

2.5 Kfz-Verkehr - Sicherung der Mobilität und Erreichbarkeit

Für den Innenstadtbereich Magdeburgs ist die Erreichbarkeit mit dem KFZ derzeit bereits allein aus Gründen der Konkurrenz der Innenstadt Magdeburgs mit anderen Standorten vor allem des großflächigen Einzelhandels in Stadtrandlagen zu einem wichtigen Standortfaktor geworden.

Eine wesentliche Funktion für die äußere Erschließung der Magdeburger Innenstadt besitzen:

- der Magdeburger Ring als westliche Tangente mit den Anschlußstellen Damaschkeplatz, Albert-Vater-Straße/Walther-Rathenau-Straße und Halberstädter Straße - Hallische Straße
- die Walther-Rathenau-Straße als nördliche Innentadt tangente mit dem Universitätsplatz sowie
- das Schieinufer als östliche Innentadt tangente.

Im Süden sind die tangentialen Verkehrsströme auf mehrere Straßenzüge verteilt.

Bemerkenswert an der verkehrlichen Erschließung der Landeshauptstadt Magdeburg ist, daß der „Magdeburger Ring“ (Bundesstraßen B 71/ B 81/ B 189) und die Walther-Rathenau-Straße (Bundesstraße B 1), die auch mit Regional- und Fernverkehr belastet sind, in unmittelbarer Nähe tangential zur Innenstadt verlaufen. Hier werden der Bau der A 14 und der Ausbau der A 2 eine Entlastung bringen. Eine weitere Tangente bildet das Schieinufer parallel zur Elbe und stellt damit eine Trennwirkung für die Zugänglichkeit zum Elbufer dar.

Zusätzlich wird die Innenstadt in Magdeburg und auch der Hauptgeschäftsbereich von Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes in Nord-Süd-Richtung (Erzberger Straße, Otto-von-Guericke-Straße) und in Ost-West-Richtung (Ernst-Reuter-Allee) durchschnitten. Dabei führt insbesondere die Ernst-Reuter-Allee regionalen Durchgangsverkehr im Berufs- und Besorgungsverkehr durch das Herz der Innenstadt.

Die Zufahrt zur Innenstadt ist vor allem aufgrund ihrer Lage zwischen Elbe und Bahnanlagen auf wenige Straßenzüge beschränkt. Wichtige „Stadteingänge“ zur Innenstadt sind:

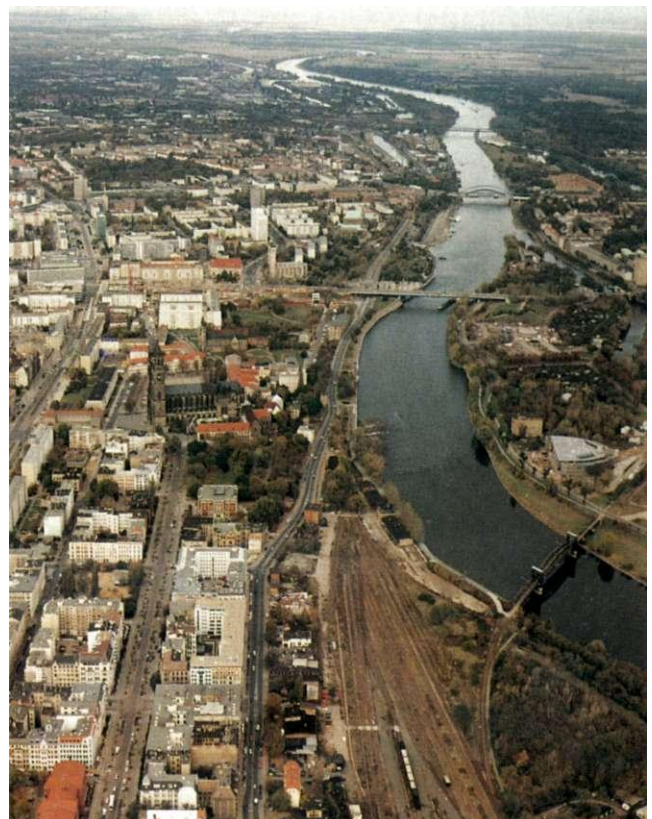
- Magdeburger Ring/ Walther-Rathenau-Straße
- Gareisstraße/ Universitätsplatz/ Theaterplatz
- Brückenkopf Nordbrücke/ Askanischer Platz/ Sandtorstr.
- Strombrücke/ Ernst-Reuter-Allee
- Schönebecker Straße
- Hallische Straße/ Hasselbachplatz
- Damaschkeplatz/ Kölner Platz

Besondere räumliche Engpässe für alle Verkehrsarten stellen die Bahnstufenunterführung/ Kölner Platz und die Hallische Straße dar. Zu Spitzenzeiten ist die Ernst-Reuter-Allee aufgestaut. Im Norden und Süden sind der Universitätsplatz, der Askanische Platz und der Hasselbachplatz hochbelastete Knoten.

Kfz-Verkehrsaufkommen

Die Verkehrsmengen auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen liegen im allgemeinen jeweils zwischen 12.000 und 25.000 Kfz-Fahrten pro Tag. Höher

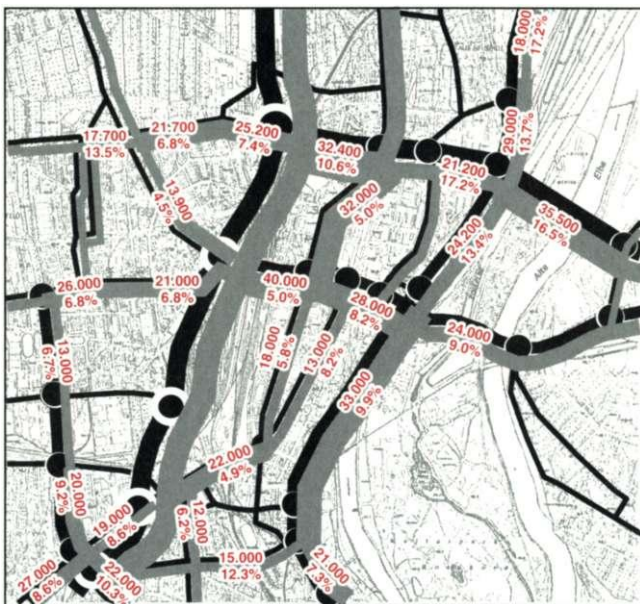
Schieinufer (östliche Tangente des City-Ringes) und Brückenschläge über die Elbe



belastet sind die Otto-von-Guericke-Straße in ihrem nördlichen Abschnitt mit bis zu 32.000 KFZ/24 h und das Schieinufer mit bis zu 33.000 KFZ/24 h. Die stärkste Belastung mit ca. 39.000 KFZ/24 h weist die Ost-West-Achse Ernst-Reuter-Allee in Höhe des Kölner Platzes auf.

Probleme in der Verkehrsabwicklung (Linksabbiegeströme, Vorrang für den Straßenbahnverkehr, Querung wichtiger Fußgänger- und Radfahrbeziehungen) führen zu den heute an zahlreichen Knotenpunkten der Innenstadt zu beobachtenden Staubildungen für den KFZ-Verkehr und z. T. auch zu Behinderungen für den ÖPNV.

Kfz-Belastung/24 h mit prozentualem Anteil des Schwerverkehrs

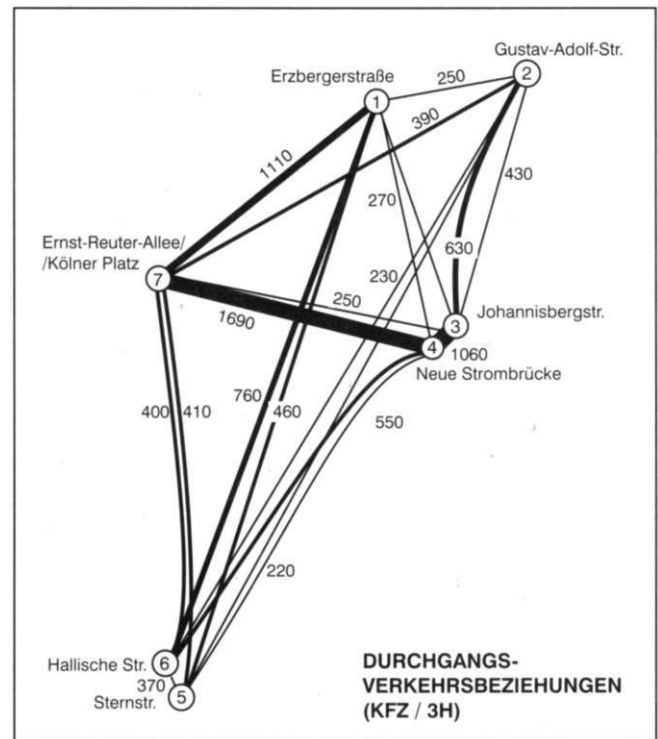


Hoher Anteil Durchgangsverkehr

Die im März 1994 durchgeführte Kennzeichenerfassung an den Innenstadtzufahrten ergab, daß ein wesentlicher Anteil des Kfz-Verkehrs in der Innenstadt dem Durchgangsverkehr - bezogen auf den Bereich der Innenstadt - zuzuordnen ist. In der nebenstehenden Abbildung sind die Durchgangsverkehrsbeziehungen zwischen den Erfassungsstellen dargestellt. Die Prozentanteile beziehen sich auf den Zeitraum der Kennzeichenerfassung von 15 bis 18 Uhr. Deutlich wird, daß die Hauptbelastung der Innenstadt mit Durchgangsverkehr in der Ernst-Reuter-Allee mit ca. 1.700 KFZ zwischen Kölner Platz und Neue Strombrücke im dreistündigen Zählzeitraum liegt.

Für das gesamte Zentrum ist bei etwa 160.000 Fahrten in 24 Stunden mit 45.000 bis 65.000 Fahrten Durchgangsverkehr gemessen am Innenstadtkordon zu rechnen. Insgesamt zeigt sich, daß der Durchgangsverkehr auf den die Innenstadt durchschneidenden Hauptverkehrsstraßen das Hauptproblem darstellt.

Beispielsweise beträgt der Durchgangsverkehrsanteil bezogen auf das Innenstadtgebiet in diesem dreistündigen Zeitraum im Bereich der Bahnunterquerung am Kölner Platz ca. 50 %. Eine ähnlich hohe Größenordnung des Durchgangsverkehrsanteils weisen die Erzberger Straße, die Gustav-Adolf-Straße sowie die Hallische Straße auf (jeweils 55 %). Einen noch deutlich höheren prozentualen Durchgangsverkehrsanteil weisen die Sternstraße mit ca. 62 % sowie die östlichen Stadtzufahrten Johannisberg (ca. 75 %) und Neue Strombrücke (ca. 76 %) auf.



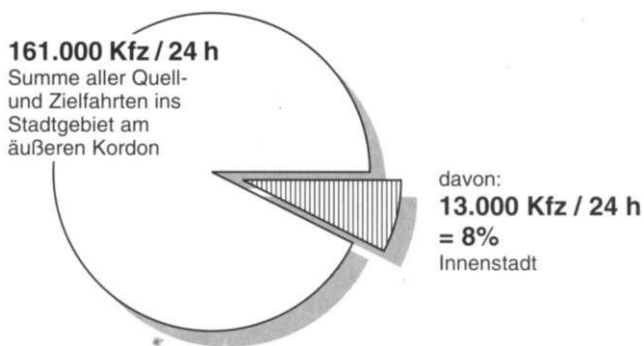
Ziel- und Quellverkehrsbeziehungen an den Stadtzufahrten

Die Auswertung der im Mai 1992 für die Landeshauptstadt Magdeburg durchgeführten Verkehrsbefragung an den Stadtgrenzen („äußere Kordonbefragung“) ergab, daß etwa 13.000 Fahrten des überregionalen und regionalen Ziel- und Quellverkehrs die Innenstadt als Ziel- bzw. Quellgebiet hatten. Stellt man diese Zahl den etwa 160.000 Fahrten/24 h am inneren Kordon des Stadtzentrums gegenüber, so zeigt sich der extrem hohe Verkehrsanteil von 92 % (148.000 Fahrten/24 h), der aus dem Stadtgebiet von Magdeburg kommt (Binnenverkehr). Aus dem Umland kommen dagegen nur 8 % (siehe untenstehende Abbildung).

Von den 13.000 Fahrten/24 h des überregionalen und regionalen Verkehrs, die die Innenstadt als Quelle bzw. Ziel haben, verteilen sich am äußeren Kordon 4.000 Fahrten auf den nördlichen Ast des „Magdeburger Rings“, 2.500 Fahrten auf die östliche Stadtzufahrt der Bundesstraße B 1 (Berliner Chaussee) und 1.100 Fahrten auf den südlichen Ast des Magdeburger Rings.

Damit zeigt sich, daß der Anteil der Quell- und Zielverkehrsfahrten aus dem Umland in die Innenstadt derzeit vergleichsweise gering ist. Dies kann u.a. auf die

Anteil Innenstadtbezogener Quell-/ Zielverkehr an den Stadtzufahrten



immer noch schwache Zentrumsfunktion und das bisher geringe Arbeitsplatzangebot in der Innenstadt (wenig Berufspendler) zurückgeführt werden. Ein weiterer Grund ist aber auch in der guten Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zu sehen.

KFZ-Verkehrsaufkommen nach Bereich und Fahrtzweck

Modellrechnungen zeigen, daß der Anteil der Verkehre, die in der Innenstadt verbleiben - gemessen an der Gesamtzahl der ein- und ausfahrenden Kfz - nur etwa 40 bis 50 % beträgt. Die Innenstadt wird also derzeit als „Abkürzung“ für Fahrten innerhalb der Stadt genutzt, obwohl mit Magdeburger Ring, Bundesstraße B 1 und Schieinufer eine Art „Cityring“ zur Verfügung steht.

Ursache hierfür sind sicherlich die durch Baustellen und erschwerte Knotenabwicklung auf diesem Ring teilweise problematischen Verkehrsbeziehungen. Allerdings sind heute bereits positive Auswirkungen durch die Teilinbetriebnahme des Nordbrückenzugs sowie Verbesserungen am Magdeburger Ring zu beobachten, die durch die Verlagerung von überregionalem Durchgangsverkehr auf die A 2 und A 14 noch stärker werden.

Staubildung in der Ernst-Reuter Allee



Konzept für die Kfz-Erschließung

Die langfristig zu realisierenden Zielkonzepte für die Kfz-Erschließung zeigen die für eine städtebaulich orientierte Verkehrsplanung notwendigen Netzveränderungen und flankierenden baulichen Maßnahmen.

Der Grundgedanke der Netzkonzeption liegt im Aufbau eines geschlossenen Systems, bei dem Quell- und Zielpunkte des motorisierten Individualverkehrs, wie z. B. Parkieranlagen, über möglichst umweltverträgliche Straßen erschlossen werden. Die Hauptgeschäftsbereiche sowie die in der Magdeburger Innenstadt befindlichen Wohnstandorte sollen dabei möglichst nicht mit hochbelasteten Verkehrsstrassen durchschnitten werden.

Beschlossene Ziele

Generelle Ziele für die Erschließung der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr liegen in der

- **Verdrängung des nicht innenstadtbezogenen Durchgangsverkehrs in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung, um für den Zielverkehr ausreichende Kapazitäten zu gewinnen,**
- **Sicherstellung der Erschließung für den notwendigen Wirtschafts- und Kundenverkehr als Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt besonders im Hinblick auf die Konkurrenzsituation mit den Märkten „auf der grünen Wiese“,**
- **Ausweitung der am Breiten Weg vorhandenen Hauptgeschäftsbereiche über die Ernst-Reuter-Allee und Otto-von-Guericke-Straße in Richtung Hauptbahnhof und Breiter Weg (Südabschnitt),**
- **Schaffung von Parkraum, der wegegunstig von den die Innenstadt tangierenden Straßen erreichbar ist („Park&Go“),**
- **Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung**
- **Flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten.**

Im Rahmen des „Verkehrlichen Leitbildes“⁸ sind mehrere Planungsfälle für die Gesamtstadt entworfen worden, denen unterschiedliche Schwerpunkte der Nutzungsentwicklung zugrunde liegen. Der Planungsfall P 0 beinhaltet die bereits bestehenden Planungsbindungen der Nutzungsentwicklung und stellt die erste Entwicklungsstufe der Stadt dar. Der Planungs- und Realisierungshorizont umfaßt einen Zeitraum bis zum Jahr 2005.

Das aus dem „Verkehrlichen Leitbild“ abgeleitete und nebenstehend dargestellte Zielkonzept für die Kfz-Er-

schließung der Magdeburger Innenstadt definiert die verkehrliche Hauptfunktion von Straßen für den KFZ-Verkehr, die Standorte von Parkieranlagen sowie wesentliche Maßnahmen zur Lenkung des Kfz-Verkehrs. Die Festlegung der Straßennetzhierarchie dient als Voraussetzung für eine angepaßte und bedarfsorientierte Umgestaltung der Straßenräume. Formuliert werden Gestaltungsanforderungen, Nutzungsansprüche, Leistungsanforderungen, Querschnitt etc. der innerstädtischen Straßen als Grundlage für Verkehrsregelungsmaßnahmen wie Wegweisung, Parkleitsystem, örtliche Zufahrtsbeschränkungen.

Das für den Planungsfall P 0, der die erste Entwicklungsstufe bis zum Jahr 2005 darstellt, in der gegenüberstehenden Abbildung dargestellte Straßennetz wird entsprechend der erforderlicher Leistungsfähigkeit des Straßennetzes nach folgenden Kategorien unterschieden:

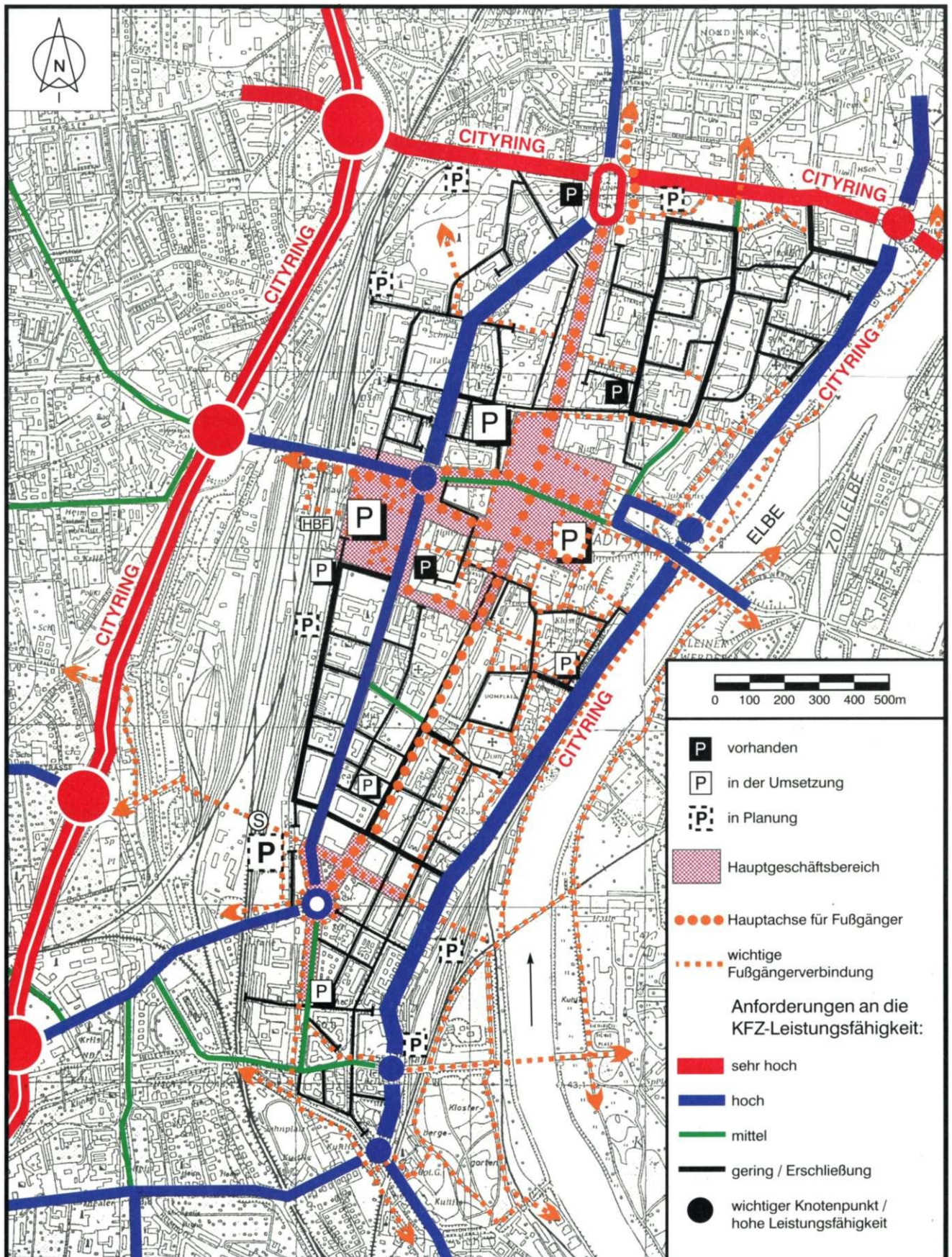
- **Hauptverkehrsstraßen mit sehr hohen Anforderungen** an die Leistungsfähigkeit als Teil des gesamtstädtischen Straßenhauptnetzes (in der Plandarstellung rot);
- **Hauptverkehrsstraßen mit hohen Anforderungen** an die Leistungsfähigkeit zur Bündelung des innenstadtbezogenen Ziel- und Quellverkehrs (in der Plandarstellung blau);
- **Hauptverkehrsstraßen mit mittleren Anforderungen** an die Leistungsfähigkeit (in der Plandarstellung grün);
- **nachgeordnete Erschließungsstraßen** ohne Verbindungs- und Bündelungsfunktion (in der Plandarstellung schwarz).

Folgende Planungsgrundsätze liegen der Straßennetzkonzeption zugrunde:

- Der bisherige Durchgangsverkehr auf dem „Magdeburger Ring“ wird weitgehend auf die im Jahr 1997/98 fertiggestellten Bundesautobahn A 14 verlagert, so daß der „Magdeburger Ring“ vor allem die städtischen Quell- und Zielverkehre und den Binnenverkehr aufnehmen kann.
- Der Kfz-Verkehr wird auf bestimmten Straßen gebündelt, um in anderen Bereichen Entlastungen zu erzielen. Dies betrifft vor allem die Zufahrten zur Innenstadt.

⁸ Verkehrliches Leitbild der Landeshauptstadt Magdeburg, PGT, Magdeburg/ Hannover, Oktober 1993

Zielkonzept für das Straßennetz Planungsfall PO - erste Entwicklungsstufe (Planungsstand 1996)



- Schleichverkehre sind zu verhindern. Dieses Problem kann mit dem Umbau und der Ausbesserung jener Straßen auftreten, die eine günstige Verbindung darstellen, bisher aber nicht genutzt wurden.
- Auf empfindlichen Abschnitten im Straßenhauptnetz z.B. in der Ernst-Reuter-Allee ist eine Begrenzung der Verkehrsmengen wünschenswert, um städtebauliche Trennwirkungen zu vermeiden.
- Der Schwerverkehr soll möglichst auf dafür geeigneten Straßen geführt werden. Dies gilt sowohl für den Durchgangsverkehr als auch für den innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr.

Grundlage aller Netzkonzeptionen ist die Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf möglichst verträglichen Routen (sog. Vorbehaltsnetz) und eine flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen (vgl. Kap. 2.7). Das Vorbehaltsnetz stellt das Straßennetz außerhalb der Tempo-30-Zonen dar, das den wesentlichen Teil des innerstädtischen Kfz-Verkehrs aufzunehmen hat.

Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit besteht vor allem auf den radial in die Innenstadt führenden Hauptverkehrsstraßen wie z.B. die Hallische Straße, was auch bei der Straßenraumanalyse deutlich wurde.

Weitere wesentliche Handlungsspielräume für die Kfz-Erschließung sind Lage und Regelung für das Parkraumangebot und die Zuwegung zu den wichtigsten Parkieranlagen. Deren Standorte und Kapazitäten werden im Kap. 2.5 näher dargestellt und bewertet.

Die bisher auf den Entwicklungsgrundlagen von 1992/93 aufbauende Verkehrsmengenprognose für das Jahr 2005/2010 wurde im Rahmen einer aktuellen, eher bestandsorientierten Verkehrsmengenabschätzung modifiziert.

Eine ungehinderte Durchfahrbarkeit der Innenstadt für den nicht innenstadtbezogenen Verkehr ist in der Zielkonzeption zu vermeiden. Dies betrifft vor allem die Ernst-Reuter-Allee sowie die Nord-Süd-Verbindungen Jakobstraße/ Breiter Weg Südabschnitt und Erzberger Straße/ Otto-von-Guericke-Straße. Die Erreichbarkeit aller Bereiche vor allem für den Wirtschaftsverkehr ist jedoch sicherzustellen. In diesem Zusammenhang sind auch modellhafte Ansätze eines City-Logistik-Konzeptes für die Magdeburger Innenstadt zu entwickeln und zu fördern.

Für den Schwerlastverkehr liegt eine detaillierte Bearbeitung der Ansprüche an das Innenstadt-Straßen-

netz sowie von Maßnahmen zur Verminderung der durch den Schwerverkehr bedingten Belastungen vor⁹.

Beschlossene Maßnahmen zur Optimierung des City-Ringes

- **Leistungssteigerung des Knotenpunktes Askanischer Platz im Zusammenhang mit der Erneuerung des Nordbrückenzuges durch die Untertunnelung des Askanischen Platzes;**
- **Leistungssteigerung der Anschlußstelle Magdeburger Ring/ Albert-Vater-Straße/ Walther-Rathenau-Straße;**
- **Maßnahmen in der Walther-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Askanischem Platz (Grunderneuerung und Trennung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr);**
- **Leistungssteigerung des Universitätsplatzes und Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrerquerungen durch teilweise niveaufreie Gestaltung der Verkehrslösung;**
- **Veränderungen des Knotenpunktes Walther-Rathenau-Straße/ Gustav-Adolf-Straße zur Förderung des Verkehrsflusses in Ost-West-Richtung;**
- **Leistungssteigerung des Schieinuferes als Teil des Cityringes, v.a. durch Optimierung der Knotenpunkte**
 - **Johannisberg (Anbindung der nord-östlichen Innenstadt, des Zentralen Platzes sowie der östlichen Siedlungsgebiete an das Schieinufer)**
 - **Gouvernementsberg**
 - **Keplerstraße**
 - **Planckstraße**
 - **Erich-Weinert-Straße/ Schönebecker Straße/ Steubenallee.**
- **Anbindung der Straße Am Krökentor an die Walther-Rathenau-Straße;**

⁹ Gutachten zur Führung des Schwerverkehrs in der Landeshauptstadt Magdeburg, 1994



Vierspuriger Ausbau des Nordbrückenzuges kurz vor der Fertigstellung

Konzeptplanung „Ost-West-Magistrale“

Die Walther-Rathenau-Straße als wichtiger Teilabschnitt der „Ost-West-Magistrale“ im Bereich der Innenstadt stellt nach dem Magdeburger Ring die zweitwichtigste Verkehrsader der Stadt Magdeburg dar. Für diesen Straßenzug wurden im Rahmen der Gesamtuntersuchung zur „Ost-West-Magistrale“¹⁰ grundlegende Vorgaben für weiterführende Detailstudien erstellt.

Einerseits ist die Walther-Rathenau-Straße die Ortsdurchfahrt der B 1 und gewinnt mit dem Anschluß des Reneweges an die A 14 noch an Bedeutung für die regionale und überregionale Anbindung der Stadt. Andererseits ist sie auch im Zusammenhang mit dem Nordbrückenzug eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße mit größter Bedeutung für den Binnenverkehr.

Die zu erwartende Fertigstellung von Großvorhaben wie der Autobahnanschluß im Westen (1997/98), die Fertigstellung des Nordbrückenzuges (1998), die Bundesgartenschau BUGA (1999) sowie die Fertigstellung der Großprojekte in der Innenstadt z. B. am Bahnhofsvorplatz und am Zentralen Platz mit den gewünschten verkehrsentlastenden Wirkungen, aber auch die weitere Motorisierungsentwicklung und die sich vollziehende Stadtentwicklung (nicht zuletzt im Osten) stellen die Aufgabe, sich mit den verkehrlichen und städtebaulichen Fragen zu dieser Magistrale in entsprechender Komplexität zu befassen.

Für die einzelnen Knotenpunkte wurden Empfehlungen zur Umgestaltung anhand der Kriterien Netzbedeutung, Anforderungen aus dem Strecken- bzw. Umfeld und Planungsstand gegeben.

In weiten Bereichen kann eine stadtverträgliche Verkehrsführung erzielt werden, die neben dem Kfz-Verkehr auch dem Fußgänger- und Radverkehr ein gleich hohes Gewicht beimißt.

¹⁰ Verkehrsuntersuchung „Ost-West-Magistrale“ in der Landeshauptstadt Magdeburg, Teil 1 : Verkehrsplanerische Betrachtungsebene, PGT, Hannover/ Magdeburg, 1996



Städtebauliche und verkehrliche Entwicklung gehen Hand in Hand: hier das Beispiel Erzberger Straße Richtung Universitätsplatz

Für den Abschnitt Universitätsbereich bis zum Askani-schen Platz einschließlich Nordbrücken-zug sind Maßnahmen zur Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit und der städtebaulichen Qualität vorgesehen und zum Teil bereits in der Realisierungsphase (Nordbrücken-zug).

Kurz- und mittelfristige Entwicklungsschwerpunkte

Aus den entwickelten Konzepten ergeben sich die folgenden kurz- und mittelfristigen Entwicklungsschwerpunkte:

Beschlossene Maßnahmen

innerhalb der Innenstadt, die für die Innener-schließung empfehlenswert sind:

- **Veränderung der Knotenpunkte Jakobstraße/ Ernst-Reuter-Allee und Jakobstraße Johannis-berg zur Förderung der Verkehrsbeziehung Neue Strombrücke - Schieinufer.**

- **Anpassung der Ernst-Reuter-Allee zwischen dem Kölner Platz, dem Knotenpunkt mit der Otto-von-Guericke-Straße und der Jakobstraße, als Folge-maßnahme der Entwicklung der Großprojekte am Bahnhofsvorplatz und am Zentralen Platz.**
- **Breiter Weg:**
 - **Stufenkonzept zur Umgestaltung der Julius-Bremer-Straße**
 - **Ausbau eines verkehrsberuhigten Bereiches (Mittelfristig) bzw. einer Fußgängerzone zwischen der Ernst-Reuter-Allee und Himmelreich-straße in Zusammenhang mit der geplanten Bebauung des Zentralen Platzes**
 - **Ausbau eines verkehrsberuhigten Bereiches/einer Fußgängerzone zwischen der Keplerstraße und dem Hasselbachplatz zur Verkehrsberuhi-gung der südlichen Innenstadt;**
- **Bereich des Hauptbahnhofs: Sperrung der Bahn-hofstraße zwischen der Ernst-Reuter-Allee und der Hasselbachstraße im Zusammenhang mit der Bebauung City-Carré;**
- **Ausbau der Einsteinstraße als Fußgängerzone zwischen dem Breiten Weg und der Bahnhofstraße zur Aufwertung der Wegebeziehung vom**

S-Bahn-Haltepunkt Hasselbachplatz durch die südliche Innenstadt zum Bereich Elbebahnhof/ Hubbrücke Stadtpark Rotehorn;

- **Begleitende Ausweisung von Tempo 30 km/h-Zonen in den Wohnbereichen.**

Ausblick auf langfristige Entwicklungsmöglichkeiten

Die langfristigen Erschließungserfordernisse sowie die davon abhängigen Möglichkeiten der städtebaulichen Aufwertung vor allem des Kernbereiches mit Breitem Weg, Zentralem Platz und Bahnhofsbereich hängen in erster Linie von der Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr sowie von der Lage und vom Umfang des zukünftigen Parkraumangebotes ab.

Erst wenn die weitgehend uneingeschränkte Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr auf den Innenstadtrand begrenzt wird, kann die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt weiter in entscheidendem Maße gesteigert werden.

Wesentliches Merkmal einer derartigen mittel- und langfristigen Entwicklungsstufe ist die verstärkte Anordnung von Parkraum vor allem für Langzeitparker in den Randbereichen der Innenstadt, die mit dem KFZ direkt und auf kurzem Wege von den die Innenstadt tangierenden Straßenzügen wie Magdeburger Ring, Walther-Rathenau-Straße, Schieinufer erreicht werden können. Gleichzeitig müssen die Fußwegeachsen von den äußeren Parkraumschwerpunkten zu den Haupteinkaufsbereichen aufgewertet werden („Park&Go“).

Gelingt es, die Parkplätze insbesondere für Dauerparker schrittweise eher am Innenstadtrand anzusiedeln, kann die wünschenswerte Freihaltung bzw. Entlastung der Hauptgeschäftsbereiche wie z. B. Ernst-Reuter-Allee und Breiter Weg vom KFZ-Verkehr erreicht werden. Der Zielverkehr soll dazu von den einzelnen Stadtzufahrten zielgerichtet zu den zugehörigen Parkierungseinrichtungen geführt werden („Taschensystem“), was hohe Anforderungen an ein Informations- und Parkleitsystem stellt.

Schieinufer - vierspurig



Hauptstandorte für öffentlich zugängliche Parkplätze in Randlage sind:

- Walther-Rathenau-Straße/ nordwestlicher Randbereich der Innenstadt (Schroteplatz, Listemannstraße)
- westlich des Hauptbahnhofs
- Hallische Straße/Bahnhofstraße
- Schieinufer.

Die Erschließung der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr (Parkhauszufahrten, Lieferverkehr etc.) sollte sich zukünftig mehr auf die folgenden Straßen konzentrieren:

- Erzberger Straße für den nordwestlichen Bereich,
- Schieinufer für die östlich des Breiten Weges gelegenen Bereiche,
- Straßenzug Hallische Straße/ Hasselbachplatz/ Otto-von-Guericke-Straße für den südwestlichen Bereich sowie
- Ernst-Reuter-Allee vom Damaschkeplatz aus für den Bahnhofsbereich

Zur besseren verkehrlichen Erschließung der südlichen Innenstadt vom Magdeburger Ring aus und zur Entlastung der Otto-von-Guericke-Straße als durchgehend befahrbare Nord-Süd-Verbindung ist langfristig die Wiederherstellung des Sachsenringes als Netzerweiterung zwischen dem Knoten Magdeburger Ring/ Liebknechtstraße und der Hallischen Straße erforderlich (vgl. Kap. 3.9).

Für den Abschnitt der Otto-von-Guericke-Straße zwischen Julius-Bremer-Straße und Danzstraße ist durch geeignete Maßnahmen schrittweise eine Reduzierung der Verkehrsmenge anzustreben, um die derzeitige städtebauliche Trennwirkung dieser Straße auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Verbindung von Otto-von-Guericke-Straße und Damaschkeplatz über die Ernst-Reuter-Allee könnte auf reine Zielverkehrsfahrten beschränkt werden, so daß der Knoten Otto-von-Guericke-Straße/Ernst-Reuter-Allee („Weinarkade“) zugunsten des Fußgängerverkehrs und des Öffentlichen Personennahverkehrs und zur besseren städtebaulichen Anbindung des Bahnhofsbereiches an den Zentralen Platz grundsätzlich umgestaltet werden könnte.

2.6 Parkplätze - so viele wie erforderlich

Insgesamt befinden sich etwa 10.600 Einstellplätze in der Innenstadt. Hiervon sind etwa 7.200 öffentlich zugänglich, die meisten davon befinden sich im öffentlichen Straßenraum. 1.800 Stellplätze sind den Anwohnern und 1.600 den Beschäftigten vorbehalten. In Bau sind derzeit etwa 3.500 weitere Parkplätze in Tiefgaragen.

Problematisch ist in der Magdeburger Innenstadt das unzureichende Angebot an Stellplätzen, die für Anwohner und Kunden vorgehalten werden. Die Wohnquartiere am Breiten Weg und an der Jakobstraße in unmittelbarer Nachbarschaft zum Hauptgeschäftsbereich (u.a.) sorgen für einen erheblichen zusätzlichen Bedarf an Einstellplätzen, der nur begrenzt durch die zeitliche Verschiebung der Nutzung auf den vorhandenen Flächen gedeckt werden kann.

Deshalb ist es unstrittig, daß die Beeinträchtigungen durch den ruhenden Verkehr auf das städtische Umfeld zu minimieren sind und die Organisation des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich und in dessen Umfeld als ein wichtiges Steuerungsinstrument für die Entlastung der Innenstadt vom KFZ-Verkehr eingesetzt werden muß.

Zur Situation des ruhenden Verkehrs wurden eine Reihe von Analysen auf der Grundlage der in Abbildung 1-11 dargestellten Einteilung der Parkraumbereiche vorgenommen. Die Abgrenzung der einzelnen Parkraumbereiche richtet sich dabei soweit möglich nach der Lage der statistischen Bezirke.

Anzahl der Einstellplätze in der Innenstadt

Gebiet	öffentlich zugängliche Einstellplätze				privat		Summe	
	nicht bewirtschaftet	bewirtschaftet	nicht bewirtschaftet	bewirtschaftet	für Anwohner	für Beschäftigte	ungeordnete*	ohne ungeordnete
A 1	175	35	30	0	0	155	300	395
A 2	375	30	115	0	90	210	60	820
A 3	115	65	0	125	0	225	90	530
West	665	130	145	125	90	590	450	1.745
B 1	245	25	0	0	280	95	40	645
B 2	700	275	10	0	120	60	55	1.215
Nord	945	300	10	0	400	155	95	1.900
N-Ost	660	0	0	0	280	170	25	1.110
D 1	10	0	0	260	105	55	10	430
D 2	105	95	10	0	245	45	15	500
D 3	160	355	0	0	0	0	0	515
D 4	425	120	60	0	130	20	170	755
D 5	200	250	0	0	340	90	20	880
Mitte	900	820	70	260	820	210	215	3.080
E 1	230	35	5	0	20	55	25	345
E 2	260	165	0	0	130	0	45	555
E 3	345	35	65	0	15	0	65	460
E 4	245	35	0	0	90	55	50	425
Süd	1.080	270	70	0	255	110	185	1.785
F 1	205	0	0	0	0	245	70	450
F 2	500	25	0	0	0	65	50	590
S-West	705	25	0	0	0	310	120	1.040
Summe	4.955	1.545	295	385	1.845	1.545	1.090	10.570

1) räumlich ungeordnete sowie illegal genutzte Flächen
Quelle: Erhebungen der PGT (Juni 1993)



Bestand an öffentlichen und privaten Stellplätzen in den einzelnen Parkraumbereichen

Tabelle und Abbildung zeigen für die einzelnen Parkraumbereiche den bewirtschafteten und nicht bewirtschafteten Bestand an öffentlichen Einstellplätzen sowie an öffentlich zugänglichen privaten Einstellplätzen. Anwohnerparkplätze, Parkplätze für Beschäftigte und „ungeordnete“ Parkplätze (legal bzw. illegal genutzte Parkplätze auf innerstädtischen Brachflächen) ergänzen die Bestandsaufnahme.

Im nördlichen Bereich des Zentrums befinden sich etwa die Hälfte aller öffentlich zugänglichen Einstellplätze. Rechnet man die Parkplätze hinzu, die über die Ernst-Reuter-Allee erschlossen werden, so befinden sich etwa 55 % aller Einstellplätze in diesem Bereich. Im Vergleich zur Einwohnerzahl von etwa 18.300 in der gesamten Innenstadt sind die 1.800 vorgehaltenen Anwohnerstellplätze unzureichend.

Unter Auswertung der bestehenden Planungen (Bauvoranfragen, Bauvorbescheide, Bauanträge und Baugenehmigungen zum Stand 04. Oktober 1993) ergibt sich eine mögliche Erhöhung der Gesamtstellplatzbilanz um 7.500 Einstellplätze, davon allein ca. 1.700 am Bahnhofsvorplatz und ca. 1.700 am Zentralen Platz.

Abschätzung des zukünftigen Parkraumangebotes

Für die Ermittlung des bestehenden **Anwohnerparkbedarfs**, der aufgrund der hohen Einwohnerzahl von derzeit ca. 18.300 Einwohnern in der Innenstadt ein

Parkdruck in den innerstädtischen Wohngebieten



erhebliches Stellplatz- und Verkehrspotential darstellt, werden unterschiedliche Rechenansätze herangezogen. Sowohl die Motorisierungsdichte, die sich bis zum Jahr 2005 auf etwa 545 PKW/1000 Einwohner in der Gesamtstadt entwickeln kann, wie auch die Zahl der Wohneinheiten und die dafür notwendigerweise vorzuhaltenden Stellplätze wurden berücksichtigt.

Bei Annahme einer vergleichsweise niedrigen Motorisierungsdichte von ca. 400 KFZ pro 1.000 Einwohnern für die Innenstadt würden bereits heute 7.200 für Anwohner nutzbare Stellplätze erforderlich sein.

Wenn bezogen auf die heutige Einwohnerzahl von einer Wohnungsbelegung von 2,0 Personen je Wohneinheit und gemäß Landesbauordnung von einem Stellplatz je Wohneinheit ausgegangen würde, ergäbe sich derzeit ein Bedarf für 9.150 für Anwohner nutzbare Stellplätze.

Für die Prognose (Jahr 2005/2010) wurde bei einer angenommenen gestiegenen Motorisierungsdichte von 500 KFZ pro 1.000 Einwohner in der Innenstadt unter der Zugrundelegung von 17.000 Einwohnern in der Innenstadt ein Bedarf von **8.500 bis 10.000 Anwohnerparkplätzen** ermittelt.

Je nach Betrachtungszeitraum ergibt sich ein Anwohnerparkbedarf von etwa 7.200 bis 10.000 Einstellplätzen, der ein Mehrfaches der heute für Anwohner vorgehaltenen Stellplätze ausmacht, die insbesondere nachts von den Einwohnern in Anspruch genommen werden.

Unter der Berücksichtigung der städtebaulichen Zielstellung, daß die Magdeburger Innenstadt verstärkt die Oberzentrumfunktion in bezug auf Einkaufen, Freizeit und Kultur wahrnehmen wird, ist anzustreben, daß tagsüber eine Zahl von etwa **6.500 für Kunden und Besucher** nutzbare Parkplätze (einschließlich Doppelnutzung mit Anwohnerparken) zur Verfügung stehen muß, um gegenüber den am Stadtrand und im Umland liegenden Einkaufszentren konkurrenzfähig bleiben zu können. Diese Zahl ist kurz- bis mittelfristig anzustreben und sollte vordringlich realisiert werden.

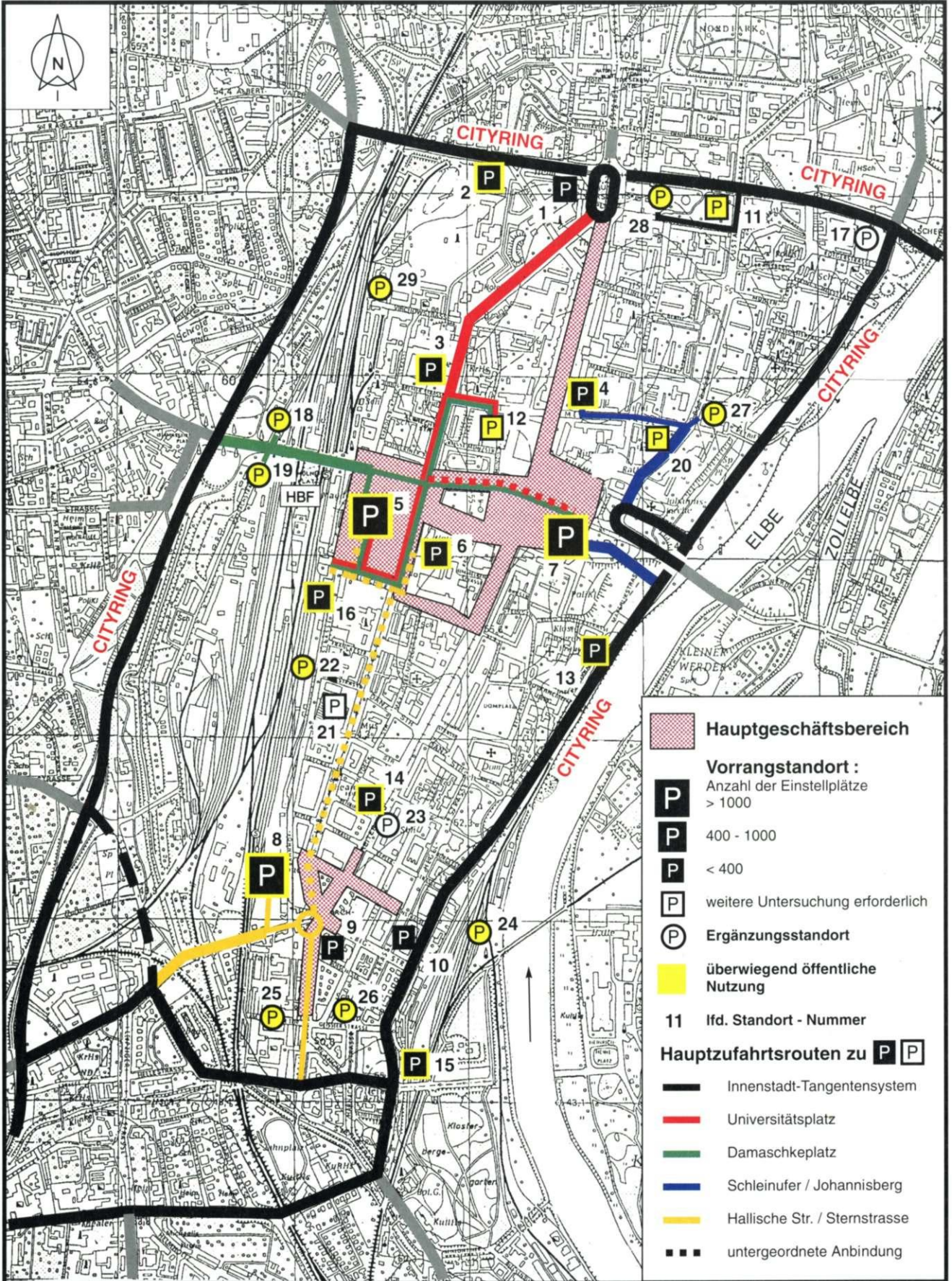
Dabei ist ein möglichst hoher Anteil der (zu bewirtschaftenden) Stellplätze für Kunden und Besucher außerhalb der Geschäftszeiten für Anwohner nutzbar zu machen.

Der Zuwachs des **Parkraumangebots für Beschäftigte** ist nach Möglichkeit auf ein Minimum zu reduzieren, um den Berufsverkehr konsequent auf den ÖPNV verlagern zu können. Dafür ist eine Reduzierung von öffentlichen Stellflächen, die tagsüber uneingeschränkt nutzbar sind, durch Maßnahmen der Parkraumbewirt-



Tiefgarage Maritim

schaffung und Anwohnerbevorzugung vorzunehmen. Eine Parkraumerhebung der PGT im Jahr 1993 ergab, daß eine Kapazität von etwa 1.500 Stellplätzen für Beschäftigte auf privaten Flächen (überwiegend Firmengelände) besteht. Hinzu kommt die Mitbenutzung von etwa 5.200 nichtbewirtschafteten (öffentlichen und privaten) Stellplätzen durch Beschäftigte. Als Ziel wird ein Anwachsen der durch **Beschäftigte nutzbaren Stellplatzkapazitäten auf maximal 4.000** angestrebt. Diese Größenordnung berücksichtigt die z.Zt. geplante Nutzungsentwicklung und damit verbundene Erhöhung des Stellplatzangebotes der Innenstadt. Damit würde - bei angestrebten 28.000 Arbeitsplätzen - ein Verhältnis Stellplatz/ Arbeitsplatz von 1:7 bestehen. Dieser Wert ist als sehr günstig in bezug auf Vermeidung von KFZ-Verkehr zu beurteilen und eröffnet erhebliche Potentiale für Fahrgastzuwächse im ÖPNV



-  Hauptgeschäftsbereich
- Vorrangstandort :**
Anzahl der Einstellplätze
> 1000
-  400 - 1000
-  < 400
-  weitere Untersuchung erforderlich
-  Ergänzungsstandort
-  überwiegend öffentliche Nutzung
- 11** lfd. Standort - Nummer
- Hauptzufahrtsrouten zu P P**
-  Innenstadt-Tangensystem
-  Universitätsplatz
-  Damaskheplatz
-  Schleifer / Johannisberg
-  Hallische Str. / Sternstrasse
-  untergeordnete Anbindung

Beschlossene Ziele:

Bei der örtlichen Bestimmung der zu erhaltenden bzw. zukünftig zu schaffenden Parkierungsanlagen werden folgende wesentlichen Ziele zugrundegelegt:

- **Innenstadtbezogenen Quell- und Zielverkehren werden im Abgleich mit den nutzungsbedingten und städtebaulichen Erfordernissen sorgfältig positionierte, dimensionierte und gestaltete Stellplätze bzw. Stellplatzanlagen angeboten, die auf die Anforderungen der einzelnen Nachfragegruppen abgestimmt sind.**
- **Die Anordnung der Stellplätze sowie die gewählte Form ihrer Bewirtschaftung sollen das Anliegen unterstützen, die Kfz-bedingten Belastungen im Interesse einer attraktiven Innenstadtgestaltung zu minimieren.**
- **Von den Standorten der Anlagen für den ruhenden Verkehr aus muß für die Besucher die Erreichbarkeit des innerstädtischen Raumes und der Hauptgeschäftsbereiche durch attraktive Fußwege („Park&Go“) gewährleistet sein.**
- **Parkraumprobleme dürfen nicht in die der Innenstadt benachbarten Wohngebiete wie z. B. Stadtfeld, Alte Neustadt verlagert werden.**

Zur Durchsetzung der angestrebten Konzeption bedarf es des konsequenten Einsatzes eines komplexen Instrumentariums rechtlicher - auch überwachender, baulicher, verkehrsplanerischer, betrieblicher und organisatorischer Maßnahmen.

Standorte von größeren Parkplätzen

Bei der Darstellung der größeren Parkierungsanlagen in der Abbildung auf der gegenüberliegenden Seite wird unterschieden nach:

- **Vorrangstandorten, für die bereits eine Abschätzung der anzustrebenden Stellplatzkapazität vorliegt,**
- **Vorrangstandorten, für die durch nähere Untersuchung die wünschenswerte Stellplatzzahlen noch zu ermitteln sind, sowie**
- **Ergänzungsstandorten, für die weitergehende Planungsabsichten bestehen (Reservestandorte), jedoch mit Untersuchungsbedarf hinsichtlich Standort, Erschließung und Kapazität.**

Die Planung des ruhenden Verkehrs als „Stellschraube“ einer ökologisch orientierten Stadt- und Verkehrsentwicklung sollte von der Stadt Magdeburg möglichst umfassend angegangen werden. Hierzu gehört u.a. auch, vorliegende Planungsvorstellungen von In-

vestoren bezüglich ihrer verkehrlichen Wirkungen zu prüfen und eigene, für den Verkehrsablauf günstigere Vorstellungen zu entwickeln. Das vorliegende Grundkonzept zur Parkraumplanung in der Innenstadt Magdeburgs bildet die Basis für alle zukünftigen Durchführungskonzepte.

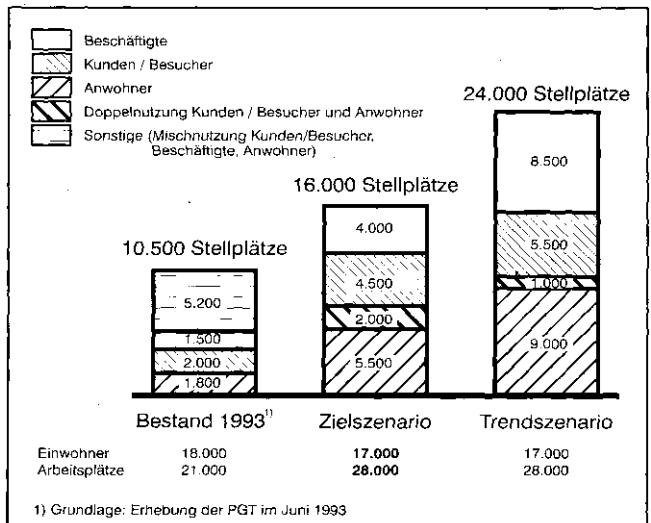
Aus gutachterlicher Sicht wird vorgeschlagen, zunächst die bisher erfolgreiche Realisierung von Anwohnerparkbereichen abzuschließen sowie geeignete Parkraumstandorte für den Kunden- und Besucherverkehr in der Innenstadt umzusetzen. Parallel dazu ist unverzichtbar, daß die Liniennetzkonzeption des ÖPNV (Schiene und Bus) mit den Anforderungen an ein gesamtstädtisches Park+ Ride-Konzept verknüpft und realisiert wird. Nur wenn dieses Ersatz- und Ausweichangebot bereitgestellt werden kann, ist mit einer nennenswerten Verlagerung der Dauerparker aus der Innenstadt zu rechnen. Kurzfristig ebenfalls realisierbar wäre ein Lieferservice, den die Einzelhändler der Stadt Magdeburg im Sinne einer Vermarktungskampagne starten könnten, um den Einkauf per Rad oder zu Fuß zu fördern.

Das dargestellte Zielkonzept zur Ordnung des ruhenden Verkehrs bildet die notwendige Grundlage für die erforderlichen Maßnahmen zur Einrichtung eines Parkleitsystems, das auf Netzvariante P 0 basiert.

Planungsfall P 0 sieht eine Konzentration des Parkraumes in unmittelbarer Nähe der Hauptgeschäftsbereiche vor. Als Hauptstandorte für öffentlich zugängliche Parkraumkonzentrationen sind dargestellt:

- **Neubebauung Bahnhofsvorplatz**
- **Neubebauung Zentraler Platz (Hauptzufahrt über Schieinufer)**
- **Kutscher Straße/ Julius-Bremer-Straße**
- **Hallische Straße/ südliche Bahnhofstraße.**

Entwicklung des Parkraumangebotes in der Innenstadt





Parkleitsystem - der Anfang

Weitere Parkraumstandorte sind vorgesehen am Universitätsplatz, im Bereich Walther-Rathenau-Straße/ Listemannstraße, am Schroteplatz, im Bereich Jakobstraße/ Julius-Bremer-Straße, beim Hotelneubau in der Otto-von-Guericke-Straße, in der Bahnhofstraße (Bereich Danzstraße) sowie am Schieinufer Höhe Gouvernementsberg und Höhe Keplerstraße (Elbebahn- hof, Sternbrücke, Elbebahnbrücke).

Parkbereiche, Zufahrten und wichtige Parkierungsanlagen

Parkbereich	Hauptzufahrt	wichtige Parkanlagen (P = Parkhaus, TG = Tiefgarage)
City-Nord/ Universitätsplatz (rot)	Uniplatz Erzberger Straße	P Universitätsplatz P Listemann-Straße P Kutscher-Straße (Zentrum)
City/ Hauptbahnhof (grün)	Damaschkeplatz Ernst-Reuter-Allee	P Kölner Platz TG Hotel Maritim TG City-Carré Geplante Parkgarage am Bahnhof Ulrichshaus „Parken am Gleis“
City/ Zentraler Platz (blau)	Strombrücke Schieinufer/ Johannisberg	TG Hotel Ratswaage TG Allee-Center P Petrivörder Promenade P Fürstenwald
Hasselbachplatz (gelb)	Seumestraße Sternstraße Hallische Straße	TG Friedensplatz P Geisslerstraße P Hallische Straße P Bahnhofstraße

Die in unmittelbarer Nähe zum Hauptgeschäftsbereich liegenden Parkraumstandorte bedingen ein relativ hohes Verkehrsaufkommen durch den Quell- und Zielverkehr im engeren Innenstadtbereich mit hohen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes innerhalb der Magdeburger Innenstadt. Die daraus resultierenden Verkehrsmengen ergeben für den gesamten Bahnhofsbereich erhebliche Verkehrsbelastungen, die zu einer deutlichen städtebaulichen Zäsur (Fahrbahnbreiten, Beschränkung der Querungsmöglichkeiten etc.) der geplanten Entwicklungsachse Bahnhof - Zentraler Platz führen.

Ein **dynamisches Parkleitsystem** ist schrittweise aufzubauen.

Parkleitsystem

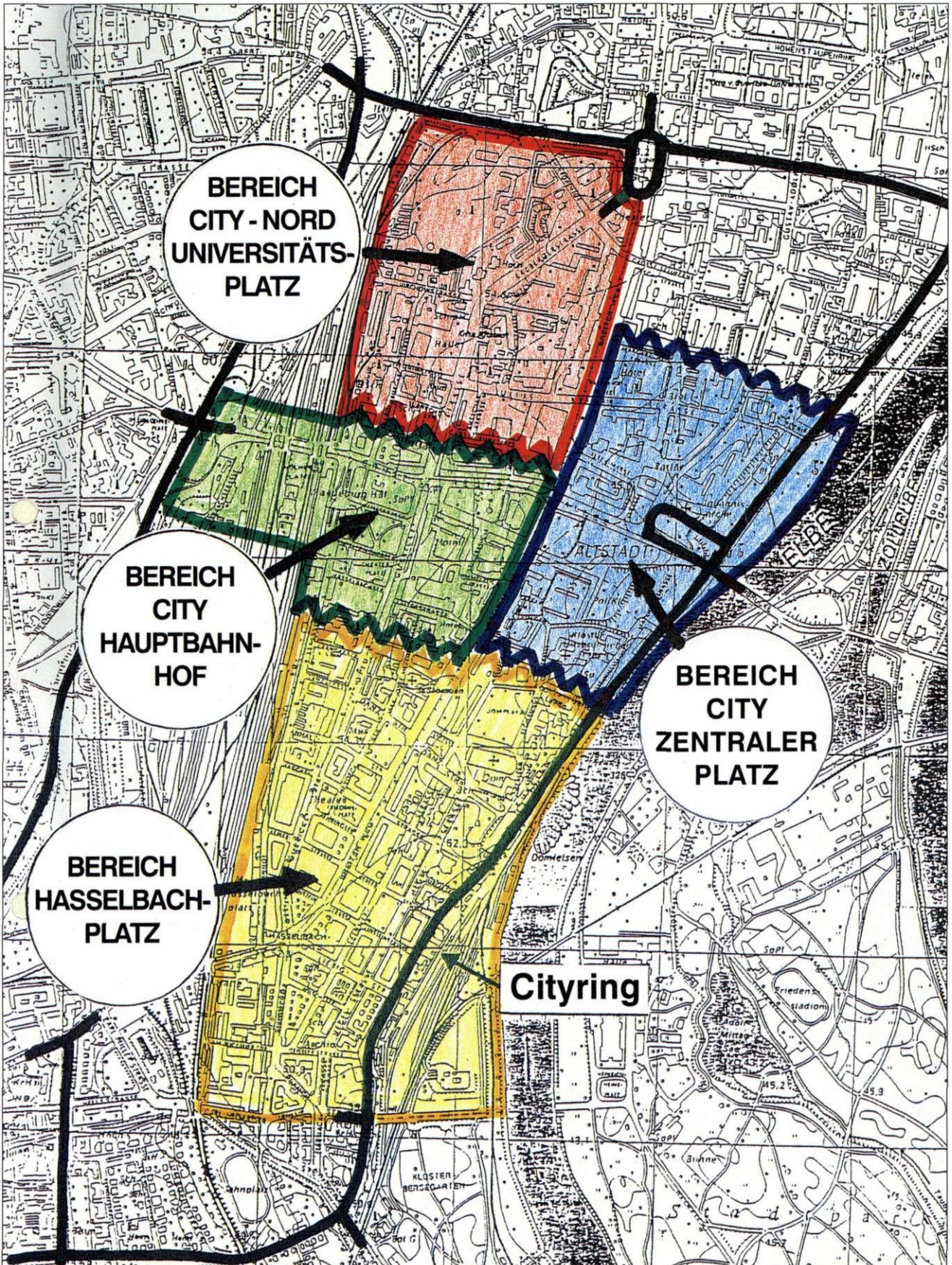
Das Parkleitsystem Magdeburgs geht von dem sog. City-Ring aus, der den äußeren Erschließungsring für die Parkplätze in der Innenstadt bildet. An den notwendigen Standorten soll auf die Parkplätze bzw. Parkbereiche hingewiesen werden.

Die Innenstadt wird in vier farblich unterschiedene Parkbereiche aufgeteilt:

- City-NordZ Universitätsplatz (rot),
- CityZ Hauptbahnhof (grün),
- CityZ Zentraler Platz (blau) und
- Hasselbach platz (gelb).

Für die Zufahrt zu den Bereichen ist eine möglichst zielreine Anfahrt der Innenstadtbesucher vorgesehen.

Parkleitsystem - Parkbereiche



Das Parkleitsystem übernimmt vom City-Ring aus die Führung zu den einzelnen Parkplatzstandorten. Alle Parkanlagen mit mind. 50 bis 100 Stellplätzen sollen in das Parkleitsystem einbezogen werden. Dabei werden zunächst die vorhandenen bzw. unmittelbar vor Realisierung stehenden Parkplätze in das Parkleitsystem einbezogen. Weitere Standorte, die sich im Rahmen der Weiterentwicklung der Innenstadt ergeben können jedoch jederzeit nachgerüstet werden.

Die in das Parkleitsystem einbezogenen Stellplätze sind in der nebenstehenden Abbildung dargestellt. Somit werden bis zum Jahre 2000 etwa 4.650 Stellplätze in der Innenstadt an das Parkleitsystem angeschlossen sein, mithin ein im großstädtischen Vergleich guter Wert (Stuttgart: 8.000 Stellplätze, Dresden: 3.000 bis 4.000 Stellplätze).

Das Parkleitsystem wird im weiteren Verlauf schrittweise realisiert. Die technischen Voraussetzungen werden durch Verkabelung derzeit geschaffen, die Ansteuerung erfolgt über technisch entwickungsfähige Systeme.

Für die Benennung der Kundenparkplätze in der Innenstadt sollen möglichst neutrale Ortsnamen verwendet werden wie z.B. der Blockname „City-Carré“ oder der Name des jeweiligen Platzes, bspw. Friedensplatz.

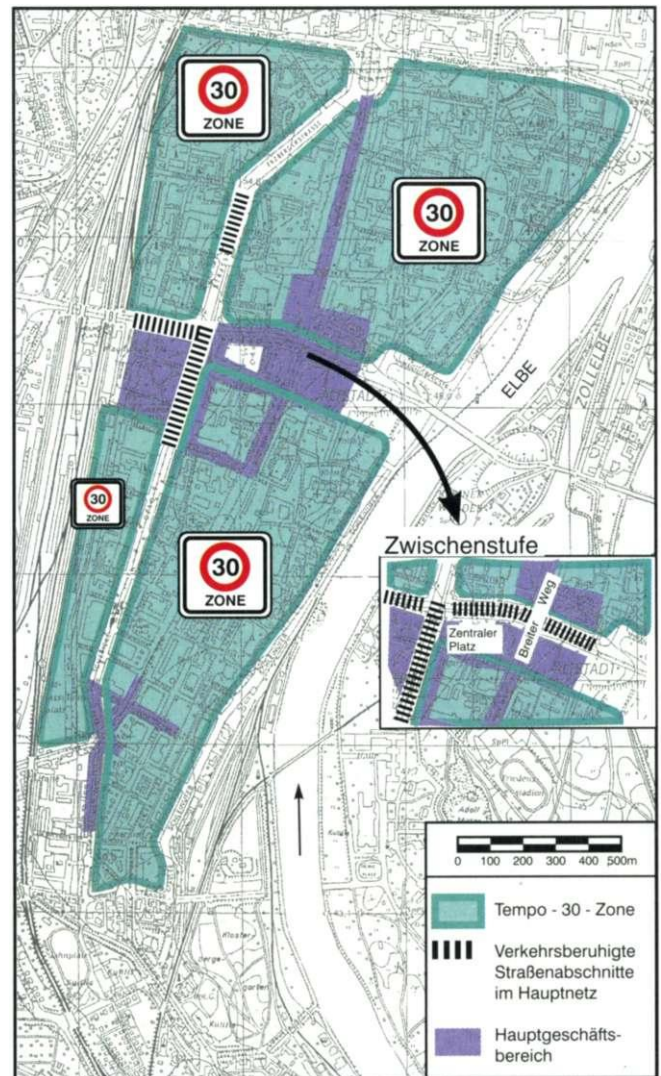
2.7 Flächenhafte Verkehrsberuhigung - von Nutzen für die ganze Stadt

Das Konzept sieht die Ausweisung großer Bereiche der Innenstadt als Tempo-30-Zone vor. Hierfür sind schrittweise die Voraussetzungen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung auch in Abstimmung mit der Ausweisung von Anwohnerparkzonen zu schaffen.

Über die Wohngebiete hinaus werden auch Straßen im Hauptgeschäftsbereich mit erheblichem Fußgänger- und Radverkehr wie z. B. die Julius-Bremer-Straße, der südliche Abschnitt der Jakobstraße und der Breite Weg südlich der Leiterstraße in die Tempo-30-Regelung einbezogen. Die Danzstraße und die Keplerstraße, die nach dem Zielkonzept für das Straßennetz durchgängig befahrbar bleiben, sind ebenfalls in die flächenhafte Verkehrsberuhigung einzubeziehen. Das Konzept ist mittelfristig und stufenweise umzusetzen.

Beschlossene Maßnahmen

Die Weiterentwicklung der flächenhaften Verkehrsberuhigung für die Magdeburger Innenstadt sieht folgende Maßnahmenkonzepte vor:

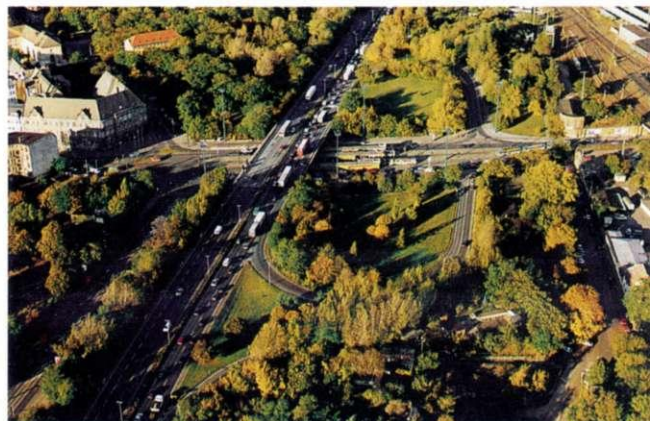


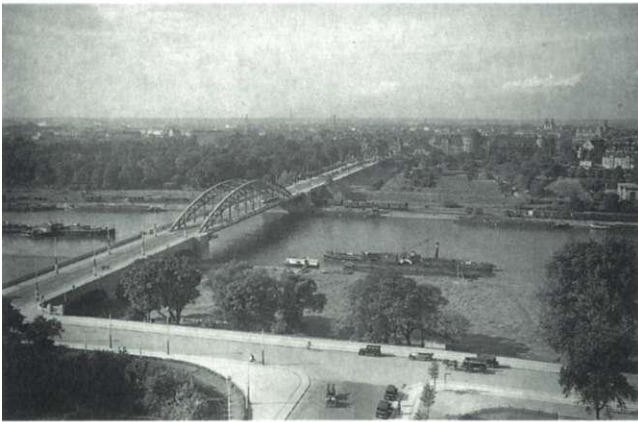
Zielkonzept Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Zwischenstufe im Bereich des Zentralen Platzes

- **Weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung in einzelnen Straßen des Gebietes auf Tempo 20 bzw. auf Schrittgeschwindigkeit („verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“) nach näherer Untersuchung,**
- **Vollumbau, vor allem von „verkehrsgerecht“ ausgebauten Straßen, mit gestalterischen Maßnahmen (Begrünung, Schaffen von Aufenthaltsbereichen, Pflasterung etc.) vor allem an den Eingangsbereichen in die Tempo-30-Zonen,**
- **Einsatz punktueller Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Gestaltung,**
- **Erhaltung des historischen Charakters in bislang nicht umgebauten Straßen vor allem in der südlichen Innenstadt,**
- **Tempo 30 km/h auf der Erzberger Straße im Bereich des Krankenhauses (Die Forderung des Krankenhauses ist abzuwägen und zu entscheiden).**



IMPRESSIONEN





3. VON DER PLANUNG ZUR REALISIERUNG - LÖSUNGEN FÜR RÄUMLICHE TEILBEREICHE

Anders als die beim Wiederaufbau der Stadt Magdeburg nach dem 2. Weltkrieg weitgehend sehr großzügig bemessenen Straßenräume stellen die Zufahrten zur Innenstadt z. B. in der Bahnstufenunterführung am Kölner Platz oder in der Hallischen Straße erhebliche verkehrliche Engpässe dar. Diese Bereiche besitzen damit eine Schlüsselfunktion für die zukünftige städtebauliche und verkehrliche Entwicklungsfähigkeit der Magdeburger Innenstadt.

Auf der Grundlage der im Kapitel 2 vorgestellten Verkehrsnetzkonzeptionen sind detaillierte Lösungsansätze für die Bereiche erarbeitet worden, die besonders

hohe Anforderungen sowohl bezüglich der Verkehrsführung als auch der städtebaulichen Gestaltung erfordern.

Für folgende ausgewählte Bereiche werden Lösungsansätze sowie die zum Teil schon realisierten oder in der Realisierung befindlichen Maßnahmen vorgestellt:

- 3.1 Knoten Magdeburger Ring/Albert-Vater-Straße
- 3.2 Universitätsplatz
- 3.3 Askanischer Platz
- 3.4 Zentraler Platz
- 3.5 Hauptbahnhof
- 3.6 Bahnhofsvorplatz und City-Carre
- 3.7 Zentraler Omnibusbahnhof
- 3.8 Hasselbachplatz
- 3.9 Zufahrt bzw. Umfahrung südliche Innenstadt

Innenstadtaufahrt Ernst-Reuter-Allee mit Damaschkeplatz (links), Standort zukünftiger zentraler Omnibusbahnhof, Kölner Platz (mitte) und Bahnhofsvorplatz einschließlich Neubau des Kinokomplexes (im Hintergrund)



3.1 Anschlußstelle Magdeburger Ring/ Ost-West-Magistrale

An diesem Knotenpunkt kreuzen sich die beiden wichtigsten Hauptverkehrsstraßen der Stadt - der Magdeburger Ring und die Ost-West-Magistrale.

Die Leistungsfähigkeit dieser Anschlußstelle der Albert-Vater-Straße/ Walther-Rathenau-Straße (Bundesstraße B 1) am Magdeburger Ring hat als „Ost-West-Magistrale“ eine bedeutungsvolle Funktion für die Erschließung der gesamten Innenstadt und die vor allem aus Norden, Nordwesten und Westen einstrahlenden Verkehre. Der Knotenpunkt hat eine Schlüssel-funktion für die Umfahrung der Innenstadt (Entlastung Ernst-Reuter-Allee).

Die Verkehrsbelastungen auf der „Ost-West-Magistrale“ steigen von 26.000 KFZ/24 h in der Albert-Vater-Straße auf über 31.000 KFZ/24 h im Bereich zwischen Magdeburger Ring und der Walther-Rathenau-Straße an¹¹.

Bei den für die Bundesstraße B 1 erwarteten zukünftigen Verkehrsmengen wird ein 4-streifiger Ausbau dieses Abschnitts als notwendig erachtet¹². Die Brücke des Magdeburger Rings über die „Ost-West-Magistrale“ ist von ihrer Spannweite her bereits für diesen Ausbau vorgesehen.

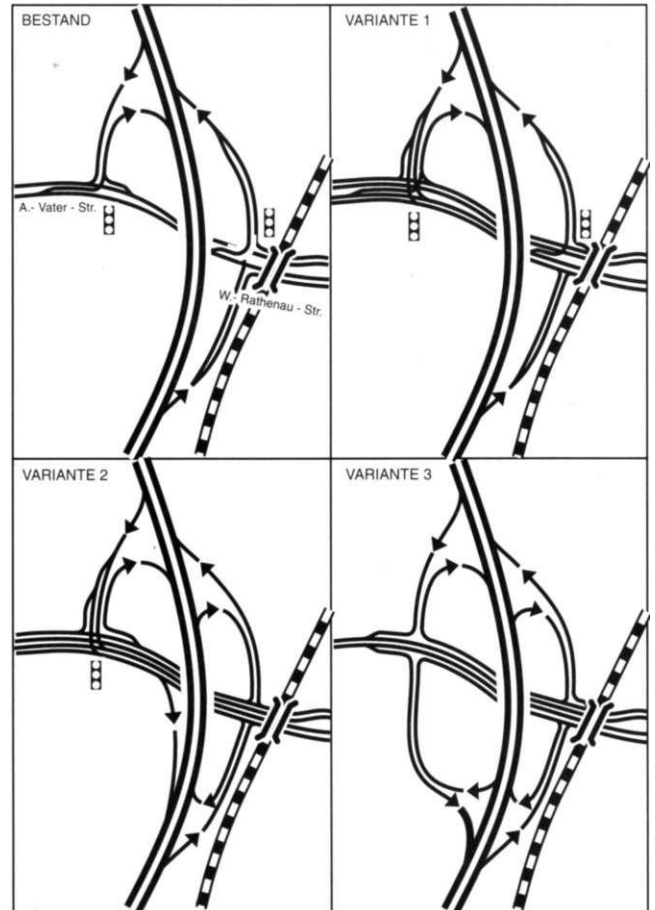
Bestehende Verkehrssituation

Heute besteht der Anschluß aus LSA-geregelten Knoten zu den Zu- und Abfahrten westlich und östlich des Magdeburger Ringes. Durch die teilweise nur im Einrichtungsverkehr befahrbaren Rampen sowie die fehlende südwestliche Rampe kommt es dabei zu kreuzenden Verkehren, die die Leistungsfähigkeit deutlich mindern. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes könnte durch den Verzicht auf kreuzende Verkehre, d.h. den Ausbau von vier Rampen im Zweirichtungsverkehr, deutlich gesteigert werden.

Aufgrund der ungleichgewichtigen Verteilung der Fahrbeziehungen - heute überwiegen die Fahrbeziehungen von Norden in die Walther-Rathenau-Straße sowie aus Richtung Süden in die Walther-Rathenau-Straße und die Albert-Vater-Straße - können aber auch wesentlich einfachere Umbaumaßnahmen eine Leistungs-fähigkeitssteigerung erbringen. Folgende Varianten/ Stufen bezüglich der Knotengestaltung sind derzeit in der Diskussion:

¹¹ Verkehrserhebung aus dem Jahr 1994

¹² Verkehrsuntersuchung „Ost-West-Magistrale“ in der Landeshauptstadt Magdeburg, Teil 1: Verkehrsplanerische Betrachtungsebene, PGT, Hannover/ Magdeburg, 1996

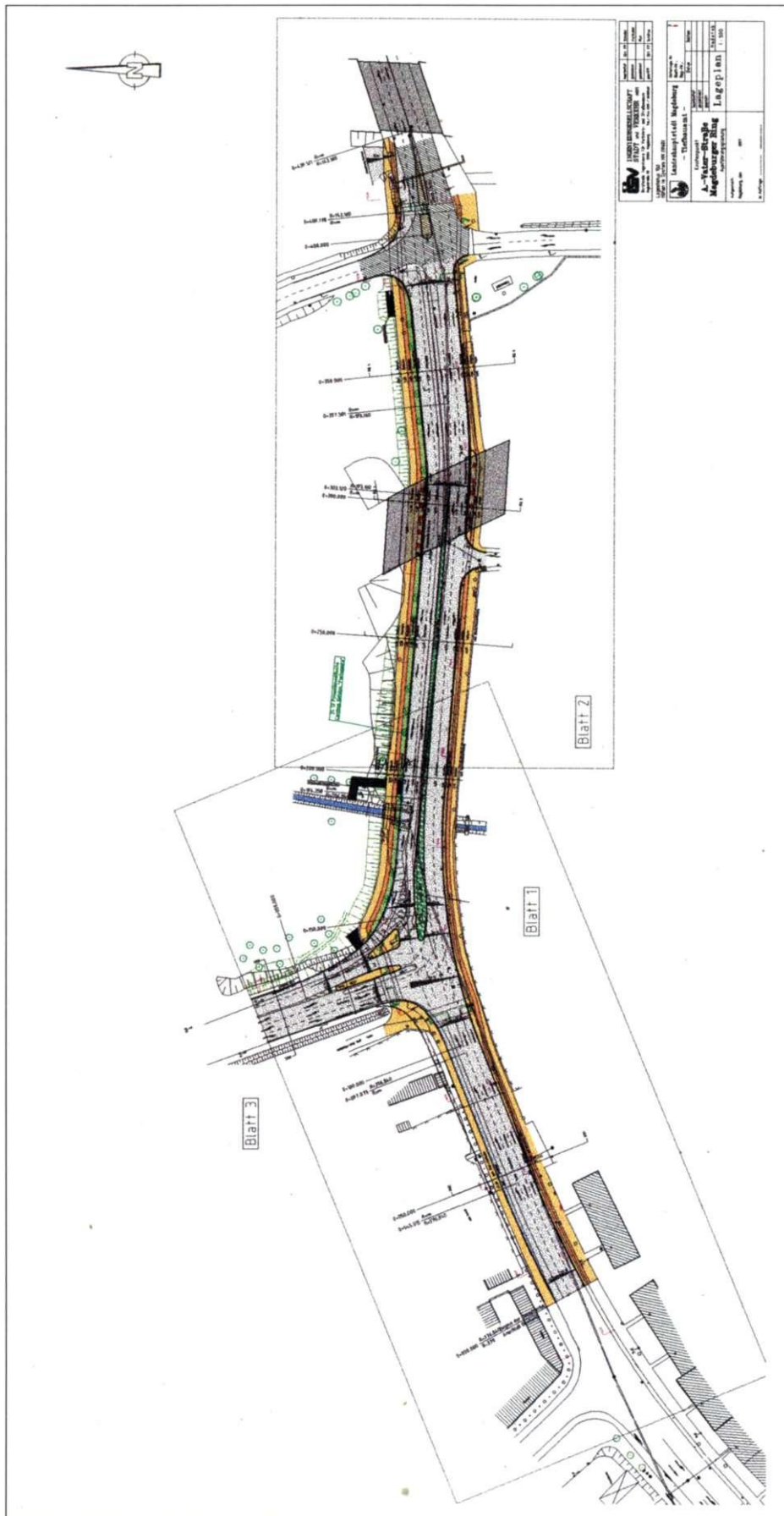


Bestand und Planungsvarianten/ -stufen für die Anschlußstelle Magdeburger Ring/ Ost-West-Magistrale

Stufe 1: 4-streifiger Ausbau mit LSA-geregelten Knoten

In der Variante 1 ist für beide Knoten ein Ausbau vorgesehen, die Knoten werden jedoch weiterhin LSA-geregelt. Die erforderliche Leistungsfähigkeit an den Knoten wird dadurch erreicht, daß durch die 2-streifige Verkehrsführung etwa die doppelte Verkehrsmenge im Ost-West-Verkehr bei jedem Ampelverlauf abgewickelt werden kann. Für die besonders starke Verkehrsbeziehung vom Magdeburger Ring (Nord) zur Walther-Rathenau-Straße sind zusätzlich zwei Linksabbiegestreifen vorgesehen.

Die Variante/Stufe 1 ist für die kurzfristige Realisierung vorgesehen.



Stufe 2:**Ausbau mit Schleifenrampen auf der Ostseite und Verbindungsrampe Viktor-von-Unruh-Straße**

Diese Stufe, für die auch eine Entwurfsplanung vorliegt, sieht die Ergänzung mit zwei weiteren Schleifenrampen auf der Ostseite und einer Verbindungsrampe im Bereich der Viktor-von-Unruh-Straße vor. Damit kann der Knoten östlich des Magdeburger Rings kreuzungsfrei gestaltet werden.

Mit dem Bau der Verbindungsrampe entfällt der Linksabbiegestreifen von der Albert-Vater-Straße zum Magdeburger Ring Richtung Süden.

Der Knoten an der westlichen Rampe vom bzw. zum Magdeburger Ring bleibt aufgrund des weiterhin bestehenden Linksabbiegestroms (derzeit 5.000 KFZ/ 24 h) vom Magdeburger Ring (Nord) in die Walther-Rathenau-Straße LSA-geregelt. Zur Sicherung der Leistungsfähigkeit an diesem Knoten sind auch in dieser Variante zwei Linksabbiegestreifen sowie jeweils zwei Fahrstreifen für den Geradeausverkehr vorgesehen.

Die Variante 2 stellt mit der Verbindungsrampe von der Albert-Vater-Straße zum Magdeburger Ring (Süd) eine vergleichsweise aufwendige Lösung für diesen Verkehrsstrom von derzeit 2.300 KFZ/ 24 h dar. Dagegen wird in dieser Variante der bedeutendere Verkehrsstrom vom Magdeburger Ring (Nord) in die Walther-Rathenau-Straße nach wie vor über den LSA-geregelten westlichen Knoten geführt.

Die Verbindungsrampe über die Victor-von-Unruh-Straße ist nicht für die kurzfristige Realisierung vorgesehen.

Stufe 3:**Ausbau zum vollständigen „Kleeblatt“**

Diese Variante stellt als „Maximallösung“ den Ausbau dieses Knotens zu einem vollständigen „Kleeblatt“ dar. Der vorliegende Entwurfsplan umfaßt die Ergänzung um zwei Schleifenrampen auf der Ostseite sowie ein zusätzliches „Ohr“ im Südwesten. Mit dieser Variante können die beiden Auf- und Abfahrten zum bzw. vom Magdeburger Ring kreuzungsfrei gestaltet werden.

Variante 3 stellt eine kreuzungsfreie und damit unter verkehrlichen Aspekten optimale Lösung für den Bereich der Anschlußstelle dar. Bei einem ungehinderen Verkehrsfluß im Bereich der Anschlußstellen besteht jedoch die Gefahr, daß es in den empfindlicheren Bereichen an den jeweils ersten LSA-geregelten Knoten westlich und östlich des Magdeburger Rings zu Staubbildungen kommt. Eine weitere städtebauliche Beeinträchtigung ist durch das „Einkreisen“ der Wohn-

bebauung in der Viktor-von-Unruh-Straße gegeben. Gleichwohl sollten die erforderlichen Flächen für einen möglicherweise perspektivisch erforderlichen Ausbau gemäß dieser Variante vorgehalten werden.

3.2 Universitätsplatz - wo sich Wissenschaft und Kultur treffen

Am Universitätsplatz treffen die Tangentialverkehre auf der Ost-West-Magistrale (Bundesstraße B 1) im Verlauf der Walther-Rathenau-Straße mit den aus dem nördlichen Stadtgebiet über die Gareisstraße bzw. Lüneburger Straße auf die Innenstadt bezogenen Verkehren zusammen. Die Knotenstromerhebungen 1992/93 weisen für den Universitätsplatz ca. 46.000 als Summe aller auf den Knotenpunkt einstrahlenden KFZ auf.

Das Oval des Kreisverkehrs hat einen Innendurchmesser von etwa 120 m in Nord-Süd- und etwa 60 m in Ost-West-Richtung. Der KFZ-Verkehr wird auf bis zu vier Spuren um das Oval des Universitätsplatzes geführt. Eine LSA-Regelung ist nur an der Einmündung der Erzberger Straße vorhanden. Für den Fußgänger- und Radverkehr gibt es mittlerweile eine lichtsignalge-regelte Querungshilfe über die Walther-Rathenau-Straße östlich des Universitätsplatzes.

Von den fünf den Universitätsplatz berührenden Straßenbahnlinien fahren vier vom Breiten Weg Richtung Norden in die Gareisstraße und weiter in die Lüneburger Straße, eine Linie biegt nach Osten in die Walther-Rathenau-Straße ein und hat die Alte Neustadt zum Ziel. Über die Walther-Rathenau-Straße tangieren außerdem die Buslinien 51 und 58 den Universitätsplatz.

Bewertung der vorhandenen Situation

Die gegenwärtige Verkehrssituation am Universitätsplatz ist folgendermaßen zu bewerten:

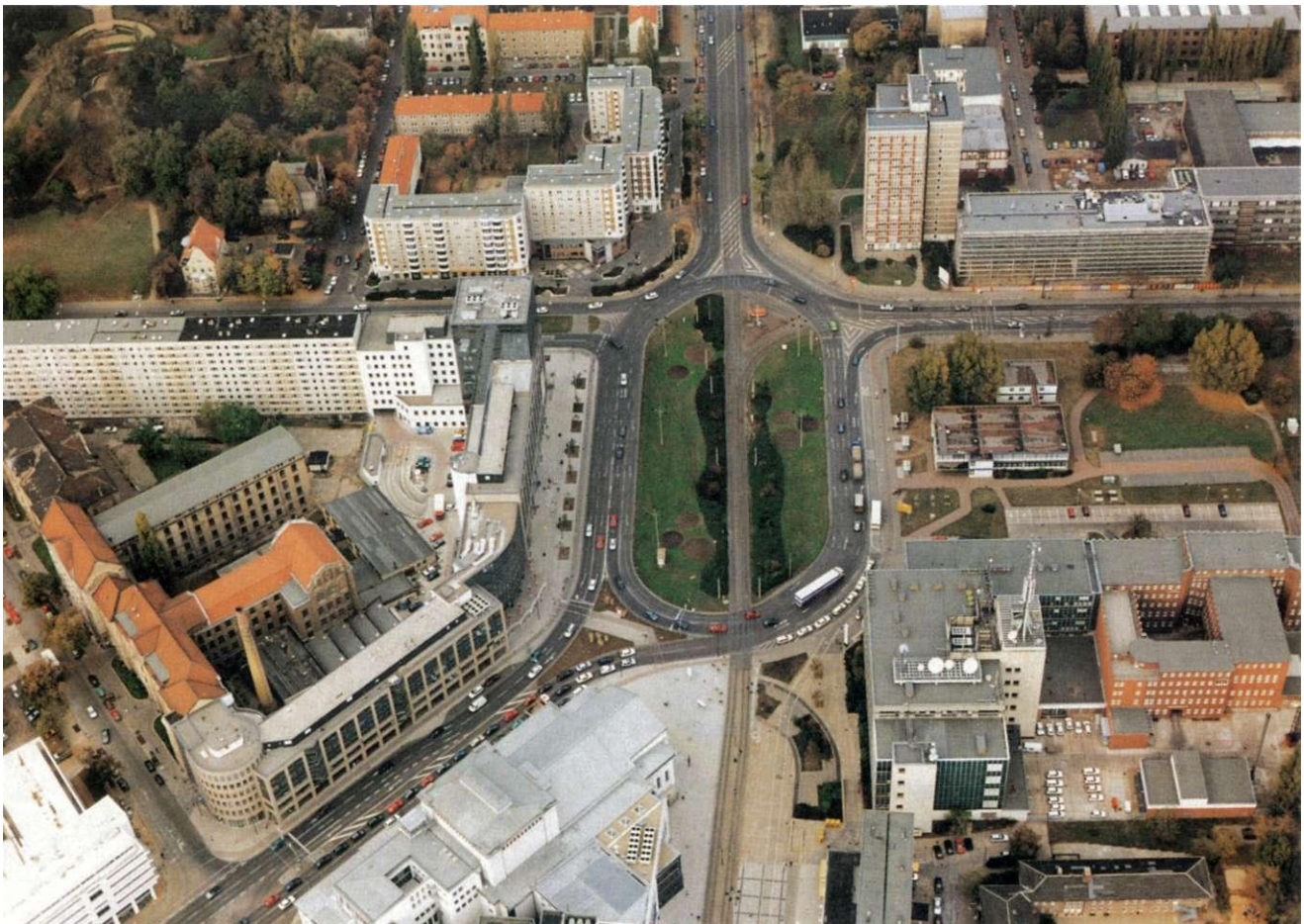
- Durch die notwendige Umfahrung des Ovals entsteht ein etwa 300 m langer Umweg für die von Westen nach Osten fließenden Verkehrsströme im Verlauf der Bundesstraße B 1/ Walther-Rathenau-Straße. Dies betrifft auch die Buslinie 51, die derzeit bei der Fahrt Richtung Stadtfeld zur Anfahrt der Haltestelle das ganze Oval umfahren muß;
- Starke Trennwirkung für die Rad- und Fußwegebeziehung zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen Nordfront und Neue Neustadt sowie dem Universitätsviertel nordöstlich des Universitätsplatzes infolge der hohen Kfz-Verkehrsbelastungen der Walther-Rathenau-Straße;
- Charakteristische Gestaltung der Verkehrsflächen im Bereich des Universitätsplatzes, jedoch unzureichende städtebauliche Gestaltung der Platzsituation.
- Der Platz hat auch durch die starke Straßenbahnbelegung seine Leistungsgrenze erreicht und stellt einen Unfallschwerpunkt dar.

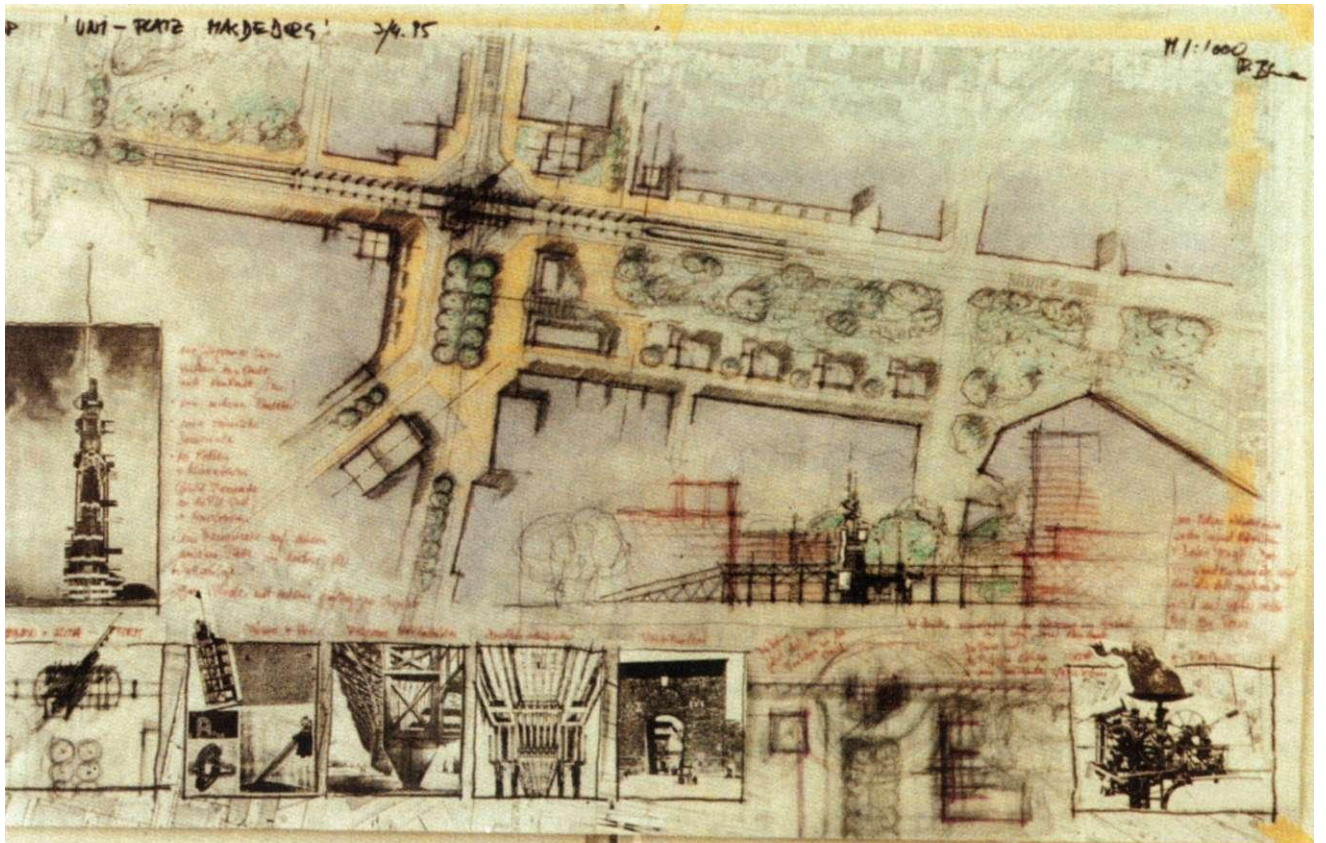
Beschlossene Ziele

Entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und der angestrebten städtebaulichen Einbindung der nördlich des Universitätsplatzes gelegenen Stadtteile und des Universitätsviertels bestehen für diesen Bereich folgende Planungsziele:

- **Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung sowie möglichst störungsfreie Abwicklung aller übrigen Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs,**
- **grundlegende Verbesserung der Rad- und Fußwegführung im Bereich des Universitätsplatz vor allem in Nord-Süd-Richtung,**
- **bessere Anbindung des Universitätsgeländes an das Straßenbahnnetz vor allem bezüglich des Haltestellenzugangs,**

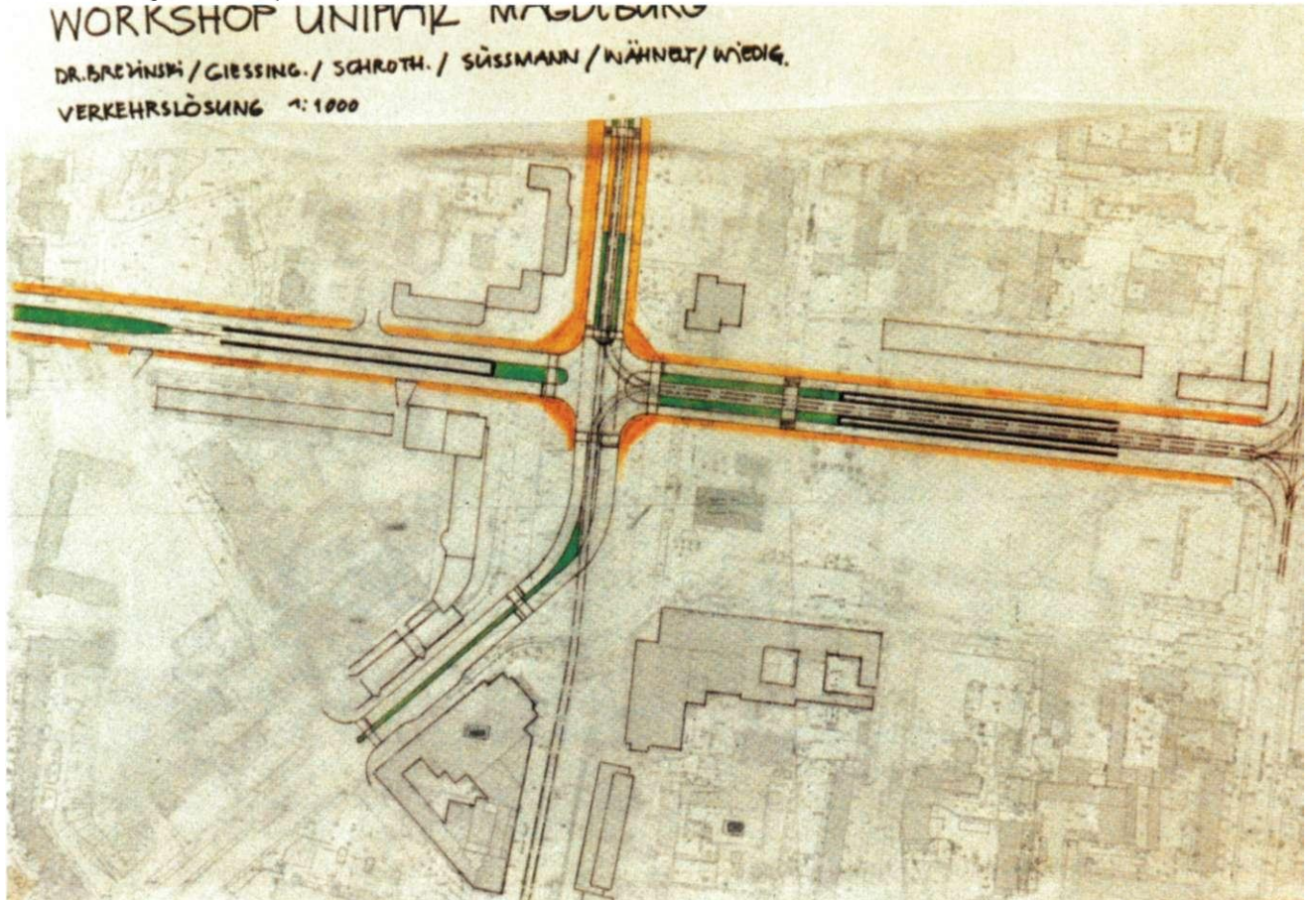
Universitätsplatz: Brücke zwischen Innenstadt und Universität





Verkehrsführung Universitätsplatz, Varianten 1 und 2

Plan aus Workshop Universitätsplatz



- **Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den Straßenbahnlinien und Buslinien,**
- **Berücksichtigung des möglichen Ausbaus einer Straßenbahntangentenlinie im Verlauf der Walther-Rathenau-Straße Richtung Westen (Netzweiterung Neustädter Feld Kannenstieg und oder Albert-Vater-Straße) sowie**
- **städtebauliche Aufwertung der Platzsituation durch angrenzende Bebauung und Freiflächengestaltung.**

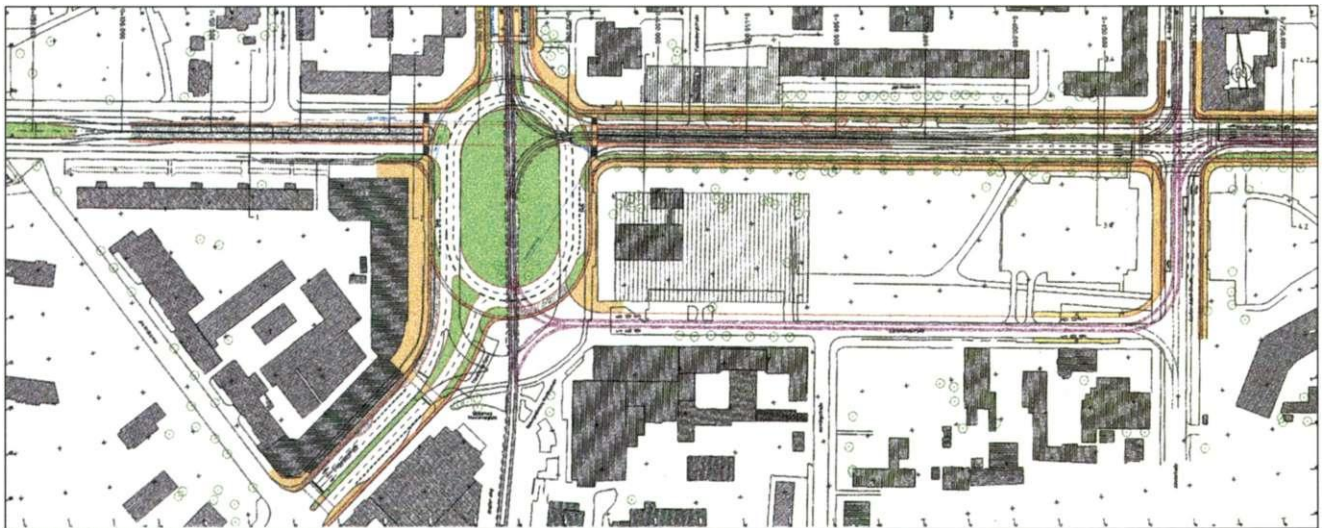
Untersuchte Planungsvarianten und Lösungsansätze

Für den Universitätsplatz wurde die Realisierbarkeit grundsätzlich möglicher Verkehrsführungen anhand von Entwurfsskizzen überprüft, die eine Abschätzung des ungefähren Flächenbedarfs der einzelnen Lösungsansätze ermöglicht. Angestrebt wird eine Optimierung der sich in diesem Bereich kreuzenden Verkehrsströme des motorisierten Individualverkehrs, des Straßenbahnverkehrs und des Rad- und Fußgängerverkehrs, die eine höhenfreie Lösung für den KFZ-Verkehr im Verlauf der Bundesstraße B 1/ Walther-Rathenau-Straße bedingt.

ther-Rathenau-Straße ebenso wie über die Erzberger und die Gareisstraße.

Für die Führung der Straßenbahn und die Lage der Haltestellen wurden zwei Varianten entwickelt und beim Workshop diskutiert.

Für die Straßenbahnführung im Ostabschnitt der Walther-Rathenau-Straße gibt es inzwischen die Entscheidung, die Straßenbahn in die Listemannstraße zu verlegen, um einen möglichst schlanken Ausbauquerschnitt für die Walther-Rathenau-Straße beim Ausbau eines Straßentunnels oder einer Brücke zu ermöglichen.



Im Rahmen eines städtebaulichen Ideenworkshops zum Universitätsplatz wurden verschiedene verkehrliche und städtebauliche Lösungen entwickelt. Es sind eine Reihe von Fixpunkten für die zukünftige Entwicklung getroffen worden. So soll der in Ost-West-Richtung verlaufende Verkehr mittel- bis langfristig störungsfrei den Platz unter- bzw. überqueren. Für den ebenerdigen Verkehrsknoten wird alternativ ein Kreisverkehr oder eine ampelgeregelt Lösung untersucht. Zu verbessern sind in jedem Fall die Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger über die Wal-

Bei einem Ausbau des östlichen Abschnitts der Walther-Rathenau-Straße zwischen Universitätsplatz und Nordbrückenzug sollte ein ähnliches Querschnittsprofil, wie es bereits westlich des Universitätsplatzes realisiert worden ist, zur Anwendung kommen. Damit ist die Möglichkeit zur Untertunnelung des Universitätsplatzes in Ost-West-Richtung im Verlauf der Bundesstraße B 1/ Walther-Rathenau-Straße gegeben. Der westlich des Platzes vorhandene überbreite Mittelstreifen soll zur Aufnahme der erforderlichen Rampen freigehalten werden.

3.3 Askanischer Platz - der nordöstliche Brückenkopf

Der Askanische Platz bildet den nordöstlichen Brückenkopf zur Innenstadt. An dieser Stelle wird die Ost-West-Magistrale von dem parallel zum Elbufer verlaufenden „Schieinufer“ gekreuzt. Für die Nord-Süd-Verbindung ist der Bau eines Tunnels in Vorbereitung.

Bis zur Wiederaufnahme der Straßenbahn auf dem Nordbrückenzug verkehrt nur die Buslinie auf dieser Relation.

Konflikte ergeben sich am Askanischen Platz derzeit vor allem aus den Verkehrsüberlastungen aufgrund der sich hier kreuzenden Ost-West- und Nord-Süd-Ströme. Probleme in der Verkehrsabwicklung ergeben sich auch durch Linksabbiegeströme, den Vorrang für den Straßenbahnverkehr sowie die Querung wichtiger Fußgänger- und Radfahrbeziehungen. Dies führt zu den heute zu beobachtenden Staubildungen für den Kfz-Verkehr und z.T. auch zu Behinderungen für den ÖPNV

Mit besonders starken Störungen wird hier - wie beim Universitätsplatz - während der Bauphase der Trogstrecke zu rechnen sein.

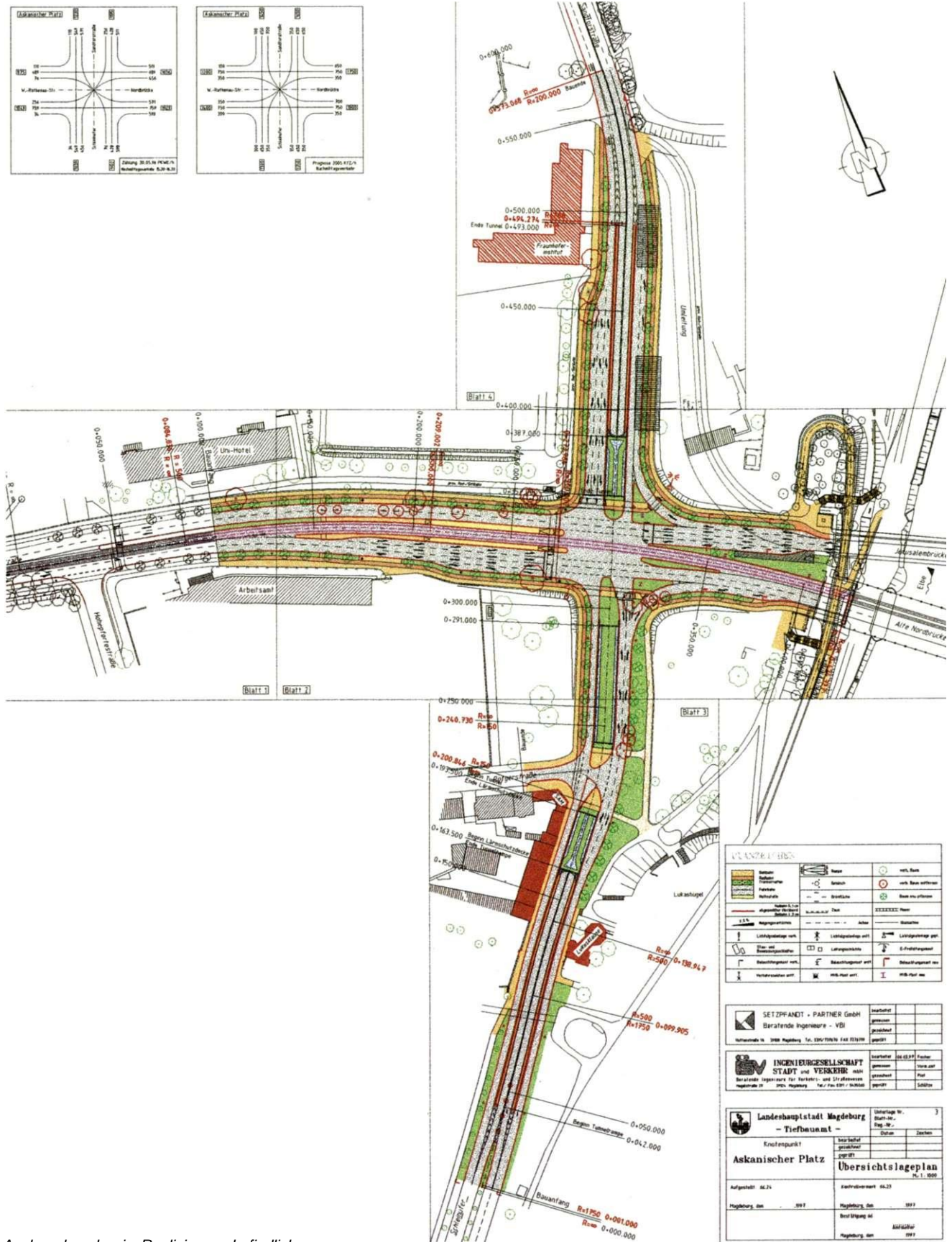
Mit der Betrachtung der Zielverkehre wird insbesondere den stadteinwärts gerichteten Belastungsspitzen während der Morgenstunden Rechnung getragen, in denen es besonders häufig zu Störfällen im Verkehrsablauf kommt. Zum anderen sind diese Verkehrsströme besonders für die Anwendung von Verkehrsbeeinflussungsstrategien geeignet.

Mit dem Neubau der beiden Brücken über die Elbe wird sich die Verkehrssituation völlig verändern. Die baubedingten Störungen hören auf und die Straßenbahn nimmt ihren Betrieb wieder auf. Allerdings bleibt der Askanische Platz aufgrund seiner hohen Verkehrsbedeutung weiterhin ein neuralgischer Punkt im Verkehrskonzept.

Die in Realisierung befindliche Untertunnelung im Zuge des Schieinufer führt dazu, daß oberirdisch lediglich die Abbiegeströme abgewickelt werden müssen. Hier kommt es insbesondere darauf an, die von Osten einstrahlenden Verkehre leistungsgerecht abzuwickeln.

Blick vom Askanischen Platz auf den Nordbrückenzug: südliche Brücke (rechts stadtauswärts) und Straßenbahn, nördliche Brücke (links stadteinwärts)





Ausbauplan des in Realisierung befindlichen Askanischen Platzes: Untertunnelung im Zuge des Schleinufers mit einer Spur je Fahrtrichtung

3.4 Zentraler Platz - die geographische Mitte

Der Zentrale Platz ist der bedeutendste Knotenpunkt im Magdeburger Straßenbahnnetz in der Innenstadt, an dem sich jeweils drei Linien in Nord-Süd- und in Ost-West-Richtung kreuzen. Zwei weitere Linien biegen von der Ernst-Reuter-Allee aus Richtung Bahnhof nach Norden in den Breiten Weg ein. Auch die Buslinie 59 Hauptbahnhof-Stadthalle hat eine Haltestelle am Zentralen Platz, der damit zentraler Umsteigepunkt in der Innenstadt ist.

Aufgrund des starken Durchgangsverkehrs im Zuge der Ernst-Reuter-Allee ist der Zentrale Platz auch stark durch den Kfz-Verkehr belastet. Bei den Knotenstromzählungen 1992/93 wurde am Zentralen Platz eine Belastung von ca. 35.000 einstrahlenden KFZ/24 h an den drei Knotenarmen erhoben.

Bewertung der vorhandenen Situation

Die gegenwärtige Verkehrssituation am Zentralen Platz ist folgendermaßen zu bewerten:

- erhebliche Beeinträchtigung der Attraktivität der Magdeburger Mitte (Hauptgeschäftsbereich) durch die Menge der Kraftfahrzeugverkehrs,

- erhebliche Beeinträchtigung der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer durch die Kfz-bedingten Lärm- und Abgasimmissionen,
- hoher Anteil nicht innenstadtbezogener Durchgangsverkehre,
- lange, unattraktive und zum Teil gefährliche Wege beim Umsteigen zwischen den Straßenbahnhaltestellen, die auf alle vier zuführenden Straßen verteilt sind,
- Orientierungsprobleme, da Straßenbahnen in Richtung Norden und Westen jeweils von zwei unterschiedlichen Haltestellen aus abfahren,
- Gefährdung der ein- und aussteigenden Fahrgäste auf den Mittelinseln in der Ernst-Reuter-Allee bzw. im südlichen Abschnitt des Breiten Weges,
- unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs,
- aufgrund der überbreiten Straßenräume und der sehr breiten Straßenführung erhebliche Trennwirkung zwischen den Geschäftsbereichen beiderseits der Ernst-Reuter-Allee.

Zentraler Platz am Kreuzungspunkt von Ernst-Reuter-Allee und Breiter Weg



Beschlossene Ziele:

Um die verkehrliche und städtebauliche Situation des Zentralen Platzes gemäß seiner Bedeutung für die Stadt grundlegend zu verbessern, bestehen für diesen Untersuchungsbereich folgende Planungsziele, die als Ergebnis des Workshops zum Zentralen Platz formuliert wurden:

- Verkehrliche Umgestaltung zur Anpassung an die städtebaulichen Bedingungen der Bebauung des Zentralen Platzes,
- Ausweitung des Hauptgeschäftsbereiches vom Breiten Weg in Richtung Bahnhofsvorplatz und Leiterstraße,
- Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Ernst-Reuter-Allee und stufenweise Reduzierung des Kfz-Verkehrs in diesem Bereich,
- Neuorganisation der Straßenbahnhaltestellen in der Ernst-Reuter-Allee und im Breiten Weg zur Verkürzung der Umsteigewege,
- grundlegende Verbesserung der Rad- und Fußwegführung vor allem an den Knotenpunkten mit stufenweiser Erweiterung der Fußgängerbereiche sowie
- städtebauliche Abrundung und grünordnerische Gestaltung des Zentralen Platzes.

Der Zentrale Platz steht derzeit vor der größten Umstrukturierung seit Jahren. Die ehemaligen durchlaufenden Grünflächen vom Hauptbahnhof bis zur Elbe werden bebaut. Beidseits des Breiten Weges entsteht durch das Ulrichshaus und das „Allee-Center“ eine Kette großer „Kontorhäuser“, die dem Platz eine neue Prägung geben. Damit wird auch die Verkehrssituation grundlegend verändert.

Grundlage für eine Änderung der Verkehrsführung ist die langfristig angestrebte Linienführung der Straßenbahnen und die damit im Zusammenhang stehenden notwendigen Umsteigebeziehungen. Die Abbildung zeigt den Bestand sowie die Umsetzungsvariante zur optimalen Lage der Haltestellen.

Die Vorzugsvariante sieht eine Zusammenlegung der Straßenbahnhaltestellen jeweils nördlich und östlich des Zentralen Platzes vor. Bei einer zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehenen Reduzierung der Fahrspuren im Zuge der Ernst-Reuter-Allee ist bei dieser Variante eine Führung des Kfz-Verkehrs beidseitig der Gleise oder alternativ ausschließlich südlich der Straßenbahngleise möglich. So könnte bei letzterer die nördliche Fahrbahn der Ernst-Reuter-Allee vollständig zurückgebaut und können die im Breiten Weg bereits vor-

Bestand und Planungsvariante für die Lage der Umsteigehaltestellen am Zentralen Platz

