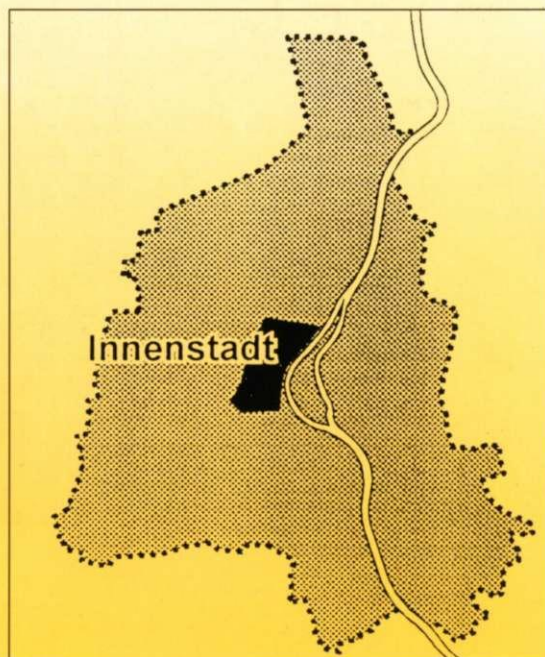
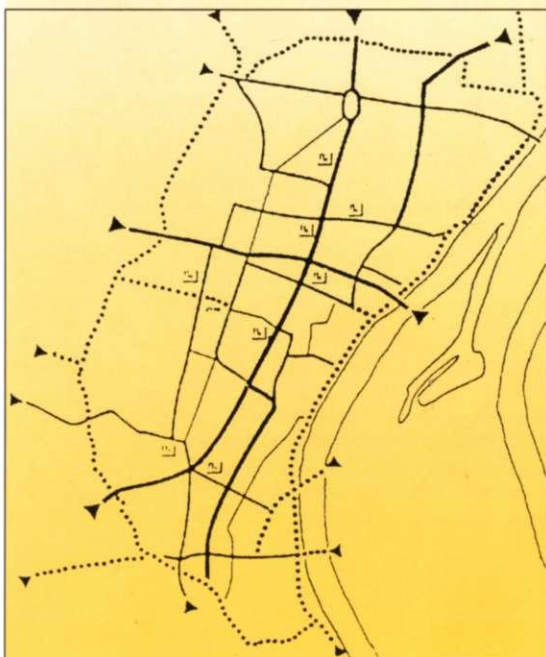
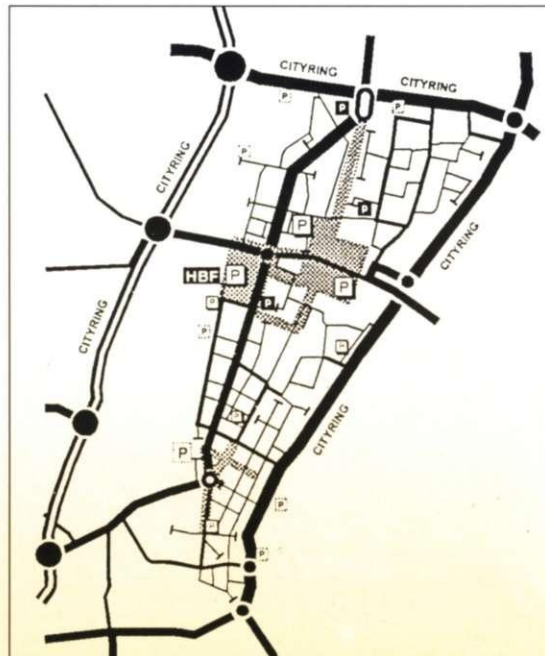
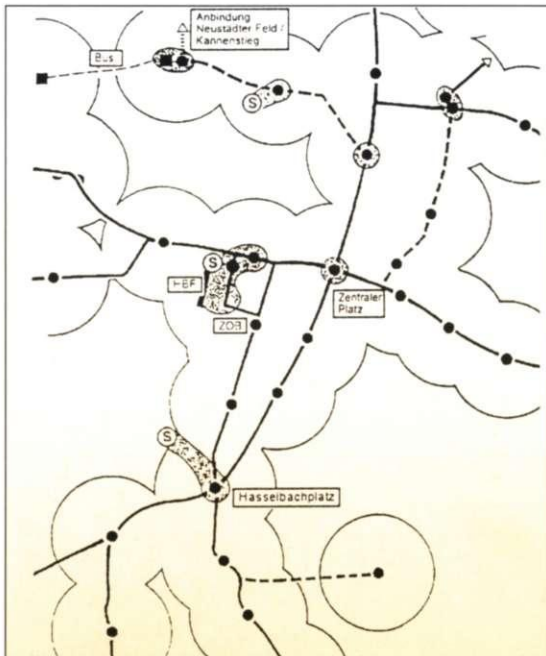




## Verkehrskonzeption Innenstadt



## Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler  
Christa Anger  
Peter Anger  
Birgit Arend  
Heidrun Bartel  
Roswitha Baumgart  
Monika Bohnert  
Sylvia Böttger  
Wolfgang Buchholz  
Britta Buschermöhle  
Klaus Danneberg  
Renate Dilz  
Sybille Dirschka  
Wilma Ebeling  
Ulrich Ernst  
Michael Ertl  
Klaus Eschke  
Jutta Fittkau  
Hannelore Friedrich  
Hans Gottschalk  
Margot Gottschalk  
Gabriele Grickscheit  
Jüren Gippert  
Marlies Grunert  
Andrea Hartkopf  
Stephan Herrmann  
Anette Heinicke  
Ingrid Heptner  
Sabine Hlous  
Wilfried Hoffmann  
Gudrun Hunger  
Wolfgang Jäger  
Heinz Jasniak  
Heinz Karl  
Krista Kinkeldey  
Hannelore Kirstein  
Jutta Klose  
Claudia Klostermann  
Helga Körner  
Brigitte Koch  
Dr. Günther Korbel  
Christa Kummer  
Peter Krämer  
Thomas Lemm  
Gisela Lenze  
Marlies Lochau  
Konrad Meng  
Helmut Menzel  
Angelika Meyer  
Heike Moreth  
Bernd Niebur  
Doris Nikoll  
Corina Nürnberg  
Heinz-Joachim Olbricht  
Dr. Carola Perlich  
Dr. Eckhart W. Peters  
Dirk Polzin  
Liane Radike  
Ronald Redecker  
Jörg Rehbaum  
Karin Richter  
Dirk Rock  
Burkhard Rönick  
Jens Rückriem  
Karin Schadenberg  
Hannelore Schettler  
Monika Schubert  
Helga Schröter  
Klaus Schulz  
Hans-Joachim Schulze  
Hannelore Seeger  
Rudolf Sendt  
Siegfried Szabó  
Heike Thomale  
Judith Ulbricht  
Edgar Voigtländer  
Wolfgang Warnke  
Rolf Weinreich  
Martina Welle  
Astrid Wende  
Dietrich Weyland  
Hubert Wiesmann  
Christine Wolf  
Burkhard Wrede-Pummerer  
Marietta Zimmermann

## Bisher erschienene Dokumentationen der Gutachten des Stadtplanungsamtes

- 1990 Workshop •  
Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums •
- 1/93 Strukturplan
- 2/93 Verkehrliches Leitbild
- 3/93 Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs -  
ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
- 5/93 Sanierungsgebiet Buckau - Städtebaulicher  
Rahmenplan
- 5/93 Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
- 6/93 Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz  
Magdeburg •
- 7/93 Workshop • Nördlicher Städteingang •
- 8/93 Städtebaulicher Denkmalschutz
- 9/93 Radverkehrskonzeption
- 10/93 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept)
- 11/93 Workshop • Kaiserpfalz •
- 12/94 Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
- 13/94 Hermann-Beims-Siedlung
- 14/94 Siedlung Cracau
- 15/94 Städtebauliche Entwicklung 1990-1994
- 16/95 Gartenstadtkolonie Reform
- 17/94 Schlachthofquartier
- 18/I/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -  
Sozio-urbane Untersuchungen
- 18II/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -  
Zur Baugeschichte in der Neuen Neustadt
- 18/III/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -  
Zur Baugeschichte in der Sudenburg
- 19/94 Die Anger-Siedlung
- 20/94 Bruno Taut - eine Dokumentation
- 21/95 Stadtteilentwicklung Ottersleben
- 22/94 Die Curie-Siedlung in Neustadt
- 23/94 Gartenstadtsiedlung Westernplan
- 24/95 Fachwerkhäuser in Magdeburg
- 25/95 Stadtteilentwicklung Rothensee
- 26/95 Gartenstadt Hopfengarten
- 27/95 Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg
- 28/94 Magdeburg Bundesgartenschau 1998 - Rahmenplan
- 29/94 Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt  
Magdeburg •
- 30/95 Südwestliche Stadterweiterung
- 31/I/95 Parkanlagen der Stadt Magdeburg
- 32/I/95 Stadtfeld Nord
- 32/II/95 Stadtfeld Süd
- 33/95 Magdeburger Märktekonzept
- 35/95 Siedlungsentwicklung Westerhüsen
- 36/95 Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg
- 37/95 Siedlung Farmersleben
- 38/95 Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen  
Lindenweiler, Kreuzbreite, Eulegraben
- 39/I/95 Kommunalgeschichte Magdeburgs -  
Weimarer Republik
- 39/II/95 Magdeburgs Aufbruch in die Moderne
- 41/95 Stadtteilentwicklung Olvenstedt
- 42/95 Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
- 43/I/II/95 Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
- 44/95 Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs -  
ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
- 45/95 Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt  
Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften  
im Wandel
- 47/95 Workshop • Universitätsplatz •
- 48/I/II/95 Symposium BRUNO TAUT
- 49/95 Gutachterverfahren Elbe-Bahnhof
- 50/95 Stadtteilentwicklung Cracau-Prester
- 51/95 Gründerzeitliche Villen Magdeburgs
- 52/95 Vom Luftbild zur Biotopkartierung
- 53/96 Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf
- 54/96 Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg
- 56/97 Stadtsanierung Magdeburg-Buckau  
Die Sanierung des Volksbades Buckau
- 61/97 Dorferneuerungsplan Randau

---

# Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

## Verkehrskonzeption Innenstadt

**Auftragnehmer:**

Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter THEINE (PGT),  
Rogätzer Straße 8, 39106 Magdeburg  
Telefon: (0391) 256 17 50  
Telefax: (0391) 256 17 52  
Sedanstraße 46, 30161 Hannover  
Telefon: (0511) 34 46 16 und 34 43 73  
Telefax: (0511) 33 22 82

**Bearbeitung:**

Dr.-Ing. W. Theine  
Dipl.-Ing. H. Mazur  
Dipl.-Ing. C. Weisner  
Dipl.-Graph. R. Galke

**Mitwirkung:**

Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung  
Tiefbauamt

Hannover, im April 1997



<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>Seite</b>
<b>Grußwort</b>	
des Oberbürgermeisters	3
<b>Einleitung</b>	
Werner Kaleschky/Eckhart W. Peters/Klaus Eschke	4
1. POTENTIALE FÜR EINE LEBENDIGE INNENSTADT	11
1.1 Bestehende Nutzungsvielfalt...	12
1.2 ... und Nutzungskonzepte	13
1.3 Verkehrliche Situation	16
1.4 Ziele für die Verkehrsentwicklung	18
2. FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMER GUT ZU ERREICHEN - NETZKONZEPTE FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSARTEN	20
2.1 Zu Fuß und mit dem Rad - direkt in die Stadt	20
2.2 Öffentlicher Personennahverkehr - Mobilität für alle	24
2.3 S-Bahn - die schnelle Anbindung an die Region	24
2.4 Straßenbahn - Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV	25
2.5 Kfz-Verkehr - Sicherung der Mobilität und Erreichbarkeit	31
2.6 Parkplätze - so viele wie erforderlich	40
2.7 Flächenhafte Verkehrsberuhigung - von Nutzen für die ganze Stadt	47
3. VON DER PLANUNG ZUR REALISIERUNG - LÖSUNGSANSÄTZE FÜR RÄUMLICHE TEILBEREICHE	50
3.1 Anschlußstelle Magdeburger Ring/ Ost-West-Magistrale	51
3.2 Universitätsplatz - wo sich Wissenschaft und Kultur treffen	53
3.3 Askanischer Platz - der nordöstliche Brückenkopf	57
3.4 Zentraler Platz - die geographische Mitte	59
3.5 Hauptbahnhof - zentraler Verkehrs- knotenpunkt und „Tor zur Stadt“	62
3.6 Bahnhofsvorplatz und City-Carré	66
3.7 Umgestaltung des Zentralen Omnibus- bahnhofs	67
3.8 Hasselbachplatz	69
3.9 Verkehrskonzept zur südlichen Innenstadt	71
4. BETEILIGUNG UND ABSTIMMUNG	73
4.1 Stellungnahme der Träger öffentlicher Beteiligung	73
4.2 Maßnahmenprogramm Innenstadt	74
4.3 Weiteres Vorgehen	78
Ausgewertete Planungsunterlagen der Landeshauptstadt Magdeburg	80



## Grußwort

Die Entwicklung der Innenstadt ist jetzt auf einen guten Weg gebracht - die Eröffnung des City-Carrés und die im Bau befindlichen Ulrichhaus und Allee-Center u.a.m. sind sichtbarer Beweis dafür.

Der Verkehr spielt bei der Innenstadtentwicklung eine maßgebliche Rolle. Die gute Erreichbarkeit der City ist wichtig, ob zu Fuß, mit dem Rad, mit Bus und Bahn oder mit dem Auto, letzteres sicherlich von besonderer Bedeutung für unsere Besucher aus der Region.

Auch die oft bemängelte Stellplatzsituation, als Hemmnis der Innenstadtentwicklung von Händlern und IHK ins Feld geführt, hat sich zum Positiven verändert. Inzwischen stehen mehrere Parkhäuser zur Verfügung und am Zentralen Platz kommen in Kürze weitere hinzu.

Die Fachleute haben die erforderlichen Lösungen für die Verkehrsprobleme der Innenstadt erarbeitet. Sie wurden öffentlich diskutiert, auch nachgebessert und mehrheitlich beschlossen. Natürlich gibt es gerade beim Thema Verkehr unterschiedliche Auffassungen. Dem einen ist das Verkehrskonzept der Innenstadt zu sehr autoorientiert, dem anderen zu wenig. Die Anforderungen sind sehr vielschichtig. Ich meine, es ist ein ausgewogenes auf die zeitlichen Anforderungen be-

zogenes gutes Konzept und es ist eine richtige Strategie eingeschlagen, nämlich zuerst die Außenumfahrung der Innenstadt zu stärken, ehe Innen in großem Maße Verkehrsberuhigung u.ä. gemacht wird. Aber, und das will ich auch sagen, im Einzelfall muß auch in der Abwägung mit anderen Qualitäten ein „Rückbau“ gestattet sein, wie z.B. am Bahnhofsvorplatz oder am Breiten Weg geschehen.

Wer in die Innenstadt kommt, erwartet auch ein entsprechendes Flair zum Einkaufen und Bummeln, also auch ruhige, gut gestaltete öffentliche Räume, Straßen und Plätze. Die Mitte unserer Stadt ist die Ernst-Reuter-Allee und der Breiten Weg. Die Verbindung vom Hauptbahnhof (er soll besser in die Stadt integriert werden mit dem Projekt Magdeburg 21 der DB AG) über den Bahnhofsvorplatz, das City-Carré, Ulrichhaus und Allee-Center wird zu einer bedeutenden städtischen Einkaufs-Achse. Schon mein berühmter Amtsvorgänger Otto von Guericke war um den durchgehenden Verlauf einer solchen Ost-West-Verbindung bemüht. Das hierüber mal bis zu 35.000 Autos täglich fahren werden, konnte er wohl nicht ahnen und können wir auf Dauer auch nicht gutheißen.

Der Aufbau der Innenstadt und die Herstellung der geplanten Verkehrsinfrastruktur ist ein Prozeß, der noch andauern wird. Wir alle werden noch eine Zeit mit Baustellen, Umleitungen u.a. Einschränkungen auskommen müssen. Sie werden dafür ein besseres Verständnis aufbringen, wenn Sie die Planungen kennen. Dazu soll die Broschüre mit beitragen. Sie soll Sie aber auch anregen, sich mit Ideen bei der Gestaltung unserer Innenstadt einzubringen. Die im Verkehrskonzept enthaltenen Lösungen sind kein Dogma, sie sind flexibel und anpaßbar an neue Situationen und Anforderungen.

Ich hoffe, diese Broschüre findet Ihr Interesse.

Dr. Willi Polte  
Oberbürgermeister



## Einleitung

Unter den vielfältigen Prozessen der Entwicklung einer Stadt, hat der Verkehr zu jeder Zeit eine hervorragende Stellung eingenommen.

Schon das Entstehen einer Stadt wurde durch den Verlauf alter Handelsstraßen und Verkehrswege bestimmt. Nach Bränden, Kriegen und anderen verheerenden Katastrophen setzten häufig verändernde städtebauliche Neuordnungen ein, die der Verkehr maßgeblich mitgeprägt hat. Der Verkehr war auch Triebkraft und Folge der industriellen Revolution im vergangenen Jahrhundert. So haben hier u.a. Schifffahrt und Hafenanlagen, Eisenbahn und ihre Bahnhöfe und Schienenwege Stadtentwicklung und Stadtstruktur wesentlich beeinflußt. Auch die Straßenbahn, von der Pferdebahn bis zur heutigen modernen Niederflurbahn, hat auf das Stadtbild Einfluß genommen. Und natürlich das Auto, für die Mobilität der Menschen und für die Wirtschaft unentbehrlich, hat die Stadt grundsätzlich verändert. Wegen seiner Massenhaftigkeit, seines Raum- und Flächenanspruches ist es jedoch zum Problemfall insbesondere der Innenstädte geworden.

In allen Zeiten wurden für die Lösung der Verkehrsprobleme Pläne gemacht. So zeichnete Otto von Guericke 1632 seinen berühmten Stadtplan mit der Vision einer großzügigen Ost-West-Achse, die jedoch nicht realisiert wurde, weil er die Eigentumsfragen nicht lösen konnte.

Besonders nachhaltig wirken noch heute für die Innenstadt von Magdeburg die Planungen aus der jüngsten Vergangenheit nach der Zerstörung von 1945. Es liegt in der Natur der Sache, daß Verkehrsstrukturen langlebiger sind, ebenso ihre Planungen. Die Planungen nach 1945 konnten sich über Eigentumsfragen und gewachsene Strukturen hinwegsetzen. So entstanden z.B. die heutige Ernst-Reuter-Allee (1953 - 1966) in ihrer gegenwärtigen Breite, der Fußgängerbereich im Nordabschnitt des Breiten Weges (1965), das Schieinufer (1970) vierspurig durch das „Knattergebirge“ und der Magdeburger Ring (1975) u.v.m. Vieles ist auch unvollendet geblieben. Der Generalverkehrsplan von 1973 zeigt, welche weitergehende Lösungen vorgesehen waren.

Die Anforderungen an die Innenstadtentwicklung und den Innenstadtverkehr sind heute nicht wesentlich anders, die Realisierungsbedingungen schon. Die Anforderungen lassen sich kurz so formulieren:

- gute Erreichbarkeit für alle, auch mit dem Auto, dieses insbesondere für die Besucher aus der Region

- Sicherung des Wirtschaftsverkehrs
- Schaffung eines differenzierten Stellplatzangebotes für die verschiedenen Nutzergruppen mit Bewirtschaftung und Parkleitsystem
- Gestaltung attraktiver Geschäftsbereiche.

Das Motto bezogen auf die besondere Problematik des Kfz-Verkehrs und den Zeitpunkt der notwendigen „Entwicklungshilfe“ für die Innenstadt lautet deshalb: „Soviel Verkehr, wie für die Entwicklung der Innenstadt nötig und wie für die Attraktivität der Innenstadt verträglich“.

Klassische Verkehrskonzepte für Innenstädte haben einen Innen-, wenn möglich auch einen Außenring zur Fernhaltung von Durchgangsverkehr und zur guten Verteilung des Innenstadtverkehrs. Die Innenstadt Magdeburg mußte entsprechend ihrer Rahmenbedingungen, z.B. eingeeengt zwischen Eisenbahn und Elbe und über 2 km lang, ihr eigenes Verkehrskonzept finden. Der ausgewiesene City-Ring ist wohl das wichtigste Element der Straßeninfrastruktur der Innenstadt. Über ihn wird mit einem entsprechenden Parkleitsystem die zielorientierte An- und Abfahrt der Parkhäuser, Tiefgaragen und andere Anlagen des ruhenden Verkehrs vorgenommen. Da er eigentlich gar kein Ring sondern mehr ein Tangentenviereck ist, kommt der Gestaltung der „Eckknotenpunkte“ eine besondere Bedeutung zu. Wenn dieser City-Ring fertig und leistungsfähig ist, kann es im Inneren „gemütlicher“ zugehen, kann mehr Spielraum für den Fußgänger, Radfahrer, den ÖPNV gewonnen werden, kann Verkehrsberuhigung greifen und die Aufenthaltsqualität wesentlich verbessert werden.

Strittig ist diese strategische Vorgehensweise nach wie vor, zumindest ihre Ausschließlichkeit. Die Schwerpunktsetzung auf die „ziehenden“ äußeren Maßnahmen, wie auf den leistungsfähigen Umbau des Askanischen Platzes, des Knotenpunktes Magdeburger Ring/Albert-Vater-Straße, des Universitätsplatzes, des Schieinuferes u.a.m. ist richtig. Dies wird noch geraume Zeit in Anspruch nehmen. Ob wir es uns leisten können und wollen, auch im Innern entsprechend der langfristigen Zielstellung Maßnahmen zu realisieren, wird im Einzelfall abzuwägen sein oder es wird die Zeit entscheiden.

Für die zu langsame Innenstadtentwicklung wurde auch der Verkehr „verantwortlich“ gemacht insbesondere bezogen auf die Stellplatzproblematik und die Konkurrenz der „Grünen Wiese“ (mit tausenden kostenfreien Stellplätzen).

Die auf 16.000 geänderte Zielgröße an Stellplätzen für Bewohner (Bedarf alleine schon von 5.500 Stellplätzen)

*Achse Albert-Vater-Straße/Walter-Rathenau-Straße/Universitätsplatz*





zen; ein Teil der Plätze kann jedoch doppelt auch für den Einkaufsverkehr genutzt werden), Besucher, Einkäufer und Beschäftigte (insbesondere diese sind per Satzung auf 50% beschränkt) ist zu vergleichbaren Städten angemessen. Sie bietet eine gute Grundlage für das Funktionieren der Innenstadt und wird Anreiz

für Bauherren und Anziehungspunkt für Besucher sein. Die entsprechende Bewirtschaftung wird eine differenzierte und sinnvolle Nutzung bringen. Für die Magdeburger wird dennoch der Öffentliche Personenverkehr, der die Innenstadt in hervorragenderweise erschließt, die bessere Alternative sein.

*Damaschkeplatz*



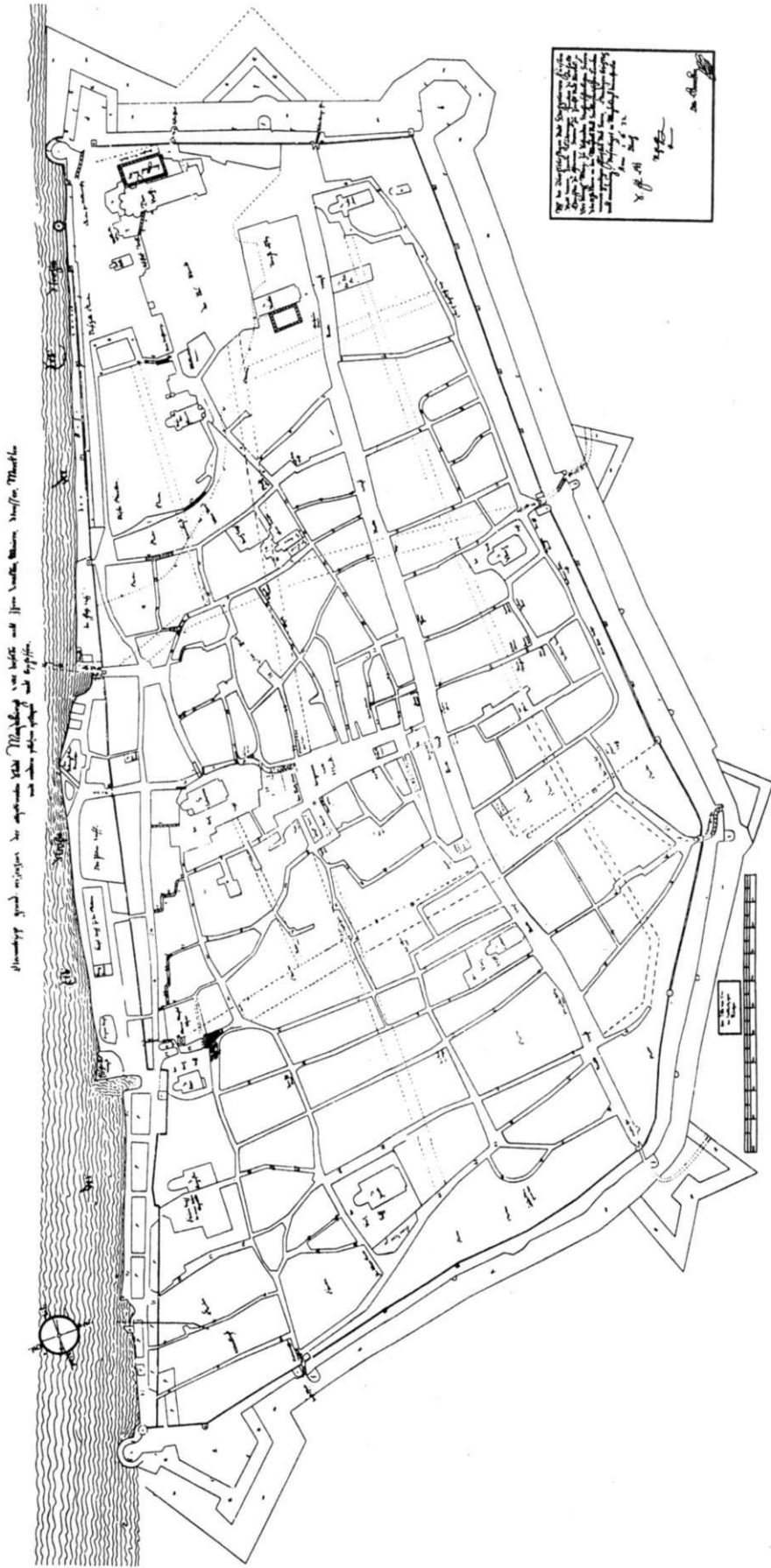




*Hegelstraße*

Die Schaffung und der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Kontext mit der städtebaulichen Entwicklung der Innenstadt wird weiterhin ein Prozeß sein, der andauert und der begleitet sein wird von Zwischenstufen, Einschränkungen, Umleitungen u.a.m. und der aber auch weiterhin kritisch und hilfreich unterstützt werden soll. Die vorliegende Broschüre soll dazu dienen, die vorgesehenen Planungen und Maßnahmen in ihrer Komplexität darzustellen. Sie sollen und müssen nicht für alle Zeit als richtig und fertig aufgefaßt werden. Alle Interessierten können sicher nach dem Lesen dieser Broschüre sachkundiger urteilen und sich mit entsprechenden Ideen einbringen.

Werner Kaleschky  
Eckhart W. Peters  
Klaus Eschke



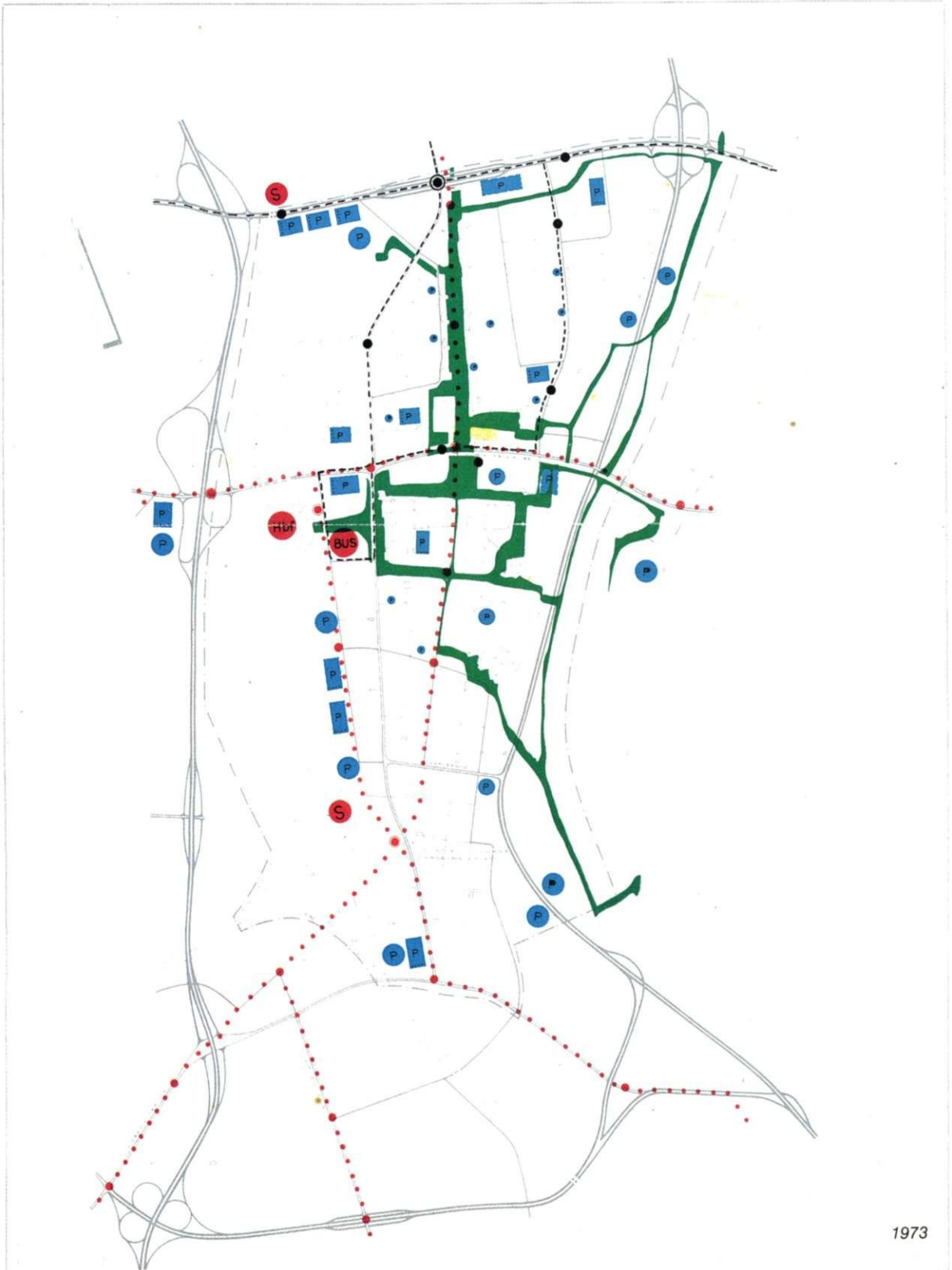
Abmessung gleich einander der gegenüber stehenden Häuser, welche von beiden auf ihren Vorderen, Hintern, Seiten, Mauern, Thüren, Fenstern, etc. gleich groß sind, und gleich hoch sind.

Die in diesem Plan gezeichneten Häuser sind nach der Größe ihrer Vorderen, Hintern, Seiten, Mauern, Thüren, Fenstern, etc. in Klassen eingetheilt, und mit Buchstaben A, B, C, D, E, F, G, H, I, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NN, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YY, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ.

Plan von Guericke von 1632

# GENERALBEBAUUNGSPLAN DER STADT MAGDEBURG

VERKEHRSERSCHLIESSUNG STADTZENTRUM





Die Innenstadt ist einer der Hauptentwicklungsbereiche in der Landeshauptstadt Magdeburg. Die Belastungen durch den KFZ-Verkehr in der Magdeburger Innenstadt erreichen ein immer stärkeres Ausmaß. Der stark zunehmende motorisierte Individualverkehr, die dadurch bedingten Konflikte mit den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern und der Straßenbahn sowie z. T. unterschiedliche Anforderungen der Anwohner, Geschäftsleute, Kunden und Besucher an den Verkehrsablauf erfordern ein abgestimmtes Handeln auf den verschiedenen Ebenen.

Aufgabe der Verkehrskonzeption Innenstadt ist:

- eine problemorientierte Bestandsanalyse und daraus abgeleitete Bewertungen für die einzelnen Verkehrsarten,
- die Entwicklung von Konzepten zur Verbesserung der Erreichbarkeit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer d.h. Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), sowie
- die Entwicklung von Konzepten zur Sicherstellung einer zielgerichteten Erschließung für den KFZ-Verkehr einschließlich des Wirtschaftsverkehrs (Erschließungsnetz, Parkraumsituation).

Die von der Stadtverordnetenversammlung als Arbeitsgrundlage der Bauverwaltung bestätigte „Verkehrskonzeption für die Innenstadt“ vom Mai 1992 sowie das „Verkehrliche Leitbild für die Landeshauptstadt Magdeburg“ vom Oktober 1993 bilden die Grundlage für die verkehrlichen Zielstellungen der vorliegenden „Verkehrskonzeption Innenstadt“.

Die hier vorgelegte Broschüre basiert auf der von der Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. W. Theine (PGT) Magdeburg/ Hannover im Jahr 1994 erarbeiteten „Verkehrskonzeption für die Innenstadt der Landeshauptstadt Magdeburg“ (PGT, 1994), die vom Stadtrat am 14.12.95 beschlossen worden ist. Die Beschlüßinhalte sind in der vorliegenden Broschüre als fett-kursive Textabschnitte gekennzeichnet.

Die Verkehrskonzeption stellt einen wesentlichen Baustein der Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Magdeburg dar.

In Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzungsentwicklung, die im „Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt“ von der Arbeitsgemeinschaft Prof. Farenholtz und d\*Ing PLAN, Hamburg bearbeitet wurde, sind grundlegende Konzeptionen für eine langfristig tragfähige Verkehrserschließung entwickelt worden.

Die Ergebnisse der zwischenzeitlich durchgeführten Abwägung Stellungnahmen und Diskussionen vor allem in

- den Ausschüssen des Stadtrates,
  - den Fraktionen,
  - der Arbeitsgruppe Stadtverkehr,
  - dem Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange (TÖB) und
  - den Bürgerversammlungen
- wurden eingearbeitet.

Die vorliegende Fassung enthält eine Aktualisierung für die einzelnen Projekte und stellt den Stand der Planungen im Frühjahr 1997 dar.

Berücksichtigt wurden vor allem:

- die Einbeziehung des Damaschkeplatzes,
- eine Realisierungsstrategie mit Priorisierung der Maßnahmen der äußeren Erschließung und Umfahrung der Innenstadt,
- beschleunigte Lösungen der Probleme des ruhenden Verkehrs mit Veränderung der Beschränkungssetzung und Aufbau eines Parkleitsystems vor allem für den City-Ring,
- Vorzugslösungen für einzelne Teilbereiche der Innenstadt (Zentraler Platz, Bahnhofsbereich, Hasselbachplatz und Universitätsplatz etc.) sowie

Die vertiefte Bearbeitung von konkreten Maßnahmen und Durchführungskonzepten bezogen auf den Öffentlichen Personennahverkehr, den fließenden und ruhenden Verkehr, den Wirtschaftsverkehr sowie den Rad- und Fußgängerverkehr bleibt der weiteren Bearbeitung vorbehalten.

## 1. POTENTIALE FÜR EINE LEBENDIGE INNENSTADT

Die Weiterentwicklung der Magdeburger Innenstadt ist von entscheidender Bedeutung. Die künftige Attraktivität der Stadt Magdeburg wird sich an der Lebendigkeit der Innenstadt messen lassen müssen.

Magdeburgs Innenstadt wird begrenzt

- im Norden durch die Walther-Rathenau-Straße (Bundesstraße B 1),
- im Osten durch die Elbe,
- im Süden durch die Klinken bzw. den Klosterberggarten und den Jahn-Sportplatz sowie
- im Westen durch die Bahnanlagen sowie durch den Magdeburger Ring (Bundesstraße B 71/ B 81/ B 189).

Eine intakte Innenstadt als Konzentration vielfältiger Nutzungen ist notwendigerweise Ziel und Quelle von Verkehren mit den anderen Teilen der Stadt sowie mit dem Umland. Eine erhebliche zusätzliche Bedeutung ergibt sich aus der Funktion Magdeburgs als Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt.

Die notwendigen Verbesserungsmaßnahmen zur verkehrlichen Erschließung der Innenstadt dürfen nicht deren Qualitäten in Frage stellen. Dabei stellt die schon heute gute Erreichbarkeit der Innenstadt aus der Region und aus dem gesamten Stadtgebiet aufgrund der guten ÖPNV-Erschließung und der zentralen Lage des Hauptbahnhofs sowie der zentralen Haltestellen der Straßenbahn ein förderungswürdiges Potential dar.

### **Beschlossene Ziele:**

**Ziel aller Bestrebungen soll eine Innenstadt sein, die**

- **ihre zentrale Funktion für das Land Sachsen-Anhalt, Stadt und Umland mit angemessener Größe und Gestaltung wahrnehmen kann,**
- **eine räumliche Konzentration und vitale Mischung von Nutzungen anbietet,**
- **sich gleichzeitig als charakteristisches städtebauliches Ensemble präsentiert,**
- **unter kommerziellem Aspekt für (innenstadtverträgliche) Unternehmen interessant ist,**
- **sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher auszeichnet und**
- **komfortabel (auch ohne Auto) erreichbar sein soll.**

*Fußgängerzone Breiter Weg: hohe Aufenthaltsqualität und verkehrlich sehr gut erreichbar*





### 1.1 Bestehende Nutzungsvielfalt . . .

Die Magdeburger Innenstadt wird durch die historisch bedingte bandartige Gliederung in Nord-Süd-Richtung bestimmt und besitzt zwei voneinander räumlich getrennte Geschäftsbereiche mit unterschiedlicher Ausprägung.

Der Hauptgeschäftsbereich - z. T. mit überlagerter Wohnnutzung - umfaßt im wesentlichen die Fußgängerzone im nördlichen Abschnitt des Breiten Weges sowie den Zentralen Platz. Dieser Bereich dehnt sich über den Alten Markt aus und setzt sich beiderseits der Ernst-Reuter-Allee in Richtung Hauptbahnhof fort. Die Passage Leiterstraße und die Westseite des Breiten Weges von der Leiterstraße bis zum Zentralen Platz gehören ebenfalls zum Einkaufsbereich. Im Vergleich zu anderen ähnlich großen Städten ist die Ausdehnung des Hauptgeschäftsbereiches in der Magdeburger Innenstadt relativ groß, die „Kundenfrequenz“ ist dagegen noch unterdurchschnittlich.

Im südlichen Stadtzentrum befindet sich der zweite wichtige Geschäftsbereich am Hasselbachplatz und

in den von diesem Platz ausgehenden Straßen. Dieser Geschäftsbereich dient vornehmlich der stadtteilbezogenen Versorgung der südlichen Innenstadt, hat aber auch sehr attraktive Restaurants und Gastronomiebetriebe.

Ein wesentliches Charakteristikum der Magdeburger Innenstadt ist die starke Wohnnutzung mit den zugehörigen wohnungsnahen Versorgungseinrichtungen. Innerhalb der Innenstadt befinden sich fast 10.000 Wohnungen. Viele Bürgerinnen und Bürger der Stadt wohnen also „im Herzen der Stadt“.

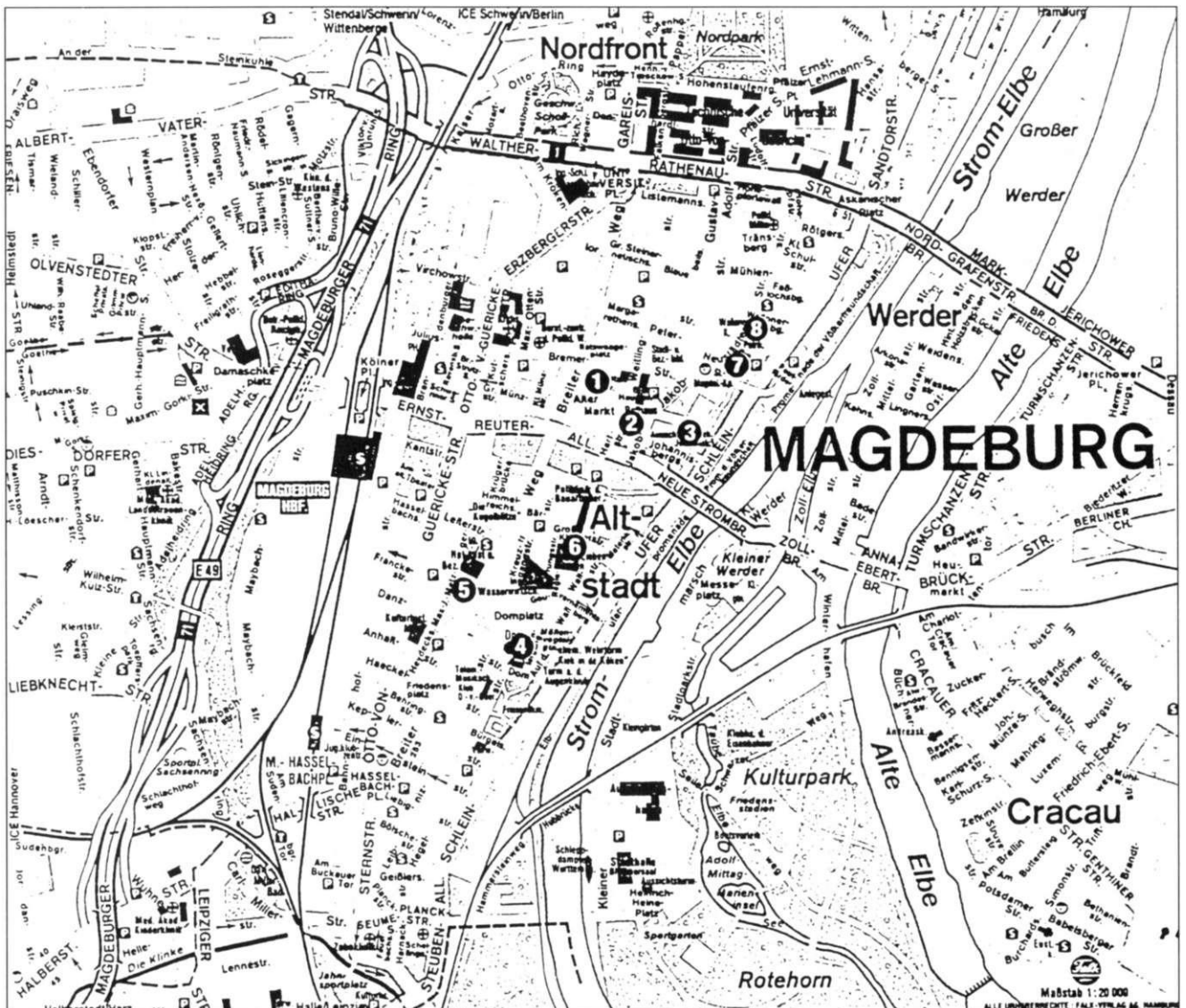
Hieraus ergibt sich unter verkehrlichen Aspekten ein hervorragendes Potential zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs („Stadt der kurzen Wege“) und zur kostensparenden Doppelnutzung von Stellplatzflächen sowohl durch Bewohner als auch durch Kunden und Besucher der Innenstadt.

Der Magdeburger Dom, verschiedene kirchliche und kulturelle Einrichtungen sowie die Landesregierung sind weitere Elemente des vielfältigen Nutzungsangebots in der Innenstadt.

*Zentrum der Landeshauptstadt und des Landes Sachsen-Anhalt - die Magdeburger Innenstadt*







Stadtplanausschnitt Innenstadt

## 1.2 ... und Nutzungskonzepte

Im Rahmen einer Werkstattwoche<sup>1</sup> wurden im Jahr 1990 Szenarien für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt Magdeburgs von Stadtplanern und Architekten erarbeitet. Unter der Kernaussage „Sicherung und Herstellung von Multifunktionalität unter der Dominanz bestimmter Leitfunktionen im gesamten Innenstadtbereich“<sup>2</sup> sind unterschiedliche Konzepte zu den Themen Verkehr, Nutzung, Stadtgestalt, Grün und Erholung entwickelt worden.

1 Magistrat der Stadt Magdeburg, Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums, Magdeburg 1991

2 ebd., S. 110

3 Freie Planungsgruppe Berlin GmbH, Strukturplan, Grundlagen zur Flächennutzungsplanung der Landeshauptstadt Magdeburg, Juni 1992

4 Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg, Prof. Dr. Christian Farenholtz - d\*Ing Planung GbR, Hamburg 1994/1995

Als Grundlage zur Flächennutzungsplanung der Landeshauptstadt Magdeburg liegt der Strukturplan 1992<sup>3</sup> vor, der den konzeptionellen Rahmen für die weitere Stadtentwicklung bildet.

In dem 1993 erstellten „Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg“<sup>4</sup> sind Aussagen enthalten, wie sich die Identität Magdeburgs in der Nutzung und Gestaltung der Innenstadt widerspiegeln soll und welche Merkmale die Attraktivität der Stadt bestimmen sollen. In dem Entwicklungskonzept werden funktional und strukturell relativ eindeutige Nutzungsbänder beschrieben, die sich an der historischen Nord-Süd-Struktur der Stadt orientieren.

























- Das „Dienstleistungsband“ wird über die drei S-Bahn-Stationen Nordfront (geplant), Hauptbahnhof und Hasselbachplatz durch den ÖPNV erschlossen.

Die bedeutende Otto-von-Guericke-Straße erschließt dieses Band für den Kfz-Verkehr. Der Wohnanteil ist hier, von Ausnahmen im Bestand abgesehen, eher gering. Typisch ist eine relativ hohe Verdichtung, insbesondere an den Schwerpunkten der Erschließung (S-Bahn-Haltepunkte). Bedeutend ist die Verflechtung mit den Universitätsnutzungen am Schrotenplatz. Durch eine systematische Erschließung der Flächenpotentiale im Bereich Maybachstraße und Bahnhofstraße kann das Dienstleistungsband auch langfristigen Bedarf abdecken.

Nach einem Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größenordnung wird mittelfristig von ca. 40.000 Arbeitsplätzen in der Innenstadt ausgegangen, abhängig von der Nutzung der Flächenpotentiale. Das Verhältnis zwischen Einwohnerzahl und Arbeitsplatzzahl würde ca. 1:2 betragen. Bei einer Ausweitung des Dienstleistungssektors besteht tendenziell jedoch die Gefahr, daß die bestehende Wohnnutzung in größerem Ausmaß verdrängt würde.

- Das „Wohnband“ erstreckt sich vom südlichen Stadtzentrum mit den Gebieten Sternstraße, Leibnizstraße, Hegelstraße und dem südlichen Abschnitt des Breiten Weges über die Wohnanlage zwischen dem „Kloster unser Lieben Frauen“ und den Baufeldern an der Ernst-Reuter-Allee bis in den Bereich Jakobstraße und den angrenzenden Wohnheimbereich der Universität. Es reicht am Hasselbachplatz über die Otto-von-Guericke-Straße bis an die Bahnhofstraße, greift im Norden über den Breiten Weg bis an die Erzbergerstraße. Es steht in besonders dichter Verflechtung mit dem zentralen Cityband und ist teilweise, mit durchaus positiver Wirkung für beide Nutzungsarten, in dieses integriert.
- Das „Cityband“ schließlich verbindet und umfängt die wichtigen zentralen Funktionen der Stadt. Der Breite Weg ist die zentrale Zone dieses Bandes mit Bezügen zum Dombereich sowie über die Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee zur Elbe und zum Hauptbahnhof, zum Raum Maybachstraße und zum Stadtfeld. Der hohe Wohnanteil in diesem Cityband sollte erhalten, mit Nachdruck geschützt und - wo möglich - durch Verdichtungen gestärkt werden. Aufgrund der nicht durchgängigen Geschäftsnutzung im Breiten Weg und der insgesamt zu großen Entfernung erscheint ein „Zusammenwachsen“ dieser beiden Geschäftsbereiche in absehbarer Zeit nicht möglich. In Gutachten zum Einzelhandelsstandort Magdeburg<sup>5</sup> werden für den Bereich der Innenstadt

## NUTZUNGSKONZEPT

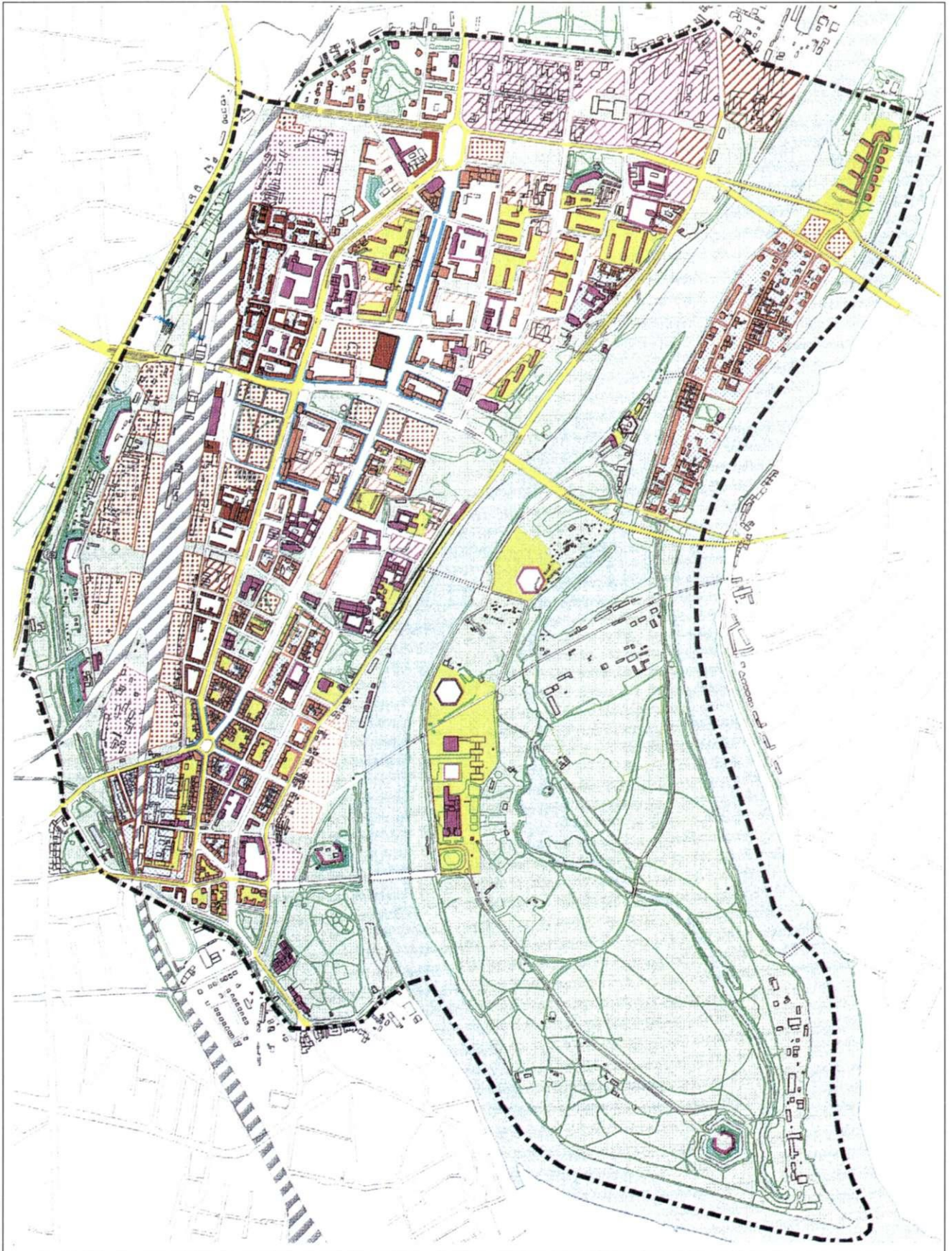
	Untersuchungsgebiet
	Wohnen 80–100 % / Arbeitsstätten 0–20 %
	Verdichtungsbereich Wohnen 80–100 % / Arbeitsstätten 0–20 %
	Entwicklungsbereich Wohnen 80–100 % / Arbeitsstätten 0–20 %
	Wohnen 50 % / Arbeitsstätten 50 %
	Verdichtungsbereich Wohnen 50 % / Arbeitsstätten 50 %
	Entwicklungsbereich Wohnen 50 % / Arbeitsstätten 50 %
	Wohnen 0–20 % / Arbeitsstätten 80–100 %
	Verdichtungsbereich Wohnen 0–20 % / Arbeitsstätten 80–100 %
	Entwicklungsbereich Wohnen 0–20 % / Arbeitsstätten 80–100 %
	Öffentliche Nutzung / öffentlich wirksam
	Verdichtungsbereich: öffentliche Nutzung
	Entwicklungsbereich: öffentliche Nutzung
	Bereiche behutsamer Stadterneuerung
	Ladennutzung im EG vorgeschrieben
	Öffentliche Grünfläche / Parkanlage einschließlich Kleingärten und Sportanlagen
	Gründominierte Baufläche
	Wallanlagen
	Solitär-Bebauung im Elbuferbereich
	Wasserfläche
	Hauptverkehrsstraßen
	Weiterführung Fürstenwall
	Bahngelände
	Neue Brücke

<sup>5</sup> „Entwicklungsmöglichkeiten des Oberzentrums Magdeburg als Einzelhandelsstandort“ Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) im Jahre Im Auftrag der Stadt Magdeburg 1991 mit Fortschreibung „Stadt und Region Magdeburg als Einzelhandelsstandort“ 1994





Plan Nutzungspotentiale





zwei Schwerpunkte formuliert, die in unterschiedlicher Weise zu entwickeln sind:

- der Breite Weg von Krökentor bis Leiterstraße mit Zentralen Platz und City Carré als „Hauptgeschäftszone“,
  - der Hasselbachplatz als „kulinarisches Zentrum mit Quartierscharakter“.
- Das „Regierungsviertel“ um den Domplatz beinhaltet schließlich neben den bedeutsamen Regierungs- und Repräsentationsfunktionen einen der kulturellen Mittelpunkte der Innenstadt. Wichtig für das Gesicht und die Nutzung der Innenstadt sind die zentralen Arbeitsplätze der Landesregierung, der „Otto-von-Guericke-Universität“ und der bedeutenden großen und vielen mittleren und kleineren Betriebe. Insbesondere der Dienstleistungsbereich besitzt traditionsreiche Zentren der Bildung und der Kultur - vielfach von nationalem Rang.
- Bestimmend sind zudem die Flächen der Festungsanlagen, die die gesamte Innenstadt umgeben (Kaserne Mark, Fort Scharnhorst, Bastion Halberstadt u.a.).

Diese Grundstruktur ist vielfach durch Mischnutzungen überlagert, sie ist dennoch prägend für die Innenstadt.

Bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes für die Magdeburger Innenstadt sind folgende Punkte besonders beachtet worden:

- Klare Festlegung der Hauptgeschäftszone innerhalb der Magdeburger Innenstadt;
- Erweiterung und Konzentration des Verkaufsflächenangebotes mit innenstadtrelevantem Sortiment in der Hauptgeschäftszone;
- Verbesserung der Erreichbarkeit durch PKW und ÖPNV;
- Errichtung zentrumsnaher PKW-Stellplätze für den Kundenverkehr;
- Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit;
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs.

### 1.3 Verkehrliche Situation

Die verkehrliche Situation in der Innenstadt ist zusammenfassend durch folgende Punkte gekennzeichnet:

- **Das Radverkehrs- und Fußwegenetz im Bereich der Innenstadt ist bisher nicht hinreichend ausgebaut; besondere Engpässe stellen dabei die Innenstadtzufahrten dar. Eine starke Barrierewirkung ist auch durch die Eisenbahnanlagen und**

**durch den „Magdeburger Ring“ gegeben. Dies führt dazu, daß das für eine Stadt dieser Größenordnung und Struktur vorhandene Potential für diese Verkehrsarten bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist.**

- **Das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist aufgrund des sehr dichten Straßennetzes und der S-Bahn-Linie insgesamt gut ausgebaut. Die Lage und Ausgestaltung der Haltestellen - dies gilt besonders für die wichtigen Umsteigehaltestellen - als auch die Behinderungen durch den KFZ-Verkehr bedingen jedoch Handlungsbedarf, wenn der Anteil des ÖPNV in Magdeburg am Gesamtverkehrsaufkommen langfristig gesichert und ausgebaut werden soll.**
- **Die erhebliche Zunahme des Kfz-Verkehrs hat im gesamten Innenstadtnetz und besonders an den Knoten zu einer Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit geführt. Der die Innenstadt passierende Durchgangsverkehr trägt dabei in erheblichem Maße zur Verkehrsbelastung bei.**
- **Eine Überlagerung und gegenseitige Behinderung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) ist auf den wichtigen Achsen wie z.B. in der Ernst-Reuter-Allee anzutreffen. Daraus ergeben sich Probleme bei der Leistungsfähigkeit dieser Straßenzüge.**
- **Besondere Engpässe aufgrund der durch die Eisenbahnunterführungen eingeschränkten Straßenbreite stellen vor allem die Ernst-Reuter-Allee sowie die Hallische Straße für motorisierten Individualverkehr, Straßenbahn und Radfahr- und Fußgängerverkehr dar.**
- **Bei den hochbelasteten Knoten wie z.B. Hasselbachplatz, Universitätsplatz, Damaschkeplatz und Askanischer Platz werden die Probleme in der Verkehrsabwicklung (Linksabbiegeströme, Vorrang für den Straßenbahnverkehr, Querung wichtiger Fußgänger- und Radfahrbeziehungen) deutlich. Dies führt zu den heute an zahlreichen Knotenpunkten im Stadtgebiet zu beobachtenden Staubildungen für den Kfz-Verkehr und z.T. auch zu Behinderungen für den ÖPNV.**
- **Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist, gemessen an den vorhandenen und geplanten städtebaulichen Nutzungen, zu gering. Die Parkraumsituation ist durch eine Ausweitung der Bewirtschaftung mit Zuordnung des Parkraums für Anwohner einerseits sowie für Kunden und Be-**



*Verkehrsachse Strombrückenzug und Ernst-Reuter-Allee - einst und jetzt*







*Straßenbahnhaltestelle Breiter Weg und Radweg*

**Weiterung der Kapazitäten vor allem für den Kunden- und Besucherverkehr sowie für Bewohner der Innenstadt zu verbessern.**

- **Die Straßenraumqualität ist in vielen Straßen der Magdeburger Innenstadt sowohl durch den fließenden als auch durch den ruhenden Verkehr empfindlich beeinträchtigt. Durch eine Umgestaltung der Straßenräume und Maßnahmen zur Änderung der Fahrbahnaufteilung kann - auch abschnittsweise - eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher der Innenstadt erreicht werden.**
- **Die Innenstadtstraßen sind bis auf wenige Ausnahmen uneingeschränkt befahrbar. Dies führt u.a. zu einer Störung der Wohngebiete in der Innenstadt durch Parksuch- und Schleichverkehre.**

#### **1.4 Ziele für die Verkehrsentwicklung**

Eine gute Erreichbarkeit von Geschäften des höherwertigen Bedarfs, Behörden, Institutionen etc. ist zu

einem außerordentlich bedeutsamen Standortfaktor geworden. Die Innenstadt muß auch zukünftig bewohnt bleiben, wenn sie städtische Identität vermitteln soll. Pro Haushalt ist dann realistischerweise auch mit einer durchschnittlichen Motorisierung von einem PKW zu rechnen.

Unter dem Aspekt einer optimalen Erreichbarkeit des Innenstadtbereiches ist aus Sicht der kommunalen Verkehrsplanung die Beeinflussung des Verkehrsmittelwahlverhaltens spezieller Nachfragegruppen (z. B. Beschäftigte, Besucher) als vorrangiges Mittel zur Minimierung verkehrsbedingter Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr anzusehen.

Kurzfristig spürbare Erfolge, die vorhandenen Mängel zu beseitigen, sind kaum zu erreichen. Vielmehr sind die Probleme nur im Rahmen einer langfristigen Konzeption zu lösen. Besonders durch die Art und Weise der Parkraumbereitstellung hat die Kommune ein Instrument in der Hand, steuernd auf die Flächennutzung, die Ziel- und Verkehrsmittelwahl sowie die Qualität des Verkehrsablaufes einzuwirken.



## Beschlossene Ziele

*Entsprechend der Verkehrs- und stadtplanerischen Zielsetzung für die Magdeburger Innenstadt soll soviel Autoverkehr wie für die Innenstadtentwicklung nötig und der Attraktivität verträglich ist, in die Innenstadt kommen. Während der Berufsverkehr mit dem KFZ eingeschränkt werden soll und muß wird bei der Prioritätensetzung Vorrang eingeräumt*

- den Bewohnern der Innenstadt,
- den Kunden und Besuchern und
- dem Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehr.

*Ziele für eine städtebaulich abgestimmte Verkehrsentwicklung in der Magdeburger Innenstadt sind: Vorrangige Verbesserung der Innenstadterreichbarkeit sowie der Verkehrswege in der Innenstadt für den Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr), insbesondere durch*

- Verbesserung bzw. Ausbau des Radverkehrs-, Fußweg- und ÖV-Netzes
- Neugestaltung des Bahnhofsbereiches als Fern- und Nahverkehrszentrum sowie
- Umgestaltung der Bahnhofsunterführung als „Kommunalachse“ für Straßenbahn,

*Radfahrer und Fußgänger als Impuls und Vorbild für Verkehrsumbauten in der Stadt,*

- Entwicklung eines L-förmigen Geschäftszentrums vom Hauptbahnhof über den Zentralen Platz und den Breiten Weg bis zum Universitätsplatz,
- Konzentration städtebaulicher Verdichtungen in möglichst direkter Zuordnung zu den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs (z. B. Zentraler Platz),
- Sicherstellung der Erreichbarkeit für den Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie Förderung modellhafter Ansätze zur Entwicklung eines City-Logistik-Konzeptes,
- Schaffung und angebotsorientierte Aufbereitung des Einstellplatzangebotes unter Nutzung der Parkraumbewirtschaftung und der Verkehrslenkung zur Verhinderung unerwünschter Verkehre,
- Verdrängung der Durchgangsverkehre aus der Innenstadt (vor allem in der Ost-West-Richtung),
- Sicherung der Innenstadt als Wohnstandort sowohl im nördlichen wie im südlichen Bereich und
- Freihalten der Wohngebiete vom Park- und Parksuchverkehr (z. B. in der Jakobstraße), Befahrbarkeit nur für den Anwohnerverkehr zulässig.

Tempo 30-Zone Liebigstraße





## 2. FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMER GUT ZU ERREICHEN - NETZKONZEPTE FÜR DIE EINZELNEN VERKEHRSARTEN

Für das Gebiet der Innenstadt sind Analysen und Bewertungen erarbeitet und darauf aufbauend Netz- bzw. Maßnahmenkonzeptionen für die einzelnen Verkehrsarten planerisch entwickelt worden:

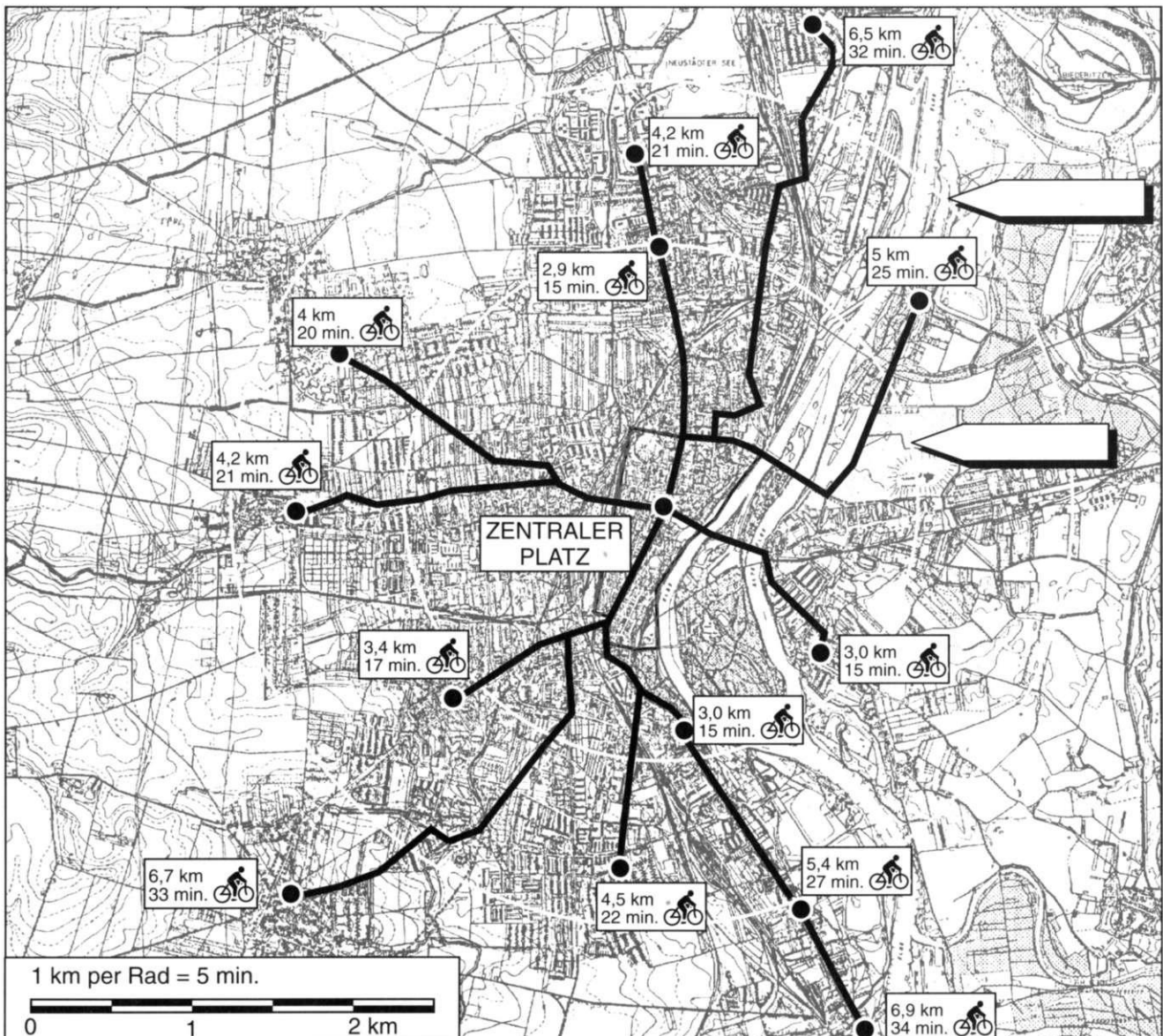
- 2.1 Fußgänger- und Radverkehr
- 2.2 S-Bahn-Verkehr
- 2.3 Straßenbahnverkehr
- 2.4 KFZ-Verkehr
- 2.5 Ruhender Verkehr sowie
- 2.6 Flächenhafte Verkehrsberuhigung

### 2.1 Zu Fuß und mit dem Rad - direkt in die Stadt

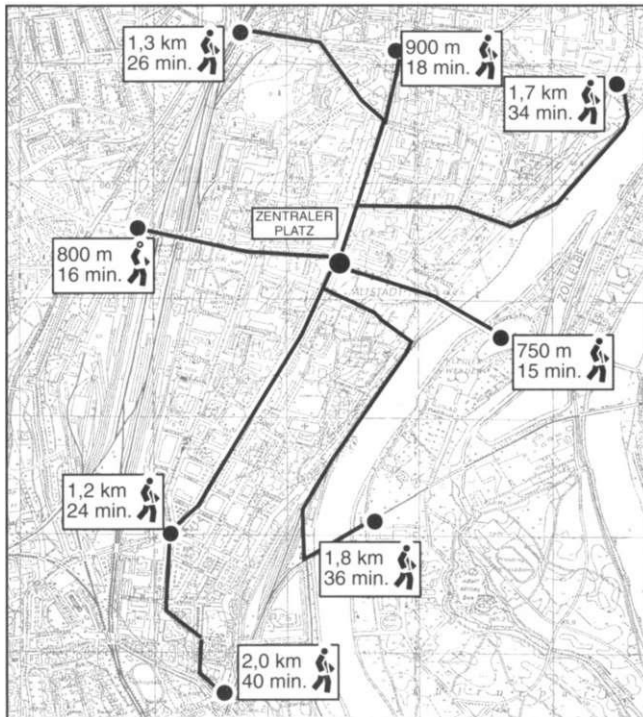
Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur ist die Innenstadt von fast allen Magdeburger Stadtteilen aus in 20 Minuten, maximal in einer halben Stunde per Fahrrad zu erreichen. Die Abbildung zeigt die Lage der Innenstadt im Stadtgebiet und beispielhafte Wegentfernungen. Die Rad- und Fußwege sind jedoch an mehreren Stellen noch in einem schlechten Zustand und verlaufen z. T. über Routen, auf denen eine Gefährdung durch den KFZ-Verkehr gegeben ist.

Mit Ausnahme des Elbuferweges gibt es keine attraktive, vom KFZ-Verkehr im wesentlichen störungsfreie Verbindungen aus den Stadtteilen in die Innenstadt. Die Bahnofsunterführung am Kölner Platz, die Walther-Rathenau-Straße (Bundesstraße B1), der Universi-

Mit dem Fahrrad ist die Innenstadt aus allen Stadtteilen auf direktem Wege schnell zu erreichen



tätsplatz sowie die von Süden kommenden Straßen (Schieinufer, Sternstraße, Hallische Straße) sind vom KFZ-Verkehr stark belastet und weisen darüber hinaus keine oder nur unzureichende Radverkehrsanlagen auf.



Fußwegentfernungen zum Zentralen Platz

Elbuferradweg: attraktiv für den Alltags- wie für den Freizeitverkehr



Innerhalb der Innenstadt gibt es zahlreiche Ansätze für ein straßenunabhängiges Fußgänger- und Radverkehrsnetz. Dieses ist jedoch nicht zusammenhängend und weist noch erhebliche Mängel in der Überquerbarkeit der wichtigen Hauptverkehrsstraßen auf. Zum Teil gibt es ungesicherte Übergänge oder zu lange Wartezeiten an LSA-geregelten Knoten wie z. B. Universitätsplatz, Schieinufer.

Abgesehen von der Fußgängerzone, die im nördlichen Abschnitt des Breiten Weges zwischen Julius-Bremer-Straße und Universitätsplatz für den Radverkehr freigegeben ist, wird dem Rad bisher noch nicht der ihm zustehende Stellenwert und Platz als wesentlicher Verkehrsträger im Stadtverkehr eingeräumt.

Die Abbildung auf der gegenüberliegenden Seite zeigt das Zielkonzept mit der Festlegung der Bedeutung einzelner Straßen- und Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger als Voraussetzung für Umgestaltungsmaßnahmen. Als wesentliche Kategorien zur Einstufung dienen die Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion der einzelnen Netzabschnitte.

Das erarbeitete **Netz für den Rad- und Fußgängerverkehr** umfaßt folgende Elemente:

- **Hauptverbindungen mit höchsten Anforderungen** an die Verbindungsqualität (z. B. Breiter Weg, Ernst-Reuter-Allee, Jakobstraße und Hegelstraße) zur Anbindung der angrenzenden Stadtteile,







- **Hauptverbindungen mit hohen Anforderungen** an die Verbindungsqualität (z. B. Bahnhofstraße, Julius-Bremer-Straße),
- **wichtige Netzergänzungen** zur Komplettierung des Wegenetzes (z. B. Erzberger Straße),
- **Grünverbindungen** und Kfz-freie Verbindungen (z. B. Elbuferweg, Sachsenring) sowie
- eine **Ausweitung der Fußgängerbereiche** in den Hauptgeschäftsbereichen.

Die Erfahrungen mit dem Rad- und Fußgängerverkehr in Städten vergleichbarer Topografie - d.h. fast keine Höhenunterschiede - und Ausdehnung zeigen, daß die Abwicklung der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Innenstadt vor allem dann verbessert werden kann, je mehr Rad- und Fußgängerverbindungen in der Innenstadt vorhanden sind und je besser die Erreichbarkeit des Zentrums aus den umliegenden Stadtteilen gegeben ist. Dies ist in Magdeburg z. T. auch durch eine Vielzahl kleinerer und kostengünstiger jedoch aufeinander abgestimmter Maßnahmen innerhalb des vorhandenen Straßennetzes möglich.

Während in Magdeburg die Ernst-Reuter-Allee und die Otto-von-Guericke-Straße vielbefahrene Verkehrsstraßen sind und für Fußgänger nur unzureichende Querungsmöglichkeiten bieten, ist die Fußgängerfreundlichkeit in vielen Vergleichsstädten deutlich höher, wenn der Durchgangsverkehr um die Haupteinkaufszone geleitet wird.

Deshalb sollte die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger vorrangig durch die Sicherung von Querungsstellen an Kreuzungsbereichen mit hoher Verkehrsbelastung erfolgen. Dies umfaßt Maßnahmen wie Markierung von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“), Einbau von Mittelinseln, Einrichtung von Lichtsignalanlagen (LSA) mit Überwegen, Bedarfs-LSA für Fußgänger und Radfahrer.

Die Vorzugslösung für den Radverkehr in der Innenstadt bleiben zunächst Hochbordradwege. Es können auch Radspuren bzw. Radstreifen auf der Fahrbahn sowie Auf Stellflächen an den Knotenpunkten („aufgeblasene Radstreifen“) vorgesehen werden.

*Radabstellanlagen direkt an allen wichtigen Zielpunkten wie z. B. am Breiten Weg*





## 2.2 Öffentlicher Personennahverkehr - Mobilität für alle

Der Öffentliche Personennahverkehr spielt für die Erschließung der Magdeburger Innenstadt eine sehr große Rolle. Im Rahmen eines integrierten Systems des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kommt den einzelnen Verkehrsträgern eine jeweils spezifische Verkehrsfunktion für die Erschließung der Innenstadt zu:

- S-Bahn:** Regionalerschließung des Nord-Süd-Siedlungsbandes
- Straßenbahn:** Feinerschließung der Stadtteile und der Innenstadt
- Stadtbus:** radiale und tangentielle Netzergänzung
- City-Bus:** Quartierserschließung, Parkhausanbindung etc.
- Taxi:** als ergänzendes Element für Bedarfsverkehre.

## 2.3 S-Bahn - die schnelle Anbindung an die Region

Die S-Bahn stellt aufgrund der kurzen Fahrzeiten eine günstige Anbindung des Nord-Süd-Siedlungsbandes zwischen Wolmirstedt und Schönebeck an die Magdeburger Innenstadt her. Bei einer Verdichtung des derzeitigen 30-Minuten-Taktes und bei einer Verbesserung der Infrastrukturausstattung an den Haltepunkten kann die Verkehrsbedeutung der S-Bahn für die Region und Teile der Stadt Magdeburg, die mit der Straßenbahn nicht oder nur mit unattraktiv langen Fahrzeiten erschlossen werden können, erheblich gesteigert werden.

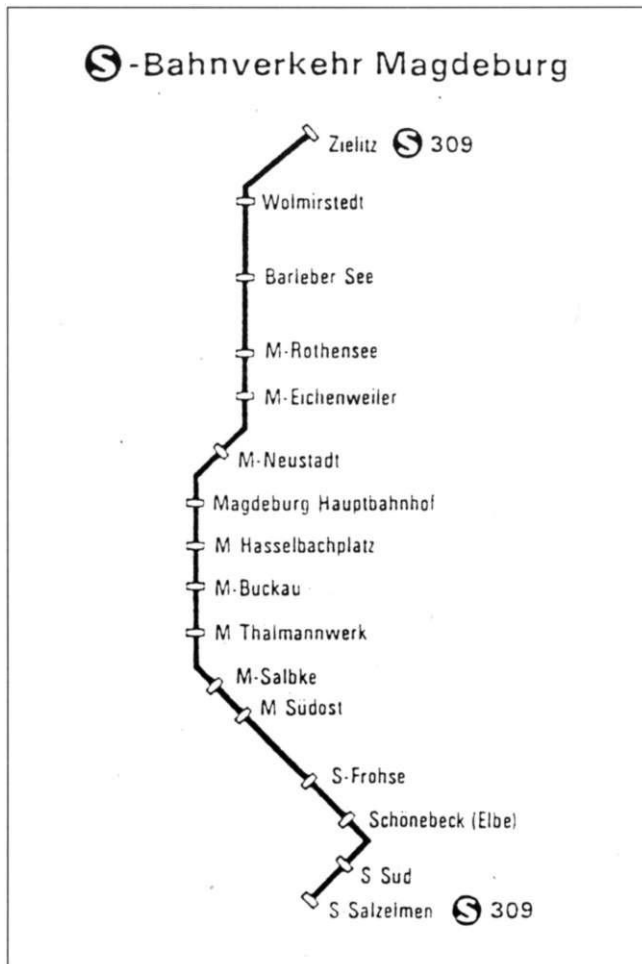
Wichtige Umsteigepunkte zwischen den verschiedenen Trägern des ÖPNV sind:

- **Hauptbahnhof** als zentraler und weiter auszubauender Umsteigepunkt zwischen S-Bahn, Regional- und Fernzügen sowie den vor allem in Ost-West-Richtung über die Ernst-Reuter-Allee verkehrenden Straßenbahnlinien;
- **S-Bahn-Haltepunkt „Magdeburg-Neustadt“** mit direkter Umsteigemöglichkeit in die auf dem Streckenast Lüneburger Straße/ Lübecker Straße verkehrenden Straßenbahnlinien;
- geplanter **S-Bahn-Haltepunkt „Nordfront“** zur direkten Erschließung Entwicklungsflächen im Bereich Schroteplatz und des nordwestlichen Innenstadtgebietes; bei Realisierung der geplanten Straßenbahnnetzerweiterung aus Richtung Kannenstieg/ Neustädter Feld besteht hier eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen der Nord-Süd-S-Bahn und der Straßenbahnachse über den Nordbrückenzug (Erschließung Universität etc.).

- **S-Bahn-Haltepunkt „Hasselbachplatz“** mit wichtiger Bedeutung für die direkte Anbindung der südlichen Innenstadt an das S-Bahn-Netz; aufgrund des etwa 300 m langen Fußweges zu den Straßenbahnhaltestellen ist dieser S-Bahn-Haltepunkt für Umsteigebeziehungen mit der Straßenbahn jedoch weniger gut geeignet.
- geplanter **S-Bahn-Haltepunkt „Herrenkrug“** für die Erschließung des Geländes der Bundesgartenschau

Der S-Bahn-Verkehr wird ergänzt durch den ebenfalls von der Deutschen Bahn AG betriebenen Regionalverkehr mit den Angeboten RegionalExpress und RegionalBahn. Auf den Strecken z. B. nach Burg, Haldensleben und Oschersleben wird damit das übrige Magdeburger Umland günstig angebunden.

S-Bahn-Achse im Großraum Magdeburg



## 2.4 Straßenbahn - Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV

Rückgrat des innerstädtischen Verkehrsnetzes bildet die Straßenbahn, die seit der Wiedervereinigung durch die Inbetriebnahme moderner Niederflurwagen auch optisch und vom Komfort her erheblich an Attraktivität gewonnen hat.

Mittlerweile fährt die Straßenbahn in großen Teilen des Stadtgebietes auf eigenem bzw. freigesperrem Gleiskörper, so daß ein störungsfreier Betrieb möglich wurde. Die Zuverlässigkeit der neuen und der modernisierten Wagen, die Beschleunigungsmaßnahmen an den Lichtsignalanlagen sowie die Verbesserung der Haltestellenanlagen, so daß das Einsteigen komfortabel und schnell vor sich geht, sorgen ebenfalls wieder für eine verbesserte Annahme des Öffentlichen Nahverkehrs in Magdeburg.

Die Erschließung der Innenstadt durch die Straßenbahn kann generell als gut bewertet werden. Kaum ein Punkt in der Innenstadt ist weiter als in 300 m von

einer Haltestelle entfernt. Lediglich von Teilbereichen der Jakobstraße (verdichtetes Wohngebiet) sowie der Erzberger Straße (Dienstleistungsstandorte z.B. Finanzdirektion) aus sind etwas längere Wege als 300 m bis zur nächsten Haltestelle zurückzulegen.

Das Liniennetz weist eine starke achsiale Ausrichtung auf, die im Zuge der Umgestaltungsmaßnahmen im Breiten Weg am Bahnhofsvorplatz und am Hasselbäckplatz möglicherweise noch umstrukturiert wird.

Besonders wichtige Haltestellen und Umsteigepunkte innerhalb des Straßenbahnnetzes sind:

- Universitätsplatz,
- Zentraler Platz,
- Hasselbäckplatz sowie
- Damaschkeplatz.

Ihre Umgestaltung ist durch die zahlreichen Bauvorhaben in Vorbereitung (vgl. Kap. 3).

Der Zentrale Platz am Breiten Weg ist der Hauptumsteigepunkt des Öffentlichen Nahverkehrs mitten im Herz der Stadt. Mit dem Bau des Allee-Centers und

*Neugestaltete und näher an den Hauptbahnhof herangerückte Haltestelle Brandenburger Straße*





des Ulrichshauses wird hier auch die Situation an den Haltestellen so weit neu geordnet, daß sie in bezug auf Komfort und Ausstattung das an vielen anderen Stellen in der Stadt bereits vorhandene Niveau erreichen. Umsteigewege sollen minimiert werden.

Neben dem Zentralen Platz ist der Hasselbachplatz als Verkehrsknotenpunkt der Straßenbahn von erheblicher Bedeutung. Die Haltestellenanlagen sind bereits verbessert worden. Die Umgestaltung dieses Platzes ist bereits geplant und wird 1997 realisiert.

Die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes hat sich bereits durch die Verlegung der Haltestellen vor dem Hauptbahnhof und in der Ernst-Reuter-Allee verbessert.

Problematisch bleibt die Führung der Straßenbahn insbesondere im Bereich der Hauptbahnhofsunterführung. Hier sind in näherer Zeit kaum Veränderungen machbar.

Als langfristige Lösung wird eine Zentralhaltestelle Hauptbahnhof im Bereich der Unterführung diskutiert; die Realisierungschance ist jedoch noch nicht endgültig geklärt.

Die Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und verschiedenen Bereichen in der Innenstadt sind aufgrund notwendiger Umsteigevorgänge zum Teil umständlich. Bei der Wahl einer direkten Linie muß eine längere Wartezeit in Kauf genommen werden. Durch Umsteigen können dagegen kürzere Reisezeiten erzielt werden, wobei dann allerdings längere Wege an den derzeitigen Umsteigehaltestellen erforderlich sind.

Liniennetzoptimierungen sollten besonders die Bedienungsqualität verbessern. Eine Beschleunigung der Straßenbahn kann an einigen Verkehrsknoten noch erreicht werden.

Umsteigehaltestelle Damaschkeplatz





Engpaß Ernst-Reuter-Allee am Hauptbahnhof

### **Beschlossene Ziele:**

**Aufbauend auf den Aussagen des „Verkehrlichen Leitbildes“ und der gesamtstädtischen ÖPNV-Konzeption ergeben sich folgende Anforderungen und Ziele für die ÖPNV-Erschließung der Innenstadt:**

- **Sicherung einer möglichst direkten Erreichbarkeit des Hauptgeschäftsbereichs und der gesamten Innenstadt aus allen Stadtteilen Magdeburgs,**
- **Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Fern-, Regional-, S-Bahn, ZOB und Straßenbahn sowie der Straßenbahnlinien untereinander,**
- **Beschleunigung der Straßenbahnen und Busse,**
- **Anpassung des Straßenbahnverkehrs in den Hauptgeschäftsbereichen/ Fußgängerbereichen an die Erfordernisse des Fußgänger- und Einkaufsverkehrs sowie**
- **Verbesserung der Verkehrssicherheit und Ausstattung von Haltestellen sowie ggf. Verlagerung einzelner Haltestellen soweit erforderlich.**

Im Rahmen der „Verkehrskonzeption Innenstadt“ sowie gesamtstädtischer Netzüberlegungen<sup>6</sup> wurde das in Abbildung 3-2 dargestellte Zielkonzept für die ÖPNV-Erschließung der Innenstadt durch die S-Bahn, die

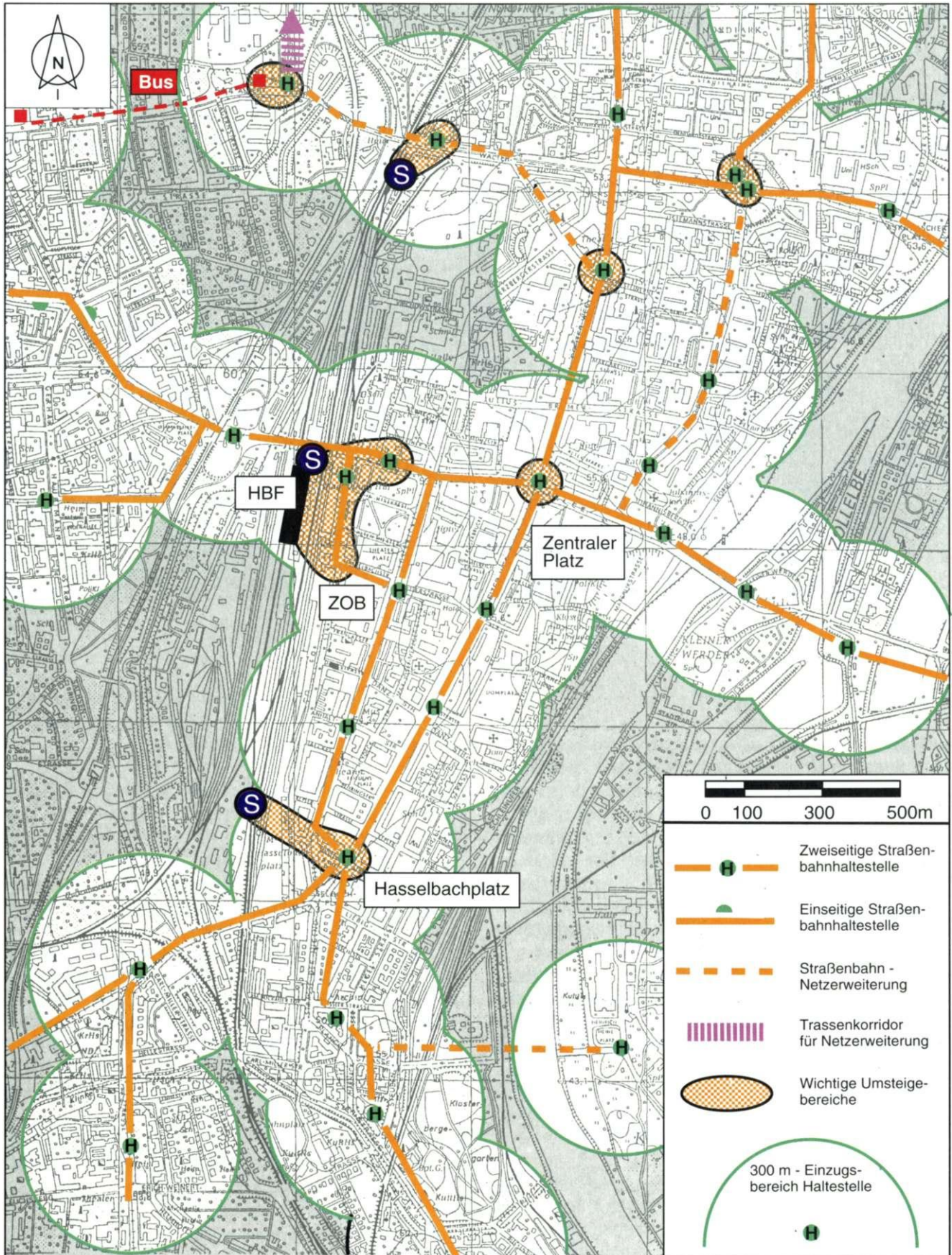
Straßenbahn und den Bus entwickelt. Für die Straßenbahn sind vor allem die im folgenden aufgeführten zahlreichen Maßnahmen vorgesehen:

1. **Netzergänzung Jakobstraße:** zusätzliche Linie in der Jakobstraße als zweite Nord-Süd-Achse; Haltestellenstandorte sind in Höhe der Peterstraße und des Alten Marktes möglich;
2. **Neue Haltestellen Johannisberg und Rotehorn-Insel** zur besseren Erschließung des westlichen und östlichen Elbuferbereichs;
3. **Neue Gleisanlagen im Bereich des Hauptbahnhofs.** Im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird die Haltestelle vor dem Bahnhofsgelände neu angelegt. Für den Ost-West-Verkehr ist eine Verlegung der Haltestelle Ernst-Reuter-Allee näher zum Hauptbahnhof vorgesehen. Beide Maßnahmen sind mittlerweile realisiert.
4. **Zentralhaltestelle „Zentraler Platz“:** Zusammenlegung der Straßenbahnhaltestellen jeweils nördlich und östlich des Zentralen Platzes;

<sup>6</sup> „ÖPNV-Konzept Magdeburg“, Studiengesellschaft Verkehr mbH (SNV) vom Dezember 1993



Zielkonzept und wichtige Maßnahmen zur ÖPNV-Erschließung der Innenstadt (Erläuterung nebenstehende Seite)





5. **Netzergänzung Kannenstiegl/ Neustädter Feld:** die Linie würde über die Walther-Rathenau-Straße und die Straße Am Krökentor in den nördlichen Abschnitt des Breiten Weges einmünden. Im Zusammenhang mit dem möglichen S-Bahn-Haltepunkt „Nordfront“ am Schroteplatz kann eine sehr günstige Umsteigebeziehung zur S-Bahn geschaffen werden. Damit würde auch eine Aufwertung des nordwestlichen Innenstadtbereiches einschließlich des Universitätsbereiches erreicht werden.
6. **Neuordnung Universitätsplatz:** wünschenswert ist eine Umsteige Haltestelle im Einmündungsbereich des Breiten Weges. Durch eine neue Haltestelle in der Gareisstraße direkt nördlich des Universitätsplatzes kann eine günstige Erschließung der Universität erfolgen.
7. **Wiederinbetriebnahme Haltestelle Askanischer Platz** nach Fertigstellung der Brückenbaumaßnahmen gemäß den Aussagen des Sondergutachtens „Nordbrückenzug“ und dem Beschluß der Stadtverordnetenversammlung;
8. **Anbindung der Stadthalle und des Stadtparks Rotehorn** an das Straßenbahnnetz (Bus) vom Haselbachplatz aus mit Linienführung über Stern-



Zentralhaltestelle "Zentraler Platz" (Alter Markt)

Haltestelle Breiter Weg "vorher"



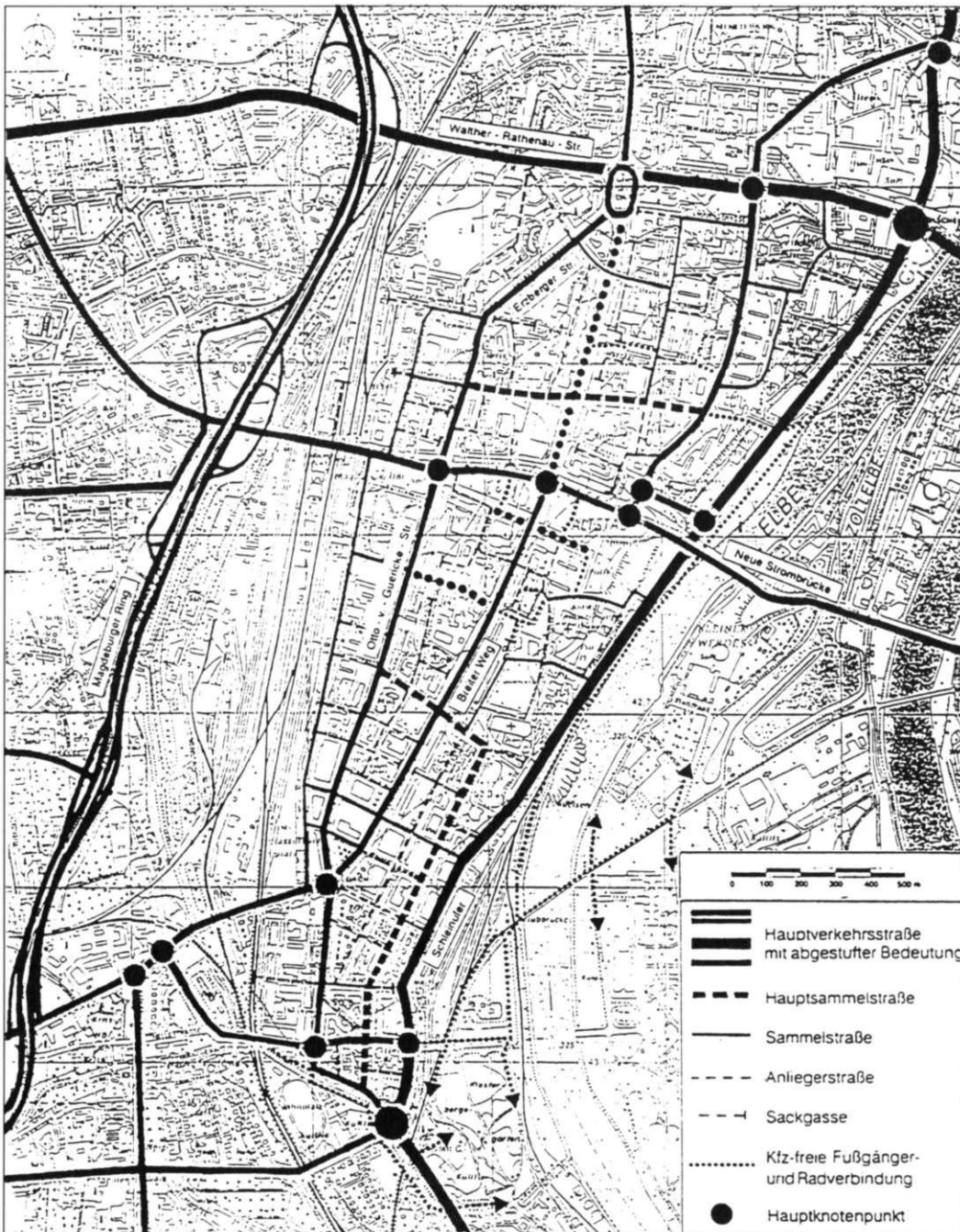


Straße, Seumestraße und die wiederaufzubauen-  
de Sternbrücke;

9. **Zusätzliche Haltestelle im nördlichen Abschnitt des Breiten Weges** in der Nähe des Hochhauses zur besseren Erschließung des Hauptgeschäfts-  
bereichs.
10. Verlegung ZOB an die Westseite des Hauptbahn-  
hofs

In den späten Abend- und Nachtstunden findet eine  
Angebotsumstellung auf Buslinien statt. Der Taxiver-  
kehr ist ergänzend zu den Straßenbahn- und Buslini-  
en als Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs aus-  
reichend zu berücksichtigen.

- 7 „Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Nordbrückenzug“ der  
Arbeitsgemeinschaft PGT/MVC/SNV, Juni 1993



*Vorhandenes Straßennetz  
mit den deutlich  
ausgeprägten  
Innenstadtangenten im  
Westen, Norden und  
Osten*