisezugabstell- und -behandlungsanlage auf dem DR-Gelände auf der westlichen Seite des Bahnhofs Buckau;

- Rekonstruktion und Erweiterung des Rangierbahnhofs Magdeburg-Rothensee zu einem Hauptrangierbahnhof im Netz der Deutschen Reichsbahn.

Die oben aufgelisteten Maßnahmen haben u. a. eine Trennung des Eisenbahnfern- und -nahverkehrs zur Beseitigung von Engpässen im Stadtgebiet zum Ziel. Damit sind die Voraussetzungen geschaffen

- für die Verbesserung der überregionalen Verkehrsverbindungen und
- für die Leistungssteigerung des Nahverkehrs (Betrieb auf eigenen Gleiskörpern).

Zur Steigerung der Attraktivität sind neben dem Ausbau der Verkehrswege noch weitere Maßnahmen vorgesehen:

- Ausweitung des Fahrtenangebotes
- Umgestaltung der Haltebahnhöfe
- Erneuerung des Wagenparkes und vertaktete Fahrpläne

Im Bereich der genannten Projekte zur Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge im Stadtgebiet und deren Ersatz durch kreuzungsfreie Brücken- oder Tunnelbauwerke sowie bei der Planung neuer Haltepunkte (z. B. Nordfront, Diesdorf, Herrenkrug) wird eine intensive Abstimmung zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und den zuständigen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn vorgenommen.

Güterverkehr

Die genannten Projekte des Personenfernverkehrs, die auch Bestandteil des europäischen Infrastrukturleitplanes sind, kommen auch dem Güterverkehr im Raum Magdeburg zugute. Hier spielt die Verbesserung der Anbindung zu den Nord- und Ostseehäfen, nach Süddeutschland und nach Sachsen eine wesentliche Rolle, die durch andere Schienenprojekte im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit hergestellt werden. Der Übergang zur Straße, aber auch zur Binnenschifffahrt, kann vor allem durch den geplanten **Terminal für den kombinierten Ladungsverkehr (KV-Terminal)** und das geplante **Güterverkehrszentrum (GVZ)** im Bereich Magdeburg-Rothensee geleistet werden.

REGIONALES SCHIENENNNetz MIT P + R KONZEPT (Abbildung 2)

Die Förderung des Schienennahverkehrs im Großraum Magdeburg bildet die Voraussetzung für eine auf diese Nahverkehrsachsen ausgerichtete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und damit für die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.

Das vorhandene Schienennetz Magdeburgs sowie die bestehenden Planungen bieten günstige Voraussetzungen für die Sicherung und den Ausbau des schienengebundenen Regionalverkehrs. Das vorhandene Schienennetz und ein auf die **Bahnhöfe in der Region bezogenes Schnellbussystem** bilden die Grundlage für das Umsteigen auf den ÖPNV bereits im Umland.

Die Abbildung 2 stellt ein - aus gutachterlicher Sicht - mögliches Netz für den schienengebundenen Nahverkehr und ein darauf bezogenes Park + Ride-Konzept im Großraum Magdeburg dar. Das Netz verbindet die zentralen Orte der Region:

- Haldensleben,
- Wolmirstedt,
- Burg,
- Gommern,
- Schönebeck und
- Wanzleben

mit der Landeshauptstadt. Das Netz ist in zwei Kategorien (Grundnetz und mögliche Erweiterungen) unterteilt, um unterschiedliche Prioritäten zu verdeutlichen.

Die Netzkonzeption beinhaltet auch Standorte für mögliche **neue Haltepunkte**, die in Abhängigkeit von der Nutzungsentwicklung zu untersuchen wären:

- an der Strecke Magdeburg-Haldensleben:
 - Haltepunkt Wedringen (Erschließung des geplanten Industrieparks Haldensleben) sowie Haltepunkt Barleben-West (Anbindung des Technologieparks Ostfalen);
- im Stadtgebiet Magdeburg:
 - Neubau des Haltepunktes Nordfront als zusätzlichen hochwertigen Verknüpfungspunkt mit der geplanten zweiten Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (s. Kapitel 4.2) und zur verbesserten Erschließung des nördlichen Stadtzentrums,

- Haltepunkt Herrenkrug zur direkten Verknüpfung mit der Straßenbahnstrecke und Erschließung des nordöstlichen Elberaumes (regionaler Erholungsschwerpunkt),
- Haltepunkt Diesdorf (in Abhängigkeit von einer verdichteten Siedlungsentwicklung in diesem Stadtbereich).

Darüber hinaus sind ergänzende **P + R-Standorte im Umland und am Stadtrand Magdeburgs** notwendig. Einstrahlende Kfz-Verkehre, die nicht im Umland auf den ÖPNV verlagert werden können, müssen in die wichtigen Stadtzufahrten gelenkt und dort von der Straßenbahn aufgenommen werden. Dafür sind insgesamt fünf Park + Ride-Standorte am Stadtrand vorgeschlagen, die auf mittel- bis langfristige Konzepte zur Führung des motorisierten Individualverkehrs (s. Kapitel 5.2) und zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes (s. Kapitel 4.2) abgestimmt sind.

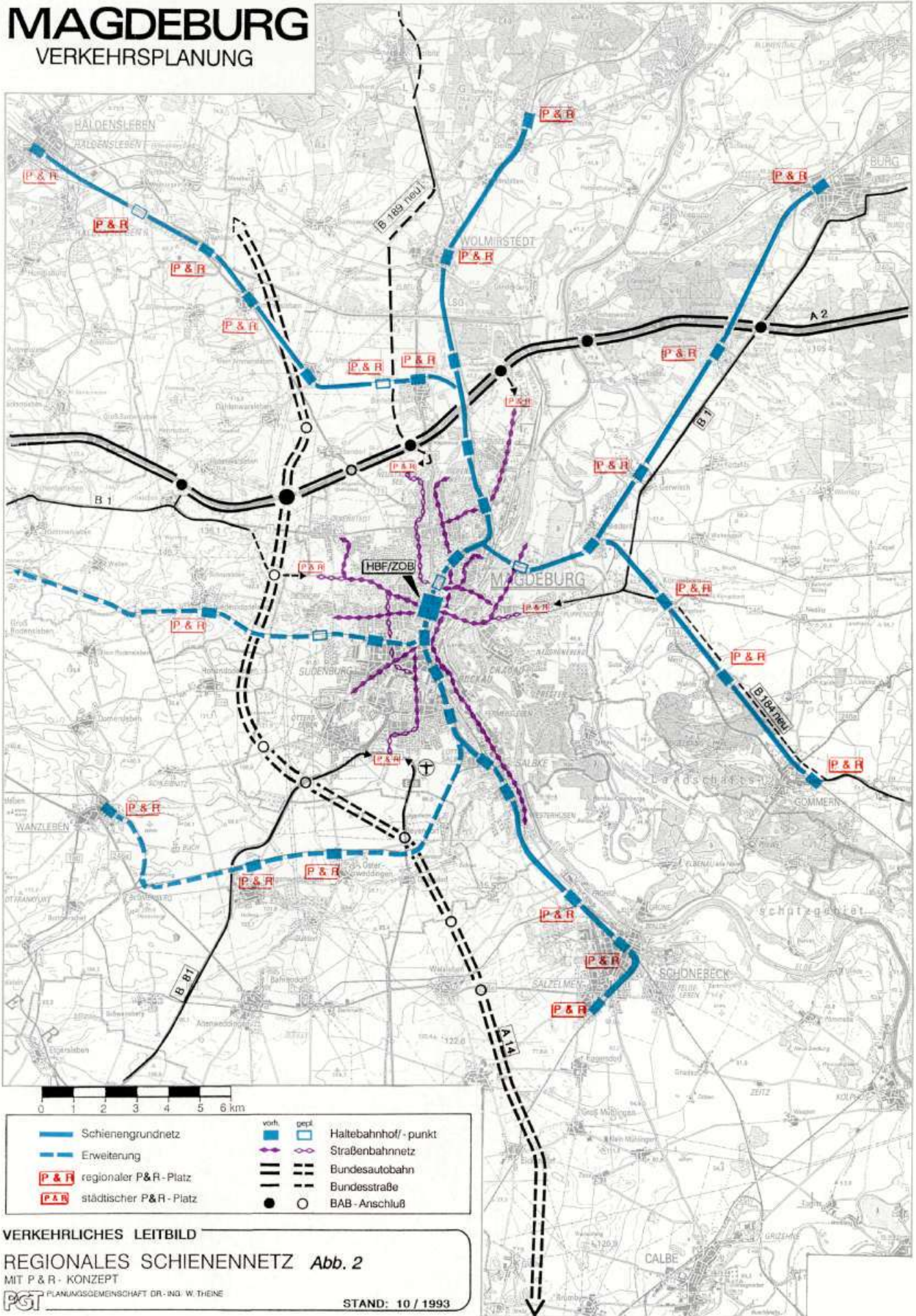
Sind ausreichende Schienenverbindungen im Umland nicht vorhanden, müssen für diese Beziehungen Schnellbusse angeboten werden, die zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) am Hauptbahnhof führen. Die Bahnhöfe und Haltepunkte im Umland Magdeburgs sollten gleichzeitig Knotenpunkte für die flächendeckende Erschließung des Umlandes durch Regional-Schnellbusse und Regionalbusse sein.

Die hier skizzierten Leitvorstellungen zum Aufbau eines angebotsorientierten Nahverkehrs werden im Rahmen einer **Nahverkehrsstudie** vertieft und zu einem umsetzungsorientierten Konzept weiterentwickelt.

Für die vorrangige Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region Magdeburg ist vor allem die **Optimierung als Gesamtsystem** im Großraum (Fahrplanabstimmung, Tarifverbund etc.) notwendig. Vordringlich ist die Zusammenführung der einzelnen Nahverkehrssysteme (Magdeburger Verkehrsbetriebe AG, regionaler Busverkehr, Deutsche Reichsbahn) zu einem **Verkehrsverbund** oder einer **Verkehrsgemeinschaft**.

MAGDEBURG

VERKEHRSPLANUNG



2.3 Straßenverkehr

Ausgangssituation

Die Bundesautobahn A 2 (Ruhrgebiet-Hannover-Berlin) mit den Anschlußstellen Magdeburg-Olvenstedt, Magdeburg-Zentrum, Magdeburg-Rothensee und Magdeburg-Ost verläuft längs der nördlichen Stadtgrenze ca. 6 km vom Stadtzentrum entfernt. Über Bundesstraßen ist die Landeshauptstadt mit folgenden Zielen verbunden:

- B 1: Burg/ Genthin/ Brandenburg im Nordosten sowie Ixleben/ Helmstedt im Westen
- B 71: Haldensieben/Salzwedel im Nordosten Halle/ Leipzig im Süden
- B 81: Halberstadt/Harz
- B 184: Zerbst/ Dessau im Südosten
- B 189: Stendal/ Rostock im Norden und
- B 246: Möckern/ Beizig im Osten.

Grundsätzlich ist die Landeshauptstadt Magdeburg von Durchgangsverkehrsströmen auf den Bundesstraßen B 1, B 71, B 81 und B 189 im Stadtgebiet zu entlasten.

REGIONALES STRASSENNETZ

(Abbildung 3)

Die zur Verbesserung der überregionalen und regionalen Erreichbarkeit des Großraums Magdeburg geplanten Maßnahmen im Straßennetz sind in Abbildung 3 dargestellt. Die im folgenden beschriebenen Projekte sind i. w. im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) enthalten. In diesem Zusammenhang ist eine Neuordnung der auf Magdeburg zielenden Verkehrsströme unter Berücksichtigung der städtischen Netzstruktur notwendig.

Von den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit betreffen zwei Projekte zum Neu- und Ausbau der Bundesautobahnen den Magdeburger Raum:

Bundesautobahn A 2

Projekt 11 umfaßt die Grunderneuerung und den sechsstreifigen Ausbau der Bundesautobahn A 2 (E 30), die die Leistungsfähigkeit der Fernstraßen Verbindung von europäischer Bedeutung zwischen Paris, dem Verdichtungsraum Rhein-Ruhr, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Berlin - Brandenburg und Warschau erhöht.

Als Ersatz für die derzeitige Behelfsanschlußstelle Magdeburg-Olvensledt ist der Neubau einer Anschlußstelle Magdeburg/Eben darf an die Bundesstraße B 71 vorgesehen. Dadurch ergibt sich eine verkehrsgünstige und schwerverkehrsverträgliche Erschließung der neuen Gewerbegebiete und Einzelhandelskonzentrationen im Norden des Stadtgebietes (Bereich Großer Silberberg, Sülzegrund, Flora-Park etc.).

Die derzeitige Anschlußstelle Magdeburg-Nord wird durch die Verlegung der B 189 (Ortsumgehung Barleben) ausgebaut und bildet auch zukünftig die nördliche Stadtzufahrt.

Bundesautobahn A 14

Projekt 14 beinhaltet einen vierstreifigen Autobahnneubau zwischen Magdeburg und Halle (A 14), der eine Verbindung der A 2 mit der A 14 sowie mit der A 9 herstellen wird. Diese Verbindung dient vor allem der Verknüpfung der beiden Siedlungszentren im Land Sachsen-Anhalt.

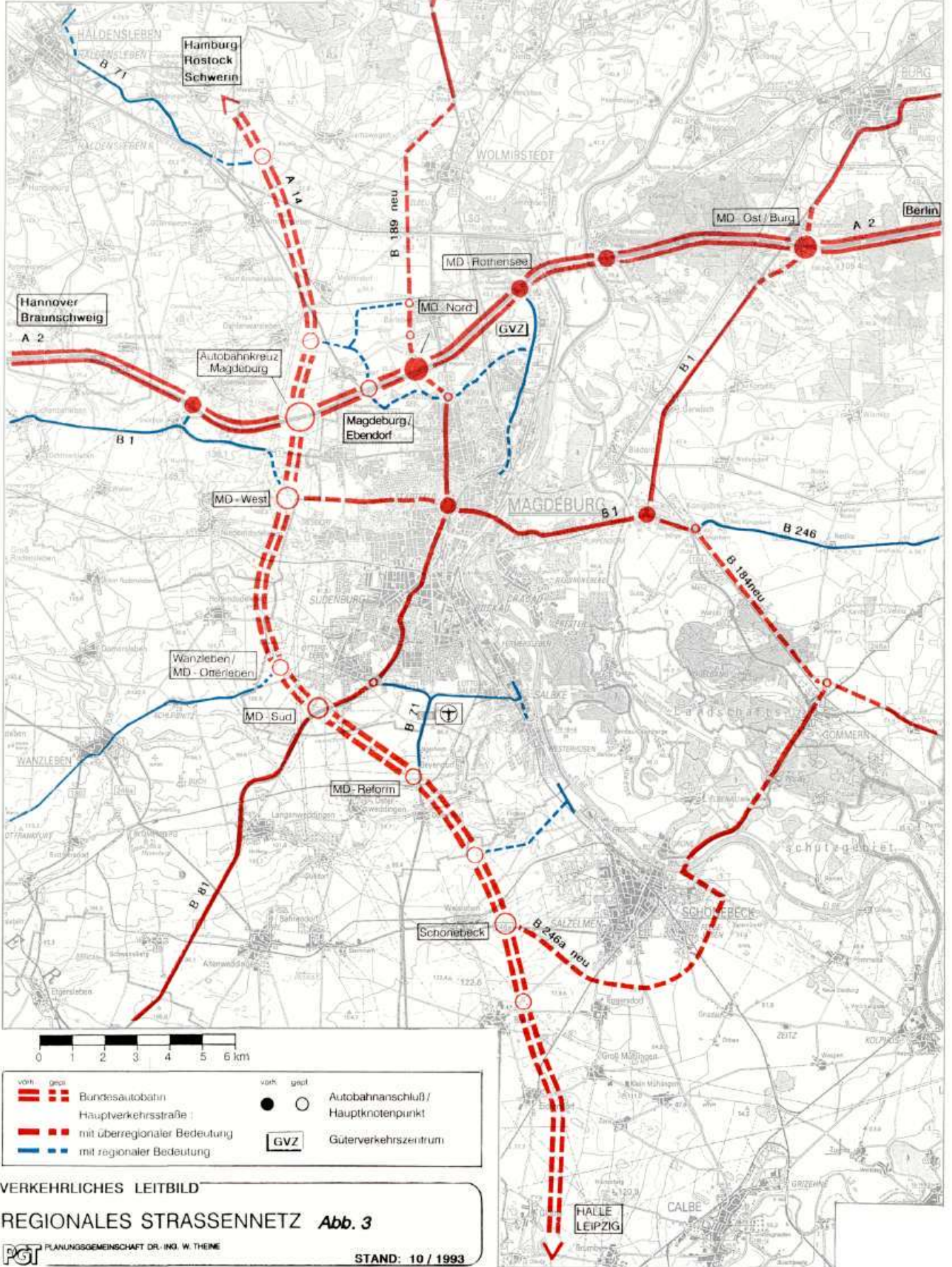
Damit die BAB A 14 den Magdeburger Ring (B 71/ B 81/ B 189) entlasten kann, um die Funktionsfähigkeit des städtischen Straßennetzes zu sichern, ist der möglichst frühzeitige Ausbau der A 14 im Abschnitt A 2 - Bundesstraße B 81 zwischen dem Bundesautobahnkreuz Magdeburg und der Anschlußstelle Magdeburg-Süd vorgesehen.

Die Trassierung der BAB A 14 im - aufgrund der topografischen Verhältnisse - äußerst umweltsensiblen Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz mit der A 2 und der Anschlußstelle Magdeburger Ring (B 71/ B 81/ B 189) ist so eingepaßt, daß die Lärm- und Abgasbelastung der Wohngebiete am westlichen Stadtrand von Magdeburg reduziert werden kann.

Darüber hinaus ist eine funktionsgerechte Ausbildung der geplanten Anschlußstellen unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte erforderlich:

- **Die zukünftige Anschlußstelle Magdeburg-West** ist hinsichtlich ihrer Lage und Konstruktion auf die Funktion einer westlichen Stadtzufahrt für Zielverkehr aus den Räumen nördlich und westlich von Magdeburg (z. B. Hannover, Braunschweig) auszurichten.

MAGDEBURG VERKEHRSPANUNG



- Dadurch kann die erforderliche Entlastung der nördlichen Stadtzufahrt von der BAB A 2 (Magdeburg-Nord) erzielt werden. Die Bedeutung dieser neuen Anschlußstelle geht demnach wesentlich über die der jetzigen Behelfsanschlußstelle Magdeburg-Olvenstedt hinaus.

- **Die Anschlußstelle Wanzleben/ Magdeburg-Ottersleben** bindet in erster Linie die Landesstraße LIO 50 und den Raum Wanzleben/ Oschersleben an die A 14 an. Kurz- bis mittelfristig hat dieser Anschluß keine wesentliche Bedeutung als neue Stadtzufahrt, sondern bindet lediglich den Bereich Ottersleben an die Autobahn an.

Zielverkehre auf der LIO 50 nach Magdeburg sind über die A 14 auf die B 1 neu und den Magdeburger Ring (B 71/ B 81/ B 189) zu lenken. Längerfristig kann dieser Anschluß jedoch im Zusammenhang mit einer expansiven Stadterweiterung im Westen eine höhere Bedeutung für Magdeburg erlangen. Bei der Konstruktion der Anschlußstelle ist daher weiterhin die Möglichkeit einer neuen Ortsumfahrung von Ottersleben vorzusehen.

- **Die Anschlußstelle Magdeburg-Süd (B 81)** bildet die Hauptzufahrt für den Verkehr aus den Regionen Harz, Leipzig und Halle.
- **Der Anschluß Magdeburg-Reform** hat demgegenüber die nachgeordnete Funktion, das südliche Stadtgebiet und die angrenzenden Gemeinden an die Autobahn anzubinden. Vor allem durch die entsprechende Ausbildung des Knotenpunktes Salbker Chaussee/ Ottersleber Chaussee/ Leipziger Chaussee muß möglicher Zielverkehr ins Zentrum von Magdeburg auf der Leipziger Straße konsequent unterbunden werden.
- **Darüber hinaus ist sowohl für die Landeshauptstadt Magdeburg als auch für die Kreisstadt Schönebeck eine weitere Anschlußstelle (AS) zwischen der AS Magdeburg-Reform und der AS Schönebeck im Bereich Frohser Berg erforderlich, um die Verbindungsspanne zur Landesstraße LIO 51 anzuschließen.**
- **Die Anschlußstelle Schönebeck** dient zur Anbindung des aus dem Raum Schönebeck sowie über die Elbquerung im Zuge der Bundesstraße B 246a kommenden Verkehrs an die BAB A 14.

Zur Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit in Nord-Süd-Richtung ist die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) als weiterer Bedarf aufgenommene

Verlängerung der BAB A 14 über die BAB A 2 bis nach Hamburg/ Rostock/ Schwerin anzustreben. Die A 14 bekommt dann zusätzlich die Bedeutung einer neuen Nord-Süd-Verbindung zwischen Hamburg/ Rostock/ Schwerin - Magdeburg - Halle/ Leipzig - Nürnberg und München.

Die Weiterführung der BAB A 14 über die A 2 hinaus nach Norden kann - neben der großräumigen Verbindung - weitere regional bedeutsame Funktionen übernehmen:

- Die Durchgangsverkehrsströme auf der Bundesstraße B 71 durch die Stadt Magdeburg werden am Stadtgebiet vorbei auf die A 14 geleitet.
- Der Zielverkehr nach Magdeburg ist ebenfalls auf die BAB A 14 zu leiten. Der Standort der dafür notwendigen Anschlußstelle der B 71 an die zukünftige BAB A 14 nördlich von Groß Ammersleben ist auch unter Berücksichtigung dieser Funktion zu planen.
- Der vorzusehende Anschluß bei Meitzendorf muß die Aufgabe der Erschließung des Entwicklungsgebietes „Technologiepark Ostfalen“ für überregionalen Verkehr aus Norden (Hamburg, Ostsee-Häfen), Süden (Leipzig, Halle) und Westen (Ruhrgebiet, Hannover) übernehmen. Durch diese anzustrebende Verkehrsführung sind Überlastungserrscheinungen der Anschlußstelle Magdeburg-Nord (BAB A 2) zu vermeiden und die langfristige Entwicklungsfähigkeit des Technologieparks sicherzustellen.

Neben dem Aus- und Neubau von Bundesautobahnen sind umfangreiche Maßnahmen im Netz der Bundesstraßen ebenfalls in der Planung:

Bundesstraße B 189

Durch die Verlegung der B 189 wird die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Wolmirstedt und Barleben ermöglicht und die Voraussetzung für die Erschließung des Technologieparks Ostfalen geschaffen.

Das Erschließungskonzept des Technologieparks Ostfalen muß eine verkehrsgünstige Querspange von der Bundesstraße B 189 zur verlängerten A 14 nördlich der BAB A 2 vorsehen, um den Nord-Süd-Verkehr frühzeitig weitgehend auf die BAB A 14 zu lenken.

Durch diese regionale Querverbindung können die aus dem nördlichen Umland nach Magdeburg einströmenden Verkehre verstärkt über die A 14 und die westlichen Stadtzufahrten - vor allem die B 1 neu - geführt werden und zur unverzichtbaren Entlastung des Magdeburger Ringes beitragen. Aus der Sicht der Stadt Magdeburg sind die o. g. Maßnahmen im Fernstraßensystem nördlich der Stadt besonders dringlich.

Bundesstraße B 1

Der Bau einer Ortsumgehung Schermen mit einer Ostverlegung der Anschlußstelle Magdeburg-Ost/Burg sowie der vierspurige Ausbau der B 1 (zunächst) im Magdeburger Stadtgebiet ist vorgesehen.

Bundesstraße B 71

Die Funktion der B 71 als Fernverkehrsverbindung wird zu einem Großteil durch die neue BAB A 14 ersetzt (s.o.). Verkehr von Nordwesten (v. a. aus Haldensieben) nach Magdeburg wird dann auf die BAB A 14 und die neuen Stadtzufahrten: Anschlußstelle Magdeburg-West und Anschlußstelle Magdeburg-Süd ins Stadtgebiet geleitet. Die jetzige B 71 besitzt innerhalb des Stadtgebietes die Funktion des Hauptlastträgers für den städtischen Binnenverkehr. Alle Möglichkeiten zur Entlastung vom Durchgangsverkehr sind auszuschöpfen.

Bundesstraße B 184

Längerfristig ist die Verlegung zwischen Gommern und dem Bereich Königsborn/ Heyrothsberge mit einer nördlichen, bahnparallelen Führung geplant. Auf das Entstehen von Durchgangsverkehrsströmen aus dem Raum Dessau über die B 184 neu auf der B 1/ B 1 neu zu den Anschlußstellen Magdeburg-Nord (BAB A 2) und Magdeburg (BAB A 14) ist hinzuweisen. Eine daraus resultierende zusätzliche Belastung des zentralen Knotenpunktes Albert-Vater-Straße/ Walther-Rathenau-Straße (B 1)/ Magdeburger Ring (B 71/ B 81/ B 189) ist nicht akzeptabel.

Es ist anzustreben, den Verkehr aus dem Raum Dessau durch eine Verbesserung der Verbindung zur geplanten Bundesautobahn A 14 auf diese neue Nord-Süd-Achse zu lenken.

Dadurch läßt sich bereits im Zusammenhang mit dem Autobahnneubau eine Entschärfung der problematischen Verkehrsverhältnisse auf der B 184 erreichen.

Bundesstraße B 246

Diese Straßenverbindung besitzt gegenwärtig hauptsächlich eine Funktion für den Regionalverkehr nach Möckern. Eine Aufwertung dieses Straßenzuges ist zur Zeit nicht vorgesehen.

Bundesstraße B 246a

Durch den Bau der Südumgehung von Schönebeck erfolgt eine wesentliche Verbesserung der Verbindung zwischen der neuen BAB A 14 (Anschlußstelle Schönebeck) und der Bundesstraße B 184. Neben einer Entlastung des Ortskerns von Schönebeck kann diese Straße auch Funktionen einer Südosttangente für Magdeburg, zusammen mit der Bundesstraße B 184 neu, übernehmen.

Güterverkehrszentrum/ Schwerverkehr

Im Rahmen eines bundesweiten Standortkonzeptes für Güterverkehrszentren (GVZ) ist im Großraum Magdeburg im Bereich des Gewerbegebietes Nord (Rothensee) ein GVZ vorgesehen (siehe Abbildung 3). Güterverkehrszentren sollen vor allem folgende **generelle Funktionen** übernehmen:

- Räumliche Zusammenfassung von verkehrlichen und transportergänzenden Dienstleistungsbetrieben (z. B. Speditionen) zur Bedienung der Güterverkehrsströme und
- Organisation des Güternahverkehrs und Bedienung der Innenstädte (Koordination unter Einsatz stadtverträglicher Verteilersysteme).

In Ergänzung zum Güterverkehrszentrum ist ein **Terminal des kombinierten Ladungsverkehrs** (KV-Terminal) der Deutschen Reichsbahn mit einer Umschlaganlage zwischen Schienen- und Straßengüterverkehr Teil der Standortplanung.

Das GVZ und KV-Terminal liegen verkehrsgünstig am nördlichen Stadtrand der Landeshauptstadt in direkter Nähe der Ost-West-Achse der BAB A 2 (Anschlußstelle Magdeburg-Rothensee). Es ist mit **erheblichen Auswirkungen** auf die Entwicklung und Organisation des Schwerverkehrs in der Region zu rechnen.

Ein Sondergutachten zu dieser Problematik ist dringend zu erstellen, das vor allem folgende Aspekte vertieft bearbeiten muß:

- Ermittlung des räumlichen Einzugsgebietes und detaillierte Aufgabenbestimmung des GVZ,
- Führung des Schwerverkehrs im Großraum Magdeburg (Routenplanung),
- Auswirkungen auf das städtische Straßennetz (Schwerverkehrs-Verträglichkeit) und
- Untersuchung möglicher Alternativen zur Organisation des Güterverkehrs (dezentrale Lösungen etc.).

Das Netz der regionalen Schwerverkehrsrouten, das im wesentlichen mit dem Netz der Hauptverkehrsstraßen mit überregionaler und regionaler Bedeutung identisch ist, ist vor allem durch die vorgegebene Lage des Terminals für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV-Terminal), des Güterverkehrszentrums (GVZ) und des bestehenden Hafengebietes vorbestimmt.

Als problematisch sind Schwerverkehrsbeziehungen zwischen dem GVZ und dem Süden und Osten der Region einzustufen (Räume Ostelbe, Schönebeck), wenn die Verkehrsströme im Stadtgebiet abgewickelt werden. Vor allem der westliche Eibufer-Bereich stellt für die sensiblen Nutzungen Wohnen, Dienstleistungen, Erholung und Naturschutz einen hochwertigen Entwicklungsraum dar. Belastungen durch Schwerverkehr und damit Beeinträchtigungen der Entwicklungspotentiale dieser Nutzungen sind auf ein Minimum zu reduzieren und Verlagerungsmöglichkeiten voll auszuschöpfen.

Der eibparallele Straßenzug (Alte Neustadt, Zentrum, Buckau, Fermersleben, Salbke, Westerhüsen) kommt für eine Aufnahme weiterer regional bedeutsamer Verkehrsströme nicht in Frage. Entlastende Effekte bezüglich des regionalen Verkehrs sind erreichbar durch eine Verbindung von der BAB A 14 südlich des Frohser Berges zum eibparallelen Straßenzug Alt Westerhüsen sowie durch die geplante südliche Ortsumgehung von Schönebeck.

Vor allem in diesem Zusammenhang steht auch die **Planung des Nordverbinders** zwischen dem Magdeburger Ring (B 71/ B 81/ B 189) und dem August-Bebel-Damm (Haupterschließung des Industriegebietes Rothensee), der den Verkehr vom GVZ in Richtung Süden auf den Magdeburger Ring leitet und damit die eibnahen Siedlungsgebiete (Alte Neustadt, Zentrum, Buckau, Fermersleben, Salbke, Westerhüsen) insbesondere vom Schwerverkehr entlastet.

Ebenfalls problematisch sind Schwerverkehrsbeziehungen zwischen dem Güterverkehrszentrum, dem Stadtentwicklungsgebiet Rothensee und der Bundesstraße B 184. Schwerlastverkehr aus dem Raum Dessau muß konsequent auf die neue BAB A 14 gelenkt werden. Regionale Verbindungen in die Bereiche Gommern und Zerbst sind stadtverträglich über die Eckverbindung August-Bebel-Damm/ Bundesstraße B 1 zu ermöglichen.

Entlastungswirkungen

Aus den Planungsvorhaben für den Aus- bzw. Neubau von Bundesfernstraßen im übergeordneten Straßennetz ergeben sich wesentliche Vorgaben für das verkehrliche Leitbild der Stadt Magdeburg. Entlastungswirkungen für das städtische Straßennetz ergeben sich v. a. aus der in Zukunft möglichen Verlagerung des Durchgangsverkehrs vom Magdeburger Ring auf die Bundesautobahnen A 2 und A 14.

In Ost-West-Richtung bringt vor allem die Bündelung des Ziel- und Quellverkehrs auf die Zufahrt im Westen (B 1 neu) Entlastungen westlicher Wohngebiete (z. B. Olvenstedt, Neustädter Feld, Kannenstieg).

Der zentrale Knotenpunkt des Magdeburger Ringes (B 71/ B 81/ B 189) mit der Walther-Rathenau-Straße (Bundesstraße B 1) ist bestimmend für die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in Magdeburg und ist deshalb grundsätzlich vom überregionalen Durchgangsverkehr zu entlasten. Besondere Probleme bringt der Verkehr aus dem Raum Dessau in nördliche und westliche Richtungen mit sich. Alternative Führungen in der Region sind zu untersuchen und anzustreben.

2.4 Rad- und Fußgängerverkehr

Für den Rad- und Fußgängerverkehr ist u. a. in Abstimmung mit den angrenzenden Landkreisen (Wolmirstedt, Burg, Schönebeck und Wanzleben) eine **regionale Netzkonzeption** in Arbeit, die das Grundnetz v. a. für den Erholungs- und Freizeitverkehr (Wanderwege) bilden kann. Vorrangig ist - neben der Erschließung von Naherholungsräumen - die Verknüpfung des Netzes mit vorhandenen und geplanten Haltebahnhöfen/ -punkten des regionalen Schienenverkehrs, an denen Bike + Ride-Anlagen (Rad-Parkplätze) geschaffen werden müssen (siehe Kapitel 2.2).

An Bundes- und Landesstraßen 1. Ordnung ist die Anlage von Radwegen zur Förderung der Verkehrssicherheit und Naherholung seitens der Straßenbauverwaltung angestrebt.

2.5 Schiffsverkehr

Am Schnittpunkt von Elbe, Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal gelegen, nimmt Magdeburg auch eine herausragende Stellung im deutschen und europäischen Binnenwasserstraßennetz ein. Zu den **Verkehrsprojekten Deutsche Einheit** zählt deshalb als einziges Wasserstraßenprojekt (Projekt 17) der **Ausbau der Wasserstraßen-West-Ost-Verbindung vom Raum Hannover nach Berlin**.

Verkehrspolitische Zielsetzung ist die Verbindung der Räume Berlin und Magdeburg mit den wichtigsten Nordseehäfen und den westdeutschen Industriezentren für den Verkehr mit Motorgüterschiffen bis zu 2.000 t Tragfähigkeit und Schubverbänden bis zu rund 3.500 t Tragfähigkeit. Für die Landeshauptstadt Magdeburg stellt dies eine verkehrliche Verbesserung ihrer Standortbedingungen dar.

Der Kanalausbau ist für Motorgüterschiffe mit 110 m Länge bzw. Schubverbänden mit 185 m Länge, 11,4 m Breite und einer Abladetiefe von 2,8 m vorgesehen. Am Wasserstraßenkreuz Magdeburg umfaßt das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit auch den **Bau einer wasserstandsunabhängigen Elbequerung**. Der Magdeburger Hafen soll in diesem Zusammenhang ebenfalls wasserstandsunabhängig von der Elbe ausgebaut werden.

Zur Förderung der überregionalen Fahrgastschiffahrt sind im Stadtgebiet ausreichend Liegeplätze am Elbufer vorzusehen.

2.6 Luftverkehr

Die Landeshauptstadt Magdeburg besitzt einen Verkehrslandeplatz im Süden des Stadtgebietes (Ottersleber Chaussee/ Leipziger Chaussee), der für die allgemeine Luftfahrt zugelassen ist. Durch die Befestigung der Start- und Landebahn wird der Flugplatz vorrangig für den Geschäftsreiseverkehr, Werkverkehr und Privatluftverkehr hergerichtet.

Nachdem der Alternativstandort für einen Regionalflugplatz bei Langenweddingen/Wanzleben nicht mehr zur Verfügung steht, ist die Notwendigkeit zur Vorhaltung des Verkehrslandeplatzes mit Ausbaumöglichkeiten zu einem Regionalflughafen gegeben.

Der Standort hat bei Sicherung gewisser Raum- und Infrastrukturreserven die Kapazität zur Aufnahme einer Mindestausstattung im Luftverkehr für die Stadt Magdeburg und das nächstgelegene Umland.

Als überregionale Verkehrsflughäfen mit einer Entfernung von jeweils weniger als 200 km sind die Berliner Flughäfen, Leipzig-Schkeuditz und Hannover-Langenhagen zu erreichen. Im Rahmen eines sinnvollen Zusammenwirkens der Verkehrsträger sollte eine möglichst direkte Anbindung auf dem Schienenwege an diese Verkehrsflughäfen hergestellt werden.

Für den verbleibenden Bedarf an schnellstmöglichen Verkehrsverbindungen zu diesem und weiteren Verkehrsflughäfen könnten vom Verkehrslandeplatz die Zubringerdienste erfolgen.

3. PLANUNGSFÄLLE FÜR DAS STÄDTISCHE VERKEHRSNETZ

3.1 Zukünftige Verkehrsentwicklung

Verkehrsmittelwahl

Eine wesentliche Zielsetzung der Integrativen Verkehrsplanung besteht in der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes (Öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr). Das quantitative Verhältnis der Verkehrsmittel zueinander wird durch den Modal Split ausgedrückt. Er stellt die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die verschiedenen Verkehrsmittel dar.

Die bisherige und zukünftig anzustrebende Entwicklung des Modal Split ist in untenstehender Abbildung dargestellt.

Der Zustand von 1987 zeigt für die Landeshauptstadt Magdeburg eine starke Vorrangstellung des Umweltverbundes, der einen Anteil von 73 % am Gesamtverkehrsaufkommen einnahm. Der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr nahmen eine gleich starke Stellung ein (jeweils 27% vom Gesamtverkehrsaufkommen).

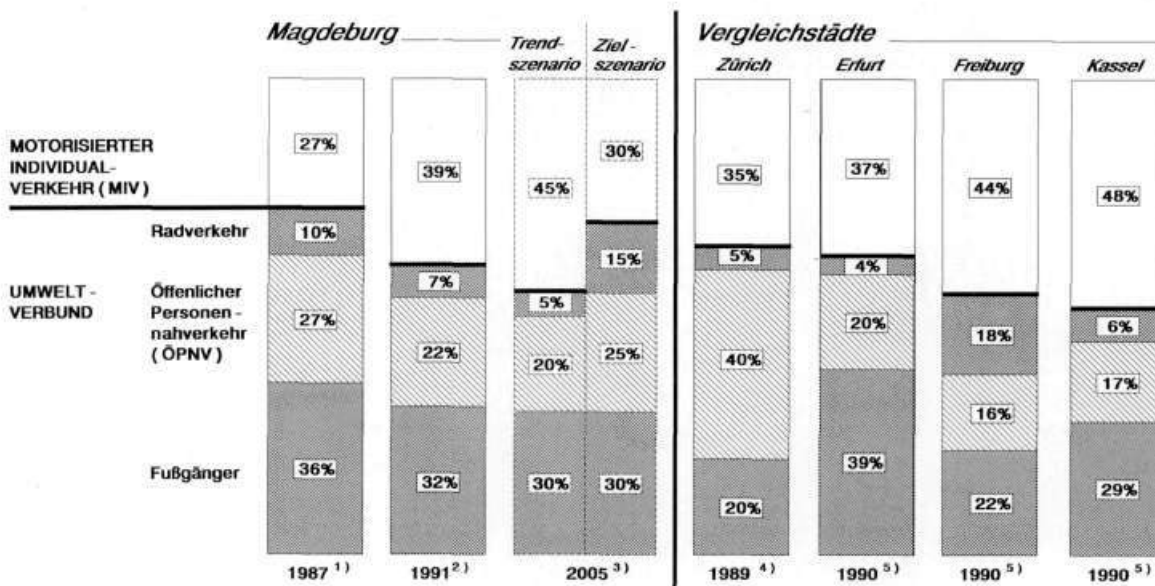
Durch die Vereinigung Deutschlands ist es zu einem erheblichen Wachstumsschub des gesamten Verkehrssektors mit überproportionalen Steigerungsraten im Kfz-Verkehr gekommen. Dadurch hat sich der Modal Split zuungunsten des Umweltverbundes verschoben, der 1991 nur noch einen Anteil von 61 % am Gesamtverkehrsaufkommen besaß. Besonders negativ hat sich das Verhältnis zwischen dem motorisierten Individualverkehr (mIV) und dem ÖPNV entwickelt: Der Kraftfahrzeugverkehr nahm 1991 bereits mit einem 39%-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen eine dominierende Vorrangstellung gegenüber dem ÖPNV mit nur noch 22% (1991) anstatt 27% (1987), ein.

Szenarien

Verkehrskonzeptionen müssen Veränderungen im Verkehrsgeschehen und in der Stadtentwicklung berücksichtigen. Im Rahmen von Prognosen werden zukünftige Entwicklungen abgeschätzt. Da Prognosen immer mit Unsicherheiten behaftet sind, werden unterschiedliche Szenarien erstellt, die bewusst die Vielfalt der Einflüsse auf die Verkehrsentwicklung (Flächennutzungsplanung, Bevölkerungsentwicklung,

Entwicklung der Verkehrsmittelwahl 1987 bis 2005

Werktägliches Gesamtverkehrsaufkommen



Quelle: 1.) Stadt Magdeburg: Generalverkehrsplan 1989, 2.) TU Dresden: SrV - Plus 1991, Magdeburg 1991, 3) Prognoseschätzung der PGT, 4.) Landeshauptstadt Hannover (Hrsg.): Stadtverträglicher Verkehr Hannover 2000, 5.) Leipziger Verkehrsbetriebe AG (Hrsg.): Mobilität in Leipzig 1990

Abbildung 4: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl von 1987 bis 2005

Steigerungsraten im PKW-Bestand etc.) zu gegensätzlichen Entwicklungslinien verdichten.

- **Im Trendszenario** wird eine Stadtentwicklung mit einer Förderung des Umweltverbundes im Rahmen der derzeit gegebenen finanziellen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen angenommen; restriktive Maßnahmen zur Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs werden nicht ergriffen. Der jetzige Abwärtstrend des Umweltverbundes würde sich folglich fortsetzen, die Belastungen durch den Kfz-Verkehr mit allen damit verbundenen Konflikten zunehmen.
- **Das Zielszenario** beinhaltet eine konsequent auf den Umweltverbund ausgerichtete Stadtentwicklung entsprechend der formulierten Ziele für die Integrative Verkehrsplanung (s. Kapitel 1). Es wird eine Trendwende angestrebt, die auf einen Modal Split zusteuert, der in Abbildung 4 dargestellt ist, allerdings auf einem gegenüber 1993 höheren Niveau des Verkehrsaufkommens.

Für die zukünftige Verkehrsentwicklung werden zwei unterschiedlichen Prognoseschätzungen der Verkehrsmittelwahl für das Jahr 2005 angenommen, um die mögliche Spannweite der Verkehrsentwicklung abzudecken.

Zum Vergleich wurden Modal Split-Werte der Städte

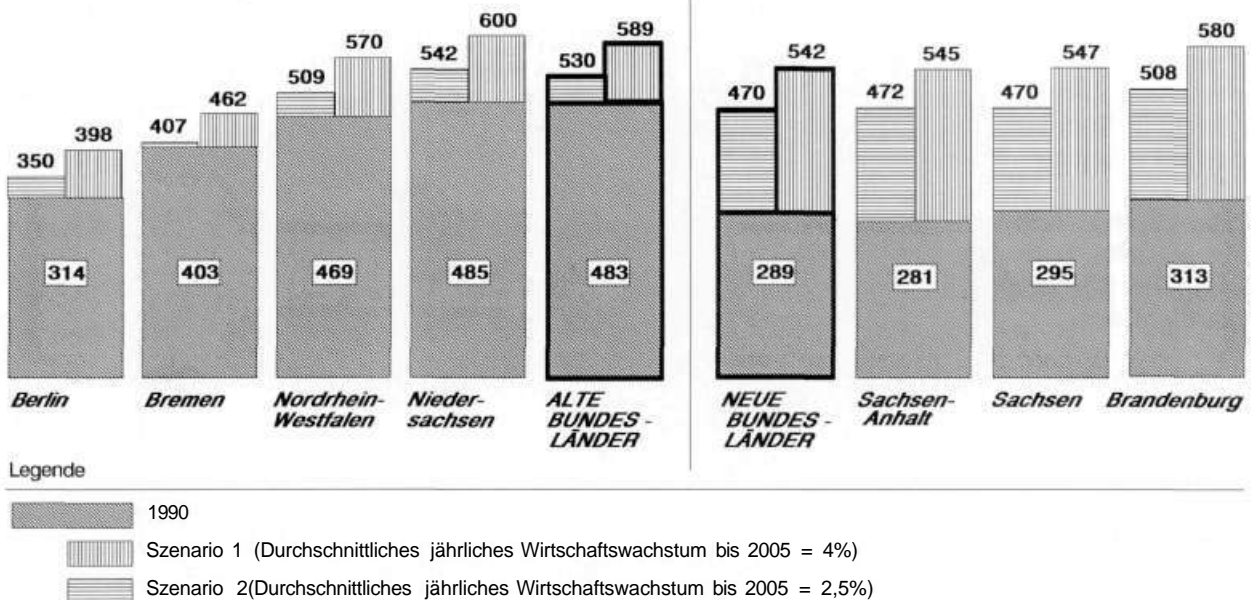
- Zürich (ca. 440.000 Einwohner),
- Erfurt (ca. 215.000 Einwohner),
- Freiburg (ca. 175.000 Einwohner) und
- Kassel (ca. 210.000 Einwohner)

den Werten der Landeshauptstadt Magdeburg (ca. 285.000 Einwohner) gegenübergestellt.

Motorisierung

Eine weitere wichtige Einflußgröße zur Einschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung stellt der PKW-Bestand dar. Angaben hierzu beziehen sich auf eine Prognose der Deutschen Shell AG aus dem Jahr 1990, die in der folgenden Abbildung 5 dargestellt ist. Aus der Abbildung wird ersichtlich, daß zukünftig mit einem **erheblichen Anstieg der Motorisierung** in den neuen Bundesländern und einem weiteren, aber im Vergleich deutlich geringeren Zuwachs im alten Bundesgebiet gerechnet wird. Für das Land Sachsen-Anhalt wird ein Anstieg des Pkw-Bestandes von 281 Pkw/1.000 Einw. im Jahr 1990 auf 472 bis 545 Pkw/1.000 Einw. im Jahr 2005 angenommen. In der Stadt Magdeburg wurde für 1993 bereits ein Motorisierungsgrad von 443 Pkw/1.000 Einwohner ermittelt (Statistische Monatsblätter, 3/1993).

Prognose der Motorisierung 1990 bis 2005
Angaben in PKW pro 1000 Einwohner



Quelle : "Aufbruch zu neuen Dimensionen", Deutsche Shell AG, 1991

Abbildung 5: Prognose des PKW-Bestandes 1990 bis 2005

Eine Untersuchung der Leipziger Verkehrsbetriebe AG (Hg.: „Mobilität in beiden Teilen Deutschlands“, 1990, Seite 18) kommt zu folgenden Ergebnissen:

„Bei künftig unvermeidbar rasch steigender PKW-Motorisierung im Gebiet der bisherigen DDR besteht bei sofort einsetzenden gezielten Maßnahmen die Chance, den Modal Split hinsichtlich der Verkehrsmittel des Umweltverbundes günstig zu beeinflussen. Dabei sollten Fehlentwicklungen, wie sie in hochmotorisierten Ländern (wie der BRD) auftreten, von vornherein vermieden werden“

3.2 Planungsfälle für alternative Verkehrsnetze

Geplante Flächennutzung

Ein wesentlicher Ansatzpunkt der Integrativen Verkehrsplanung ist die frühe Einflußnahme auf Nutzungsplanungen und Standortentscheidungen für Neuansiedlungen, um eine möglichst verkehrsreduzierende Lösung zu erreichen. Die derzeitige Stadtentwicklung befindet sich noch in einer Aufbruchphase, in der die zukünftigen Entwicklungslinien noch nicht ausreichend gefestigt sind. Entscheidend - besonders auch für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems - ist die zentrale Frage, an welchen Standorten die durch Wachstumsimpulse ausgelösten Nutzungsentwicklungen stattfinden.

Die Landeshauptstadt Magdeburg hat deshalb zur Vorbereitung ihres zu erstellenden Flächennutzungsplanes, der das zentrale Steuerungselement der Stadtentwicklung bilden wird, die Freie Planungsgruppe Berlin (FPB) mit der Erarbeitung eines **Strukturplanes zur Flächennutzung** beauftragt.

Für die langfristige Entwicklung sind zwei gegensätzliche Modelle in der Diskussion, welche die Grundlage für die zukünftige Flächennutzungsentwicklung bilden:

- **Innenentwicklung:**

Wachstumsimpulse werden vorrangig innerhalb der vorhandenen besiedelten Gebiete konzentriert (Brachflächen-Recycling, Nachverdichtung, Baulückenschließung etc.). Gezielte, punktuelle Entwicklungen im Außenbereich sind dabei nicht ausgeschlossen. Damit ist i.d.R. ein geringerer Erschließungsbedarf verbunden (Nutzung der vorhandenen Infrastruktur). Jedoch führen die Probleme: Altlasten, Eigentumsfragen etc. zu großen

Umsetzungsschwierigkeiten, die einen langfristigen Planungsprozeß erfordern.

- **Außenentwicklung:**

Das Wachstum vollzieht sich primär im unbesiedelten Außenbereich (flächenexpansives Wachstum), schließt aber auch Innenentwicklungen, vor allem im Zentrum, ein. Dies führt zwar zu einem verstärkten Neuerschließungsbedarf, jedoch ist die planerische Umsetzung von Entwicklungszonen im Außenbereich i.d.R. schneller zu bewältigen.

Als Grundlage für die Integrative Verkehrsplanung sind unterschiedliche Planungsfälle entworfen worden, die inhaltliche Schwerpunkte der Nutzungsentwicklung beinhalten:

- **Der Planungsfall P 0 bildet die Ausgangslage.** Er beinhaltet die bereits bestehenden Planungsbindungen der Nutzungsentwicklung (im Verfahren befindliche oder rechtskräftige Bebauungspläne sowie Vorhaben- und Erschließungspläne; beschlossene Sanierungsgebiete). Dieser Planungsfall stellt die erste Entwicklungsstufe der Stadt dar. Der Planungs- und Realisierungshorizont umfaßt einen Zeitraum bis zum Jahr 2005.

Die über P 0 hinausgehenden Planungsfälle P 1 und P 2 stellen alternative, langfristige Entwicklungsmöglichkeiten aus verkehrlicher Sicht dar:

- **Der Planungsfall P 1** beinhaltet eine Nutzungsentwicklung, die sich über P 0 hinaus i.w. innerhalb des bestehenden besiedelten Stadtgebietes, bevorzugt westlich der Elbe, vollziehen kann. Damit korrespondiert eine Intensivierung der Verkehrserschließung innerhalb der bebauten Stadt.
- **Der Planungsfall P 2** bildet eine disperse Nutzungsentwicklung über P 0 hinaus mit neuen Entwicklungszonen in bislang unbesiedelten Außenbereichen des Stadtgebietes ab. Damit verbunden ist ein umfangreicher Erweiterungsbedarf der Verkehrsnetze.

Die beiden Planungsfälle P 1 und P 2 decken das Spektrum ab, in dem sich die zukünftige, heute nur bedingt vorhersehbare Nutzungsentwicklung vollziehen könnte. P 1 und P 2 bilden auch langfristig die Grundlage für die Erörterung von verkehrlichen Vor- und Nachteilen einzelner Standorte für mögliche Entwicklungszonen.

Die Planungsfälle beinhalten alternative Verkehrsnetzkonzeptionen sowohl für den öffentlichen Personennahverkehr als auch für das Straßenhauptnetz. Die möglichen Schwerpunktbereiche für Nutzungsentwicklungen sind schematisch in transparenten Deckblättern auf den Abbildungen der Verkehrsnetze dargestellt. Die Netzkonzeptionen sind keine entgeltigen Lösungen, sondern bedürfen einer ständigen Aktualisierung im Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung, vor allem aufgrund neuer Nutzungsentwicklungen.

3.3 Grundstrategien zur räumlichen Ordnung der Verkehrsnetze

Als Voraussetzung für ein längerfristig stabiles und leistungsfähiges städtisches Verkehrssystem wird eine räumliche Trennung der Hauptströme der einzelnen Verkehrsarten (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr, Kfz-Verkehr) empfohlen. **Grundsätzlich ist eine direkte Erschließung der Innenstadt und der Stadtteilzentren durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie eine periphere Erschließung für den Kfz-Verkehr anzustreben.**

Dieser Grundsatz baut auf den bereits heute im Ansatz vorhandenen Verkehrsnetzstrukturen auf, die durch eine Orientierung des Straßenhauptnetzes auf den Magdeburger Ring und einer Entwicklung der historisch gewachsenen Radialstraßen zu Straßenbahnachsen gekennzeichnet sind. Diese vorhandenen Strukturen bilden die Ausgangslage, um das Prinzip der stadträumlichen Trennung der Hauptachsen für die Verkehrsarten konsequent weiterentwickeln zu können.

Damit kann dem gegenwärtigen Hauptmangel des Magdeburger Verkehrssystems, der gegenseitigen Behinderung und damit Leistungsschwächung der Verkehrsarten entgegengewirkt werden (Entschärfung von Konfliktsituationen); es eröffnen sich dadurch Potentiale zur Leistungssteigerung besonders für den öffentlichen Personennahverkehr und für den Radverkehr.

Zur räumlichen Ordnung der Verkehrsnetze sind folgende Grundstrategien empfehlenswert:

→ Die Straßenräume mit **Straßenbahn- und Busverkehr** sind als „**ÖV-Achsen**“ mit Vorrang des öffentlichen Verkehrs vor dem motorisierten Individualverkehr durch begleitende Beschleunigungsmaßnahmen weiterzuentwickeln. Diese Achsen liegen aufgrund der historisch gewachsenen Stadt-

Struktur hauptsächlich in den Radialstraßen (z. B. Halberstädter Straße, Lübecker Straße/ Lüneburger Straße/ Gareisstraße, Leipziger Straße, Schönebecker Straße), welche die Stadtteile direkt mit der Innenstadt verbinden.

→ Die Hauptverbindungen für den **Radverkehr** sind ebenfalls auf die ÖV-Achsen zu beziehen. Radverbindungen sind zusätzlich abseits von Hauptverkehrsstraßen in Grünzügen und Grünverbindungen, bevorzugt entlang von Stadtbächen (z. B. der Sülze und am Eibufer) zu führen. Damit wird ein Grundnetz geschaffen, das sowohl für Erholungszwecke genutzt werden kann, als auch attraktive, weil weitgehend vom Kfz-Verkehr „ungestörte“, Verbindungen bietet.

→ Die Hauptbereiche des **Fußgängerverkehrs** liegen in den zentralen Markt Bereichen der Stadtteile und im Stadtzentrum, die vom öffentlichen Personennahverkehr und mit dem Fahrrad direkt erreicht werden können. Das Grundnetz für den Fußgängerverkehr stimmt im wesentlichen räumlich mit dem des Radverkehrs überein. Teile des Wegenetzes haben darüber hinaus eine besondere Bedeutung als **Schulwege**, die vorrangig verkehrssicher zu gestalten sind.

→ **Der Kfz-Verkehr** soll vorrangig auf einem Straßenhauptnetz abgewickelt werden, bei dem die einzelnen, z. T. historisch gewachsenen und umweltsensiblen Siedlungsgebiete zwar angeschlossen, aber nicht durch hochbelastete Verkehrsstraßen zerschnitten werden. Durch die damit angestrebte Verlagerung des Verkehrs in weniger empfindliche Bereiche können die Lärm- und Abgasbelastungen für den Großteil der Wohnbevölkerung entscheidend reduziert werden. Für die entlasteten Bereiche kann eine städtebauliche Aufwertung der gewachsenen Siedlungsstrukturen erreicht werden.

→ Ein unverzichtbarer Beitrag zur Leistungssteigerung und Harmonisierung des Gesamtsystems liegt in der sinnvollen Verknüpfung der Verkehrsträger durch Schaffung von **Park + Ride-Anlagen** (Verknüpfung Kfz - ÖPNV) und **Bike + Ride-Anlagen** (Verknüpfung Fahrrad - ÖPNV) an bevorzugt zu entwickelnden, zentralen Punkten im Stadtgebiet. Die Unterstützung durch Verkehrsleitsysteme ist zu empfehlen.

Zur weiteren Präzisierung der o. g. Strategien ist eine genaue Abgrenzung funktional zusammenhängender Stadtbereiche und die Definition von Stadtteilzentren seitens der Stadtplanung erforderlich.

4. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Die in Kapitel 1 dargelegten Ziele und Strategien der Integrativen Verkehrsplanung werden in den folgenden Kapiteln für die einzelnen Verkehrsarten konkretisiert. Ausgehend von der bestehenden Verkehrssituation und den Konflikten in der Landeshauptstadt Magdeburg werden für die einzelnen Verkehrsbereiche

- Öffentlicher Personennahverkehr (Kapitel 4.),
- Motorisierter Individualverkehr/ Straßenhauptnetz (Kapitel 5.),
- Verkehrsberuhigung (Kapitel 5.4),
- Ruhender Kfz-Verkehr (Kapitel 5.5),
- Schwerverkehr/ Wirtschaftsverkehr (Kapitel 5.6),
- Radverkehr (Kapitel 6.) und
- Fußgängerverkehr (Kapitel 7.)

Leitvorstellungen formuliert und Lösungsansätze mit generellen Maßnahmen für die Umsetzung aufgezeigt.

4.1 Ausgangssituation und Lösungsansätze

Eine ausführliche Analyse des gegenwärtigen Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die Erarbeitung von Vorschlägen zur Attraktivitätssteigerung des Straßenbahn- und Busnetzes erfolgten im Auftrag der Landeshauptstadt Magdeburg durch die Studiengesellschaft Verkehr mbH (SNV). Diese ÖPNV-Konzeption wird Anfang 1994 den politischen Gremien der Stadt vorgelegt. Im Leitbild wird vor allem auf die Aspekte eingegangen, die sich aus der Einbindung des ÖPNV in das gesamtstädtische Verkehrssystem ergeben.

BESTEHENDES ÖPNV-NETZ (Abbildung 6)

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfügt über ein dichtes Netz des öffentlichen Personennahverkehrs, das die wesentlichen Konzentrationen an Wohn- und Arbeitsstätten untereinander sowie mit dem Stadtzentrum verbindet. Der von den Magdeburger Verkehrsbetrieben (MVB AG) betriebene Straßenbahn- und Busverkehr bietet hierbei ein leistungsfähiges Grundnetz, das durch einzelne Stadt- und Regionalbuslinien sowie durch den S-Bahn- und Nahverkehr der Deutschen Reichsbahn ergänzt wird.

Durch die starke Zunahme des motorisierten Individualverkehrs sowie durch die augenblicklichen Bedingungen des Arbeitsmarktes bestehen für den Öffentlichen Personennahverkehr erhebliche Schwierigkeiten, ein attraktives und gegenüber den anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähiges Angebot bereitzustellen.

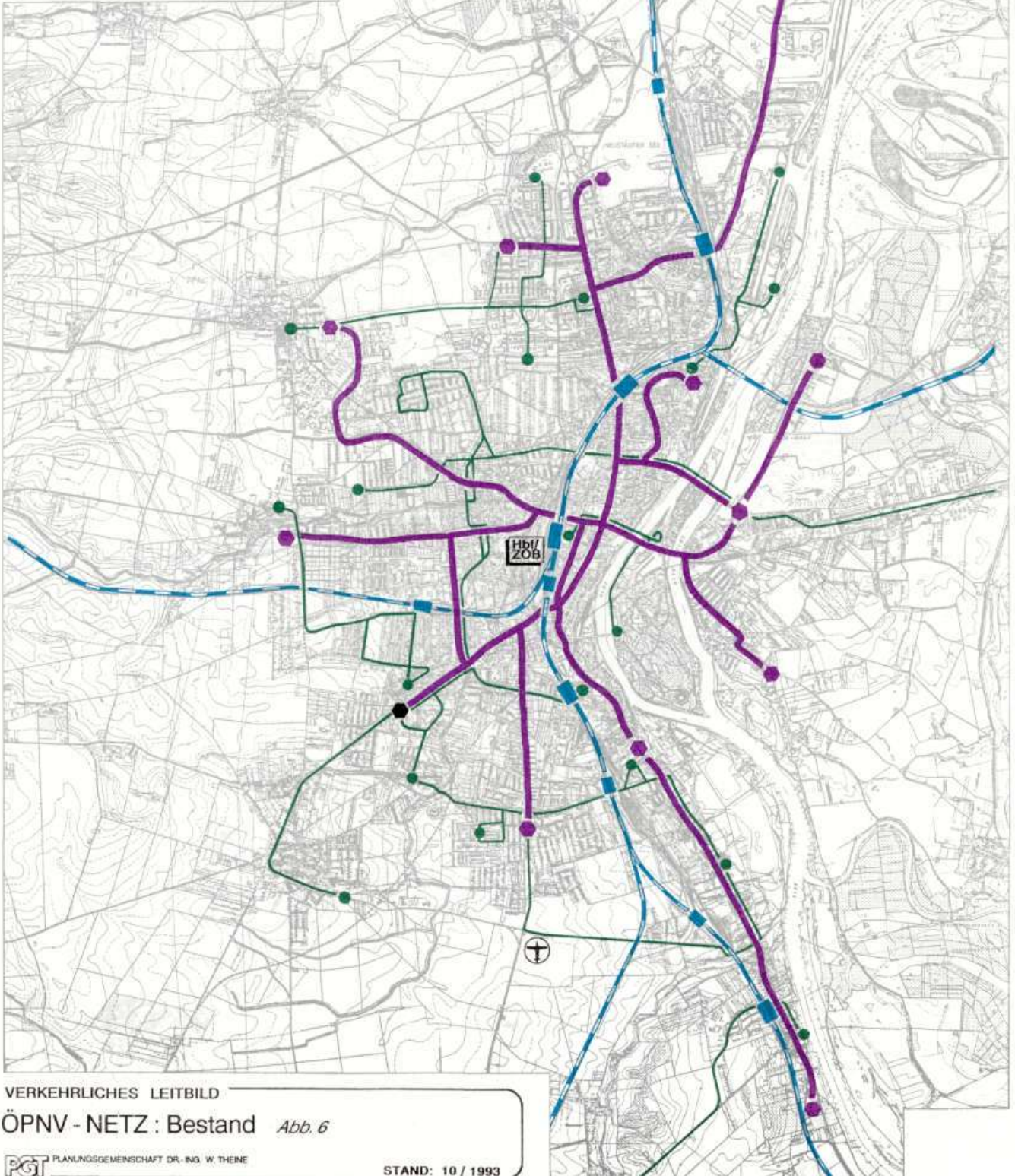
Wesentliche Probleme für den Öffentlichen Personennahverkehr sind vor allem:

- Rückgang der Beförderungszahlen und damit Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des motorisierten Individualverkehrs;
- Behinderung der Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs (Straßenbahnen und Busse) durch die starke Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und dadurch verursachte Unpünktlichkeit; fehlende Trassenfreihaltung bzw. fehlender eigener Bahnkörper; fehlende Bevorzugung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen (LSA);
- Umsteigeerfordernis (Bus-Bahn) innerhalb von Hauptverkehrsströmen des ÖPNV (Neubaugebiete Kannenstieg, Neustädter Feld, Reform) durch fehlende Straßenbahnerschließung;
- unattraktive und wenig verkehrssichere Gestaltung wichtiger Umsteigehaltestellen (z. B. Hasselbachplatz, Zentraler Platz);
- unzureichende Erreichbarkeit der Bahnhöfe im Stadtgebiet von Magdeburg;
- fehlende Abstimmung der Fahrpläne und z. T. der Tarife zwischen dem Nahverkehr und der Deutschen Reichsbahn, dem regionalen Busverkehr und den Magdeburger Verkehrsbetrieben AG mit erheblichen Nachteilen vor allem für den Stadt-Umland-Verkehr; gravierende Unterschiede in der verkehrlichen Umlanderschließung (Häufigkeit der Verbindungen);
- hohe Störanfälligkeit des ÖPNV; Fahrzeugpark und Verkehrsanlagen entsprechen nicht immer den Erfordernissen und Wünschen der Benutzer (Komfort, Sauberkeit, etc.);
- ungenügende Fahrgastinformation.

MAGDEBURG

VERKEHRSPLANUNG

- regionaler Schienenverkehr
- Umsteigebahnhof
- sonstiger Bahnhof
- Straßenbahn
- Endhaltestelle
- Bus
- wichtige Endhaltestelle



VERKEHRLICHES LEITBILD
ÖPNV - NETZ : Bestand *Abb. 6*

Lösungsansätze

Der Sicherung und dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in der Landeshauptstadt Magdeburg kommt im Rahmen einer **offensiven Angebotsstrategie** eine entscheidende Rolle bei der weiteren Verkehrs- und Stadtentwicklung zu. Dabei wird die Straßenbahn in Magdeburg auch künftig Hauptträger des ÖPNV sein. Der Bau einer U-Bahn oder anderer neuartiger Systeme des ÖPNV ist im vorliegenden Planungszeitraum nicht vorgesehen.

Für die angebotsorientierte Förderung des öffentlichen Personennahverkehr sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Verbesserung des schienengebundenen Regionalverkehrs auf den Strecken der Reichsbahn,
 - z. B. als City-Bahn zur Anbindung des Umlandes an die Landeshauptstadt Magdeburg;
 - durch dichtere Zugfolge, Taktfahrplan, mehr Komfort in den Zügen und auf den Bahnhöfen;
 - durch bessere Ausnutzung der im Stadtgebiet vorhandenen Bahnhöfe als Umsteigepunkte zum Stadtverkehr;
- attraktive und sichere Gestaltung der Bahnhöfe, Haltestellen und Umsteigeplätze;
- Anschlußsicherung und Betriebssteuerung durch Einführung eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems sowie Verbesserung der Fahrgastinformation vor Fahrtantritt (aktuelle Abfahrtszeiten);
- Beschleunigung der Straßenbahnen und Busse durch gesonderten Bahnkörper bzw. Busspuren, Busschleusen, Haltestellenkaps, Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen, auch wenn dadurch Leistungseinbußen für den Individualverkehr entstehen;
- Gestaltung des Liniennetzes und des Fahrtenangebotes, so daß alle bedeutsamen Verkehrsströme in der Stadt möglichst direkt mit Straßenbahnen und Bussen abgedeckt sind;
- Überprüfung der Möglichkeit der Einrichtung von Tangentialverbindungen entsprechend der an die Peripherie verlagerten Wohn- und Arbeitsplätze;
- Verdichtung und Ausbau der städtischen und regionalen Buslinien zur angemessenen Bedienung aller nicht vom Schienenverkehr erschlossenen Siedlungsgebiete;

- flexible und angepaßte Angebotsformen (Rufbus, Anruf-Sammeltaxi, etc.) für Gebiete mit geringer Siedlungsdichte bzw. für Zeiten mit Schwachauslastung;
- Einsatz von modernen Straßenbahnen und Bussen mit einstiegfreundlicher Technik (Niederflur);
- Überprüfung der Möglichkeit der Umstellung auf Straßenbahnwendezüge und damit flächensparender und ggf. besser erweiterbarer Wendeanlagen.

Die oben aufgeführten Maßnahmen werden zusätzlich in Abbildung 7 übersichtlich dargestellt.

Netzkonzeptionen

Die entwickelten ÖPNV-Netzkonzeptionen gehen grundsätzlich von einer Bestandssicherung des vorhandenen Schienennahverkehrs- und Straßenbahnnetzes aus.

Im Straßenbahnnetz sind Streckennetzerweiterungen entsprechend der Nutzungsentwicklung vorgesehen. Durch ein ergänzendes Busnetz, das auf örtliche Nutzungsänderungen eher flexibel reagieren kann, wird eine Erschließung in der Fläche sichergestellt.

Ausgewählte Straßenbahndaltestellen sind als wesentliche, mittel- bis langfristig zu realisierende, P + R-Standorte ausgewiesen (siehe auch Abbildung 2). Durch B + R-Anlagen (Bike + Ride) im gesamten ÖPNV-Netz soll die Nutzung des ÖPNV in Verbindung mit dem Radverkehr gefördert werden (s. Kapitel 6: Radverkehr).

Alle drei im folgenden detailliert dargestellten Planungsfälle für das ÖPNV-Netz sind auf eine konsequente Reduzierung des Kfz-Verkehrs ausgerichtet und bilden zusammen mit den für den Radverkehr und den motorisierten Individualverkehr vorgesehenen Maßnahmen einen unverzichtbaren Teil einer Integrativen Verkehrsplanung.

Förderung des ÖPNV in Magdeburg

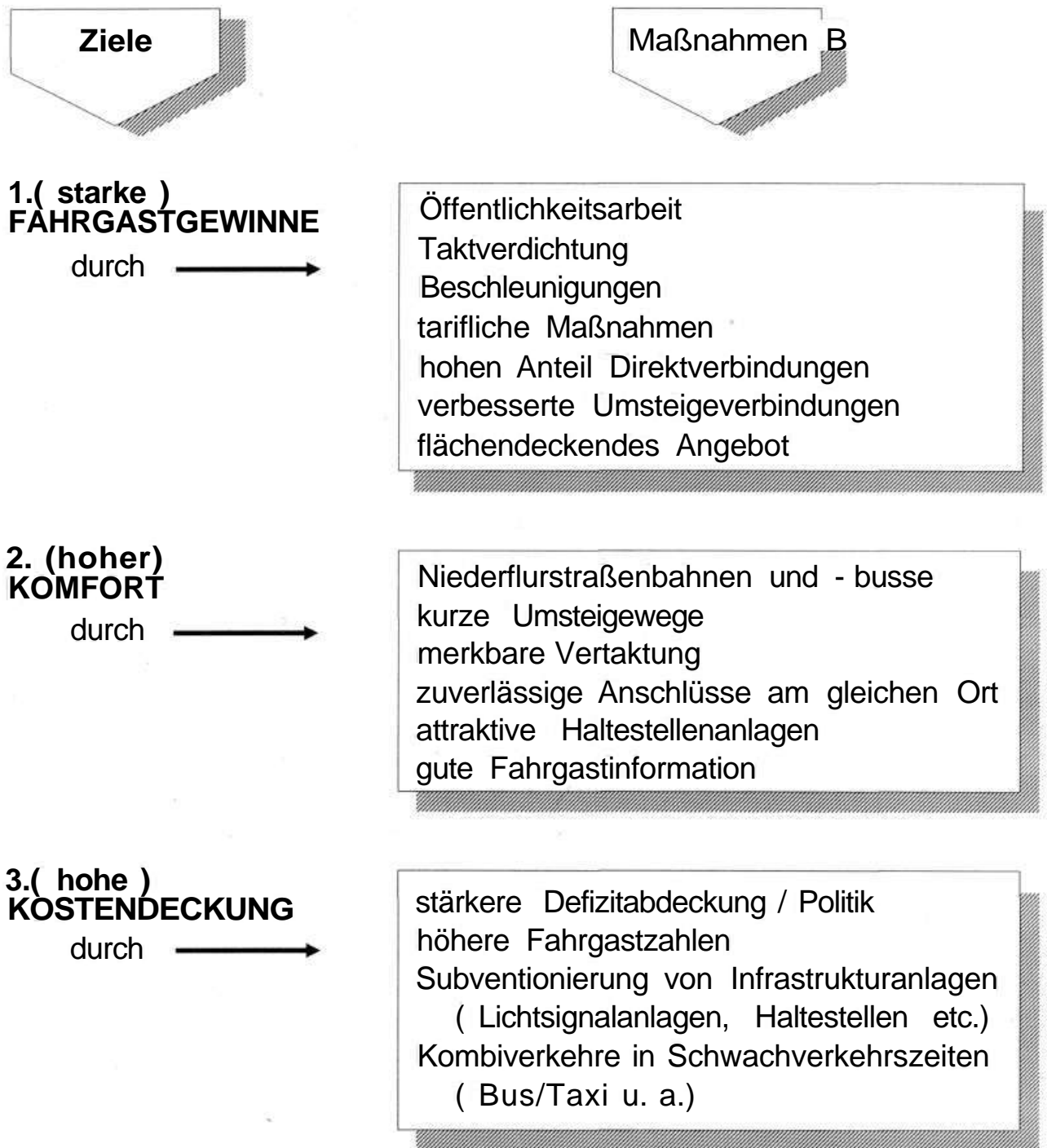


Abb. 7: Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs

4.2 Planungsfall P 0 (Erste Entwicklungsstufe - 2005)

ÖPNV-NETZ PLANUNGSFALL P 0 (Abbildung 8)

Planungsfall P 0 enthält - über die ohnehin anstehenden Rekonstruktions- und Beschleunigungsmaßnahmen hinaus - die für eine Komplettierung des Netzes erforderlichen Veränderungen. Ausführliche textliche Erläuterungen und Begründungszusammenhänge finden sich in der ÖPNV-Konzeption der Studiengesellschaft Verkehr mbH (Stand: Dezember 1992). Hier wird nur ein kurzer Überblick zur Erläuterung der Planungsgrafik gegeben. Auf dem transparenten Deckblatt sind die zur Zeit in der Diskussion befindlichen Hauptentwicklungsbereiche, die im Strukturplan zur Flächennutzung dargestellt sind, wiedergegeben.

Die gegenüber dem Bestand wesentlichen Änderungen im Planungsfall P 0, die auch im Strukturplan zur Flächennutzung (Stand: Mai 1993) enthalten sind, sind:

Schienenverkehr DR

- Grundlegende Umgestaltung des Bereiches Hauptbahnhof/ Damaschkeplatz/ Kölner Platz zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen den Zügen der Deutschen Reichsbahn, den Straßenbahnen und dem Busverkehr. Im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs zur Aufwertung dieses Bereiches wurden dazu bereits konkrete Vorschläge entwickelt.

Straßenbahnverkehr - Netzerweiterungen

- Neubau einer zweiten Nord-Süd-Verbindung westlich des Magdeburger Ringes, die vom Breiten Weg über die Walther-Rathenau-Straße und die Albert-Vater-Straße zunächst nach Westen und dann nach Norden durch die Wohngebiete Neustädter Feld, Birkenweiler und Kannenstieg führt;
- Netzschluß zwischen der Walther-Rathenau-Straße und Verlängerung des Weststrings als Teil einer möglichen Ringlinie oder weiterer Tangentiallinien;
- Netzschluß vom Südring durch die Wiener Straße zur Leipziger Straße (Umsteigemöglichkeit).

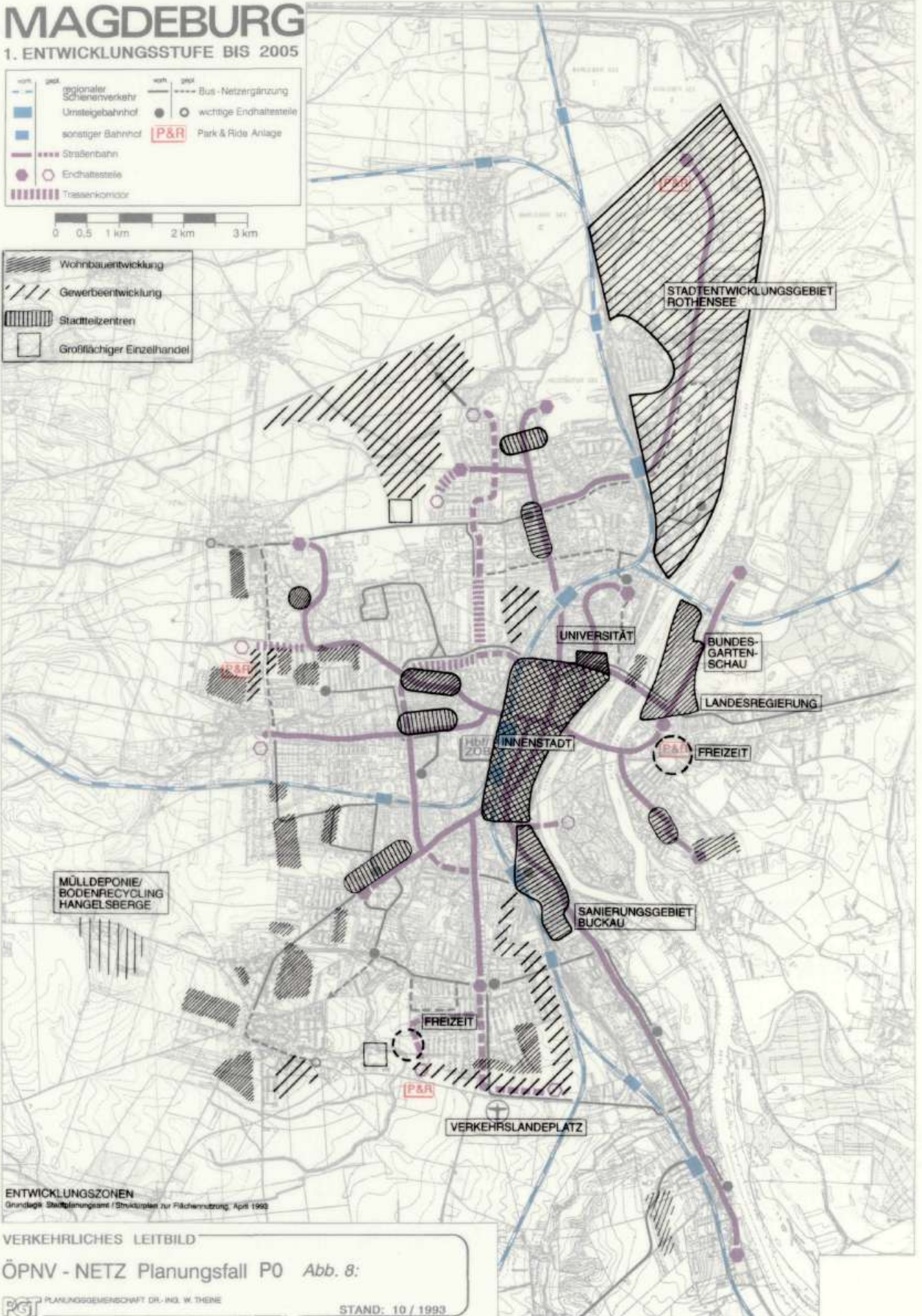
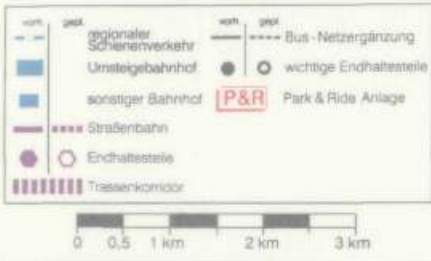
- Verlängerung der vor kurzem fertiggestellten Straßenbahnführung in der Ebendorfer Chaussee nach Südwesten zur Erschließung des geplanten Einkaufszentrums (Flora-Park) und als Straßenbahn-anbindung für die verdichteten Wohngebiete im Norden Magdeburgs;
- Schaffung einer Netzverbindung im nördlichen Stadtzentrum im Verlauf der Jakobstraße zur Erschließung des dort vorhandenen verdichteten Wohngebietes und zur Entlastung des Universitätsplatzes;
- Anbindung der Stadthalle und des Stadtparks auf der Insel Rotehorn über die wieder zu errichtende Sternbrücke;
- Verlängerung des zum Kirschweg/ Rebenweg führenden Streckenastes in südwestlicher Richtung zur Anbindung der Planetensiedlung und des Stadtteils Reform; P + R-Anlage am geplanten Endpunkt für den aus Süden einstrahlenden Verkehr im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des Gewerbegebietes;
- Verlängerung der Straßenbahnführung auf der Leipziger Chaussee und nach Lindenhof für die hier vorgesehene neue Entwicklungszone;
- Neubau einer Wendeanlage in Diesdorf südlich des Ortskerns (betriebstechnische Verbesserung);
- Abzweig von der nach Olvenstedt führenden Strecke im Einmündungsbereich Bruno-Beyer-Ring/Neuer Rennweg und Weiterführung parallel zum Neuen Rennweg zur Schaffung zusätzlicher Kapazitäten auf diesem überlasteten Streckenelement; P + R-Anlage am geplanten Endpunkt für den auf der geplanten B 1 (neu) einstrahlenden Verkehr;
- P + R-Anlage im Endbereich der Strecke im Industriegebiet Rothensee.

Stadtbusverkehr

- Ausweitung des Streckennetzes und Schaffung zusätzlicher tangentialer Verbindungen u. a. im Verlauf August-Bebel-Damm - Pettenkofer Straße - Kastanienstraße/ Saalestraße und im Verlauf Mittagstraße - Wasserkunststraße sowie zwischen Diesdorf und Alt Olvenstedt;

MAGDEBURG

1. ENTWICKLUNGSSTUFE BIS 2005



- Verbesserung der Gebietserschließung u. a. in den Bereichen Alte Neustadt (Rogätzer Straße), Ottersleben, Lemsdorf und Reform.

Bewertung

Die vorgeschlagenen Netzerweiterungen können - im Zusammenwirken mit den o.g. generellen Maßnahmen (s. Abbildung 7) - wesentlich zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beitragen. Die Netzerweiterungen bedingen wesentliche Vorteile, u. a.:

- Sie führen zu einer Anbindung des Umlandes über verkehrsgünstig gelegene Park + Ride - Anlagen.
- Bislang unterversorgte Stadtgebiete (z. B. Kanenstieg, Neustädter Feld, Reform) werden wesentlich besser durch den ÖPNV erschlossen.

Das anzustrebende ÖPNV - Netz des Planungsfalles P 0 ist ein integrierter Bestandteil der zukünftigen Stadtentwicklung und berücksichtigt bereits wesentliche Nutzungsentscheidungen (z. B. Flora-Park, Gewerbegebiete im Bereich Großer Silberberg, Sülzegrund). Das ÖPNV - Netz des Planungsfalles P 0 ist Bestandteil des Strukturplans zur Flächennutzung.

4.3 Planungsfälle P 1 und P 2 (Langfristige Entwicklungsmöglichkeiten)

Die in den Planungsfällen P 1 und P 2 konzipierten Erweiterungen des Straßenbahn- und Busnetzes stellen wünschenswerte und in Abhängigkeit von der Finanzierbarkeit zu realisierende Projekte dar. Sie sind entsprechend der angestrebten Flächennutzungsplanung weiterzuentwickeln. Durch Freihalten der Trassen von Bebauung müssen - unabhängig von konkreten Realisierungsabsichten - die Möglichkeiten für eine zukünftige Umsetzung der angedachten Netzerweiterungen sichergestellt werden.

ÖPNV-NETZ-PLANUNGSFALL P 1: ELBORIENTIERTE INNENENTWICKLUNG (Abbildung 9)

Der Planungsfall P 1 geht von einer auf der westlichen Eibseite konzentrierten Innenentwicklung aus. Die Haupt-Entwicklungsbereiche sind schematisch auf einem transparenten Deckblatt auf der Abbildung dargestellt.

Das ÖPNV-Netz enthält die folgenden, über den Planungsfall P 0 hinausgehenden Netzveränderungen:

Schienenverkehr DR

- Neubau des Bahnhofs Nordfront im Bereich der Walther-Rathenau-Straße zur direkten Anbindung des nordwestlichen Stadtzentrums und der Universität an den regionalen Schienennahverkehr sowie als zusätzlichen Umsteigepunkt zum Straßenbahnverkehr.
- Neubau des Bahnhofs Herrenkrug an der Bahnstrecke Richtung Burg mit Umsteigemöglichkeit in die hier vorhandene Straßenbahnlinie; dieser Bahnhof gewinnt vor allem durch die für das Jahr 1998 geplante Bundesgartenschau bzw. die Ausweisung als Messegelände und Freizeitstandort an Bedeutung.

Straßenbahnverkehr

- Verlängerung der zweiten Nord-Süd-Verbindung ins geplante Gewerbegebiet Sülzegrund und Bau einer P + R-Anlage für den aus Norden ins Stadtgebiet einstrahlenden Verkehr.
- Ausbau eines durchgängigen dritten Straßenbahnastes in nördlicher Richtung, der in Verlängerung der Jakobstraße (vgl. Planungsfall P 0) durch die Alte Neustadt zum August-Bebel-Damm geführt wird und dort an die bestehende Straßenbahnverbindung nach Rothensee anbindet. Damit wird eine wesentlich leistungsfähigere ÖPNV-Erschließung dieses für die Entwicklung der Innenstadt wichtigen Gebietes mit dem Zentrum erzielt.

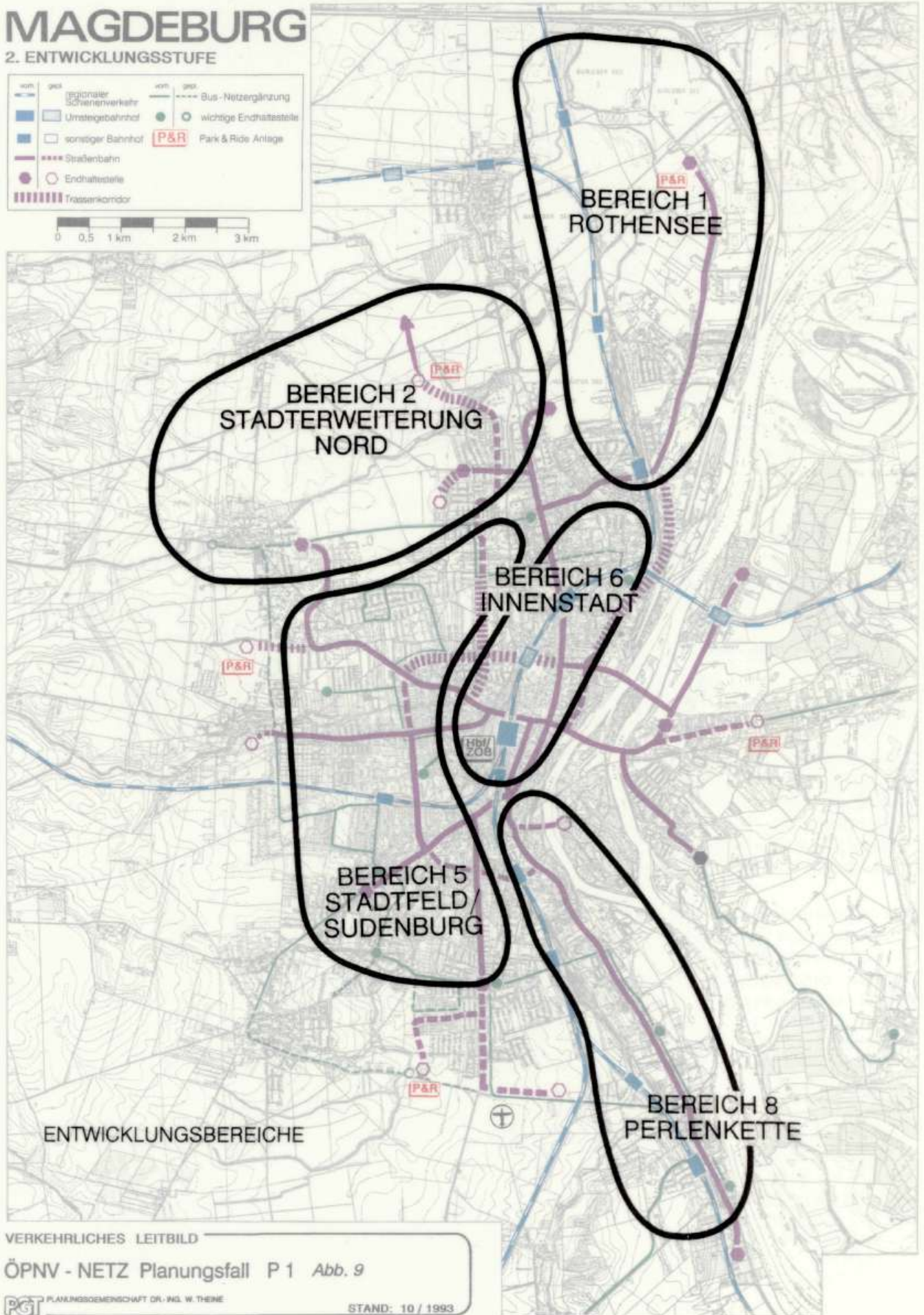
Die Trassierung der Straßenbahn ist auf die laufenden Straßenplanungen im Bereich Rogätzer Straße und auf die von der Deutschen Reichsbahn geplanten Vorhaben sowie auf die städtebauliche Rahmenplanung in diesem Bereich abzustimmen. Für die Führung der Straßenbahn zwischen dem August-Bebel-Damm und der Rogätzer Straße sind mehrere Varianten (z. B. Trassierung in der Rothenseer Straße oder Saalestraße) in einer Sonderuntersuchung vertieft zu bearbeiten.

- Netzschluß zwischen der Leipziger Straße und der Schönebecker Straße im Zuge der Warschauer

MAGDEBURG

2. ENTWICKLUNGSSTUFE

	regionaler Schienenverkehr		Bus-Netzergänzung
	Umrategiebahnhof		wichtige Endhaltestelle
	sonstiger Bahnhof		Park & Ride Anlage
	Straßenbahn		Endhaltestelle
	Trassenkorridor		



VERKEHRLICHES LEITBILD

ÖPNV - NETZ Planungsfall P 1 Abb. 9

Straße (Umsteigenöglichkeit zum regionalen Schienenverkehr am Bahnhof Buckau).

Stadtbusverkehr

- Netzanpassung, soweit gebietsweise erforderlich.

Stadtbusverkehr

- Netzanpassung, soweit gebietsweise erforderlich.

ÖPNV-NETZ PLANUNGSFALL P 2: DISPERSE AUSSENTWICKLUNG (Abbildung 10)

Planungsfall P 2 geht von einer eher dispersen Nutzungsentwicklung im wesentlichen auf bislang unbesiedeltem Stadtgebiet - vor allem zwischen dem bestehenden westlichen Siedlungsrand und der zukünftigen BAB A 14 - sowie von einer stärkeren Siedlungstätigkeit im südlichen Stadtgebiet aus.

Das ÖPNV-Netz des Planungsfalls P 2 wird zusätzlich zu P 0 um folgende Strecken und Maßnahmen erweitert:

Schienenverkehr DR

- Neubau eines Haltepunktes Diesdorfauf der Bahnstrecke Richtung Helmstedt zu einer der Siedlungsentwicklung entsprechenden direkten Erschließung des westlichen Stadtrandbereiches.

Straßenbahnverkehr

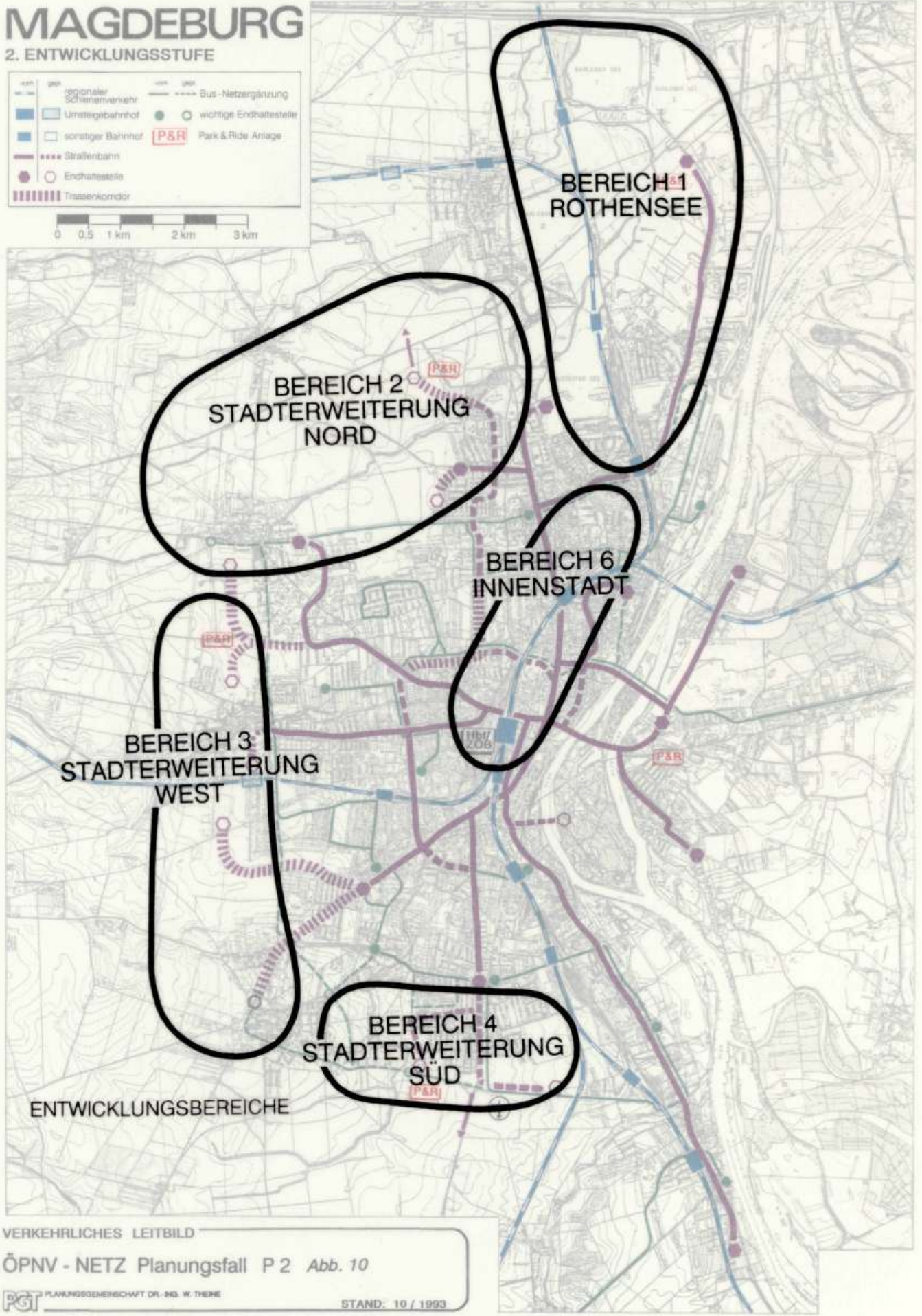
- Verlängerung der Straßenbahntrasse im Verlauf des Neuen Rennweges sowohl in nördlicher Richtung nach Alt Olvenstedt als auch in südlicher Richtung nach Diesdorf; diese Strecken dienen auch zur direkten Anbindung der Gebiete westlich der Straße Weizengrund;
- Verlängerung der Straßenbahn von der neuen Wendeanlage Diesdorf (vgl. Planungsfall P 0) bis zum DR-Haltepunkt Diesdorf zur Ermöglichung direkter Umsteigeverbindungen für die aus dem Umland kommenden Fahrgäste;
- Verlängerung der Straßenbahnführung auf der Halberstädter Straße/ Halberstädter Chaussee bis nach Ottersleben.
- Verlängerung der zweiten Nord-Süd-Verbindung ins geplante Gewerbegebiet Sülzgrund und Bau einer P + R-Anlage für den aus Norden ins Stadtgebiet einstrahlenden Verkehr.

MAGDEBURG

2. ENTWICKLUNGSSTUFE

	regionaler Schienenverkehr		Bus-Netzergänzung
	Umsteigebahnhof		wichtige Endhaltestelle
	sonstiger Bahnhof		P&R Park & Ride Anlage
	Straßenbahn		Endhaltestelle
	Trassenkorridor		

0 0,5 1 km 2 km 3 km



5. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR/ STRASSENHAUPTNETZ

5.1 Ausgangssituation und Lösungsansätze

BESTEHENDES STRASSENHAUPTNETZ (Abbildung 12)

Die Charakterisierung des Straßenhauptnetzes erfolgt - dies gilt sowohl für die Bewertung des bestehenden Straßenhauptnetzes als auch für die folgenden Planungsfälle - anhand von vier Kategorien mit abgestufter Bedeutung. Die folgende Abbildung 11 zeigt die wichtigsten Merkmale zur Kategorisierung des Straßenhauptnetzes.

Das derzeitige Straßenhauptnetz ist wesentlich durch folgenden Netzaufbau gekennzeichnet:

- **Das Netz** ist auf den **Magdeburger Ring** (B 71/ B 81/ B 189) als „Rückgrat“ und damit Hauptlastträger des Verkehrs ausgerichtet. Der noch nicht vollständig mit niveaufreien Knotenpunkten ausgebaute Ring bündelt und verteilt die hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung auftretenden Verkehrsströme. Leistungshemmnisse durch die noch vorhandenen niveaugleichen Kreuzungen im Nordabschnitt des Ringes und die Überlagerung mit überregionalen und regionalen Verkehrsströmen führen zu einer Verdrängung von

städtischen Verkehren auf das nachgeordnete Netz.

- Eine **zweite, elbparallele Nord-Süd-Verbindung** wird durch den Straßenzug August-Bebel-Damm - Rothenseer Straße - Rogätzer Straße - Sandtorstraße - Schleinufer - Schönebecker Straße - Alt Fermersleben - Alt Salbke - Alt Westerhüsen - Schönebecker Landstraße abgebildet. Dieser Straßenzug weist vier Abschnitte mit unterschiedlichen Ausprägungen der angrenzenden Nutzung und der Empfindlichkeit auf:
 - August-Bebel-Damm: Die Randnutzung wird überwiegend von Gewerbe bestimmt, das eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Kfz-Belastungen besitzt.
 - Rothenseer Straße - Rogätzer Straße - Sandtorstraße: Dieser Abschnitt weist z. T. problematische Bereiche aufgrund der Wohnnutzung (nördliche Rothenseer Straße, Westseite der Rogätzer Straße) und z. T. gewerbliche Nutzungen auf.
 - Schleinufer - Steubenallee: Diese östliche Zentrumstangente führt durchweg an sensiblen Bereichen (innerstädtische Wohngebiete, Altstadt, Eibufer etc.) entlang.

Kategorisierung des Straßenhauptnetzes

Kategorie	Bundesautobahn	Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung	Hauptverkehrsstraße mit regionaler Bedeutung	Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung	Hauptsammelstraße
Funktion für den Stadt-Umland-Verkehr	Hauptbedeutung für überregionalen Durchgangsverkehr	Route / Stadtzufahrt für überregionalen Ziel- und Quellverkehr	Route / Stadtzufahrt für regionalen Ziel- und Quellverkehr	überwiegend übergeordnete Bedeutung	ohne übergeordnete Bedeutung
Funktion für den städtischen Binnenverkehr	geringe Bedeutung	Hauptlastträger	Grundlastträger	Grundlastträger	ergänzender Grundlastträger
Funktion für den Schwerverkehr	Hauptroute für Durchgangsverkehr	Hauptroute für Ziel- / Quellverkehr	Hauptzubringer / Hauptverteiler für Ziel- / Quellverkehr	Zubringer / Verteiler für Ziel- / Quellverkehr	Zubringer / Verteiler für Ziel- / Quellverkehr
Anzahl der Fahrspuren	4 bis 6	4 bis 6	2 bis 4	2	2
Anzustrebendes Geschwindigkeitsniveau	100 / 130 km/h	50 / 70 km/h	50 km/h	30 / 50 km/h	30 km/h

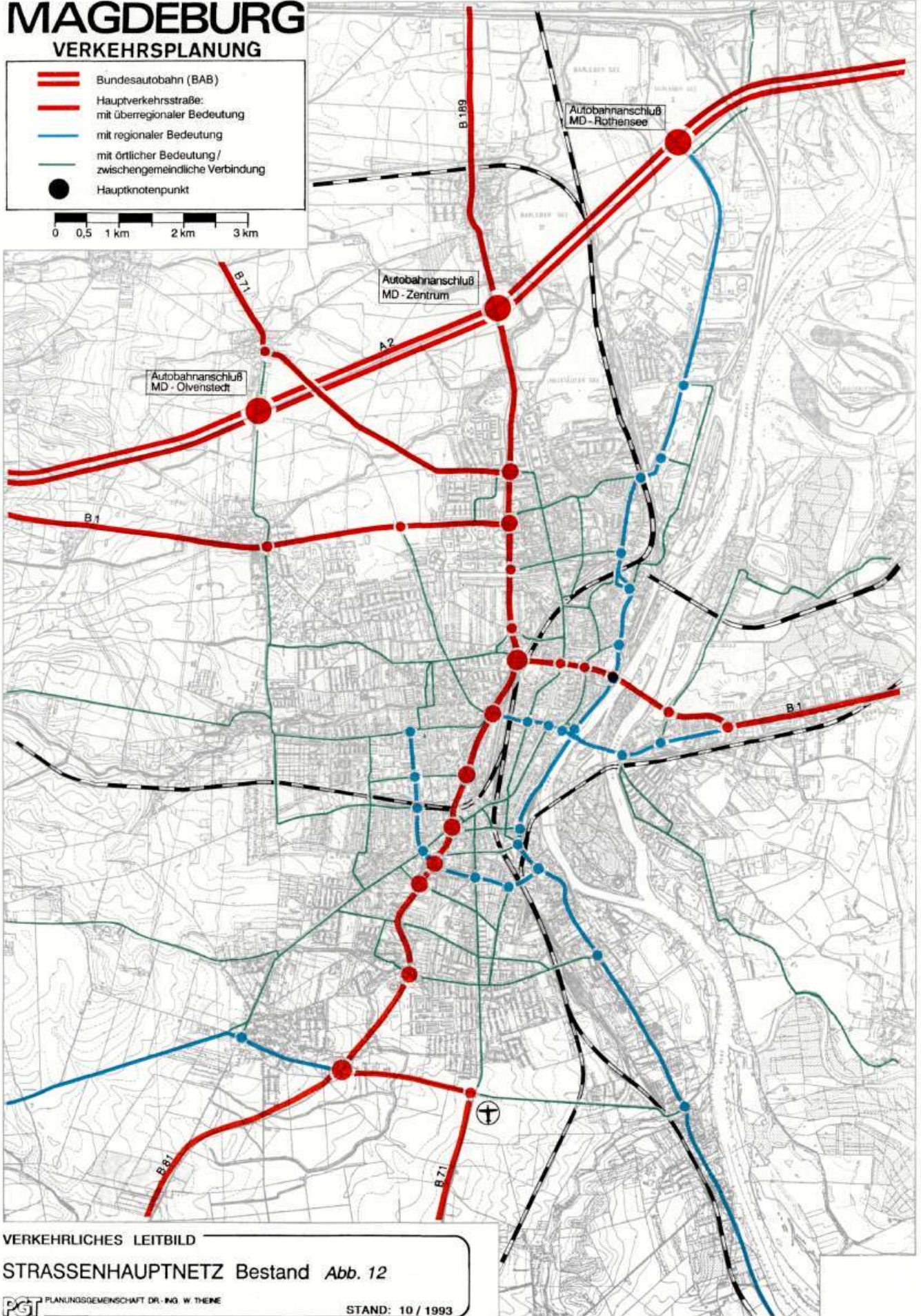
Abbildung 11: Kategorisierung des Straßenhauptnetzes

MAGDEBURG

VERKEHRSPANUNG

	Bundesautobahn (BAB)
	Hauptverkehrsstraße: mit überregionaler Bedeutung
	mit regionaler Bedeutung
	mit örtlicher Bedeutung / zwischenkommunale Verbindung
	Hauptknotenpunkt

0 0,5 1 km 2 km 3 km



VERKEHRLICHES LEITBILD
 STRASSENHAUPTNETZ Bestand Abb. 12
 PGT PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. W. THEME
 STAND: 10 / 1993

- Schönebecker Straße - Alt Fermersleben - Alt Salbke - Alt Westerhüsen: Dieser Abschnitt wird durch eine Aufeinanderfolge von historischen Ortskernen, Altbauquartieren und alten Industriegebieten charakterisiert ("Perlenkette"). In diesen Stadtteilen besteht ein hoher Sanierungsbedarf. Aufgrund der eibnahen Lage sind aber auch erhebliche Entwicklungspotentiale als Wohnstandorte vorhanden, u. a. aufgrund der Straßenbahnverbindung in diesem Straßenzug.
 - Vor allem aufgrund von Überlastungserscheinungen auf dem Magdeburger Ring besteht eine **dritte Nord-Süd-Verbindung** auf dem durchgehend sensiblen Straßenzug: Lübecker Straße - Lüneburger Straße - Gareisstraße - Erzberger Straße - Otto-von-Guericke-Straße mit einer weiteren Verteilung auf die Halberstädter Straße und Leipziger Straße. Besonders nachteilig wirkt sich die daraus resultierende Belastung des Stadtzentrums mit Durchgangsverkehr aus.
 - In Ost-West-Richtung verläuft die über Versatz geführte und mit dem Magdeburger Ring verknüpfte **Bundesstraße B 1** (Helmstedter Chaussee - Birkenallee - Olvenstedter Graseweg - Walther-Rathenau-Straße - Nordbrückenzug - Jerichower Straße - Berliner Chaussee), die sowohl überörtliche Zielverkehre aufnimmt, als auch als Umleitungsstrecke der BAB A 2 genutzt wird. Die versetzte Führung erzeugt Schleichverkehrsbeziehungen über die Lübecker Straße, den Holzweg sowie über den Straßenzug Albert-Vater-Straße - Neuer Renneweg - Weizengrund.
 - **Die Bundesstraße B 71** leitet überörtliche Verkehre aus dem Nordwesten (Haldensleben) auf den Magdeburger Ring. Die Querverbindung zum Industriegebiet Rothensee über den Zug Kastanienstraße - Pettenkofer Straße ist nicht ausreichend und verläuft durch städtebaulich sensible Bereiche. Im Süden stellt die B 71 zur Zeit die überregionale Verbindung nach Leipzig und Halle dar.
 - Südlich des Stadtzentrums findet sich eine Vielzahl von Ost-West-Verbindungen, welche die Leipziger Straße bzw. Chaussee kreuzen (u. a. Am Fuchsberg - Erich-Weinert-Straße, Wiener Straße - Raiffeisenstraße, Fermersleber Weg, Brenneckestraße - Salbker Straße, Kirschweg - Schilfbreite). Durch diese ungebundelte Verkehrs-führung werden z. T. hochverdichtete Wohngebiete belastet.
 - Der z. T. realisierte **Westring** bündelt Verkehrsbeziehungen zwischen dem Nordwesten (v. a. Olvenstedt) und dem Süden und Südosten (v. a. die Stadtteile Leipziger Straße, Reform, Buckau und Salbke) westlich des Magdeburger Ringes.
 - Die immer mehr an Bedeutung gewinnende **westliche Nord-Süd-Verbindung** (Agrarstraße - Weizengrund - Kümmelsberg - Diesdorfer Graseweg) ist vor allem südlich der Großen Diesdorfer Straße schwach ausgebildet, so daß der Verkehr auf Schleichwegen empfindliche Siedlungsbereiche im Stadtteil Sudenburg berührt.
- Der in den vergangenen Jahren erfolgte rapide Anstieg der Motorisierung im Personen- und Güterverkehr auf der Straße hat zu erheblichen Problemen geführt:**
- Überlastung des Straßenhauptnetzes durch Überlagerung stadtbezogener Verkehre mit überregionalen und regionalen Verkehrsströmen v. a. Magdeburger Ring, Ebendorfer Chaussee (B 71), Walther-Rathenau-Straße/ Berliner Chaussee (B 1).
 - Lückenhafter bzw. teilweise unzureichender Ausbau des Straßenhauptnetzes (vor allem die Zu- und Abfahrten zum Magdeburger Ring);
 - Kapazitätsengpässe auf den Hauptachsen, v. a. durch mangelhafte Gestaltung der Knotenpunkte (Lichtsignalsteuerung, fehlende Abbiegespuren etc.); dadurch Herausbildung einer diffusen Netzstruktur;
 - dadurch bedingt Verdrängungseffekte des Kfz-Verkehrs vom Straßenhauptnetz mit den damit verbundenen Belastungen (Lärm, Abgase, Verkehrsgefährdung) auf das nachgeordnete Straßennetz in sensiblen Wohn- und Siedlungsgebieten;
 - Trennwirkung innerhalb historisch gewachsener Stadt- und Ortsteile durch Verkehrsstrassen (z. B. Alt Olvenstedt, Sudenburg, Fermersleben, Salbke, Ottersleben, Diesdorf);
 - teilweise räumliche Überlagerung mit den Hauptachsen des öffentlichen Personennahverkehrs in innerstädtischen Straßen mit beengten Querschnittsverhältnissen und damit bedingten gegenseitigen Behinderungen (v. a. auf den historisch gewachsenen Radialstraßen, z. B. Lübecker Straße, Halberstädter Straße, Schönebecker Straße);

- Belastung des Stadtzentrums und zentrumsnaher Bereiche mit Durchgangsverkehren, z. B. in der Halberstädter Straße;
- Behinderung des Wirtschaftsverkehrs auf der Straße durch Kapazitätsengpässe im Straßennetz, v. a. durch PKW-Fahrten, die auf den ÖPNV verlagert werden könnten;
- angepaßte Dimensionierung von Kfz-Verkehrsflächen sowie Durchführung erforderlicher Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen für die beeinträchtigten Nutzungen (z. B. Schallschutz);
- qualitativ hochwertige städtebauliche und landwirtschaftliche Integration neuer Verkehrsanlagen.

Lösungsansätze

Nach den Ergebnissen der Repräsentativen Verkehrsbefragungen der TU Dresden (SrV) veränderte sich der Kfz-Fahrtenanteil von 1972 mit 0,41 auf 1,10 Fahrten je Person und Tag im Jahr 1991. Eine weitere Zunahme der Fahrleistungen bei einer wachstumsorientierten Wirtschafts- und Stadtentwicklung ist zu erwarten. Ziel ist eine möglichst Stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs (s. Kapitel 1). Dazu ist das Straßennetz der Landeshauptstadt Magdeburg entsprechend der langfristig angestrebten Siedlungsstruktur und der umweltbedingten Belastbarkeit neu zu gestalten.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen im Straßennetz sind folgende generellen Anforderungen zu berücksichtigen:

- Sicherung der Mobilität für den „notwendigen“ Kfz-Verkehr (Notfalldienste, Ver- und Entsorgung, Wirtschaftsverkehr), der nicht vermeidbar oder verlagerbar ist;
- Wahl von Gestaltungselementen für die Straßenräume entsprechend ihrer zukünftigen Funktionen im städtischen Netz und entsprechend der Sensibilität der angrenzenden Nutzungen;
- Verstetigung des Verkehrsablaufs im Netz der übergeordneten Straßen auf angepaßten Geschwindigkeitsniveau (70/ 50/ 30 km/ h) sowie generelle Begrenzung der Fahrgeschwindigkeiten in den Wohngebieten auf 30 km/ h (vgl. dazu Kapitel 5.4) und deutliche Entlastung von Straßenzügen mit empfindlichen Nutzungen (Wohnen, Geschäftsbereiche, Schulen, Grünflächen etc.) von Lärm- und Abgasemissionen;
- Beseitigung von Unfallschwerpunkten durch Umbaumaßnahmen und Ausbau von Schwachstellen (z. B. Knotenpunkte, Querungsstellen, Rad- und Fußwegeführung);

Für jeden der Planungsfälle (s. Kapitel 3.2) werden gesonderte Straßenhauptnetze (z. T. mit Varianten) konzipiert. Diese Netze bilden das Grundgerüst, auf dem das Kfz-Verkehrsaufkommen vorrangig bewältigt werden muß. Zur Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes sind begleitende Analysen des Bestandes (Kfz-Mengen, Kapazitätsengpässe etc.) notwendig. Dann ist auch eine **Komplettierung des Straßenhauptnetzes** um die Kategorie der - nicht in den Abbildungen dargestellten - **Hauptsammeistraßen** unter Auswertung der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenpläne auf Stadtteilebene möglich.

5.2 Planungsfall P 0 (Erste Entwicklungsstufe - 2005)

STRASSENHAUPTNETZ - PLANUNGSFALL P 0 (Abbildung 13)

In Abbildung 13 ist das Grundgerüst des zukünftigen Straßenhauptnetzes im Planungsfall P 0 dargestellt. Als transparentes Deckblatt sind die zur Zeit angeordneten Nutzungsschwerpunkte, die im Strukturplan zur Flächennutzung enthalten sind, dargestellt. In weiteren Untersuchungen, die auf fundierten Analysen der Verkehrsmengen und straßenräumlichen Situation (städtebauliche Anforderungen, Konflikte mit Fußgängern und Radverkehr etc.) fußen können, ist das Straßenhauptnetz weiter zu differenzieren. Es umfaßt den für die Verwirklichung der Ziele der Integrativen Verkehrsplanung notwendigen Standard an Netzveränderungen und flankierenden baulichen Maßnahmen. Der Grundgedanke dieser Konzeption liegt im Aufbau eines geschlossenen Netzes, bei dem weitgehend versucht wird, historisch gewachsene, umweltsensible Siedlungsbereiche zwar anzuschließen, aber nicht mit hochbelasteten Verkehrstrassen zu durchschneiden.

Das Straßenhauptnetz des Planungsfall P 0, das auch Bestandteil des Strukturplans zur Flächennutzung (Stand: Mai 1993) ist, enthält folgende wesentliche Netzerweiterungen gegenüber dem Bestand:

Bundesautobahn A 14

Die neue Bundesautobahn A 14 führt den wesentlichen Teil des Durchgangsverkehrs am Stadtgebiet vorbei. Das städtische Straßennetz wird durch Anschlußstellen mit dieser neuen Autobahn verknüpft und ist entsprechend darauf auszurichten.

- **Anschlußstelle Magdeburg-West**

Diese Anschlußstelle übernimmt Funktionen des entfallenden Behelfsanschlusses "Magdeburg-Olvenstedt" an der BAB A 2. Die Verknüpfung mit dem städtischen Netz ist durch die Verlängerung des Neuen Rennweges herzustellen, der dann die Funktion eines neuen westlichen Stadteingangs wahrnimmt. Für den zentrumsbezogenen Ziel- und Quellverkehr aus dem Westen und Norden (BAB A 2, B 71) sowie für die Verkehrsbeziehungen in westliche Stadtgebiete ist diese Anschlußstelle zukünftig die wichtigste Zufahrt. Damit wird der nördliche Abschnitt des Magdeburger Ringes - wie gewünscht - entlastet. Durchgangsverkehrsströme in

Ost-West-Richtung (z. B. in den Raum Dessau) sind durch Neuordnung der Verkehrsströme auf regionaler Ebene sowie durch eine konsequente städtebauliche Integration der Bundesstraße B 1/ B1 neu im Stadtgebiet auf ein Minimum zu reduzieren, um den zentralen Knotenpunkt Magdeburger Ring/ Walther-Rathenau-Straße (B 1) nicht zu überlasten.

- **Anschlußstelle Wanzleben/ Magdeburg-Ottersleben**

Dieser Knotenpunkt dient in erster Linie der Anbindung des Landkreises und der Stadt Wanzleben, verbindet aber auch den Südwesten Magdeburgs (Ottersleben, Benneckenbeck) mit der Autobahn. Es besteht die Gefahr, daß Verkehre aus einem weiteren Umfeld (v. a. Sudenberg und Lemsdorf) ebenfalls diesen Anschluß benutzen und damit die Ortslage Ottersleben belasten.

- **Anschlußstelle Magdeburg-Süd (B 81)**

Sie verknüpft die BAB A 14 mit dem städtischen Hauptlastträger (Magdeburger Ring) und bildet damit den südlichen Stadteingang.

- **Anschlußstelle Magdeburg-Reform (B 71)
(s. Abbildung 3)**

Dieser Knotenpunkt dient hauptsächlich der Erschließung der südlichen Stadtteile (Reform, Hopfengarten, Salbke) sowie neuer Entwicklungszonen im Süden. Mögliche Verkehre in das Stadtzentrum über die Leipziger Chaussee sind auszuschießen und bereits an der Salbker Chaussee durch eine entsprechende Konstruktion des Knotenpunktes auf den Magdeburger Ring zu lenken.

Durch die BAB A 14 und die damit verbundene Entlastung des Magdeburger Ringes können Teile des stadtbezogenen, elbparallelen Nord-Süd-Verkehrs auf den Magdeburger Ring verlagert werden. Damit ist eine wesentliche Voraussetzung geschaffen, z.B. das Stadtzentrum vom Durchgangsverkehr zu befreien (v. a. Erzberger Straße - Otto-von-Guericke-Straße - Hasselbachplatz bzw. Jakobstraße - Breiter Weg - Hasselbachplatz).

Darüberhinaus erfolgt eine Verlegung der Behelfsanschlußstelle Magdeburg-Olvenstedt im Zuge des Ausbaus der BAB A 2 zur Bundesstraße B 71 (Ebendorfer Chaussee). Damit wird eine verkehrsgünstige und schwerverkehrsverträgliche Anbindung der neuen Gewerbegebiete entlang der BAB A 2 erreicht.

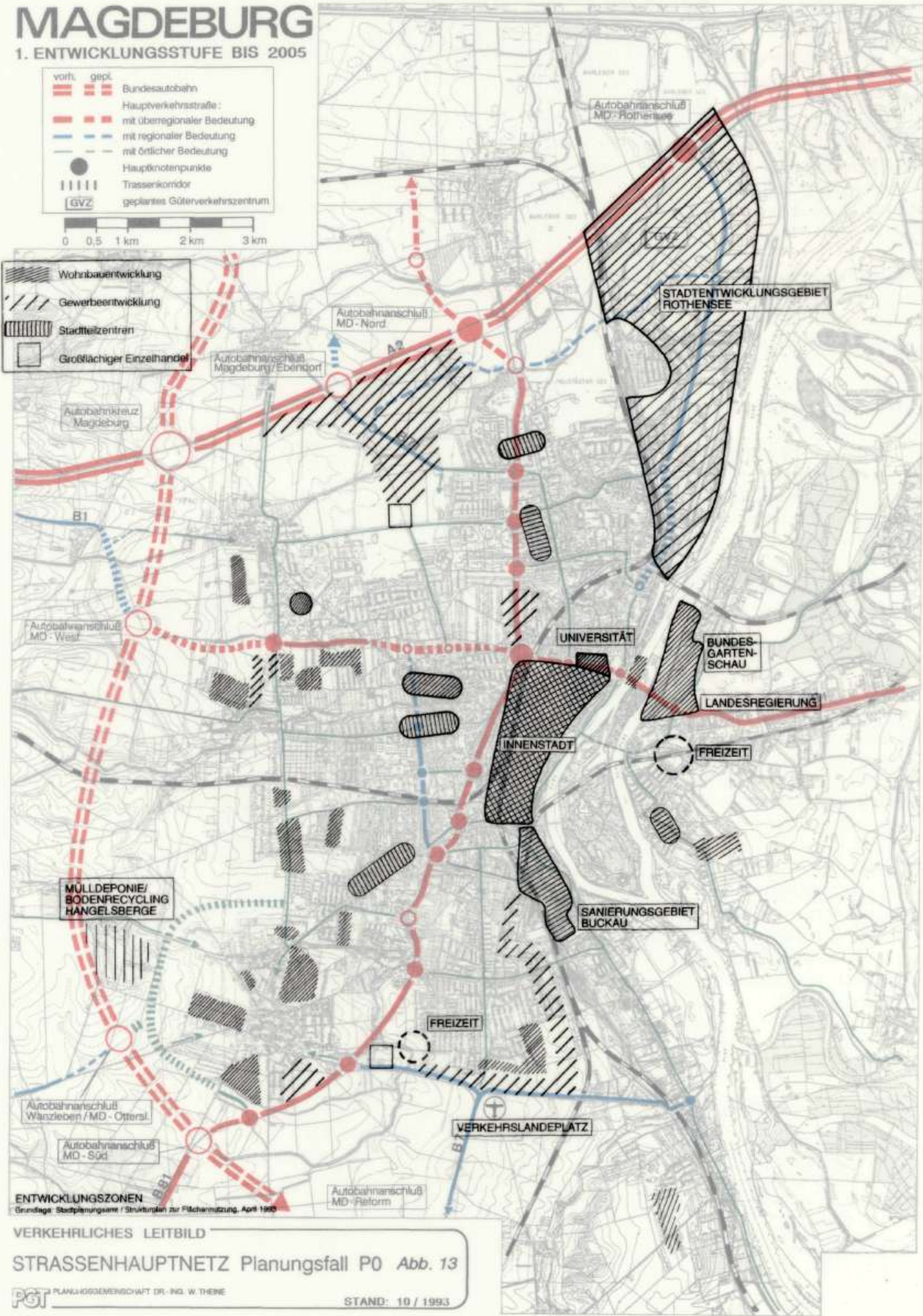
MAGDEBURG

1. ENTWICKLUNGSSTUFE BIS 2005

- --- Bundesautobahn
- --- Hauptverkehrsstraße : mit überregionaler Bedeutung
- --- mit regionaler Bedeutung
- --- mit örtlicher Bedeutung
- Hauptknotenpunkte
- ||||| Trassenkorridor
- GVZ geplantes Güterverkehrszentrum



- Wohnbauentwicklung
- Gewerbeentwicklung
- Stadtteilzentren
- Großflächiger Einzelhandel



ENTWICKLUNGSZONEN
 Grundlage: Stadtplanungswerk / Strukturen zur Flächenordnung, April 1989

VERKEHRLICHES LEITBILD
 STRASSENHAUPTNETZ Planungsfall P0 Abb. 13

Nordverbinder

Das verkehrsgünstig gelegene Stadtgebiet unmittelbar südlich der BAB A 2 (Sülzegrund, Gewerbegebiet Nord), in dem sich die zukünftige Gewerbeentwicklung verstärkt konzentrieren wird, ist durch einen schwerverkehrsverträglichen Straßenneubau zu erschließen. Dieser „Nordverbinder“ verknüpft das Entwicklungsgebiet Rothensee (August-Bebel-Damm) sowie das Güterverkehrszentrum mit dem Magdeburger Ring (B 71/ B 81/ B 189).

Die Verlängerung des Nordverbinders bis zur Ebandorfer Chaussee (B 71) erschließt diesen Bereich (Sülzegrund) für notwendige, schnell realisierbare Gewerbeansiedlungen.

Ortsumfahrung Ottersleben

Zur Entlastung des Stadtteils vom nicht stadtteilbezogenen Durchgangsverkehr wird die mittel- bis langfristige Realisierung einer Ortsumfahrung des Stadtteils angestrebt. Vor allem sind mehrere Nutzungsentwicklungen zu berücksichtigen:

- geplante Wohnbauflächen in Ottersleben,
- die Erweiterung der Mülldeponie Hängeisberge und
- Gewerbeentwicklungen an der Salbker Chaussee (v.a. Gewerbegebiet Salbker Chaussee Südseite und ggf. das Einkaufsgebiet Börde-Center).

Es muß dadurch von einer stärkeren Kfz-Verkehrsbelastung auf allen in den Stadtteil einstrahlenden Hauptverbindungen (Halberstädter Chaussee, Nienendorfer Straße, Wanzleber Chaussee und Königstraße) ausgegangen werden.

Vorrangig wird damit die Entschärfung der zur Zeit noch problematischen Erschließung der Mülldeponie Hängeisberge angestrebt. Straßenbaumaßnahmen im Ortskern sind dann möglich. Eine verbesserte Anbindung der südwestlichen Stadtteile an die BAB A 14 (Anschluß Wanzleben/Magdeburg-Ottersleben) wird ebenfalls erreicht.

Westring

Die Verlängerung des Westrings bis zur Bundesstraße B 1 neu eröffnet die Möglichkeit, das Stadtfeld im Bereich Olvenstedter Straße/ Annastraße vom hohen Durchgangsverkehr zu entlasten und verkehrsberuhigt zu gestalten. Ein weiterer Entwicklungsim-

puls für diesen Stadtteil liegt in der städtebaulichen Aufwertung des Bereiches am Damaschkeplatz, vor allem durch Verlagerung des auf das Zentrum zielenden Verkehrs von der Ebandorfer Straße auf die B 1 neu bzw. von der Großen Diesdorfer Straße auf den Westring und Südring.

Verbindung August-Bebel-Damm - Rogätzer Straße (Teil der Osttangente)

Diese Straßenbaumaßnahme beinhaltet die Entlastung der Verbindung in der Rothenseer Straße durch eine Neutrassierung zwischen der Pettenkofer Brücke - mit einer niveaufreien Querung der Bahnanlagen - und der Rogätzer Straße.

Diese Baumaßnahme ist im Zusammenhang mit der Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen dem Industriegebiet Rothensee und dem Askanischen Platz an der Ost-West-Achse (B 1) zu sehen.

Die Auswirkungen auf die Rogätzer Straße und Sandtorstraße sowie die Untersuchung von Möglichkeiten zu deren städtebaulichen Integration und zur Reduzierung der Immissionsbelastung (Schallschutz etc.) müssen vertieft untersucht werden.

Neben den o. g. Neubaumaßnahmen unterscheidet sich der Planungsfall P 0 von der heutigen Situation darüber hinaus durch eine Reihe von Änderungen im Netzaufbau des Straßenhauptnetzes, die vor allem stadtteilbezogene Auswirkungen haben:

Innenstadt/ Altstadt

Kernstück einer innenorientierten Stadtentwicklung ist die städtebauliche Aufwertung der Innenstadt. Eine Voraussetzung dafür ist die Entlastung des Zentrums vom derzeitigen hohen Durchgangsverkehrsaufkommen durch:

- ein Parkraummanagement, das Parksuchverkehr unterbindet und die Innenstadtbesucher direkt auf kürzestem Weg von den Zufahrten zu den Parkierungsanlagen führt,
- eine konsequente Verlagerung der Innenstadtbesucher - vor allem von Berufspendlern - auf den ÖPNV, der im Innenstadtbereich alle Ziele optimal erschließen kann,

- eine Radverkehrsführung zum Zentrum, die nach Abbildung 19 (Radverkehrshauptnetz) organisiert ist und
- die Verlagerung des verbleibenden Nord-Süd-Verkehrs (Erzberger Straße - Otto-von-Guericke-Straße - Hallische Straße bzw. Sternstraße) auf den Magdeburger Ring sowie die Verlagerung des verbleibenden Ost-West-Verkehrs (Neue Strombrücke - Ernst-Reuter-Allee - Kölner Straße) auf die zukünftige Ost-West-Achse B 1 neu - Walther-Rathenau-Straße (B 1).

Es ist bereits ein erstes **Verkehrskonzept für das Stadtzentrum** entwickelt und vom Magistrat der Landeshauptstadt im Mai 1992 als Arbeitsgrundlage bestätigt worden, das über mehrere Realisierungsstufen letztendlich zum Ziel hat, die Durchfahrbarkeit vollständig zu unterbinden. Flankierend dazu ist die Erstellung einer Parkraumkonzeption mit einer Konzentration des Parkens an ÖPNV-Haltestellen an den Randbereichen des Zentrums notwendig. Die Zentrumszufahrten bleiben weiterhin bestehen, erhalten aber teilweise eine stark veränderte Bedeutung. Die Zufahrt am Damaschkeplatz beispielsweise dient nach Planungsfall P 0 vorrangig der Erschließung der geplanten Nutzungen im Bereich des Bahnhofs. Östlich der Gleisanlagen wird nur noch das zukünftige Parkplatzangebot im Bereich des Bahnhofsvorplatzes erschlossen. Dadurch wird die Unterführung im Zuge der Kölner Straße so stark entlastet, daß dort die Ost-West-Haupttroute für den Fußgänger- und Radverkehr entwickelt werden kann.

Alt Olvenstedt/ Neu Olvenstedt

Die jetzige Bundesstraße B 1 (Helmstedter Chaussee - Birkenallee - Olvenstedter Graseweg) wird nach Inbetriebnahme der B 1 neu die Funktion einer örtlichen Hauptverkehrsstraße besitzen. Darüber hinaus wird zukünftig der BAB A 2 - Behelfsanschluß Magdeburg-Olvenstedt durch einen neuen Anschluß an der Ebendorfer Chaussee (B 71) ersetzt, so daß die Helmstedter Chaussee, die Agrarstraße sowie der Olvenstedter Graseweg keine überörtlichen Verkehrsströme mehr bewältigen müssen. Damit wird die historisch gewachsene Ortslage von Alt Olvenstedt stark entlastet. Allerdings verbleibt die Eckbeziehung Birkenallee (B 1 alt)/Weizengrund für die örtliche Verkehrserschließung bestehen. Die Straße nach Ebendorf (Agrarstraße - Olvenstedter Straße) sollte nicht über die einer lokalen Verbindung hinaus entwickelt werden.

Kannenstieg

Die überörtlichen Verkehrsströme auf der Ebendorfer Chaussee (B 71) werden auf die BAB A 14 und B 1 neu gelenkt; diese Straße erhält demnach eine geringere, örtliche Funktion. Entscheidend für die Verkehrsmengen sind v. a. die geplanten Nutzungen Flora-Park, Gewerbegebiet Sülzegrund und der Technologiepark Ostfalen im Bereich Barleben.

Neustädter Feld

Durch die Verlängerung der Mittagstraße bis zur Andreas-Kritzmann-Straße und die Schaffung eines niveaufreien Anschlusses an den Magdeburger Ring wird die einseitige Erschließung des Gebietes über den Olvenstedter Graseweg aufgehoben. Schleichverkehre durch das Neustädter Feld und in das südlich angrenzende Kleinsiedlungsgebiet sind durch flankierende verkehrsberuhigende Maßnahmen zu unterbinden.

Nordwest

Durch die Verbindung der Albert-Vater-Straße über die Robert-Koch-Straße und den Holzweg mit dem Olvenstedter Graseweg hat dieser Straßenzug die Bedeutung einer zum Magdeburger Ring parallelen Nord-Süd-Verbindung bekommen. Diese Straßenverbindung stellt bereits heute eine empfindliche Belastung des Siedlungsgebietes Nordwest dar, so daß eine Verlängerung des Straßenzuges bis zur B 71 auszuschließen ist, um weitere gravierende Verkehrszuwächse zu vermeiden.

Alte Neustadt

Der Stadtteil wird vom Nord-Süd- und zentrumsorientierten Verkehrsaufkommen vor allem auf der Lüneburger Straße und der Rogätzer Straße belastet.

Im Zusammenhang mit einer Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Innenstadt lassen sich Nord-Süd-Verkehrsströme auf der Lüneburger Straße/ Gareisstraße spürbar reduzieren. Damit werden Voraussetzungen geschaffen für die erforderliche Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV.

Das Hauptziel zur Verkehrsentwicklung der Rogätzer Straße besteht in der weitestmöglichen Entlastung vom Schwerverkehr als Voraussetzung für deren

städtebauliche Integration im Rahmen eines Gesamt-Entwicklungszeptes für diesen Stadtteil.

Buckau/Fermersleben/Salbke/Westerhüsen

Im Rahmen einer Neuordnung der Verkehrsbeziehungen zwischen der Landeshauptstadt und Schönebeck auf regionaler Ebene wird eine Verlagerung des elbparallelen Verkehrs auf den Magdeburger Ring angestrebt (s. Kapitel 2.3). Dadurch besteht eine Entlastungsmöglichkeit dieser Stadtteile. Eine Aufwertung des elbparallelen Straßenzugs als ÖV-Achse kann erfolgen, um Verlagerungspotentiale im Binnenverkehr abzuschöpfen.

Leipziger Straße/ Reform/ Hopfengarten

Ein besonderes Problem für diesen Stadtteil stellt der Kfz-Verkehr auf der Leipziger Straße dar. Einer weiteren Erhöhung der Kfz-Verkehrsbelastung muß entgegengesteuert werden, um Konflikte mit dem ÖPNV nicht zu verschärfen. Lösungsansätze hierfür liegen

- in der Erschwerung der Innenstadtzufahrt über die Hallische Straße und den Hasselbachplatz,
- in einer untergeordneten Anbindung der Leipziger Chaussee in Richtung Innenstadt am Knotenpunkt Salbker Chaussee (B 71) / Ottersleber Chaussee und
- in der Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV und der damit verbundenen Reduzierung der Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr.

Ostelbe

Der Ostelbe-Raum spielte bisher in der Stadtentwicklung eine eher untergeordnete Rolle. Entscheidend für die zukünftige Verkehrsentwicklung dieses Gebietes wird das Maß der Aufwertung durch Nutzungsentwicklungen (v. a. Freizeit, Wohnen, Dienstleistung, Verwaltung/ Landesregierung) sein. Im Zusammenhang damit steht vor allem die Frage der möglichen Notwendigkeit zusätzlicher Elbquerungen (siehe auch Planungsfall P 1 B). Da der Planungsfall P 0 von einer zurückhaltenden Entwicklung des Ostelbe-Raumes ausgeht, sind hier keine grundlegenden Erweiterungen im Straßenhauptnetz enthalten. Folgende Netzveränderungen sind Bestandteil von Planungsfall P 0:

- Im Zusammenhang mit der notwendigen Sanierung des Strombrückenzuges ist eine Verkehrsberuhigung auf der Berliner Chaussee im Bereich Brückfeld durch Verlagerung des Verkehrs auf die Herrenkrugstraße (südlich der Bundesstraße B 1) anzustreben. Diese Maßnahme ist auch im Zusammenhang mit der Entlastung des östlichen Stadtzentrums (s. o.) zu sehen.
- Zur Entlastung und städtebaulichen Aufwertung des Ortskernes von Cracau im Bereich der Genthiner Straße wird eine Bündelung und Führung des Hauptverkehrs auf den Straßen Cracauer Straße - Am Brellin - Potsdamer Straße - Babelsberger Straße - Pechauer Straße - Alt Prester empfohlen.
- Zur Anbindung von Biederitz und zur Verkehrsberuhigung des Bereiches Herrenkrug dient die (Wieder-) Aufnahme der Breitscheidstraße als Hauptverbindung.

Im Rahmen des Planungsfalles P 0 sind bereits mehrere konkrete Bauprojekte in der planerischen Vorbereitung:

Bauprojekte an Knotenpunkten:

Magdeburger Ring/ Lorenzweg

Aufhebung der leistungshemmenden, niveaugleichen Kreuzung durch den Bau einer Brücke für den Lorenzweg.

Hundisberger Straße/ Lübecker Straße/ Kastanienstraße

Steigerung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes unter Aufhebung der wohnstraßenbelastenden Einbahnregelung in Verbindung mit Beschleunigungsmaßnahmen für die Straßenbahn und Anlage einer attraktiven Umsteigehaltestelle.

Lübecker Straße/ Agnetenstraße/ Insleber Straße/ Münchenhofstraße

Neuordnung der Verkehrsströme im Zusammenhang mit dem Brückenneubau der Eisenbahnstrecke.

Magdeburger Ring/ Mittagstraße

Umbau der lichtsignalgesteuerten Kreuzung zu einem niveaufreien Knotenpunkt, um diesen Leistungsentpaß auf dem Magdeburger Ring abzubauen. Damit ist die Schaffung einer Verbindung zur Andreas-Kritzmann-Straße verbunden, um die Erschließung des Neustädter Feldes zu verbessern.

Bauprojekte an Streckenabschnitten (in Ergänzung zu den bereits am Anfang dieses Kapitels beschriebenen Projekten):

□ **Nordbrückenzug (Nordbrücke, Brücke des Friedens)**

Erhöhung der Leistungsfähigkeit der B 1 und Beseitigung der Behinderungen für die Straßenbahn sowie Schaffung eines leistungsfähigen Knotenpunktes am Askanischen Platz. Diese Baumaßnahme ist auch eine notwendige Voraussetzung zur wirksamen Entlastung der Innenstadt vom Ost-West-Durchgangsverkehr im Zuge der Ernst-Reuter-Allee und damit zur städtebaulichen Aufwertung des Bereiches am Zentralen Platz.

□ **Diesdorfer Graseweg**

Überbrückung der Fernverkehrsstrecke der Deutschen Reichsbahn zur Beseitigung eines Gefahrenpunktes und eines Leistungseingpasses im Straßenhauptnetz aufgrund der langen Schranken-schließzeiten (IC/ICE-Verkehr).

□ **Verlängerter Strombrückenzug (Zollbrücke - Anna-Ebert-Brücke)**

Brückenneubau als Ersatz für die aus statischen Gründen nicht belastbare Zollbrücke und Anna-Ebert-Brücke. Damit werden Verbesserungen für das Straßenbahnnetz sowie für Fußgänger- und Radverkehrsbeziehungen erreicht. Der Kfz-Verkehr soll weiterhin vor allem der Bundesstraße B 1 (Nordbrückenzug) zugeordnet werden. Die Erschließung des Zentrums von Osten und die Verbindung zum Ostufer (z. B. Cracau, Prester, Randaucalenberge) erfolgt über diesen Brückenzug.

5.3 Planungsfälle P 1 und P 2 (Langfristige Entwicklungsmöglichkeiten)

Die in den Planungsfällen P 1 A/ B und P 2 A/ B dargelegten Netzerweiterungen stellen langfristige Leitvorstellungen zum Straßenhauptnetz dar, die in Abhängigkeit von der Entwicklungsrichtung der Flächennutzungsplanung weiterentwickelt werden müssen. Durch Freihaltung der Trassen von Bebauung sollten - unabhängig von konkreten Realisierungsabsichten - die Möglichkeiten für eine zukünftige Umsetzung der Netzerweiterungen sichergestellt werden.

STRASSENHAUPTNETZ - PLANUNGSFALL P 1 A: ELBORIENTIERTE INNENENTWICKLUNG (Abbildung 14)

Der Planungsfall P 1 A des Straßenhauptnetzes geht von einer westlich der Elbe konzentrierten Innenentwicklung aus. Dieser Planungsfall beinhaltet hauptsächlich eine Aufwertung des Straßenzuges entlang des linken (westlichen) Eibufers zu einer leistungsstarken Nord-Süd-Verbindung vom August-Bebel-Damm zur Schönebecker Landstraße. Dafür sind folgende zusätzliche Maßnahmen erforderlich:

- Weiterführung der BAB A 14 über die BAB A 2 hinaus in Richtung Haldensieben. (Dadurch wird eine Entlastung der Bundesstraße B 71 und empfindlicher Wohnbereiche bewirkt) (s. Kapitel 2.3).
- elbparalleler Straßenzug auf dem westlichen Eibufer mit dem Verlauf:
 - Ausbau der Rogätzer Straße und Sandtorstraße bei Sicherstellung der städtebaulichen Integration der Verkehrsanlagen,
 - leistungsgerechter Ausbau des Knotenpunktes Askanischer Platz entsprechend der hohen Verkehrsbedeutung für den innerstädtischen Verkehr,
 - Führung zwischen der Elbe und dem Stadtzentrum auf dem bestehenden Straßenzug Schleifener - Steubenallee mit Unterfahrung der Strombrücke,
 - Anbindung an den Magdeburger Ring und die Leipziger Straße vorrangig über die Erich-Weinert-Straße,
 - Neutrassierung einer bahnparallelen Entlastungsstraße von der Erich-Weinert-Straße bis Schilfbreite/Schanzenweg, um die Schönebecker Straße und Warschauer Straße in Buckau vom Durchgangsverkehr zu entlasten (Trassenvarianten hierfür wurden in dem für das Sanierungsgebiet Buckau erstellten Rahmenplan Verkehr entwickelt.),
 - Führung über den Schanzenweg zu dem Straßenzug Alt Fermersleben - Alt Salbke,
 - Aufwertung der Verkehrsbeziehungen Ottersleber Straße/Alt Salbke durch Neugestaltung eines Knotenpunktes nördlich der Faulmannstraße,
 - Ortskernumfahrung für den besonders empfindlichen Engpaßbereich in Alt Salbke (Untersuchung im Zusammenhang mit dem Rahmenplan Salbke in Bearbeitung) und

- Anbindung an den vorhandenen Straßenzug südlich von Salbke in Richtung Westerhüsen und Schönebeck.

- Aufwertung der Lübecker Straße als ÖV-Achse und Ausbau einer Stadtteilentlastungsstraße, die vom Bahnhof Magdeburg-Neustadt in nördlicher Richtung das Gewerbegebiet durchläuft und über die Nachtweide zur Kastanienstraße führt.
- Ausbau des Sachsenrings, um die Liebknechtstraße und deren Anschluß an den Magdeburger Ring mit der Hallischen Straße zu verknüpfen; damit wird eine Verbesserung der Verbindung des Stadtfeldes mit dem südlichen Stadtzentrum ebenso erreicht wie eine Verbesserung der Erschließung des südlichen Stadtzentrums zur gewünschten Entlastung des Damaschkeplatzes und der Ernst-Reuter-Allee.

stungsstraßen die Möglichkeit einer attraktiven elborientierten Entwicklung.

Für die westlichen Stadtgebiete, für die der Planungsfall P 1 A keine wesentlichen Nutzungsentwicklungen vorsieht, ergeben sich folglich keine Änderungen gegenüber dem Planungsfall P 0.

Bewertung

Für das Stadtzentrum bedeutet Planungsfall P 1 A mit einer durchgängigen leistungsfähigen elbparallelen Straßenverbindung am westlichen Eibufer eine günstigere Erschließung des Stadtzentrums für den motorisierten Individualverkehr von der Eibseite aus. In diesem Falle ist eine Verlagerung der Standorte von Parkierungseinrichtungen in den elbseitigen Bereich der Innenstadt zu prüfen.

Für die eibnahen Zentrumsbereiche und die gesamten nahe zur Elbe liegenden Siedlungsbereiche bringt der Planungsfall P 1 A durch die verkehrsreiche elbparallele Straßenverbindung starke Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr mit sich. Die Entlastung besonders empfindlicher Stadtteilzentren wie Buckau und Salbke und die hier erforderliche städtebauliche Entwicklung kann allerdings durch die o. g. Stadtteilentlastungsstraßen erreicht werden.

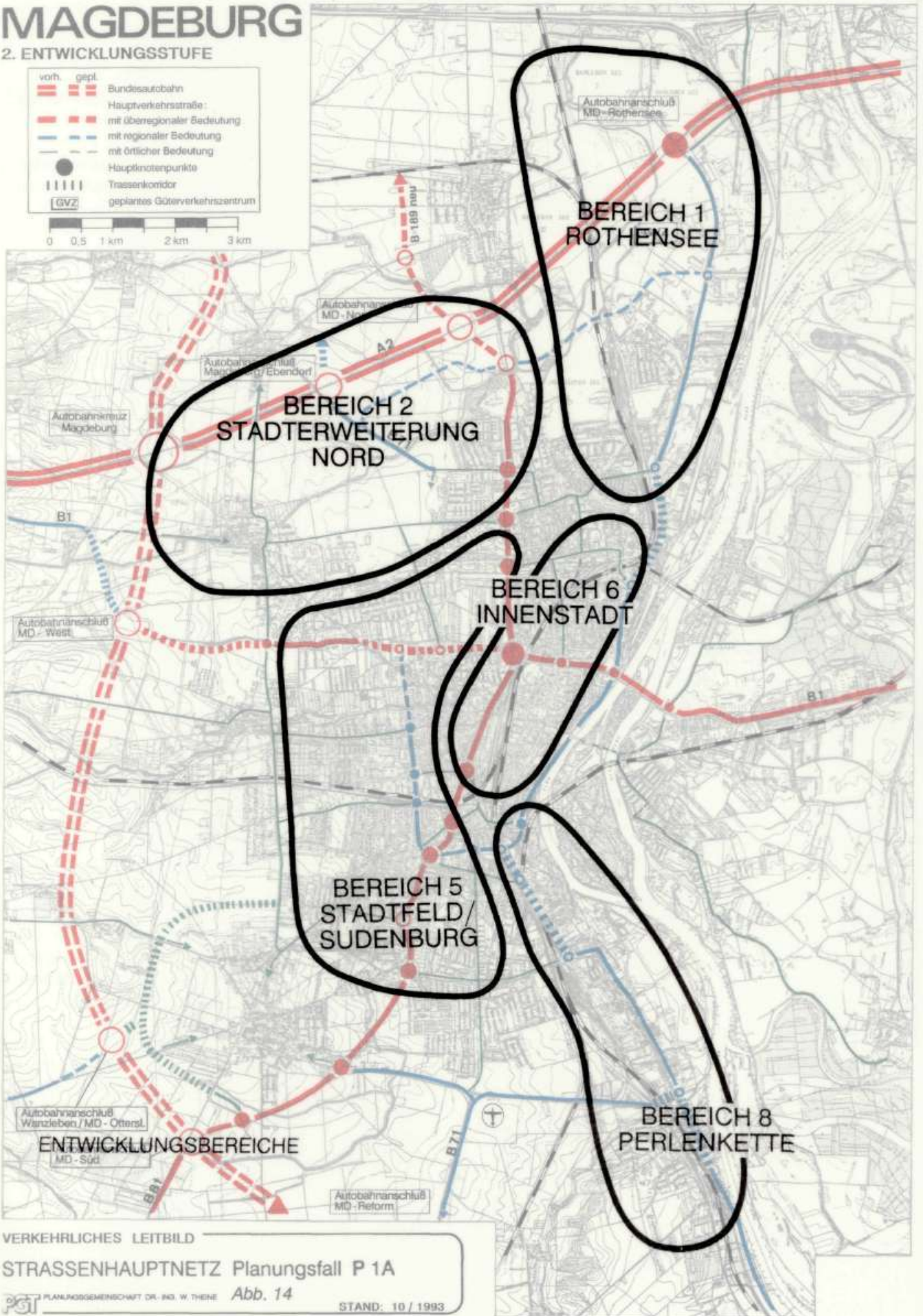
Entwicklungen im Hafensbereich werden durch eine entsprechende Erschließung stärker gefördert. Der elbparallele Straßenzug stellt eine direkte Verbindung zwischen den Gewerbegebieten im Norden der Stadt bzw. dem Güterverkehrszentrum und den südlichen Stadtteilen her. Der dadurch auf dieser Verbindung verstärkt auftretende Schwerverkehr ist allerdings nur bei ausreichenden lückenlosen Schallschutzmaßnahmen und Vorkehrungen gegen Schadstoffemissionen verträglich abzuwickeln. Die Trennung der eibnahen Wohngebiete von der Elbe kann im Prinzip nicht kompensiert werden. Lediglich in Buckau und Salbke besteht weiterhin bei Herstellung der Entla-

MAGDEBURG

2. ENTWICKLUNGSSTUFE

	vorh.	gepl.
	Bundesautobahn	
	Hauptverkehrsstraße:	
	mit überregionaler Bedeutung	
	mit regionaler Bedeutung	
	mit örtlicher Bedeutung	
	Hauptknotenpunkte	
	Trassenkorridor	
	geplantes Güterverkehrszentrum	

0 0,5 1 km 2 km 3 km



VERKEHRLICHES LEITBILD

STRASSENHAUPTNETZ Planungsfall P 1A

PGT PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. W. THEBE *Abb. 14*

STAND: 10 / 1993

**STRASSENHAUPTNETZ- PLANUNGSFALL P 1 B:
ELBORIENTIERTE INNENENTWICKLUNG
(Abbildung 15)**

Planungsfall P 1 B geht - wie Planungsfall P 1 A - von einer konzentrierten Innenentwicklung aus, die darüber hinaus Entwicklungspotentiale östlich der Elbe einbezieht (v. a. in den Bereichen Herrenkrug und Cracau sowie entlang der Berliner Chaussee).

Kennzeichnend für den Planungsfall P 1 B sind die folgenden zusätzlich zum Planungsfall P 0 zu realisierenden Vorhaben:

Weiterführung der BAB A 14 - wie bei Planungsfall P 1 A - über die BAB A 2 hinaus in nördlicher Richtung (vgl. Kapitel 2.3);

Eibparalleler Straßenzug mit zweimaliger Elbquerung:

Dieser Planungsfall enthält eine Nord-Süd-Verbindung durch kompletten Straßenneubau zwischen dem August-Bebel-Damm im Bereich der Pettenkofer Brücke im Norden und der Ottersleber Chaussee in Salbke im Süden, die auf der östlichen Eibseite verläuft. Der im Planungsfall P 1 B dargestellte Trassenkorridor stellt nur eine von zahlreichen möglichen Trassenvarianten dar, die - wie auch die Lage der Eibbrücken - gesondert zu untersuchen wären. Innerhalb des dargestellten Planungsfalls P 1 B ist prinzipiell auch eine nur abschnittsweise Realisierung oder die Beschränkung auf nur eine zusätzliche Elbquerung denkbar. Wesentliche Merkmale der in Abbildung 15 dargestellten Trassenführung sind von Norden nach Süden:

- Anbindung des neuen Straßenzuges an den August-Bebel-Damm im Bereich der Pettenkofer Brücke (wie in Planungsfall P 1 A),
- Neutrassierung östlich der Bahnanlagen,
- neue, dritte Elbquerung nördlich der Bahnbrücke,
- Anbindung der Breitscheidstraße,
- östliche Umfahrung des Großen Cracauer Angers und Anbindung an die Berliner Chaussee,
- östliche Umfahrung von Cracau und Prester,
- Anbindung der Luisenthaler Straße,
- zusätzliche südliche Elbquerung im Bereich Salbke,
- Anbindung an die Ottersleber Straße (dieser Anschluß ist im Zusammenhang mit einer evtl. Ortskernumfahrung für den besonders empfindlichen Bereich in Salbke zu sehen),

- Anbindung an den vorhandenen Straßenzug südlich von Salbke in Richtung Westerhüsen und Schönebeck.

Die weiteren Maßnahmen entsprechenden denen von Planungsfall P 1 A (vgl. Abbildung 14).

Für die westlichen Stadtgebiete sind im Planungsfall P 1 B keine Änderungen gegenüber dem Planungsfall P 0 konzipiert.

Bewertung

Für das Stadtzentrum und die anderen eibnahen Gebiete bedeutet der Planungsfall P 1 B, daß der Straßenzug am westlichen Eibufer wesentlich stärker entlastet werden kann als im Planungsfall P 0. Die Erschließung der Innenstadt erfolgt verstärkt über die Anschlußpunkte auf dem Magdeburger Ring und über die direkt am nördlichen Rand des Stadtzentrums verlaufende Ost-West-Verbindung der Walther-Rathenau-Straße (Bundesstraße B 1).

Für den Ostuferbereich der Landeshauptstadt Magdeburg bringt dieser Planungsfall, auch wenn zunächst nur eine der beiden zusätzlichen Eibbrücken realisiert werden sollte, zwar eine erheblich bessere Erschließung und die Möglichkeit, empfindliche Straßenzüge bzw. Ortslagen (z. B. Herrenkrugstraße, Cracau oder Prester) vom nicht stadtteilbezogenen Verkehr zu entlasten, aber der Natur- und Erholungsraum östlich der Elbe wird vor allem durch Verkehrsemissionen und die Verkehrsbauwerke stark belastet. Eine Abwägung im Rahmen von **Umweltverträglichkeitsuntersuchungen** zu alternativen Trassenführungen muß hier als nächster Planungsschritt erfolgen, um Entscheidungsgrundlagen zu erhalten, die über verkehrliche Aspekte hinausgehen.

Für das Stadtentwicklungsgebiet Rothensee einschließlich des Güterverkehrszentrums entstehen günstige Verbindungen zum Ostufer der Elbe zur Bundesstraße B 1 (Berliner Chaussee) und in das südliche Stadtgebiet. Vorteilhaft ist v. a. die Entlastung des Bereiches Alte Neustadt/ Alter Handelshafen sowie des Knotenpunktes Askanischer Platz.

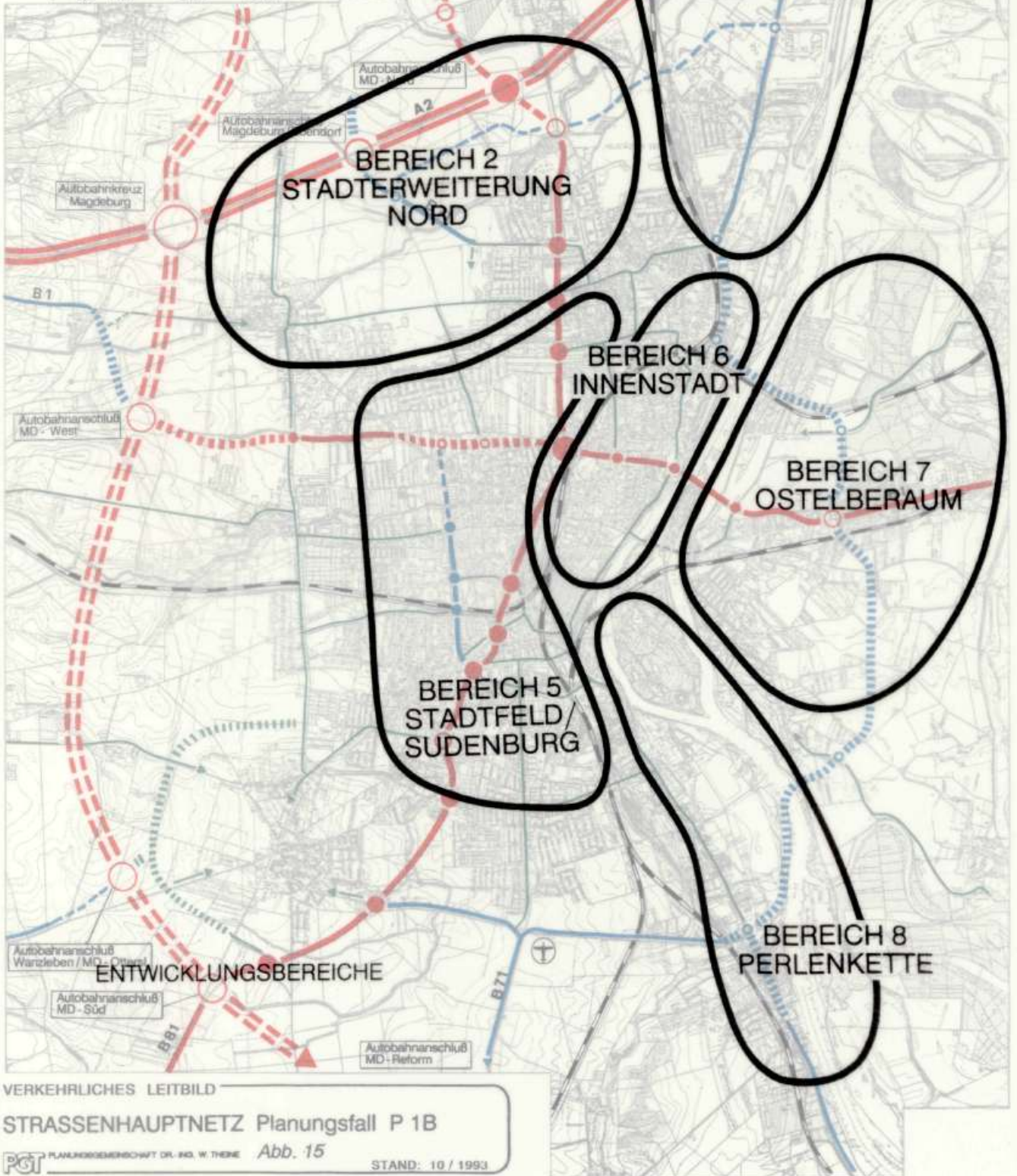
Für die südlichen Stadtteile wie z. B. Salbke, Fermersleben oder auch den Bereich des jetzigen Flughafens ergibt sich durch eine zusätzliche Elbquerung im Süden eine Verbesserung der Erschließung. Im Nahbereich der südlichen Eibbrücke ist langfristig eine verstärkte Konzentration der Nutzungen und eine deutliche Erhöhung der Verkehrsströme zu erwarten.

MAGDEBURG

2. ENTWICKLUNGSSTUFE

- --- vorh. gepl. Bundesautobahn
- --- Hauptverkehrsstraße:
- --- mit überregionaler Bedeutung
- --- mit regionaler Bedeutung
- --- mit örtlicher Bedeutung
- Hauptknotenpunkte
- ||||| Trassenkorridor
- [GVZ] geplantes Güterverkehrszentrum

0 0,5 1 km 2 km 3 km



**STRASSENHAUPTNETZ - PLANUNGSFALL P 2 A:
DISPERSE AUSSENENTWICKLUNG**
(Abbildung 16)

Planungsfall P 2 A geht von einer dispersen Nutzungsentwicklung im wesentlichen auf bislang unbesiedeltem Stadtgebiet aus, vor allem zwischen dem bestehenden westlichen Siedlungsrand und der zukünftigen BAB A 14, sowie von einer stärkeren Siedlungstätigkeit im südlichen Stadtgebiet. Für die Erschließung dieser neuen Entwicklungszonen sind folgende Netzerweiterungen zusätzlich zum Planungsfall P 0 konzipiert worden:

- Weiterführung der BAB A 14 - wie bei Planungsfall P 1 A und P 1 B - über die BAB A 2 hinaus in nördliche Richtung (s. Kapitel 2.3);
- nordwestliche Umfahrung von Alt Olvenstedt in Verlängerung des Nordverbinders von der Ebendorfer Chaussee (B 71) aus mit Anbindung an die nach Ebendorf führende Agrarstraße und Anbindung an die B 1 neu südwestlich von Alt Olvenstedt;
- Aufwertung und Ausbau der westlichen Nord-Süd-Verbindung auf dem Straßenzug Kümmelsberg - Diesdorfer Graseweg;
- nördliche und östliche Umfahrung der Goethesiedlung und Anbindung an die Halberstädter Chaussee;
- nordöstliche Umfahrung des Stadtteils Ottersleben und Anbindung an den Knotenpunkt Salbker Kreuz (Magdeburger Ring/ Salbker Chaussee). (Die mögliche Trassenführung dieser Ortsumfahrung ergibt sich aus der für diesen Bereich vorliegenden Verkehrsuntersuchung. Alternativen und Begründungszusammenhänge sind dort dargestellt);
- Aufwertung des Straßenzuges Sudenburger Wuhne/ Karl-Liebknecht-Straße mit niveaufreier Querung der Fernbahnstrecke im Bereich des Bahnhofes Sudenburg zur verträglichen Anbindung der westlichen Stadtteile an das Zentrum und das Stadtfeld.

Für die Innenstadt, die eibnahen Stadtteile und die östlichen Gebiete der Landeshauptstadt Magdeburg sind beim Planungsfall P 2 A gegenüber Planungsfall P 0 keine verkehrlichen Veränderungen konzipiert.

Bewertung

Für den Bereich des Magdeburger Nordens, in dem sich auch das geplante Güterverkehrszentrum (GVZ) befindet, verbessert Planungsfall P 2 A die Erreichbarkeit der westlichen Stadtgebiete und stellt über den nach Westen und Süden verlängerten Nordverbinder einen direkten Anschluß an die B 1 neu dar.

Der historische Ortskern Alt Olvenstedt kann durch die vorgesehene Ortsumfahrung vollständig von dem bisher durch den Ortskern führenden Durchgangsverkehr entlastet werden. Über die Ortsumfahrung werden auch die an der Ebendorfer Chaussee entstehenden Gewerbe- und Einzelhandelsflächen auf schwerverkehrsverträglichen Straßen in Richtung Westen erschlossen.

Für die Siedlungsgebiete im Bereich des Diesdorfer Graseweges kann bei einer Realisierung des durchgängigen Straßenzuges Karl-Liebknecht-Straße - Sudenburger Wuhne eine verbesserte Anbindung erreicht werden, die zu einer Entlastung im Bereich der Eckverbindung Große Diesdorfer Straße/ Westring, aber auch für die Eckverbindung Braunschweiger Straße/ Halberstädter Straße führen kann. Eine Anbindung dieser Bereiche an das überörtliche Straßennetz erfolgt über den Straßenzug Kümmelsberg - Diesdorfer Graseweg, der im Norden an die B 1 neu und im Süden an die Ortsumfahrung Ottersleben angebunden ist. Die wünschenswerte Entlastung des Ortskernes von Diesdorf wird in diesem Planungsfall nicht erreicht.

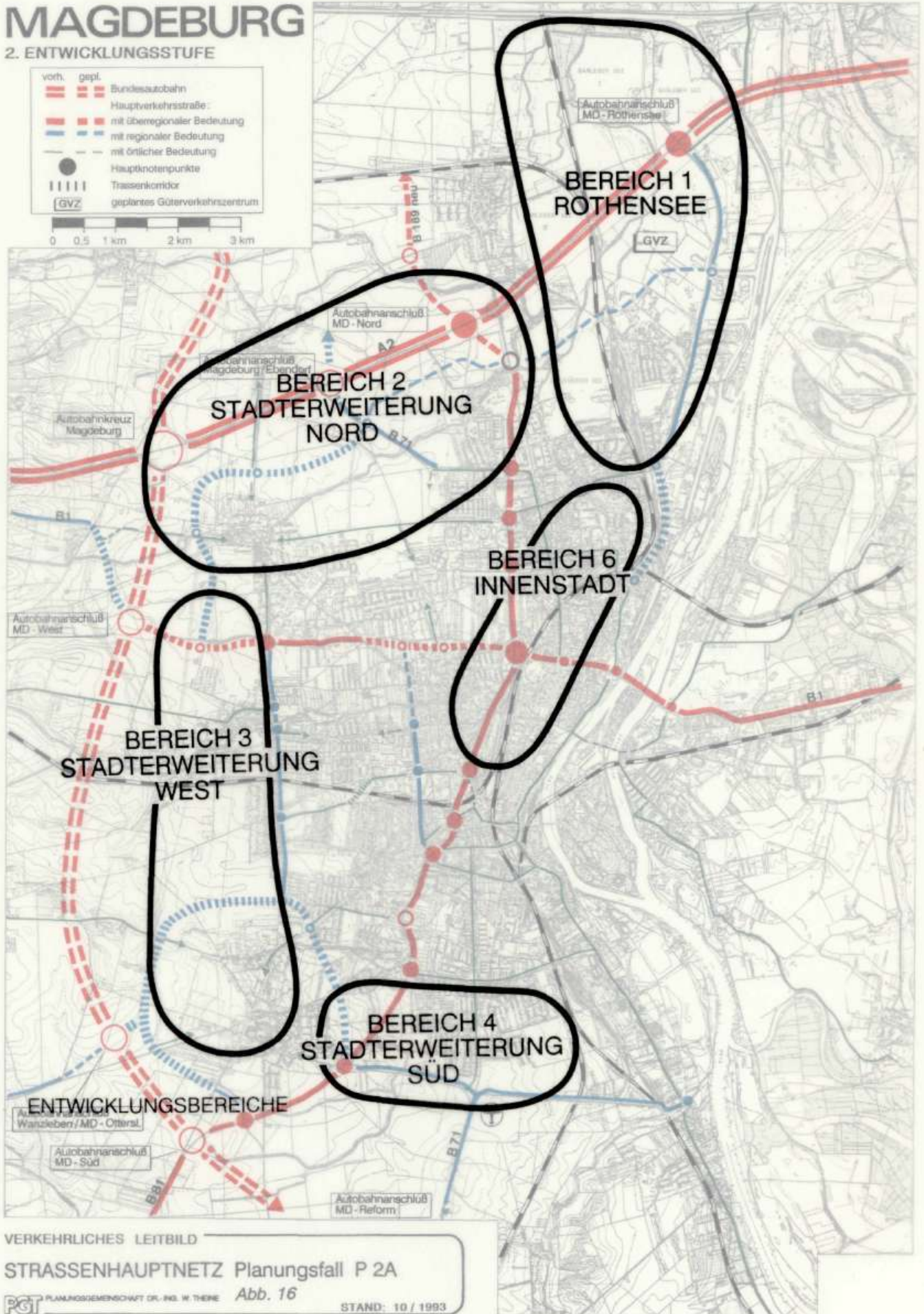
Für den Stadtteil Ottersleben ergeben sich bei einer weiträumigen Umfahrung wesentliche Entlastungen vom nicht gebietsbezogenen Verkehr, so daß ein vollständiger Rückbau der Straßen Halberstädter Chaussee, Königstraße und Niendorfer Straße möglich ist. Für die südlichen Stadtteile Magdeburgs - dies gilt in besonderem Maße auch für die im Bereich der Salbker Chaussee/ Ottersleber Chaussee entstehenden gewerblichen Nutzungen (z. B. Bördcenter) - stellt die Stadtteilentlastungsstraße von Ottersleben eine günstigere Verbindung zu den im Westen gelegenen Stadtteilen (v. a. Olvenstedt) dar. Für den ohnehin hochbelasteten Magdeburger Ring und die ihn kreuzende Ost-West-Achse (B 1) bieten sich die aufgrund der angenommenen Nutzungsentwicklungen erforderlichen Entlastungsmöglichkeiten durch tangential verlaufende Verkehrsströme, die durch die Ortsumfahrungen Alt Olvenstedt und Ottersleben ermöglicht werden.

MAGDEBURG

2. ENTWICKLUNGSSTUFE

- | | | |
|--|--|--------------------------------|
| | | Bundesautobahn |
| | | Hauptverkehrsstraße: |
| | | mit überregionaler Bedeutung |
| | | mit regionaler Bedeutung |
| | | mit örtlicher Bedeutung |
| | | Hauptknotenpunkte |
| | | Trassenkorridor |
| | | geplantes Güterverkehrszentrum |

0 0.5 1 km 2 km 3 km



VERKEHRLICHES LEITBILD

STRASSENHAUPTNETZ Planungsfall P 2A



PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. W. THIERE

Abb. 16

STAND: 10 / 1993

STRASSENHAUPTNETZ - PLANUNGSFALL P 2 B:
DISPERSE AUSSENENTWICKLUNG
(Abbildung 17)

Planungsfall P 2 B beinhaltet wie P 2 A eine disperse Außenentwicklung. In Ergänzung zu Planungsfall P 2 A enthält Planungsfall P 2 B einen durchgehenden Neubau des westlichen Ring-systems:

- Die gegenüber P 2 A zusätzliche Westerschließung beginnt im Norden an der B 1 neu und führt dann westlich von Diesdorf, wo eine Anbindung an die Niederndodeleber Straße vorgesehen ist, nach Süden bis zur Ortsumfahrung Ottersleben.
- Um die Anbindung der neuen Entwicklungsgebiete an die BAB A 14 zu verbessern, ist eine zusätzliche Nordostumfahrung von Ottersleben mit einer Anbindung an das Salbker Kreuz vorgesehen. Dadurch kann der mögliche Verkehrsdruck (in Richtung Südost/Reform) von der Halberstädter und Wanzleber Chaussee abgeleitet und eine zusätzliche Belastung der Ortslage von Ottersleben abgewendet werden.

Bewertung

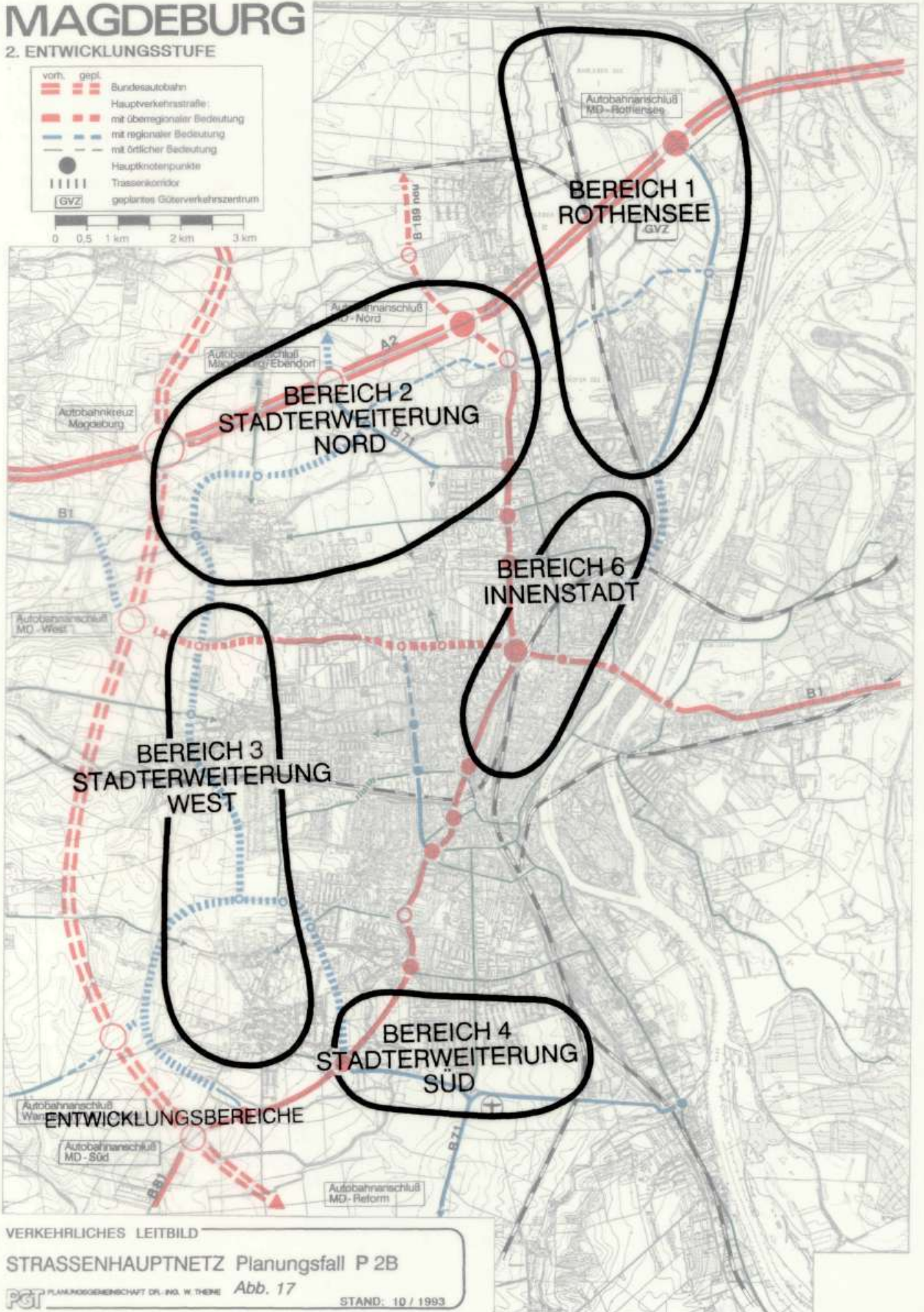
Mit diesem durchgängigen neuen Straßenzug im Westen der Landeshauptstadt Magdeburg wird die wünschenswerte weitgehende Entlastung des Ortskerns von Diesdorf und des im Planungsfall P 2 A verstärkt genutzten Straßenzuges Kümmelsberg/ Diesdorfer Graseweg erreicht. Auch mögliche Überlastungen des Magdeburger Rings können durch den neuen Straßenzug - eher als dies im Planungsfall P 2 A der Fall ist - vermieden werden.

Die Ausbildung dieses Straßenzuges parallel zur geplanten BAB A 14 stellt eine erhebliche zusätzliche Trennwirkung für den Übergang von den westlichen Wohngebieten in die Landschaftsräume im Magdeburger Westen dar. Aus diesem Grund bedarf es einer **grundsätzlichen Abwägung**, die neben verkehrlichen und landschaftspflegerischen Aspekten einer neuen Westerschließung auch die zukünftige Nutzungsentwicklung im Westen der Stadt einbezieht.

MAGDEBURG

2. ENTWICKLUNGSTUFE

-   Bundesautobahn
-   Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung
-   mit regionaler Bedeutung
-   mit örtlicher Bedeutung
-  Hauptknotenpunkte
-  Trassenkorridor
-  geplantes Güterverkehrszentrum



VERKEHRLICHES LEITBILD
 STRASSENHAUPTNETZ Planungsfall P 2B
 PGT PLANUNGSGESELLSCHAFT DR.-ING. W. THERE Abb. 17
 STAND: 10 / 1993

5.4 Flächenhafte Verkehrsberuhigung

Die vorgesehene flächenhafte Verkehrsberuhigung ist wesentlich darauf ausgerichtet, die Wohn- und Lebensqualität in der Landeshauptstadt Magdeburg zu verbessern. Durch weniger Lärm, geringere Schadstoffbelastungen, mehr Grün und weniger versiegelte Flächen können das Wohnumfeld und die Umweltbedingungen verbessert werden. Dies kann durch eine veränderte Verkehrsmittelwahl, langsamere und gleichmäßigere Fahrweise der Kfz sowie mehr Straßengrün erreicht werden. Durch Maßnahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung soll auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine Verbesserung der Bewegungs- und Aufenthaltsqualität für den Fußgänger- und Radverkehr geschaffen werden.

Das Maßnahmenpektrum der flächenhaften Verkehrsberuhigung umfaßt:

- Zonenregelung zur Geschwindigkeitsbegrenzung ("Tempo-30-Zonen"; Zeichen 274.1 und 274.2 StVO)
- Verkehrsberuhigte Bereiche („Wohnstraßen“; Zeichen 325 und 326 StVO)
- Abschnittsweise Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z. B. auf 30 bzw. 40 km/h auch auf dem Straßenhauptnetz; Zeichen 274 und 278 StVO).

Über die Beschilderung hinaus - die in einzelnen Gebieten der Landeshauptstadt Magdeburg bereits vorgenommen worden ist - sind **bauliche Maßnahmen** erforderlich, die jedoch wegen der Kosten nur punktuell eingesetzt werden können. Sie sind auf den jeweiligen Straßen- und Gebietscharakter abzustimmen. Als bauliche Maßnahmen kommen in Frage: Aufpflasterungen, Fahrbahneinengungen, Querungshilfen durch Mittelinseln, Pflanzinseln u. ä.

VERKEHRSBERUHIGUNG PLANUNGSFALL P 0 (Abbildung 18)

Für die Stadt Magdeburg ist in der Innenstadt, in Stadtteilzentren und in Wohngebieten die flächenhafte Verkehrsberuhigung schrittweise umzusetzen. Der Kfz-Durchgangsverkehr in diesen Gebieten ist vorrangig auf ein leistungsfähiges Straßenhauptnetz außerhalb der Gebiete zu verlagern.

Das Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung, hat bereits im November 1991 eine gesamtstädtische Kon-

zeption zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen in der Landeshauptstadt Magdeburg vorgelegt, die im Februar 1992 von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Magdeburg beschlossen wurde. In dieser Konzeption werden drei Prioritätengruppen zur Einrichtung von insgesamt 75 Tempo-30-Zonen festgelegt. Für einzelne Bereiche (z. B. Neustädter Feld, Reform) sind bereits gebietsbezogene Detailplanungen erarbeitet und abgestimmt worden. Dort sind zusätzlich zur Beschilderung bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgesehen.

Die im verkehrlichen Leitbild erarbeitete Verkehrsberuhigungskonzeption, die in Abbildung 18 dargestellt ist, geht über den zur Zeit verfolgten Ansatz der Ausweisung von Tempo-30-Zonen hinaus und stellt die nächste Umsetzungsstufe dar, die das Straßenhauptnetz mit einbezieht. Je nach städtebaulichen und verkehrlichen Erfordernissen ist die Höchstgeschwindigkeit auf dem Straßenhauptnetz auf 70, 50 oder 30 km/h zu begrenzen.

Die Innenstadt ist als gesonderter Bereich der Verkehrsberuhigung ausgewiesen. Hier ist eine vertiefende Innenstadtstudie zur Verkehrserschließung und -beruhigung unter Berücksichtigung der zentralen Funktion dieses Gebietes in Arbeit.

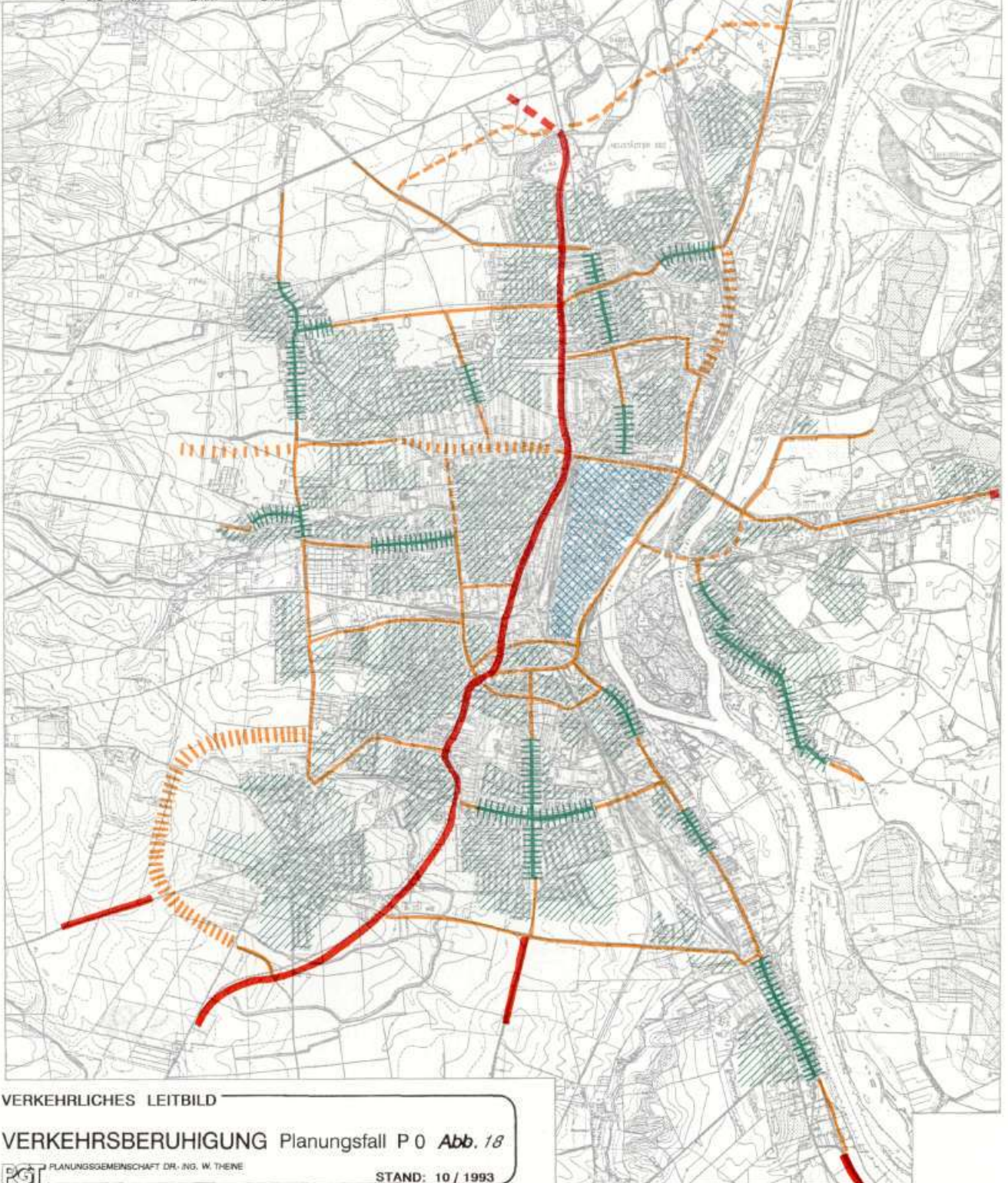
Bei der Umsetzung der flächenhaften Verkehrsberuhigung sind folgende Planungsgrundsätze zu beachten:

- Abgrenzung von Tempo-30-Zonen, die eine städtebauliche Einheit erkennen lassen; der Durchmesser sollte nicht mehr als 1.000 m betragen;
- Aufhebung vorfahrtsregelnder Verkehrszeichen, Lichtsignalanlagen, Leitmarkierungen u. ä. innerhalb von Tempo-30-Zonen;
- Sicherung der Belange der Feuerwehr und Rettungsdienste;
- grundsätzlicher Vorrang für den ÖPNV, sofern dieser durch Gebiete der flächenhaften Verkehrsberuhigung geführt wird;
- Sicherung der Erreichbarkeit für den Wirtschafts- und Anliegerverkehr;
- Freihalten des öffentlichen Straßenraumes von übermäßigem Parken, um Platz für Aufenthalt und Straßengrün zu schaffen und den Fußgängern und Radfahrern den nötigen Verkehrsraum zu sichern.

MAGDEBURG

VERKEHRSPLANUNG

- Verkehrsberuhigungsbereiche (ggf. T-30-Gebiet)
- Verkehrsberuhigtes Stadtzentrum
- Hauptverkehrsstraße mit Tempo 70 km/h
- Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50 km/h
- HVS mit geschwindigkeitsreduzierten Abschnitten (ggf. T-30-Straße)
- Geplante Hauptverkehrsstraßen



5.5 Ruhender Kfz-Verkehr

Ausgangssituation

Aufgrund seiner Flächeninanspruchnahme sowohl im öffentlichen wie im privaten Raum ist der ruhende Kfz-Verkehr eine wesentliche Einflußgröße für die Stadtgestalt und Stadtstruktur. Durchschnittlich wird ein Kfz weniger als eine Stunde am Tag bewegt und benötigt somit für mehr als 23 Stunden des Tages Parkraum. Regelungen für Parkierungsflächen stellen ein zentrales Steuerungsinstrument zur Beeinflussung des motorisierten Individualverkehrs dar.

Bei der stark gestiegenen Motorisierung (siehe Kapitel 3.1) kommt es besonders in der Innenstadt, in den innenstadtnahen Bereichen, aber auch in den hochverdichteten Wohngebieten (z. B. Neustädter Feld) zu erheblichen Problemen für den ruhenden Verkehr. Gleichzeitig führt der ruhende Kfz-Verkehr zu erheblichen Belastungen für andere Verkehrsteilnehmer und die Bewohner der Stadt.

Probleme für den ruhenden Kfz-Verkehr:

- Für den gegenwärtigen und noch steigenden PKW-Bestand zu geringes Stellplatzangebot, vor allem in der Innenstadt, in hochverdichteten Siedlungsbereichen und in zentralen Einkaufsbereichen;
- ungenügende Wegweisung zu vorhandenem bzw. noch verfügbarem Parkraum;
- Zeitverlust und unnötige Verkehrserzeugung durch Parksuchverkehr;
- Konkurrenz um den bestehenden Parkraum zwischen unterschiedlichen Nutzergruppen (Anwohner, Besucher, Lieferanten etc.).

Probleme durch den ruhenden Kfz-Verkehr:

- Beeinträchtigung des Wohnumfeldes (v. a. in Wohngebieten) und des Straßenraumes (v. a. in zentralen Bereichen);
- durch unnötigen Parksuchverkehr Behinderung des fließenden Verkehrs (besonders problematisch für den ÖPNV) und erhöhte Umweltbelastung (durch Lärm, Abgase, etc.);

- durch fehlende Ordnung des ruhenden Verkehrs (unzulässiges Parken etc.) Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer (v. a. Radfahrer und Fußgänger), Verkehrsgefährdung für spielende Kinder und möglicherweise Blockade von Rettungsfahrzeugen im Einsatz.

Lösungsansätze

Ziel der auf den ruhenden Kfz-Verkehr bezogenen Maßnahmen ist es, das Parkraumangebot zu ordnen sowie das Stadtzentrum und die Wohngebiete von den durch den ruhenden Kfz-Verkehr und den Parksuchverkehr bedingten Auswirkungen zu entlasten. Die Beschränkung der Parkkapazitäten (Parkraumkontingentierung) und eine entsprechende Bewirtschaftung der Parkierungseinrichtungen (Staffelung der Parkgebühren) bilden einen wesentlichen Anreiz für den Umstieg auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Eine restriktive Parkraumplanung ist auf bestimmte Nutzergruppen (z. B. Berufspendler) auszurichten und umfaßt orts- und zeitbezogene Regelungen.

Im Rahmen einer gesamtstädtischen Parkraumkonzeption, die noch zu entwickeln ist, sollten vorrangig je nach Gebietstyp folgende Maßnahmen zur Anwendung kommen:

Gebietstyp 1 - Innenstadt und Stadtteilzentren

- Kontingentierung des öffentlichen und privaten Parkraumangebots entsprechend der Verkehrsverträglichkeit der Zentrumszufahrten und der Straßenräume in der Innenstadt;
- Vorrang für Anwohnerparken (durch Parkberechtigung und Mitbenutzung von Privat- und Behördenparkplätzen) und Lieferverkehr sowie Sondergenehmigungen für Behinderte, Hotelgäste etc.;
- weitgehende Reduzierung des Parkraumangebots in Straßen mit erheblichem Fußgänger- und Radverkehr;
- Schaffung von Parkraumangebot bevorzugt für Einkauf und Besorgungen (gebührenpflichtiges Kurzparken);
- genereller Anreiz zum Verzicht auf die Benutzung des Kfz im Zentrum durch gestaffelte Parkgebühren;

- Reduzierung der privaten Stellplätze im Rahmen der beschlossenen **Stellplatzbeschränkungsatzung**. Eine weitere Differenzierung der Satzung ist aufgrund der Ergebnisse der zur Zeit vertieft bearbeiteten Verkehrskonzeption für die Innenstadt ggf. erforderlich. Die Ausdehnung der Satzung auf gut durch den ÖPNV angebundene Bereiche, v. a. Stadtteilzentren, ist in Ergänzung zur Ablösesatzung anzustreben (z. B. Lübecker Straße).

Die genaue Festlegung der Abgrenzung der Gebiets-typen bleibt einer gesamtstädtischen Parkraumkonzeption vorbehalten. Stadtteilbezogene Parkraumkonzeptionen mit der konkreten örtlichen Zuordnung von Maßnahmen sollten im Zusammenhang mit der Erarbeitung von verkehrlichen Rahmenplänen erfolgen. Bei allen Maßnahmen ist eine Sicherung der Zufahrten für Rettungsfahrzeuge, Lieferverkehr, Hotelgäste, Taxen und Behinderte zu gewährleisten.

Gebietstyp 2 - Innenstadtnahe Gebiete

- Kontingentierung (Begrenzung) vor allem des öffentlichen Parkraumangebots zur Vermeidung von Verdrängungseffekten aus dem Stadtzentrum;
- Vorrang für Anwohnerparken durch Ausweisung von Parkzonen mit Parkberechtigung.

Gebietstyp 3 - Verdichtete Neubaugebiete

- a Sicherstellung des privaten Stellplatzbedarfs durch Neuordnung des Straßenraums im Zusammenhang mit Maßnahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung und durch Ausbau konzentrierter Parkraumangebote (z. B. Parkpaletten oder Parkierungsflächen in den äußeren Bereichen der Wohnsiedlungen).

Gebietstyp 4 - Restliches Stadtgebiet

- Parken im Straßenraum im allgemeinen ohne Einschränkungen möglich;
- Ordnung und Bewirtschaftung des Parkraumangebots, soweit punktuell erforderlich;
- Ausbau von P + R-Anlagen an ausgewählten Haltestellen des ÖPNV sowie entsprechende Wegweisung über verkehrsverträgliche Straßen (siehe Kapitel 4.2 und 4.3).

Gebietstyp 5 - Umland

- Aufbau eines regionalen P + R-Systems, daß auf eine Minimierung der Gesamtverkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge ausgerichtet ist (siehe Kapitel 2.3).

5.6 Schwerverkehr/ Wirtschaftsverkehr

Ausgangssituation

Ein leistungsfähiger Wirtschaftsverkehr im Großraum Magdeburg stellt eine wesentliche Voraussetzung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region dar. Im Zuge des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Umbruchs haben sich auch die Bedingungen und Ausprägungen des Wirtschaftsverkehrs grundlegend geändert, die derzeit durch folgende **Probleme** gekennzeichnet sind:

- Änderung der Verkehrsbeziehungen entsprechend der wirtschaftlichen Umstrukturierung mit der Aufgabe alter und dem Ausbau neuer Produktions- und Handelsstandorte,
- starker Rückgang im Schienengüterverkehr mit ungenutzten Transportkapazitäten,
- überproportionaler Anstieg des auf dem Straßennetz abgewickelten Wirtschaftsverkehrs mit daraus resultierenden vermehrten Lärm- und Abgasbelastungen sowie Gefährdungen schwächerer Verkehrsteilnehmer (z. B. Radfahrer),
- Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses durch den erhöhten Schwerverkehrsanteil im Straßenverkehr,
- besonders starke Beanspruchung von Straßenerweiterbau und Fahrbahnbelägen des ohnehin an vielen Abschnitten grunderneuerungsbedürftigen Straßennetzes und
- Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs durch Überlastungserscheinungen im Straßennetz.

Lösungsansätze

Die Steigerungen im Wirtschaftsverkehrsaufkommen müssen durch die verstärkte Nutzung der Schienen- und Wasserwege, durch die Nutzung der Logistik in der Steuerung der Gütertransporte sowie durch die **Abwicklung des Straßengüterverkehrs auf schwerverkehrsverträglichen Routen** bewältigt werden. Dabei sind die besonderen Anforderungen z. B. für Sondertransporte oder die Beförderung von Gefahrgütern zu beachten.

Durch einen **kooperativen Verkehrsverbund** der Träger des Wirtschaftsverkehrs im Raum Magdeburg

sind die jeweiligen Systemverteiler der einzelnen Verkehrsträger optimal zu nutzen. Eine wichtige Funktion kann hierbei das in Rothensee geplante **Güterverkehrszentrum (GVZ)** übernehmen, das die unmittelbare Nachbarschaft von Hafen, Verschiebepark und Autobahn nutzen kann (s. Kapitel 2.3). Im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs ist ein Container-Terminal bzw. ein Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KV-Terminal) als bedeutender Quell- und Zielpunkt des Güter-Swerverkehrs in Planung.

Das in den Planungsfällen für den motorisierten Individualverkehr (s. Kapitel 5.2 und 5.3) dargestellte Straßennetz entspricht im wesentlichen auch dem Routennetz, auf dem der Schwerverkehr vorrangig abgewickelt werden sollte.

Lösungsansätze für eine effektive und stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs sind:

- Unterstützung von Industrie, Handel und Gewerbe bei Maßnahmen zur Vermeidung von Güterverkehren, zur Verlagerung von Wirtschaftsverkehren auf die Schiene und bei logistischen und kooperativen Ansätzen zur besseren Auslastung von LKW;
- Verstärkte Nutzung des Güterverkehrszentrums als Güterverteilzentrum, um die im kombinierten Verkehr und mit schweren LKW angelieferten Waren im örtlichen Sammel- und Verteilverkehr mit kleineren, stadtverträglicheren Fahrzeugen abzuwickeln;
- zeitlich bzw. räumlich befristete Verkehrsbeschränkungen durch Ausweisung von **Schwerverkehrsrouten** (unter Einschluß von Teilabschnitten des Straßennetzes);
- Sicherung der Erreichbarkeit für den Liefer- und Taxiverkehr in Geschäftsstraßen, u. a. durch Einrichtung von Zonen zum Be- und Entladen bzw. durch Ausweisung besonderer Lieferzeiten und Taxistände;
- besondere Berücksichtigung der schwerverkehrsverträglichen Erschließbarkeit bei der Standortwahl von Gewerbeansiedlungen.

Eine grundsätzliche Klärung der im Zusammenhang mit dem Güterverkehr stehenden Fragen sollte im Rahmen der Integrativen Verkehrsplanung erfolgen. Ergänzende Einzelgutachten zu speziellen Problemstellungen (z. B. Güterverkehrszentrum, Lage und Er-

Schließung neuer und bestehender Gewerbegebiete)
sind erforderlich.

6. RADVERKEHR

Ausgangssituation

Der Radverkehr hat in Magdeburg mit dem um die Jahrhundertwende gegründeten „Magdeburger Verein für Radfahrwege e.V.“ eine lange Tradition. Bis in die 30er Jahre hinein ist ein funktionsfähiges Netz von Radwegen im Stadtgebiet und insbesondere ins Umland geschaffen worden.

Aufgrund seiner Umweltfreundlichkeit, der geringen Inanspruchnahme von Verkehrsflächen (ein PKW-Stellplatz ergibt beispielsweise Platz für 8-12 Fahrräder) und der möglichen direkten Erreichbarkeit fast jedes Nahzieles stellt das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel für einen verdichteten und ökologisch orientierten Städtebau dar. Die topografische Situation in der norddeutschen Tiefebene und die vorhandene Siedlungsstruktur der Landeshauptstadt Magdeburg bilden eine günstige Ausgangsposition dafür, daß das Fahrrad gerade im Entfernungsbereich unter 5 km - der einen großen Anteil der Kfz-Fahrten im Stadtgebiet ausmacht - sowohl im Alltags-, als auch im Freizeitverkehr einen erheblich größeren Fahrtenanteil als bisher übernehmen kann. Erfahrungen aus den westlichen Bundesländern (z. B. Hannover oder Erlangen) zeigen, daß bei konsequenter Förderung des Radverkehrs ein erhebliches Verlagerungspotential besteht.

Das Radverkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Magdeburg ist nach den Ergebnissen einer Untersuchung der TU Dresden (System repräsentativer Verkehrsbefragungen in ausgewählten Städten der neuen Bundesländer, SrV-Plus 1991) seit den 70er Jahren mit 0,3 Fahrten je Person und Tag nahezu konstant geblieben. Erst in den letzten zwei Jahren ist aufgrund des sehr sprunghaft angestiegenen motorisierten Individualverkehrs der Fahrradverkehr auf 0,2 Fahrten je Person und Tag gesunken (1991).

Die derzeit eher geringe Inanspruchnahme des Fahrrades als Nahverkehrsmittel ist vor allem durch die folgenden Mängel und Konfliktpunkte bedingt:

- Lückenhaftes Netz, d. h. fehlende straßenbegleitende Radwege an zahlreichen Hauptverkehrsstraßen (z. B. Teilabschnitte der Schönebecker Straße), fehlende direkt geführte und attraktive Radtrassen von den Stadtteilen in die Innenstadt (z. B. Olvenstedt) sowie durch das gesamte Stadtgebiet in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung;

- schlechter Fahrbahnzustand der Radwege (rund 1/3 aller Radwege werden von der Landeshauptstadt Magdeburg als sanierungsbedürftig eingestuft);
- besondere Gefährdung bzw. Behinderung der Radfahrer in engen Straßenräumen mit Straßenbahnverkehr ohne getrennten Radweg (z. B. Zollbrücke);
- fehlende Ausschilderung von Radwegen in Grünbereichen (z. B. entlang der Sülze oder der Schrote), die eine attraktive und unabhängig vom Kfz-Verkehr geführte Verbindung darstellen;
- fehlende Berücksichtigung des Radverkehrs an zahlreichen Kreuzungsbereichen (Spurmarkierungen, Aufstellflächen vor dem motorisierten Individualverkehr, Lichtsignalschaltungen) und dadurch bedingte erhöhte Verkehrsgefährdung von Radfahrern;
- Behinderungen auf vorhandenen Radwegen durch ordnungswidrig geparkte Kraftfahrzeuge;
- schlechter Zustand des überwiegend aus den 30er Jahren stammenden Radwegenetzes im Außenbereich durch die Beeinträchtigung aufgrund militärischer Nutzungen und geringer Inanspruchnahme.

Lösungsansätze

Ziel der Radverkehrsförderung muß es sein, dem Fahrrad in der künftigen Stadt- und Verkehrsplanung die ihm angemessene Bedeutung als umweltfreundliche Alternative im Stadtverkehr zukommen zu lassen. Das Konzept einer „radfahrfreundlichen Stadt“ ist im Bewußtsein der Bürger, Politiker und Planer zu verankern. Unter dem Gesichtspunkt der Chancengleichheit bietet der Radverkehr auch den Bürgern, die nicht Auto fahren können, dürfen oder möchten, auf umweltschonende Weise die Möglichkeit, mobil zu sein.

Für den Radverkehr sind attraktive, bequeme und sichere Wege anzubieten, wobei Einschränkungen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr hingenommen werden müssen, wenn ein Abbau der durch ihn verursachten Behinderungen und Gefährdungen nicht anders zu erreichen ist.

Die Belange des Radverkehrs sind bei allen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Entscheidungen sowie bei allen Straßenbaumaßnahmen zu berücksichtigen. Zur Förderung des Radverkehrs sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Aufbau eines geschlossenen Wegenetzes, das darauf ausgerichtet ist, die Stadtteile und Wohngebiete der Stadt Magdeburg mit der Innenstadt sowie untereinander zu verbinden. Dabei ist die Erreichbarkeit wichtiger verkehrserzeugender Ziele (Schulen, Hochschulen, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.) zu fördern.
- Bau bzw. Ausbau von Fahrradwegen an allen Hauptverkehrsstraßen und stark befahrenen Straßen als notwendige Voraussetzung für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Eine Einzelfallprüfung, welche Art der Radverkehrsführung zu empfehlen ist, sollte vor jeder Baumaßnahme erfolgen.
- Umsetzung der flächenhaften Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und Führung des Radverkehrs in verkehrsberuhigten Straßen.
- Einrichtung von Vorrangrouten für den Radverkehr (Fahrradstraßen, Velo-Routen und Radtrassen in den Grünzügen) abseits von Hauptverkehrsstraßen.
- Die Eibaue ist das Hauptgebiet für die städtische Naherholung und in ihrer Gesamtheit zu erschließen. Eine wesentliche Voraussetzung dafür ist die Freigabe der vorhandenen Hochwasserschutzdeiche für den Radverkehr. Weiterhin ist die Schaffung bzw. Erhaltung von Elbquerungen am gesamten Elbe-Verlauf im Stadtgebiet anzustreben. Dazu gehören die Einrichtung von Fährverbindungen, Schaffung von Radwegen an vorhandenen Brücken sowie der Bau zusätzlicher Brücken (z. B. Wiederaufbau der Sternbrücke).
- Schaffung sicherer und geordneter Abstellmöglichkeiten für Radfahrer in zentralen Bereichen (Innenstadt, Stadtteilzentren, Marktbereiche etc.), an allen öffentlichen Einrichtungen und an ausgewählten Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs (Bike + Ride-Anlagen).
- Förderung des Radverkehrs durch organisatorische Maßnahmen wie die zeitlich begrenzte Zulassung des Befahrens von Fußgängerbereichen, von Einbahnstraßen in Gegenrichtung sowie die Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, soweit nach der Straßenverkehrsordnung möglich.
- vorrangige Umsetzung von Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahrenstellen für den Radverkehr sowie zur Schließung von Netzlücken im Rahmen eines Sofortprogrammes.
- laufende Ausbau- und Unterhaltungsmaßnahmen am vorhandenen Netz (einschließlich Winterdienst).
- Schaffung von rechtlichen Grundlagen zur Förderung des Radverkehrs, z. B.:
 - Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht,
 - Zulassung von Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnregelungen und
 - Satzungen zur Förderung der Einrichtung von Radabstellanlagen (Bike + Ride, Radparkplätze in der Innenstadt etc.).
- möglichst durchgängige Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Fahrzeugen des öffentlichen (Nah-) Verkehrs („Umweltverbund“).
- gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Erhöhung der Akzeptanz des Fahrrads in der Bevölkerung.

RADVERKEHRSHAUPTNETZ

(Abbildung 19)

Unter Aufnahme der bereits seit den 70er Jahren u. a. durch die Arbeitsgruppe Radverkehr verfolgten Bestrebungen zur Verbesserung des Radverkehrs in Magdeburg wurde im Mai 1992 der 1. Entwurf für eine Netzkonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg von der Abteilung Verkehrsplanung im Stadtplanungsamt vorgelegt. Dieser Entwurf zeichnet sich v. a. durch die Ausbildung eines das gesamte Stadtgebiet umfassenden engmaschigen Netzes aus, das auch Verkehrsbeziehungen in das Umland berücksichtigt.

Im verkehrlichen Leitbild wurde auf dieser Grundlage ein weitmaschigeres und langfristig zu realisierendes **Hauptnetz** konzipiert. Der Grundgedanke dieser Netzkonzeption liegt in der engen räumlichen Verzahnung des Hauptnetzes mit den vorhandenen (bzw. zu schaffenden) Grünzügen, Grünverbindungen und Landschaftsräumen). Diese Bereiche eignen sich für einen sicheren und attraktiven Radverkehr, da sie weniger den Störungen des Kfz-Verkehrs ausgesetzt sind. Durch die Erschließung der Grünbereiche für den Radverkehr wird darüber hinaus eine Grundlage für die innerstädtische Erholung geschaffen.

Die Konzeption für das Radverkehrshauptnetz ist v. a. durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Die hervorgehobenen **Innenstadtverbindungen** sind auf eine attraktive Verbindung der Stadtteile und Wohngebiete mit der Innenstadt ausgerichtet, weil dieser Bereich einen Schwerpunkt der Stadtentwicklung bildet und eine Vielzahl öffentlicher Einrichtungen aufweist.
- Durch die Orientierung des Netzes auf die Innenstadt gewinnen zukünftig der **Damaschkeplatz** mit der Unterquerung der Bahnanlagen, der **Universitätsplatz**, der **Hasselbachplatz** sowie der **Zentrale Platz** eine hohe Bedeutung als Knotenpunkte im Radverkehrsnetz.
- Die **Stadtrandbereiche**, die der Naherholung dienen, sind ebenfalls in die Konzeption einbezogen. Sie gewinnen für die Radverkehrsplanung zunehmend an Bedeutung, u. a. da in diesen potentiellen Stadterweiterungsgebieten Vorsorge für die Freihaltung von Radverkehrstrassen in Grünverbindungen getroffen werden muß.
- Die wichtigsten **Bike + Ride-Standorte**, die an zentralen Haltestellen sowie an Endhaltestellen der Straßenbahn und an den Bahnhöfen der Deut-

schen Reichsbahn liegen, sind ebenfalls dargestellt worden. Sie liegen im wesentlichen an den Innenstadtverbindungen und sind entsprechend auszuschildern.

Auf der Grundlage des im Leitbild konzipierten Radverkehrshauptnetzes wurde von der Verkehrsabteilung des Stadtplanungsamtes eine **Radverkehrskonzeption** entwickelt. Diese im Mai 1993 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Konzeption beinhaltet:

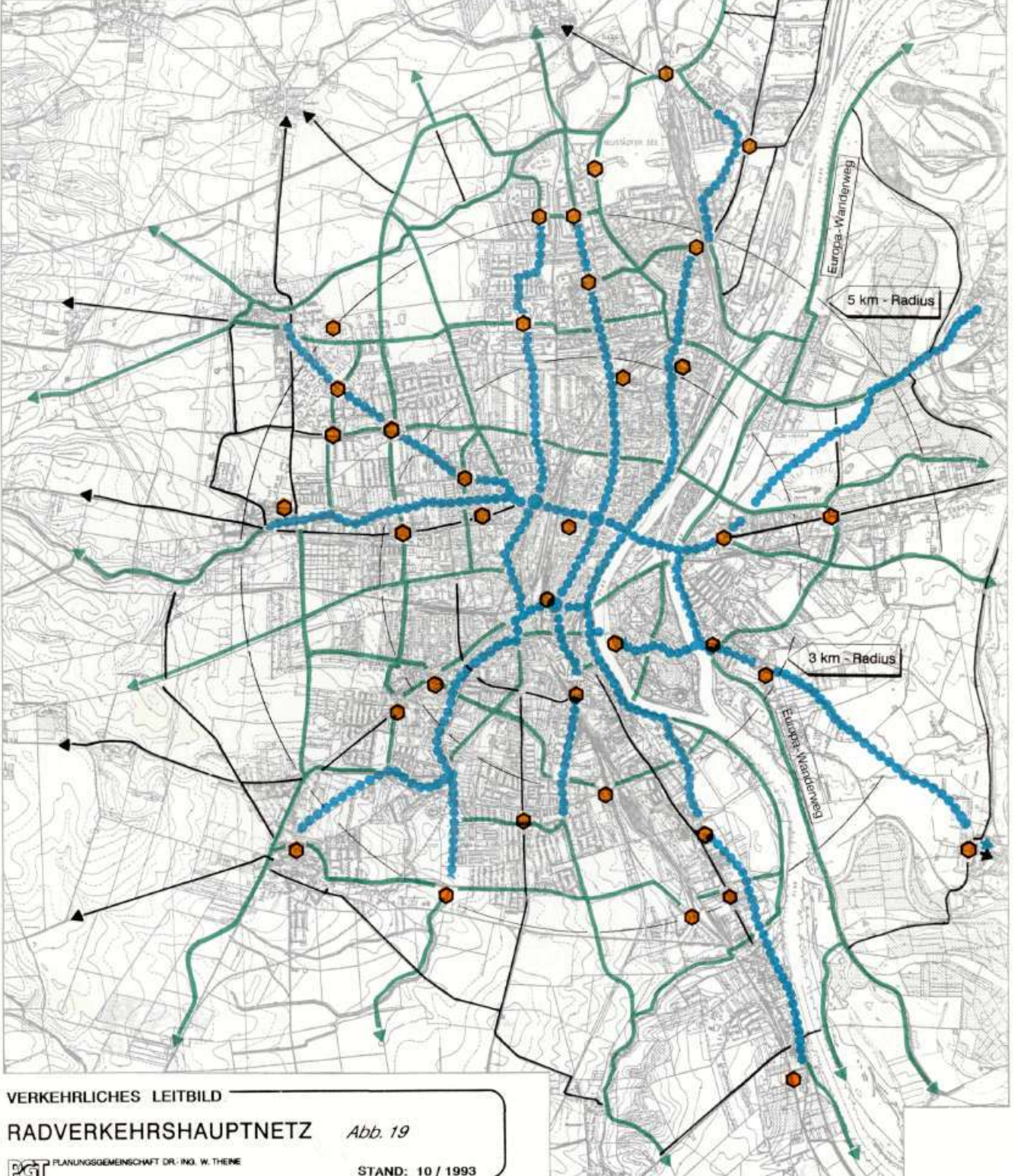
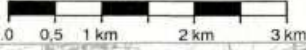
- die Überarbeitung des 1. Entwurfes vom Mai 1992 unter Berücksichtigung der im verkehrlichen Leitbild formulierten Grundlinien,
- die weitere Differenzierung des Wegenetzes nach der Verbindungsfunktion,
- einen Maßnahmenplan zur Ermittlung des für die Umsetzung der Konzeption erforderlichen baulichen Aufwandes und
- eine erste Abschätzung des erforderlichen finanziellen Aufwandes.

Die Radverkehrsplanung wird als integrierter Bestandteil der Verkehrsentwicklungsplanung kontinuierlich weiter verfolgt. Weitere Schritte sind im Kapitel 8: „Weiteres Vorgehen“ benannt.

MAGDEBURG

VERKEHRSPANUNG

-  Innenstadtverbindung
-  sonstige Hauptverbindung
-  wichtige Netzergänzung
-  Bike & Ride - Plätze



VERKEHRLICHES LEITBILD

RADVERKEHRSHAUPTNETZ

Abb. 19

7. FUSSGÄNGERVERKEHR

Ausgangssituation

Die Gestaltung des Fußgängerverkehrs als „natürlichste“ Fortbewegungsart hat für die Bewegungs- und Aufenthaltsqualität in einer urbanen Stadt eine herausragende Bedeutung. Maßnahmen zugunsten der Fußgänger kommen dabei nicht nur denen zugute, die ihren gesamten Weg zwischen Quelle und Ziel zu Fuß zurücklegen, sondern auch allen übrigen Verkehrsteilnehmern, da jede Ortsveränderung - unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel - mit einem mehr oder weniger langen Fußweg beginnt und endet.

Die Situation für Fußgänger ist derzeit vor allem durch die folgenden Mängel gekennzeichnet:

- Die meist vom Auto beherrschten Stadtstraßen können ihre Aufgabe als Aufenthalts- und Kommunikationsräume (Spielen, miteinander reden, etc.) oft nicht mehr erfüllen;
- fehlende attraktive Fußwegverbindungen von den zentrumsnahen Wohngebieten in das Stadtzentrum;
- Trennwirkungen und dadurch verursachte Umwege durch nicht überquerbare Barrieren von Eisenbahntrassen (z. B. in Buckau) und Straßen (z. B. Magdeburger Ring)
- Behinderungen und Verkehrsgefährdung in Stadtstraßen mit hohem Kfz-Verkehr und gleichzeitig hohem Rad- und Fußgängerverkehr (u. a. in den historisch gewachsenen Radialstraßen, z. B. Halberstädter Straße, Lübecker Straße);
- Verkehrsgefährdung bei der Querung von Straßen mit erheblichem Verkehrsaufkommen durch fehlende Querungshilfen, Lichtsignalanlagen etc.;
- Beeinträchtigung der Wohnumfeldqualität durch fehlende bzw. gestörte Freiräume;
- Unzureichende Vorkehrungen für Rollstuhlfahrer oder Kinderwagen (Treppen, Stufen, hohe Bordsteinkanten);
- nicht ausreichend auf den Fußgängerverkehr abgestimmte Grünphasen an Lichtsignalanlagen;
- Behinderungen durch unzulässiges Parken auf Gehwegen und Aufenthaltsflächen.

Lösungsansätze

Bei allen Maßnahmen im Verkehrsbereich sind die Belange der Fußgänger verstärkt zu berücksichtigen. Ziel der Planungen muß es sein, den Fußgängern einen angemessenen Anteil an der gesamten zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche zu gewährleisten. Diese Flächen sollen nicht nur attraktive Verbindungen zwischen allen Quellen und Zielen für Fußgänger ermöglichen, sondern darüber hinaus auch durch Gestaltung eine befriedigende Aufenthaltsqualität bieten. Anzustreben ist die Förderung der Freizügigkeit und Sicherheit der Fußgänger, insbesondere für „schwache“ Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Behinderte und ältere Bürger.

Um zum Ziel einer fußgängerfreundlichen Stadt beizutragen, sind folgenden Maßnahmen notwendig:

- Schaffung bzw. Ausweitung von **Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen** in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren, in denen der Fußgänger Vorrang hat;
- Umsetzung flächendeckender Verkehrsberuhigung in Wohngebieten;
- Sicherung von Querungsstellen** in hochbelasteten Straßen durch Querungshilfen (z. B. Mittelinseln) bzw. Lichtsignalanlagen;
- Vermeidung unattraktiver Umwege für den Fußgängerverkehr und Vorrang für niveaugleiche Querungen gegenüber dem Bau von Unter- bzw. Überführungen über Stadtstraßen;
- fußgängerfreundliche Gestaltung von Lichtsignalanlagen (komplette Grün-Phasen an Kreuzungen; ausreichende Grün-Zeiten für Fußgänger, wobei die Beachtung der Bedürfnisse älterer Menschen und Kinder als verkehrstechnischer Dimensionierungsmaßstab dienen muß);
- behindertenfreundliche Gestaltung** aller vorhandenen und geplanten Fußgängerverbindungen, damit diese für Rollstuhlfahrer, aber auch z. B. mit Kinderwagen benutzbar sind;
- Verbesserung und verkehrssichere Gestaltung der Zugänglichkeit von Haltestellen des ÖPNV für Fußgänger und Radfahrer zur Förderung des Umweltverbundes;

- Ordnen des ruhenden Verkehrs durch Unterbindung des Parkens auf Gehwegen und Aufenthaltsflächen.

Die Entwicklung von Netzkonzeptionen und konkreten Maßnahmenplanungen für räumliche Bereiche wie das Stadtzentrum und einzelne Stadtteile ist die Voraussetzung für eine gezielte Förderung der Fußgänger. Dabei sollte zunächst vorrangig eine Realisierung der Maßnahmen erfolgen, die im Rahmen der Schulwegsicherung erforderlich sind.

Die Möglichkeiten der Einrichtung von Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen in Zentren und in den Stadtteilzentren (v.a.: Breiter Weg-Süd, Halberstädter Straße, Lüneburger Straße/Lübecker Straße, Olvenstedter Straße, "Perlenkette", Cracau) werden im Rahmen der Entwicklungsplanungen auf Stadtteilebene weiter vertiefend untersucht.

8. WEITERES VORGEHEN

Mit dem vorliegenden verkehrlichen Leitbild ist die erste, vorbereitende Stufe des Prozesses der Verkehrsentwicklungsplanung abgeschlossen. Im Anschluß daran müssen für einzelne verkehrliche Bereiche vertiefende Teilkonzepte mit Maßnahmen erarbeitet bzw. vorhandene Konzeptionen weiterqualifiziert werden.

Vorrangig ist angesichts der knapper werdenden finanziellen Handlungsspielräume vor allem die Bildung von Umsetzungsprioritäten und Realisierungsstufen auf der Grundlage profunder Bedarfsanalysen. Abbildung 20 stellt die Bausteine des in der Bearbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplanes dar.

Der Prozeß der Verkehrsentwicklungsplanung wird von der Arbeitsgruppe Stadtverkehr fachlich begleitet. Ebenso notwendig ist die Berücksichtigung der weiteren Grundlagenarbeiten zum Flächennutzungsplan (auf gesamtstädtischer Ebene) sowie die laufende Auswertung der städtebaulichen Rahmenpläne (auf Stadtteilebene).

Für die Bausteine des Verkehrsentwicklungsplanes werden weitere Untersuchungen und Grundlagenarbeiten fortlaufend erstellt:

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

In Ergänzung zur bereits erstellten ÖPNV-Konzeption sind weitere Untersuchungen notwendig, u. a.:

- detaillierte Trassenuntersuchung zur geplanten zweiten Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn (Kannenstieg, Birkenweiler, Neustädter Feld, Stadtfeld);
- Nahverkehrskonzeption zur Organisation des regionalen Schienen- und Busverkehrs in Verknüpfung mit dem städtischen ÖPNV unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und der strukturellen Effekte;
- Durchführung projektbezogener P + R-Konzepte (z. B. im Ostelberaum).

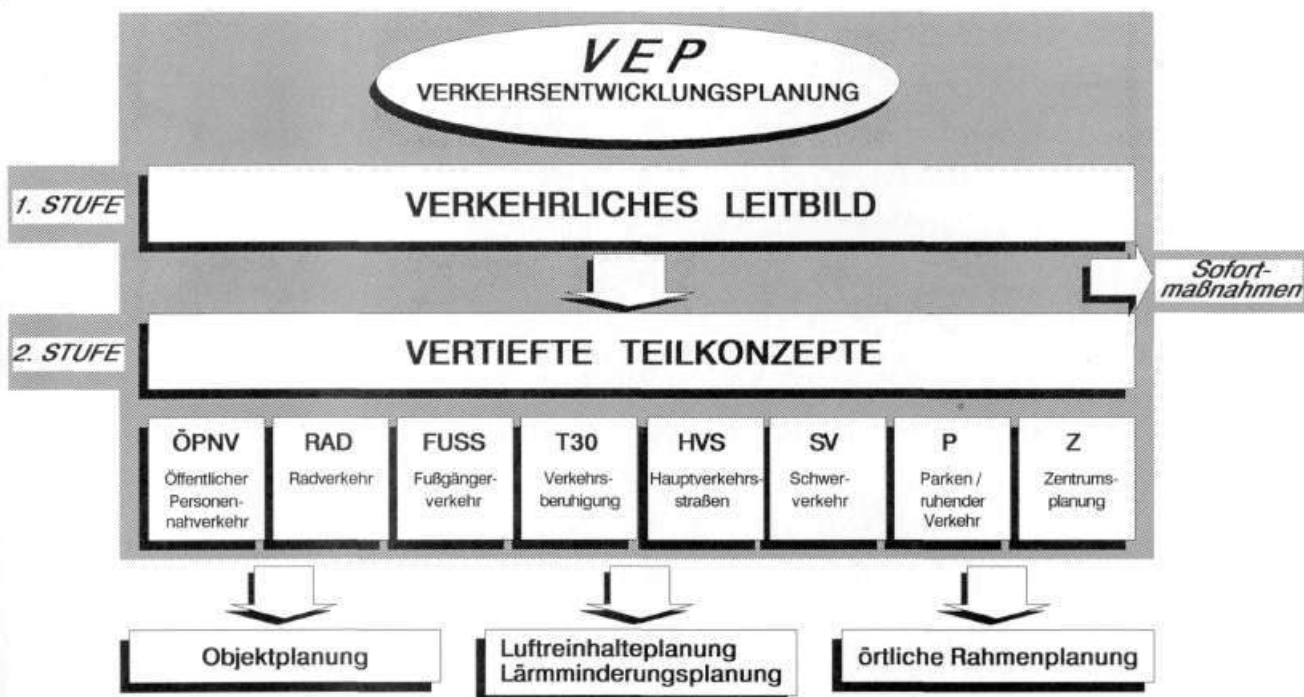


Abbildung 20: Bausteine der Verkehrsentwicklungsplanung

Rad- und Fußgängerverkehr

Auf der Grundlage der erstellten Radverkehrskonzeption sind Planungen

- zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten vor allem im Fußgänger- und Radverkehr sowie
- beispielhaft für eine leistungsstarke Radverkehrsrouten in die Innenstadt (z. B. Olivenstedt-Damaschkeplatz-Zentraler Platz)

durchzuführen.

Verkehrsberuhigung

Auf der Grundlage der bereits beschlossenen Tempo-30-Zonen-Konzeption werden

- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten mit Hilfe einfacher Instrumentarien (z.B. Beschilderung) durchgeführt und
- weitere Maßnahmenkonzeptionen in den Tempo-30-Zonen und Prioritätenermittlung für die gebietsbezogenen Baumaßnahmen erstellt.

Straßenhauptnetz

Der Planungsfall P 0 wird als Arbeitsschwerpunkt fortlaufend weiterentwickelt durch das Aufarbeiten noch bestehender Erkenntnislücken (kontinuierliche Auswertung laufender Rahmenplanungen und Sondergutachten etc.) sowie durch die Auswertung und Einarbeitung getroffener Nutzungsentscheidungen.

Die Planungsfälle, und vor allem P 0, sind erst nach EDV-gestützter Abbildung der Verkehrsverlagerungen hinsichtlich ihrer Konsequenzen vertieft bewertbar (Wirkungsabschätzungen). Daher können Empfehlungen für bestimmte Planungsfälle, die über P 0 hinausgehen, zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausreichend abgesichert werden. Die Schaffung einer fundierten **Verkehrsdatenbasis** ist in Arbeit durch

- die systematische Auswertung und kommentierende Zusammenführung bereits erhobener Verkehrsdaten; ergänzende Erhebungen werden kontinuierlich durchgeführt.
- Die Auswertung und Einarbeitung von Strukturdaten zur Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung unter Berücksichtigung der bereits beschlossenen

Planungsbindungen (Bebauungspläne etc.) und des Strukturplanes zur Flächennutzung ist vorzunehmen.

Der Planungsfall P 0 kann darauf aufbauend zu einem kurz- und mittelfristigen Handlungsrahmen mit verschiedenen **Realisierungsstufen** weiterentwickelt werden. Auf der Grundlage des hier vorliegenden Planungsfalles P 0 werden im Einzelfall inhaltliche Vertiefungen laufender Projekte bis zur Umsetzungsreife durchgeführt.

Darüber hinaus sind folgende **Sondergutachten** besonders dringlich und z. T. in Arbeit:

- Machbarkeitsuntersuchungen im Rahmen von Umweltverträglichkeitsstudien, z. B. zu der Entlastungsstraße für den Stadtteil Buckau (Sanierungsgebiet) oder für Bundesstraße B 1 neu.;
- Entwurf von städtebaulichen Integrationskonzepten für Straßenbauprojekte (z. B. verlängerter Westring) und vorhandene Hauptverkehrsstraßen (z. B. Südring/ Westring) als Beispiele für die Stadt- und umweltverträgliche Einbindung von Straßenverkehrsanlagen in die Stadtstruktur;
- weitere Diskussion und Bearbeitung kritischer Problembereiche (z. B. Rogätzer Straße in der Alten Neustadt, Stadtteil Ottersleben) im Rahmen von Gutachterverfahren.

Schwerverkehr

- Schwerverkehrsroutenplanung auf der Grundlage der zur Zeit bestehenden verkehrlichen Ziel- und Quellbeziehungen und unter Berücksichtigung der vorgesehenen zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte für Gewerbeflächen;
- Untersuchung der Auswirkungen des geplanten Güterverkehrszentrums (GVZ) auf die Organisation des Güterverkehrs im Großraum Magdeburg und auf das städtische Straßennetz.

Parken/ Ruhender Verkehr

- zur Organisation des Parkens in den hochverdichteten Neubaugebieten;
- zur Parkraumbewirtschaftung vor allem im Zentrum.

Zentrumsplanung

Aufbauend auf der von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Magdeburg als Arbeitsgrundlage der Bauverwaltung bestätigten Verkehrskonzeption für das Stadtzentrum vom Mai 1992 werden in einer Sonderuntersuchung mit folgenden Schwerpunkten weitere Umsetzungsschritte planerisch vorbereitet:

- Analyse der vorhandenen Situation,
- Aktualisierung der bestehenden Netzkonzeption aufgrund der aktuellen und geplanten Nutzungsentwicklung und
- Entwicklung von Vorschlägen für kurz- bis mittelfristig umsetzbare Maßnahmen (v. a. Parken).

Die oben aufgeführten Untersuchungen stellen unverzichtbare Grundlagenarbeiten zum Verkehrsentwicklungsplan dar. Sie werden fortlaufend durchgeführt und die Ergebnisse ggf. in Form einer Broschüre der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Es erfolgt eine kontinuierliche Abstimmung mit den parallel laufenden Arbeiten zum Flächennutzungsplan.

9. FAZIT

In dem vorgelegten verkehrlichen Leitbild wurde das Spektrum der möglichen Lösungsansätze und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele der Integrativen Verkehrsplanung Magdeburg dargelegt. Im Trend-szenario und im Zielszenario kann die Vielfalt der Einflüsse auf die Verkehrsentwicklung in gegensätzlichen Entwicklungslinien verdichtet werden (vgl. Kapitel 3.1).

Ob sich die Landeshauptstadt Magdeburg in Richtung Trend- oder Zielszenario bewegt, ist von der finanziellen Prioritätensetzung und den tatsächlich realisierten Maßnahmen abhängig.

Das Trendszenario ist durch folgende Entwicklungen gekennzeichnet:

- Kaum veränderte verkehrspolitische Rahmenbedingungen;
- erhebliche Engpässe bei den finanziellen Handlungsspielräumen;
- geringe Förderung des Umweltverbundes:
 - vorrangige Orientierung der Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr an betriebswirtschaftlichen Grundsätzen (geringe Attraktivitätssteigerungen; geringes Angebot im Stadt-Umland-Verkehr zu Schwachlastzeiten etc.),
 - punktueller Ausbau des Radverkehrsnetzes (Radwege an Hauptverkehrsstraßen, einzelne Querungssicherungsmaßnahmen etc.),
 - kaum substantielle Verbesserungen der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für Fußgänger; einzelne Querungssicherungsmaßnahmen,
- weitere Ausweisung von Tempo-30-Zonen innerhalb der bestehenden Konzeption; flankierende bauliche Maßnahmen in geringem Umfang;
- vorrangige disperse Nutzungsentwicklung in den bislang unbesiedelten Randzonen innerhalb des Stadtgebietes mit schwachen Angeboten in der ÖPNV-Erschließung;
- weiterhin ungünstige Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (vgl. Abbildung 4):
 - ungebremstes Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs und Verschärfung der damit

verbundenen Belastungen (Lärm, Abgase, Verkehrsunfälle, Behinderungen des Wirtschaftsverkehrs und damit der Wirtschaftsentwicklung etc.),

- stagnierende bis sinkende Beförderungszahlen im ÖPNV und Vergrößerung der finanziellen Defizite,
- sinkender Anteil des Rad- und Fußgängerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.

Das Zielszenario wird von folgenden Entwicklungslinien bestimmt:

- Deutliche Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (Umsetzung der in Kapitel 1 aufgelisteten Instrumentarien) mit einem verstärkten Einfluß integrativer Planungsansätze auf übergeordneten politischen Ebenen;
- Ausweitung der finanziellen Handlungsspielräume (Aufstocken der Förderprogramme etc.);
- Förderung des Umweltverbundes zur erheblichen Attraktivitätssteigerung und Verbesserung des Angebotes:
 - Umsetzung der Maßnahmen zur Schaffung eines leistungsstarken, attraktiven ÖPNV-Angebotes (vgl. Abbildung 7),
 - angebotsorientierter Aufbau eines lückenlosen Radverkehrsnetzes sowie
 - Ausbau von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen, Aufwertung des Zentrums und der Stadtteilzentren;
- offensive gesamtstädtische Tempo-30-Planung mit verstärktem Einsatz baulicher Maßnahmen zur Durchsetzung der flächenhaften Verkehrsberuhigung;
- auf den Umweltverbund ausgerichtete innenorientierte Stadtentwicklung und Umsetzung einer verkehrsreduzierenden Siedlungsstruktur (mit zusätzlichen Entwicklungsschwerpunkten im verkehrsgünstigen Norden der Stadt);

- konsequente Verwirklichung einer gesamtstädtisch orientierten Parkraumkonzeption, die der Verkehrsvermeidung dient und damit
- deutliche Trendwende in der Entwicklung der Verkehrsmittelwahl (vgl. Abbildung 4):
 - Vorrangstellung des Umweltverbundes (v. a. deutliche Steigerungen der Fahrgastzahlen im ÖPNV und bei den Fahrrad-Benutzern),
 - Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs um einen Großteil verlagerbarer Fahrten durch angebotsorientierte Förderung des Umweltverbundes.

Die Umsetzbarkeit der o.g. Maßnahmen hängt entscheidend von den finanziellen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ab. Signifikante Handlungsmöglichkeiten zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs und seiner Belastungen für Mensch und Umwelt liegen auch in der Kompetenz des Landes, des Bundes und der Europäischen Gemeinschaft. Wichtige Lösungsansätze liegen z. B. in der Schaffung bzw. Aufstockung von speziellen Förderprogrammen für den Umweltverbund und in der Erhöhung der Mittel im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie in der Erweiterung der Fördertatbestände.

ANHANG

Zusammenfassung der Ergebnisse der ersten Beteiligungsrunde

An die Erstellung des Gutachtens „Verkehrliche Leitbildstruktur“ vom Oktober 1992 schloß sich eine Informations- und Diskussionsphase an, bei der

- Behörden und Ämter (z. B. Landesregierung, benachbarte Gemeinden und Landkreise, städtische Ämter),
- Parteien und Verbände (z. B. die Industrie- und Handelskammer),
- eine Expertenrunde zu Verkehrsfragen sowie
- die Arbeitsgruppe Stadtverkehr

beteiligt waren. Die Beteiligung hat i.w. vom 30. 11. 1992 bis zum 31. 12. 1992 stattgefunden.

Die nachstehende Tabelle gibt eine Aufstellung der Beteiligten wider, von denen eine schriftliche Stellungnahme erbeten wurde. Die wesentlichen aufgeworfenen Anregungen und Bedenken sowie offene Fragen sind verwaltungsintern erörtert worden und ggf. in das verkehrliche Leitbild eingeflossen. Die wichtigsten Ergebnisse werden im folgenden zusammengefaßt wiedergegeben. Eine gesonderte, ausführliche Auswertung der Beteiligungsrunde liegt ebenfalls vor.

Bundes- und Landesbehörden:

1. Land Sachsen-Anhalt, Ministerium für Wirtschaft und Technik
2. Land Sachsen-Anhalt, Ministerium für Städtebau und Wohnungswesen
3. Landesamt für Boden- und Denkmalpflege
4. Landesamt für Straßenbau, Straßenbauamt Magdeburg
5. Staatliches Umweltamt, Gewässeraufsicht
6. Staatliches Umweltamt, Immissionsschutz
7. Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg
8. Regierungsbezirk Magdeburg, Forstbehörde
9. Regierungsbezirk Magdeburg, Dezernat für Raumordnung und regionale Entwicklung

Eingangsdatum:

- keine Stellungnahme
- keine Stellungnahme
- keine Stellungnahme
- 12.01.1993
- keine Stellungnahme
- keine Stellungnahme
- 04.12.1992
- 08.12.1992
- keine Stellungnahme

Landkreise, Gemeinden:

10. Regierungsbezirk Magdeburg, Dezernat 25
11. Landkreis Burg, Landratsamt
12. Landkreis Schönebeck/Elbe, Landratsamt
13. Landkreis Wanzleben, Amt für Wirtschaftsförderung, Planung und Tourismus
14. Landkreis Wolmirstedt, Amt für regionale Planung und Wirtschaftsförderung
15. Gemeinde Barleben
16. Gemeinde Biederitz
17. Gemeinde Ebendorf
18. Gemeinde Hohendodeleben
19. Gemeinde Niederndodeleben
20. Gemeinde Pechau
21. Gemeinde Randau
22. Stadt Schönebeck
23. Stadt Wanzleben, Ordnungsamt/Verkehr

- keine Stellungnahme
- 11.02.1993
- 25.01.1993
- 23.12.1992
- 21.01.1993
- 07.01.1993
- keine Stellungnahme
- keine Stellungnahme
- keine Stellungnahme
- 11.02.1993
- keine Stellungnahme
- keine Stellungnahme
- keine Stellungnahme
- 24.02.1993

Fachämter der Landeshauptstadt Magdeburg:

24.	Stadtplanungsamt, Untere Denkmalschutzbehörde	keine Stellungnahme
25.	Liegenschaftsamt	keine Stellungnahme
26.	Amt für Brandschutz und Katastrophenschutz (37)	28.12.1992
27.	Gesundheitsamt (53)	20.01.1993
28.	Amt für Krankenhäuser und Polikliniken (54)	22.12.1992
29.	Bauverwaltungsamt (60)	14.01.1993
30.	Bauordnungsamt (63)	keine Stellungnahme
31.	Tiefbauamt (66)	10.08.1992
32.	Schulverwaltungsamt (40)	keine Stellungnahme
33.	Sportamt (52)	14.01.1992
34.	Abteilung für Fremdenverkehr und Bäder (80)	keine Stellungnahme
35.	Amt für Abfallwirtschaft (70)	04.08.1992
36.	Umweltamt (31)	07.08.92/27.10.92
37.	Grünflächenamt (67)	12.08.1992
38.	Amt für Wirtschaftsförderung (83)	keine Stellungnahme

Parteien und Verbände:

39.	SPD	keine Stellungnahme
40.	CDU	keine Stellungnahme
41.	PDS	01.12.1992
42.	FDP	keine Stellungnahme
43.	Bündnis '90	keine Stellungnahme
44.	Regenbogen	keine Stellungnahme
45.	Die Grünen	keine Stellungnahme
46.	Industrie- und Handelskammer Magdeburg, Verkehrsausschuß	15.03.1993
47.	Handwerkskammer Magdeburg, Hauptgeschäftsführer	23.12.1992
48.	ADFC	23.12.1992
49.	Grüne Liga e.V.	23.11.1992

Sachverständige:

50.	Dr. Lindemann (Braunschweig)	14.12.1992
-----	------------------------------	------------

Sonstige:

51.	Deutsche Reichsbahn, Direktion Halle, Abt. Neubau/Ausbau	29.12.1992
52.	Magdeburger Armaturenwerke	keine Stellungnahme
53.	Magdeburger Verkehrsbetriebe AG	03.08.1992
54.	Magdeburger Hafen GmbH	27.11.1992

1. Regionale Verkehrsplanung

Es besteht die dringende Notwendigkeit, Entwicklungsfragen verstärkt auf regionaler Ebene zu diskutieren, um längerfristig tragfähige Verkehrskonzeptionen entwickeln zu können.

Der Erhalt und Ausbau des regionalen Schienenverkehrs (S-Bahn) wird auf breiter Ebene befürwortet. Jedoch ist dafür - neben der Schaffung und Sicherung der finanziellen Rahmenbedingungen - ein **siedlungsstrukturelles Konzept** notwendig, das Nutzungsentwicklungen konsequent auf Haltebahnhöfe ausrichtet, um einen tragfähigen Nahverkehr betreiben zu können.

Im Bereich des **Straßenverkehrs** erfolgt im Zusammenhang mit den Neu- und Ausbauplanungen der Bundesautobahnen A 2 und A 14 eine Neuordnung des regionalen Straßennetzes. Problematisch und noch ungelöst sind:

- die Frage des Ost-West-Durchgangsverkehrs im Stadtgebiet Magdeburgs zwischen den Räumen Gommern/ Dessau (B 184) und der A 14 (Anschlußstelle Magdeburg-West), sowie
- die Führung des Verkehrs zwischen Magdeburg und Schönebeck (z.B. Gefahr der Verdrängung von Verkehr in den Ostelberaum).

Die beiden großen Entwicklungsschwerpunkte in der Region, der **Technologiepark Ostfalen** und das **Industriegebiet Rothensee** (mit GVZ) werfen Probleme vor allem für den Ablauf und die Organisation des Schwerverkehrs auf, die nur auf regionaler Ebene gelöst werden können.

2. Flächennutzung und Verkehrsentwicklung

Das Strukturkonzept zum Flächennutzungsplan bildet zur Zeit die Grundlage für Nutzungsentscheidungen. Art und Umfang zukünftiger Nutzungen (Einzelhandel, Bürostandorte etc.) liegen nur zum Teil fest, so daß die Folgen für das Verkehrsgeschehen nur bedingt abschätzbar sind. Den größten Unsicherheitsfaktor stellt die Entwicklung des **Schwerverkehrs** dar.

Die im verkehrlichen Leitbild formulierten Zielstellungen, v. a.:

- vorrangige Förderung des Umweltverbundes und
- Förderung einer flächensparenden, kompakteren Siedlungsentwicklung (Innenentwicklung)

werden grundsätzlich positiv beurteilt. Die Gefahr einer auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Entwicklung mit hohem Bedarf an neuen Erschließungsmaßnahmen und Landschaftsverbrauch ist bewußt.

3. Planungsfälle/Verkehrskonzeptionen

Der Planungsfall P 0 wird als Ausgangslage prinzipiell akzeptiert und deshalb vorrangig vertieft weiter bearbeitet. Notwendig ist die weitere inhaltliche Verzahnung mit dem Strukturkonzept zur Flächennutzung. Die darüber hinaus gehenden langfristig angelegten **Planungsfälle P 1 und P 2** werden sehr kontrovers beurteilt. Für die weitere Diskussion der Vor- und Nachteile der Planungsfälle sind deshalb **Wirkungsanalysen** im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes notwendig.

Aufbauend auf den Ergebnissen der ersten Beteiligungsrunde (benachbarte Gemeinden und Landkreise, Landes- und Bezirksregierung, städtische Ämter usw.) und unter Berücksichtigung der laufenden Weiterbearbeitung wurde der Planungsfall PO - Straßennetz (s. Abbildung 13) - aktualisiert.

Folgende Änderungen sind eingeflossen:

- Verlegung der Behelfsanschlußstelle Magdeburg-Olvenstedt an der BAB A 2 an die Ebendorfer Chaussee (B 71) im Zuge des Ausbaus der A 2 auf der Grundlage von Abstimmungsgesprächen mit der Landesregierung und der Autobahnbauverwaltung.
- Als Ergebnis einer Verkehrsuntersuchung zur Entlastung der Ortsdurchfahrt in Ottersleben wird die mittel- bis langfristige Realisierung einer Ortsumfahrung des Stadtteils vorbereitet. Vorrangig wird damit die Entschärfung der zur Zeit noch problematischen Erschließung der Mülldeponie Hängeisberge erreicht. Die konzipierte Verkehrslösung wurde bei der Vorstellung im Rahmen von Bürgerversammlungen in Ottersleben positiv aufgenommen.

Zusammenfassung der Ausschußsitzungen der Stadtverordnetenversammlung

Im Anschluß an die Beteiligungsrunde der Träger öffentlicher Belange wurde die "Verkehrliche Leitbildstruktur" in Ausschüssen der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Magdeburg vorgestellt, beraten und zustimmend zur Kenntnis genommen. Folgende Ausschüsse waren beteiligt:

- Bauausschuß (Vorstellung und Abstimmung am Donnerstag, den 02.09.1993),
- Umweltausschuß (Vorstellung und Erörterung am Mittwoch, den 08.09.1993, Beratung und Abstimmung am Mittwoch, den 29.09.1993),
- Ausschuß für Stadtplanung und Stadtentwicklung (Vorstellung und Abstimmung am Donnerstag, den 16.09.1993),
- Ausschuß für Wirtschaftsförderung und Gewerbeaufsicht (Vorstellung und Abstimmung am Donnerstag, den 30.09.1993). Die Hinweise des Ausschusses für Stadtplanung und Stadtentwicklung (s. u.) wurden in Vorlage zur Stadtverordnetenversammlung als Anlage zur verkehrlichen Leitbildstruktur bereits berücksichtigt.
- Hauptausschuß (Dienstag, den 05.10.1993),

In der Stadtverordnetenversammlung vom 07.10.1993 wurde die "Verkehrliche Leitbildstruktur" abschließend erläutert und wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

"Die vorliegende Verkehrsleitbildstruktur wird zum Basisplanungsdokument erhoben, welches das Planungamt unter Zuhilfenahme der vorliegenden Anträge fortlaufend zu qualifizieren hat". Beschluß-Nr.: 408-48(I)93

"Die StVV (Stadtverordnetenversammlung) nimmt die 'Verkehrliche Leitbildstruktur für die Landeshauptstadt Magdeburg' einschließlich Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zustimmend zur Kenntnis.

Die verkehrliche Leitbildstruktur ist als Verkehrsleitbild bis zur Fertigstellung des Flächennutzungsplanes sowie des parallel dazu erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplanes die Beurteilungsgrundlage für eine geordnete städtebauliche und verkehrliche Entwicklung" Beschluß-Nr.: 409-48(I)93.

Die Hinweise der Ausschüsse für Stadtplanung/ Stadtentwicklung und Umwelt finden Beachtung.

Als Ergebnis der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Stadtentwicklung wurde der Planungsfall P 0 - ÖPNV-Netz (s. Abbildung 8) - um folgende Straßenbahn-Netzerweiterungen ergänzt:

- Verbindung verlängerter Westring-Nordabschnitt zweite Nord-Süd-Verbindung,
- Verbindung Halberstädter Straße - Leipziger Straße im Zuge der Wiener Straße und
- Verlängerung Leipziger Chaussee - Ottersleber Chaussee.

Unabhängig von konkreten Realisierungsmöglichkeiten sind die o.g. Abschnitte bei der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes zu berücksichtigen (Trassenfreihaltung etc.).

Der Textabschnitt "2.6 Luftverkehr" wurde neugefaßt mit dem Ziel, den Standort des Verkehrslandeplatzes an der Ottersleber Chaussee zu sichern und ggf. erforderliche Ausbaumöglichkeiten zu untersuchen.

Entsprechend des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 07.10.1993 (Nr. 400-48(I)93) werden für den zweiten Bauabschnitt des Nordverbinders Alternativplanungen zur möglichen Verkehrsführung untersucht.

Der hiermit aktualisierte Planungsfall P 0 als zur Zeit gültiger Handlungsrahmen wird im Prozeß der Verkehrsentwicklungsplanung noch weiteren Veränderungen unterworfen. Notwendige Ergänzungen und Differenzierungen werden kontinuierlich innerhalb der Verwaltung, in der Arbeitsgruppe Stadtverkehr, in den politischen Gremien der Landeshauptstadt Magdeburg sowie in Bürgerversammlungen in den betroffenen Stadtteilen erörtert.