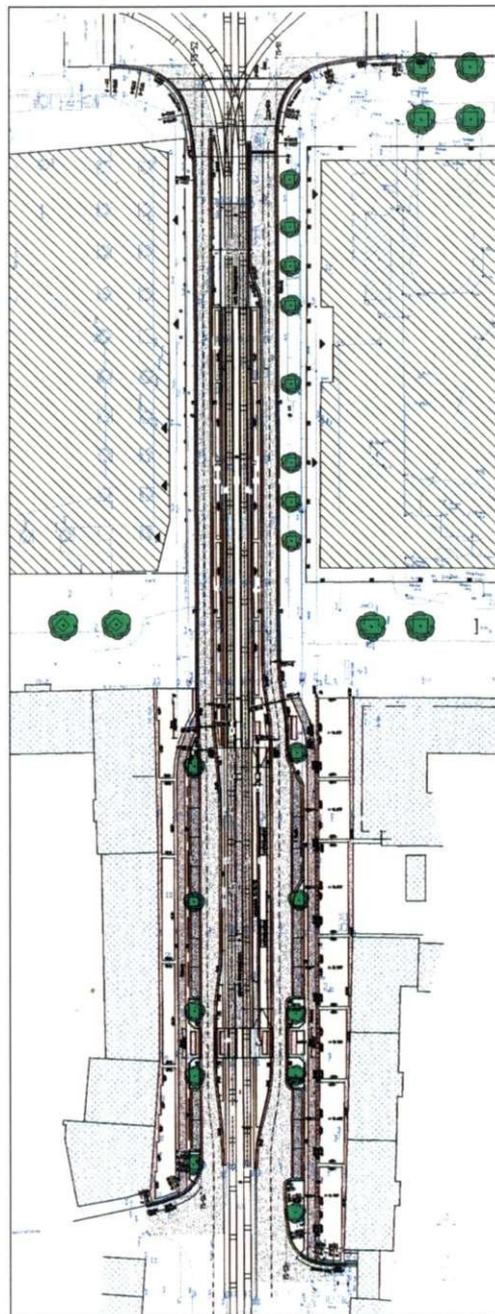


*Ernst-Reuter-Allee*

handene Fußgängerzone bis zu den Straßenbahngleisen in der Ernst-Reuter-Allee ausgeweitet werden. Damit könnte erreicht werden, daß ein Umsteigen zwischen den sich kreuzenden Straßenbahnlinien ohne Querung der Fahrbahn möglich ist.

Für die in Richtung Hauptbahnhof und in die westlichen Stadtteile verkehrenden Straßenbahnen gäbe es jedoch bei dieser Variante nach wie vor zwei unterschiedliche Abfahrthaltestellen.



*Breiter Weg zwischen Ernst-Reuter-Allee und Himmelreichstraße*

### 3.5 Hauptbahnhof - zentraler Verkehrsknotenpunkt und „Tor zur Stadt“

Der Hauptbahnhof stellt das „Tor zur Landeshauptstadt Magdeburg“ dar. Der Eindruck den die hier ankommenden Besucher haben, prägt in besonderem Maße das Bild von der Stadt Magdeburg.

Die Aufwertung dieses Stadteingangs sowohl bezüglich der Optimierung des Verkehrsablaufs als auch die städtebauliche Vervollständigung des Bahnhofsvorplatzes sind deshalb vorrangiges Ziel der innerstädtischen Planung.

Wesentliche Schritte zur Schaffung eines attraktiven Entrees in die Stadt sind mit der 1996 erfolgten Eröffnung des Kinokomplexes gegenüber dem Hauptbahnhof und der in den Jahren 1997/98 bevorstehenden Fertigstellung des Gesamtkomplexes City-Carré bereits geleistet.

Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes zu einem Kfz-verkehrsfreien Platz, der Fußgängern, Radfahrern sowie dem öffentlichen Nahverkehr vorbehalten ist und auch zum Aufenthalt einlädt, wird Ende 1997 abgeschlossen sein.

*Bahnhofsvorplatz - einst*



Weitere Vorhaben im Umfeld des Hauptbahnhofs, die in den nächsten Jahren zur weiteren Verbesserung der städtebaulichen und verkehrlichen Situation durchgeführt werden sollen, betreffen

- die Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes bzw. Verlegung auf die Westseite,
- die Verbesserung der Anbindung der Leiterstraße über die Otto-von-Guericke-Straße an den Hauptbahnhofs-bereich,
- die Prüfung von Bbauungsvorhaben auf Teilgrundstücken des Omnibusbahnhofes sowie
- Ergänzung von Bürobauteilen im Bereich der Bahnhofstraße südlich des Bahnhofes.

#### Verkehrsfunktion

Der Magdeburger Hauptbahnhof ist ein bedeutender Halte- und Umsteigepunkt im Fernverkehr (ICE-, IC- und IR-Halt), Regionalverkehr und Nahverkehr (S-Bahn/ RB/ RE) der Deutschen Bahn AG.

Am Schnittpunkt zwischen dem Fern- und Regionalverkehr auf der Schiene, dem Straßenbahn- und Busverkehr sowie dem motorisierten Individualverkehr hat der Bahnhofsbereich eine herausragende Bedeutung für die Erschließung der gesamten Innenstadt. Dies gilt sowohl für den Entwicklungsbereich auf dem Bahnhofsvorplatz als auch für den „hinter der Bahn“ befindlichen Bereich zwischen Bahngelände und dem Magdeburger Ring.

Ausgangspunkt für die Entwicklung von Lösungsansätzen zur Umgestaltung des Hauptbahnhofsbereichs ist die räumliche Integration der verschiedenen Verkehrsträger des Öffentlichen Personen(nah)verkehrs. Dies betrifft wesentlich die künftige Führung der Straßenbahnlinien in der Magdeburger Innenstadt als auch die Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Hauptbahnhof - ZOB - Straßenbahn sowie zwischen den Straßenbahnen untereinander.

### **Beschlossene Ziele**

- **Entwicklung eines L-förmigen Geschäftszentrums vom Hauptbahnhof über den Zentralen Platz und den Breiten Weg bis zum Universitätsplatz**
- **Neugestaltung des Bahnhofsbereiches als Fern- und Nahverkehrszentrum**
- **Umgestaltung der Bahnstufunterführung Ernst-Reuter-Allee als „Kommunalachse“ für Straßenbahn, Radfahrer und Fußgänger**
- **räumliche Integration der verschiedenen Verkehrsträger des Öffentlichen Personennahverkehrs**
- **Sicherstellung der Erschließung sowohl des Hauptbahnhofs als auch der im Bereich des Hauptbahnhofs vorgesehenen Neubebauung**
- **Verbesserung der fußläufigen Anbindung an die besonders besucherintensiven Bereiche der Innenstadt wie Zentraler Platz, Domplatz, Hasselbachplatz**

und heute



## Bahnofsunterführung

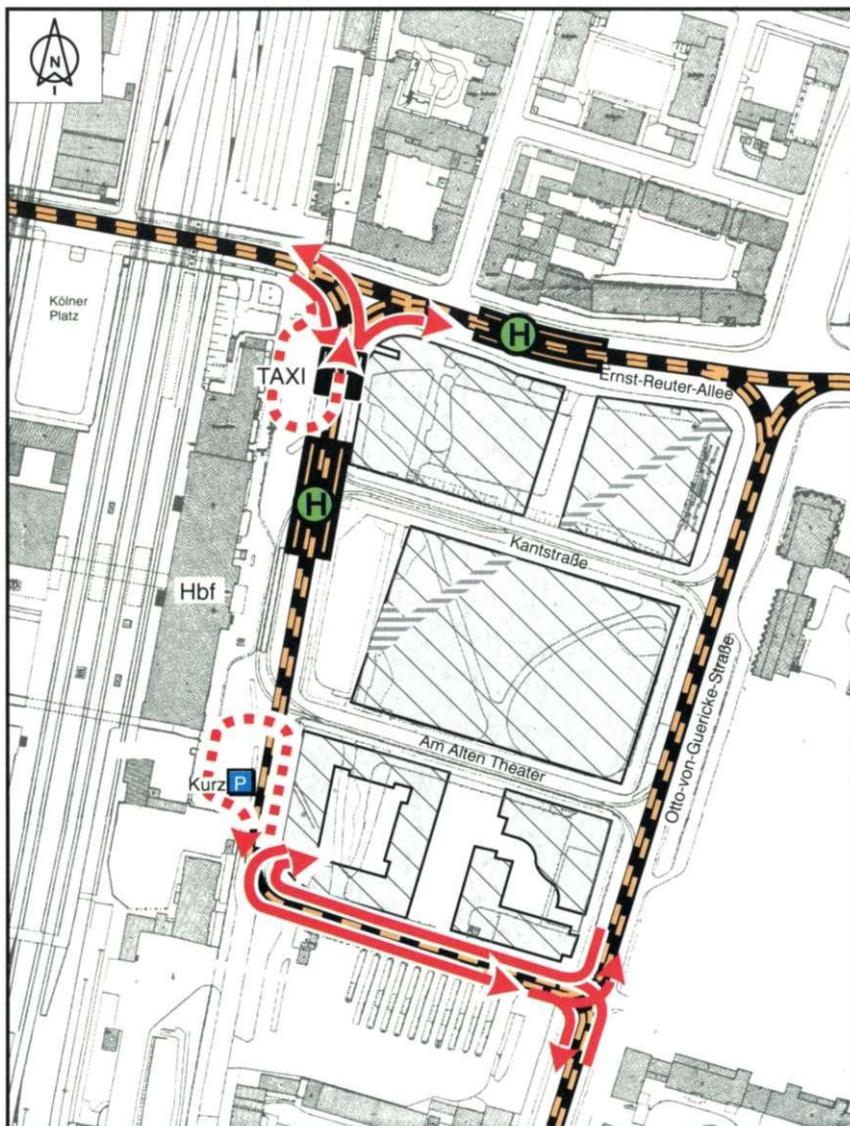
Die die Bahnhofsgleise unterquerende Ernst-Reuter-Allee stellt die zentrale Erschließung der Innenstadt für die aus den westlichen Stadtteilen (v.a. Stadtfeld) sowie für die über die Abfahrt des Magdeburger Rings einstrahlenden Verkehre dar. Neben dem innenstadtbezogenen Quell- und Zielverkehr wird dieser Straßenzug auch von dem die Innenstadt durchquerenden Durchgangsverkehr in Anspruch genommen, v.a. in Ost-West-Richtung über die Neue Strombrücke.

Mit einer Breite von 22,50 m stellt die Bahnofsunterführung ein „Nadelöhr“ dar, das neben dem motorisierten Individualverkehr und dem Straßenbahnverkehr auch den Radfahr- und Fußgängerverkehr aufnehmen muß. Heute wird die Bahnofsunterführung von fast 40.000 Kfz/24 h befahren.

Langfristiges Ziel ist es, die Bedeutung der Bahnofsunterführung für den Kfz-Verkehr zu reduzieren und statt dessen als „Kommunalachse“ für Radfahrer, Fußgänger und die Straßenbahn zu stärken. Die derzeitige Situation im innerstädtischen Verkehrsnetz erlaubt einen solchen Vorschlag jedoch nicht.

## Zukünftige Zentralhaltestelle Hauptbahnhof am Kölner Platz

Eine wesentliche Verbesserung der Umsteigesituation am Hauptbahnhof könnte durch den Neubau einer Zentralhaltestelle direkt am Kölner Platz erreicht werden. Aber auch der Bau einer Zentralhaltestelle am Kölner Platz ist zunächst nicht realisierbar.



Erschließung Hauptbahnhof und City-Carré

### Beschlossene Ziele:

- **Angesichts der zur Zeit räumlich sehr eingegengten Innenstadtzufahrt (Bahnhofsunterführung am Kölner Platz) und der notwendigerweise zu verbessernden Verknüpfung zwischen Hauptbahnhof, Zentralem Omnibusbahnhof und Straßenbahnhaltestellen sind die im Verkehrskonzept Innenstadt erarbeiteten kurz- und mittelfristigen Lösungsansätze umzusetzen.**
- **Aufnahme der Bahnhöfe 21 der Deutschen Bahn AG**
- **Die Planung einer Zentralhaltestelle am Kölner Platz sollte im Zusammenhang mit den Umgestaltungsabsichten der Deutschen Bahn AG für den Bahnhofsbereich bis zur Entscheidungsreife weiterentwickelt werden, wird aber nur langfristig zu realisieren sein.**

Das Funktionskonzept zeigt als langfristige Lösung die Neuanlage einer zentralen Haltestelle am Kölner Platz unter Aufgabe der bisherigen Haltestelle Damaschkeplatz (vgl. Wettbewerbsergebnisse Damaschkeplatz).

In dieser Variante wäre im Sinne einer Trennung der zentralen Straßenbahnhaltestelle vom motorisierten Individualverkehr eine Verlegung der Straßenbahn in der Ernst-Reuter-Allee aus der Mittellage in die südliche Seitenlage günstig.

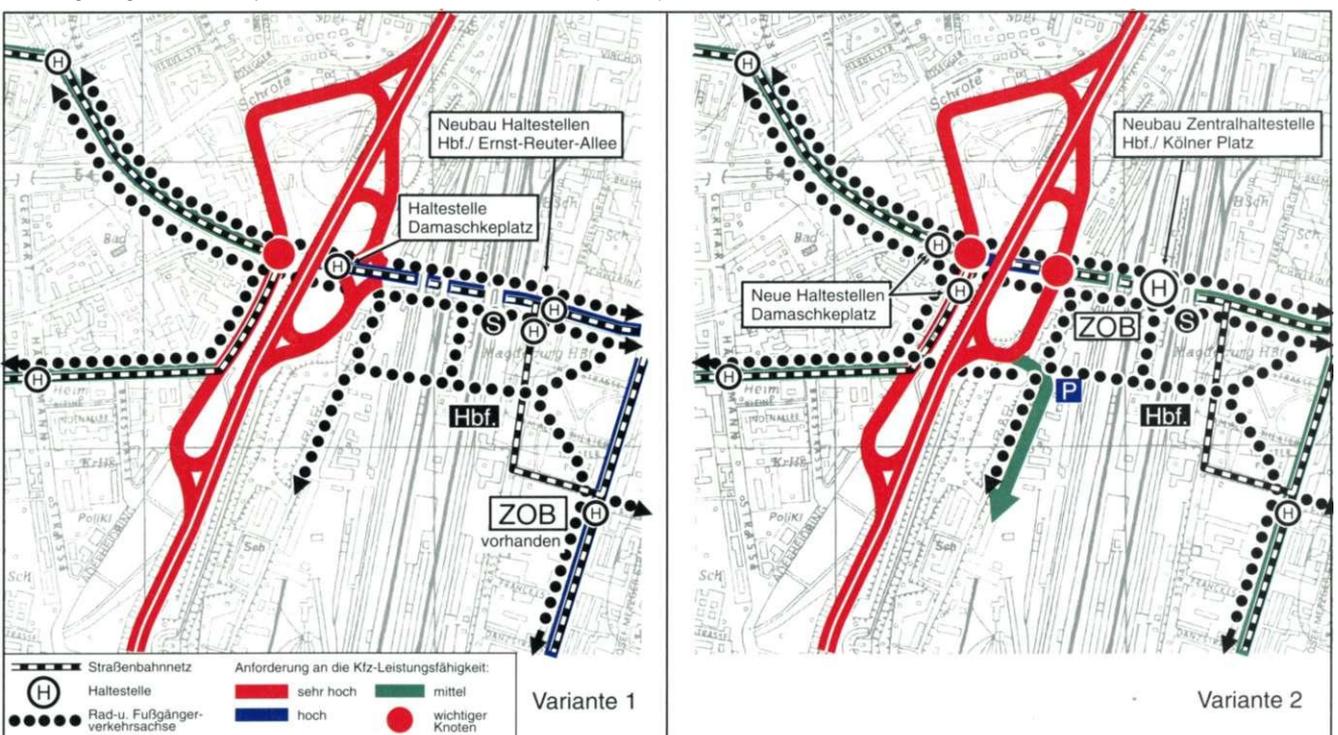
Vorbehaltlich der im einzelnen zu prüfenden baulichen Realisierbarkeit kann dies erreicht werden durch

- den Neubau eines Straßenbahntunnels mit Haltestelle südlich der vorhandenen Bahnunterführung oder durch
- eine Aufweitung des Querschnitts der Bahnunterführung im Zuge einer Neukonstruktion.

Für die bauliche Gestaltung sind verschiedene Varianten denkbar, die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie - auch unter Einbeziehung von Umgestaltungsmöglichkeiten des Magdeburger Hauptbahnhofs und des zukünftigen ZOB - detailliert weiter untersucht werden sollen. Zunächst sind Qualitätsanforderungen aus funktionaler und gestalterischer Sicht zu entwickeln, die dann einer Entwurfsphase zugrundegelegt werden sollten.

Das 1997 von der Deutschen Bahn AG aufgestellte Projekt "Magdeburg 21" bietet eine gute Chance, diese Zielstellung zu verwirklichen.

Funktionskonzept Hauptbahnhof: realisierter Zwischenstand (links) und langfristiges Zielkonzept mit Zentralhaltestelle Kölner Platz (rechts)



### 3.6 Bahnhofsvorplatz und City-Carré

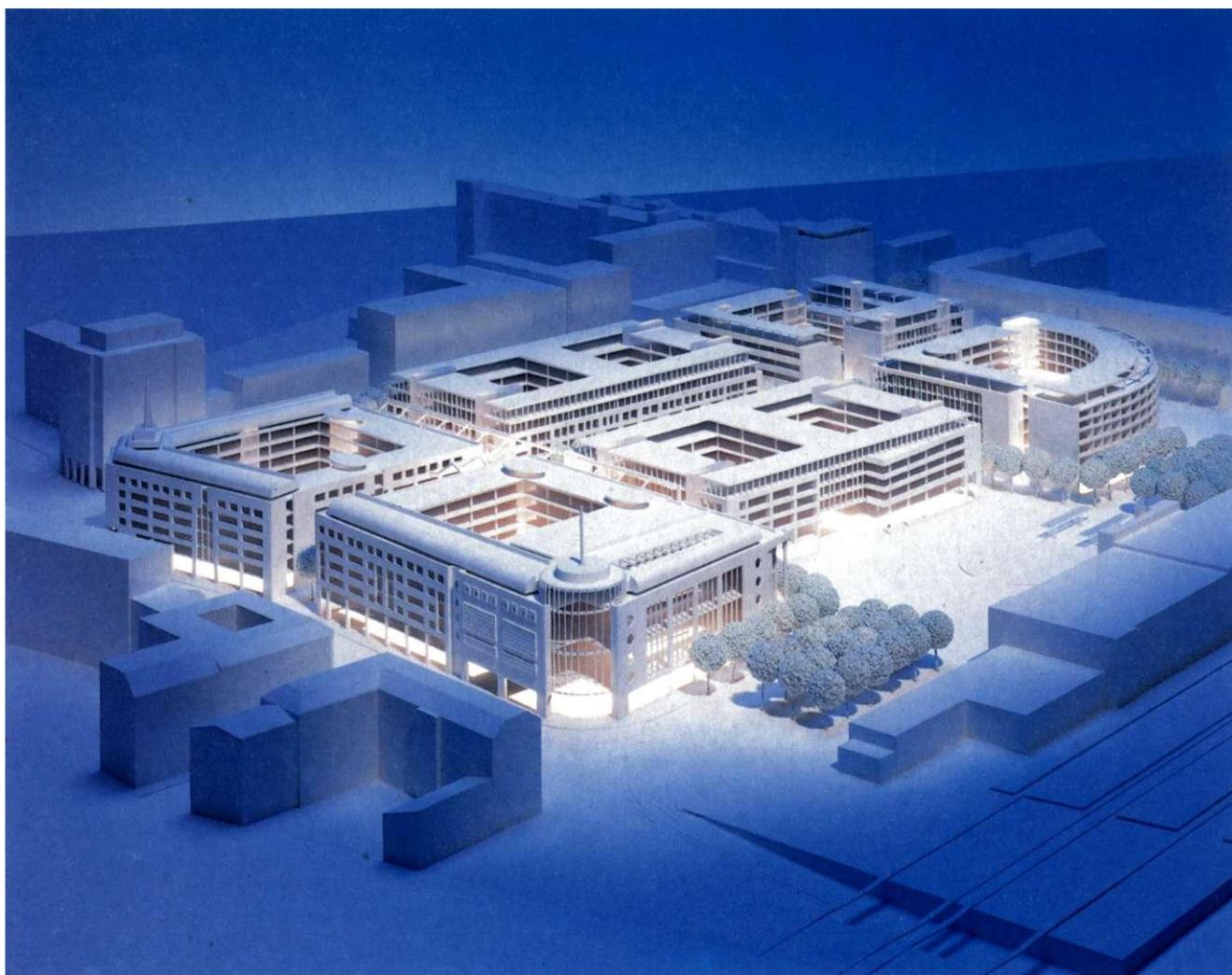
Straßenbahn und Busse können schon heute fast störungsfrei vom Bahnhofsvorplatz erreicht werden. Die Schaffung der zentralen Haltestelle im Bahnhofsvorplatzbereich sowie die Verlegung der Haltestelle in der Ernst-Reuter-Allee näher an das Bahnhofsgebäude heran erlauben zusammen mit der jetzt lichtsignalgeregelten Querung ein Erreichen nahezu aller Linien der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) auf kurzen und sicheren Wegen. Abends fahren Busse im Nachtverkehr über den Bahnhofsvorplatz und sichern ebenfalls die direkte Verknüpfung zwischen Schiene und Nahverkehr.

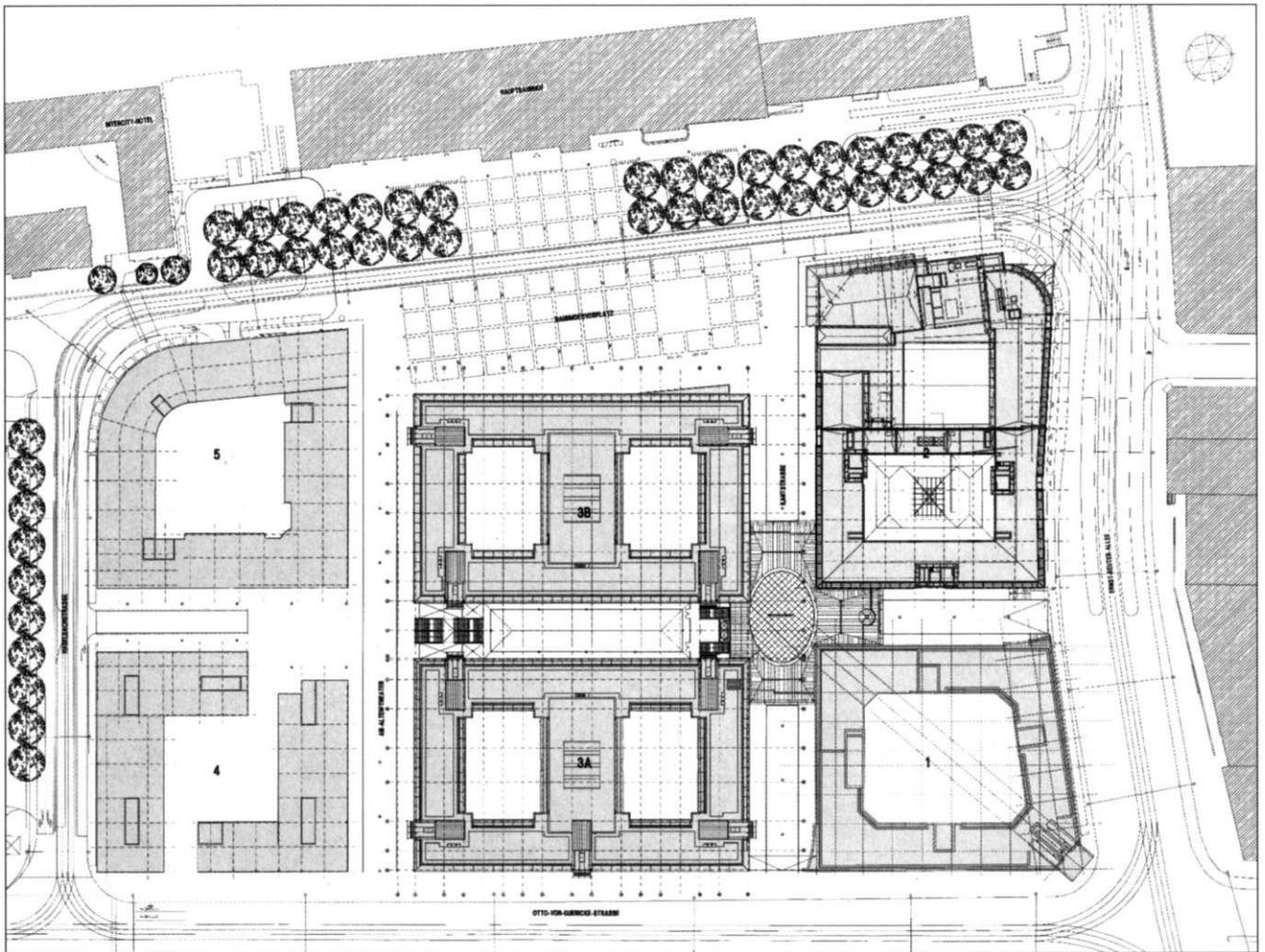
Die Taxen fahren den neugeschaffenen Taxenstand auf dem Bahnhofsvorplatz an, so daß auch hier eine komfortable Nutzung für die Reisenden gewährleistet ist.

Für nicht mit dem ÖPNV zum Bahnhof Anreisende ist das Auto weiterhin das wichtigste Verkehrsmittel. Daher wurde und wird auch die Erschließung und Anbindung des Bahnhofsbereiches für den motorisierten Individualverkehr erheblich verbessert. Die Tiefgarage mit etwa 1.700 Einsteilplätzen im Bereich des City-Carrés sowie die Kurzzeitparkplätze im südlichen Bereich des Bahnhofsvorplatzes schaffen hier eine leistungsgerechte und störungsfreie Anbindung. Am Kölner Platz kann der aus Richtung Westen kommende Individualverkehr auf kurzem Wege den Hauptbahnhof erreichen.

Erstmals werden Radfahrer 1997 ihre Fahrräder in Radabstellanlagen im Bahnhofsvorplatzbereich abstellen können. Mit dem Bau des durchgehenden Radweges im Zuge der Ernst-Reuter-Allee und der Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofsvorplatzes wird der Hauptbahnhof in das gesamtstädtische Radverkehrsnetz integriert.

*Gesamtmodell des in Bau befindlichen City-Carré*





Lageplan Verkehrslösung Bahnhofsvorplatz/ City-Carré

Mit der Umgestaltung der Hasselbachstraße wird auch auf dem zentralen Omnibusbahnhof der Betriebsablauf modifiziert.

Im *Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt* ist in Abstimmung mit der Verkehrsplanung ein Gesamtkonzept für das Bahnhofsumfeld entwickelt worden. Darin ist neben den im Bereich des Bahnhofsvorplatzes bereits durchgeführten und vorbereiteten Umgestaltungsmaßnahmen langfristig eine Nutzbarmachung des westlichen Bahnhofsbereiches in Richtung Damaschkeplatz vorgesehen. Hier wird es auf potentielle Investoren ankommen, um diesen Bereich „hinter der Bahn“ nutzbar zu machen und somit die Durchlässigkeit des Bahnhofsbereiches durch eine Verlängerung des Bahnhofstunnels, den die Fußgänger auf ihrem Weg zu den Bahnsteigen benutzen, zu erzielen.

### 3.7. Umgestaltung des Zentralen Omnibusbahnhofes

Da Überlegungen für eine langfristige Verlegung des ZOB bestehen, wurde zunächst eine einfache Umbaukonzeption für den vorhandenen Standort erarbeitet, die sowohl eine Sicherstellung des Betriebsablaufes entsprechend der veränderten Straßenverkehrsbedingungen - insbesondere in der Hasselbachstraße - einen größeren Fahrgastkomfort und auch eine sichere Führung der Fußgänger ermöglicht.

Entsprechend dem derzeitigen Angebot im Regionalverkehr ist der Busbahnhof auf acht Halteplätze für Linienbusse und einige zusätzliche Plätze für Reisebusse ausgelegt. Die geplante Sägezaufstellung hat den Vorteil, daß die Fahrgäste ohne Queren von Fahrbahnen direkt an die Linienbusse herangeführt werden. Für die Busse ergibt sich eine eindeutige Zuordnung zu den Haltesteigen. Die Abbildung zeigt, daß die Busse dann entlang einer großflächigen Verkehrsinsel halten und ausreichende überdachte Wartepositionen für die Fahrgäste zur Verfügung gestellt werden.

Der derzeitige Standort des Zentralen Omnibusbahnhofs südlich der Hasselbachstraße liegt günstig zur Innenstadt, bedingt jedoch lange Umsteigewege zum Hauptbahnhof und zu den Straßenbahnhaltestellen in der Otto-von-Guericke-Straße. Dies könnte bei einer Verlagerung des ZOB auf die westliche Seite des Hauptbahnhofs vermieden werden. Dieser Standort kann vor allem von den über den Magdeburger Ring zu- und abfahrenden Regionalbussen auf kürzestem

Wege erreicht werden. Bei entsprechendem Ausbau der Fußwegeverbindungen z. B. durch Verlängerung des Querbahnsteigs ergeben sich gleichzeitig auch einer Verkürzung der Umsteigewege zu den Zügen im Hauptbahnhof und zu den Straßenbahnhaltestellen.



Zentraler Omnibusbahnhof heute

Schemaplan für den zentralen Omnibusbahnhof an der Maybachstraße



### 3.8 Hasselbachplatz

Der städtebaulich markante Hasselbachplatz stellt den wichtigsten Verkehrsknoten der südlichen Innenstadt dar. Die vier in den Hasselbachplatz einmündenden Straßen Otto-von-Guericke-Straße, Breiter Weg, Sternstraße und Hallische Straße sind erheblich durch den Kfz-Verkehr belastet.

Innerhalb des Magdeburger Straßenbahnnetzes ist der Hasselbachplatz ein bedeutender Umsteigepunkt, an dem sich fünf Straßenbahnlinien kreuzen. Die Haltestellen liegen im Breiten Weg und in der Otto-von-Guericke Straße.

#### Bewertung der vorhandenen Situation

Die gegenwärtige Verkehrssituation am Hasselbachplatz ist folgendermaßen zu bewerten:

- erhebliche Beeinträchtigung der Geschäftsbereiche am Hasselbachplatz und in den angrenzenden Straßenzügen durch die Kfz-bedingten Lärm- und Abgasemissionen,

- schlechte und unattraktive Anbindung des S-Bahn-Haltepunktes Hasselbachplatz,
- Defizit an Stellplätzen (z.B. für Kunden) sowie
- Einschränkungen der Aufenthaltsqualität und der Bewegungsfreiheit für Fußgänger durch die starken Kfz-Ströme.

#### Beschlossene Ziele

**Entsprechend der hohen städtebaulichen Qualität des Hasselbachplatzes und der ihn umgebenden Straßen bestehen für die Umgestaltung dieses Bereiches folgende Planungsziele:**

- **weitestmögliche Verlagerung des nicht für die Erschließung des Hasselbachplatzes notwendigen Kfz-Verkehrs auf den Cityring zur Erhöhung der Attraktivität dieses Geschäftsbereichs,**
- **kürzere Verknüpfung der Straßenbahnhaltestellen untereinander für Umsteigebeziehungen und Verbesserung der Haltestellenausstattung,**
- **Verbesserung der Anbindung des S-Bahn-Haltepunktes Hasselbachplatz,**
- **grundlegende Verbesserung der Rad- und Fußwegeführung und**
- **Umgestaltung in Anlehnung an die historische Platzsituation.**



### Untersuchte Planungsvarianten und Lösungsansätze

Zur Überprüfung der Realisierungsmöglichkeit und zur Abschätzung der dafür erforderlichen Flächen wurden im Rahmen dieser Untersuchung zahlreiche Varianten zur Neuordnung der Verkehrsführung am Hasselbachplatz erarbeitet, von denen die wichtigste Grundvariante in Abbildung 3-11 als Prinzipskizze dargestellt ist (5,50 m breite Fahrspur als einspurige Kreisverkehrslösung).

Der S-Bahn-Haltepunkt Hasselbachplatz ist aufgrund des etwa 300 m langen Fußweges für Umsteigebeziehungen zur Straßenbahn weniger geeignet, hat jedoch eine wichtige Bedeutung für die direkte Anbindung der südlichen Innenstadt an das S-Bahn-Netz. Dementsprechend ist die Fußgänger- und Radverkehrsanbindung über die Einsteinstraße und möglicher Weiterführung über die Bahnanlagen (Fußgänger- und Radfahrerbrücke) bis zur Maybachstraße und Karl-Liebknecht-Straße auszubauen.



*Hasselbachplatz aus Richtung Breiter Weg*



### 3.9 Verkehrskonzept zur südlichen Innenstadt

Die „Verkehrsstudie südliches Stadtzentrum“<sup>13</sup> strukturiert die prinzipiell möglichen Veränderungen, die zur Komplettierung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenhauptnetz im Bereich des südlichen Stadtzentrums notwendig sind.

Dazu wurden drei verschiedene Varianten zur zukünftigen Konzeption des Hauptverkehrsstraßennetzes in diesem Bereich entwickelt und bezüglich der prognostizierten Verkehrsmengenverteilung als auch der Empfindlichkeit der Straßenrandnutzungen und Straßenräume bewertet.

Als Vorzugsvariante wird die Netzergänzung Sachsenring zwischen dem Knoten Karl-Liebknecht-Straße und der Carl-Miller-Straße (Variante B) bewertet, die unter verkehrlichen wie städtebaulichen Aspekten folgende wesentliche Vorteile aufweist. Eine kostengünstige Ausbauvariante zur Leistungsfähigkeitserhöhung des Knoten Wiener Straße/ Am Fuchsberg/ Abfahrtrampe „Magdeburger Ring“ ist ausreichend.

Der Ausbau des Sachsenringes und der höhenfreien Bahnquerung bewirkt durchgreifende Erreichbarkeitsverbesserungen und dringend benötigte Entlastungseffekte für empfindliche Straßenzüge bis hin zur Entlastung des Bahnhofsbereichs und der Ernst-Reuter-Allee. Für die Halberstädter Straße und Leipziger Straße kann die Sicherung der städtebaulichen Entwicklungschancen in vollem Umfang erreicht werden. Auf der Achse Hallische Straße stellt die durchgreifende Reduzierung der Verkehrsbelastung sicher, daß diese Straße ihre Funktion als Hauptachse des Umweltverbundes (Straßenbahn, Rad- und Fußgängerverkehr) erfüllen kann.

Aufgrund des vglw. hohen Kostenaufwandes vor allem durch die notwendige höhenfreie Bahnquerung für den Sachsenring und wegen der Empfindlichkeit der Straßenräume im anschließenden Straßenzug Carl-Miller-Straße/ Seumestraße/ Planckstraße ist die Vorzugsvariante nicht unproblematisch. Zudem sind die Kosten sehr hoch.

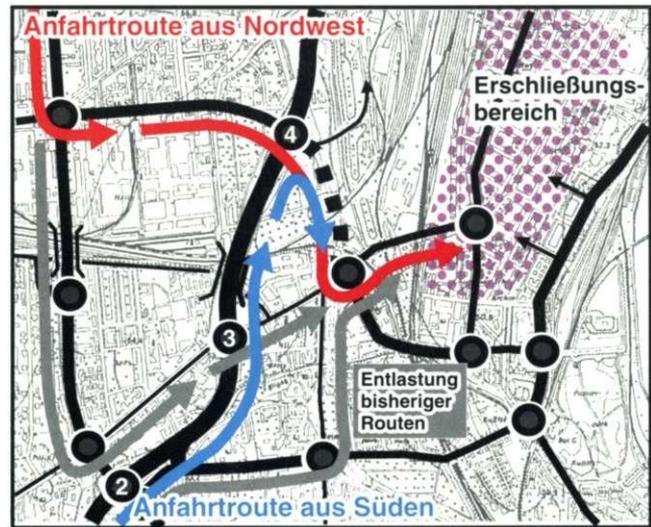
<sup>13</sup> Verkehrsstudie Südliches Stadtzentrum, Studie zur südlichen Umfahrung und Zufahrt der Landeshauptstadt Magdeburg, PGT, Magdeburg/ Hannover, Juli 1996

Südliche Innenstadt



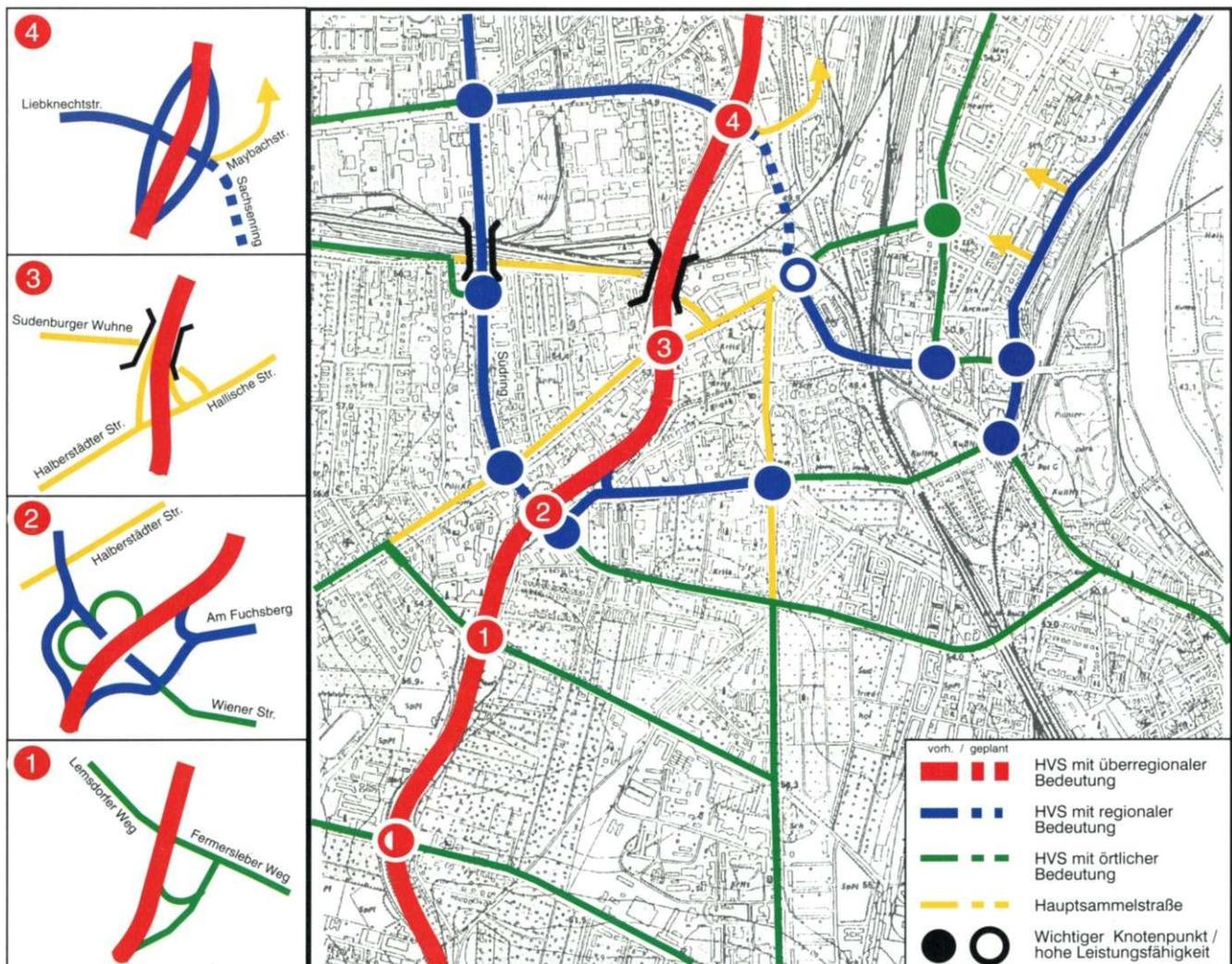
Daher ist es erforderlich, die Ausbaumöglichkeiten des Knoten „Magdeburger Ring“/ Halberstädter Straße - wie im Planungsfall P 0 des „Verkehrlichen Leitbildes“ vorgesehen - offenzuhalten. Die für die Auf- und Abfahrtrampen auf der Südseite erforderlichen Flächen werden freigehalten.

Der in bisherigen Netzkonzepten enthaltene Ausbau der Hellestraße 14 als leistungsfähige Querverbindung zur Carl-Miller-Straße ist verworfen. Die Hellestraße ist aufgrund der bereits vorhandenen und geplanten empfindlichen Randnutzungen wie vom Straßenraum her nicht zur Aufnahme einer Straße von dieser Verkehrsbedeutung geeignet.



Erschließungswirkung der Netzergänzung Sachsenring

Netz der Hauptverkehrsstraßen - Vorzugsvariante mit Netzergänzung Sachsenring



## 4. BETEILIGUNG UND ABSTIMMUNG

### 4.1 Stellungnahme der Träger öffentlicher Beteiligung

An der Erstellung des Gutachtens „Verkehrskonzept Innenstadt“ im Jahr 1994 schloß sich eine Informations- und Diskussionsphase an, bei der Behörden und Ämter, Parteien und Verbände, eine Expertenrunde zu Verkehrsfragen sowie die Arbeitsgruppe Stadtverkehr beteiligt waren. Die Beteiligung hat im wesentlichen vom April bis November 1995 stattgefunden.

Die nachstehende Tabelle gibt eine Aufstellung der Beteiligten wider, von denen eine schriftliche Stellungnahme erbeten wurde. Die wesentlichen Anregungen und Bedenken sowie offene Fragen sind verwaltungsintern erörtert worden und ggf. in das „Verkehrskonzept Innenstadt“ eingeflossen. Die wichtigsten Ergebnisse werden im folgenden zusammengefaßt wiedergegeben.

1. gemeinsame Magistrats- und Ausschußsitzung	30.03.1995
2. Kommunalausschuß	01.06.1995
3. Umweltausschuß	16.05.1995 (Antrag 21.06.1995)

Bauausschuß laufend  
Bürgerversammlung 21.06.1995

### Bundes- und Landesbehörden

1. Bergamt Staßfurt	keine Stellungnahme
2. Bundesvermögensamt Magdeburg	keine Stellungnahme
3. Geologisches Landesamt Sachsen-Anhalt	keine Stellungnahme
4. Landesamt für (Archäologische) Denkmalpflege Sachsen-Anhalt	10.05.1995
5. Oberfinanzdirektion Bundesvermögensabteilung	keine Stellungnahme
6. Polizeidirektion Magdeburg	keine Stellungnahme
7. Regierungspräsidium Magdeburg, Abt. 3, Dez. 32, Raumordnung und regionale Entwicklung	keine Stellungnahme

8. Regierungspräsidium Magdeburg, Abt. 5, Dez. 54, Forstbehörde	keine Stellungnahme
9. Regierungspräsidium Magdeburg, Abt. 5, Dez. 57, Obere Naturschutzbehörde	keine Stellungnahme
10. Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Magdeburg	keine Stellungnahme
11. Staatliches Amt für Umweltschutz	keine Stellungnahme
12. Staatliches Amt für Umweltschutz Magdeburg, Abt. Immissionsschutz	keine Stellungnahme
13. Straßenbauamt Magdeburg Dez. Planung und Entwurf	keine Stellungnahme
14. Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg	keine Stellungnahme
15. Wehrbereichsverwaltung VII Dez. IV/ B 7	keine Stellungnahme

### Fachämter der Landeshauptstadt Magdeburg

1. Amt für Abfallwirtschaft (Amt 70)	02.05.1995
2. Amt für Brand- u. Katastrophenschutz (Amt 37)	12.05.1995/ 02.06.1995
3. Amt für Krankenhäuser (Amt 54)	12.05.1995
4. Amt für Veterinärwesen u. Lebensmittelüberwachung (Amt 36)	keine Stellungnahme
5. Amt für Wirtschaft und Fremdenverkehr (Amt 80)	12.05.1995
6. Amt für Wohnungswesen (Amt 64)	keine Stellungnahme
7. Amt zur Regelung öffentlicher Vermögensfragen (Amt 25)	keine Stellungnahme
8. Bauordnungsamt (Amt 63)	10.05.1995
9. Bauverwaltungsamt (Amt 60)	27.06.1995
10. Gesundheitsamt (Amt 53)	17.05.1995
11. Hochbauamt (Amt 65)	18.04.1995
12. Jugendamt (Amt 51)	keine Stellungnahme
13. Katasteramt Magdeburg	keine Stellungnahme
14. Kulturamt (Amt 41)	03.05.1995
15. Liegenschaftsamt (Amt 23)	keine Stellungnahme
16. Ordnungsamt (Amt 32)	keine Stellungnahme
17. Schulverwaltungsamt (Amt 40)	24.04.1995
18. Sozialamt (Amt 50)	keine Stellungnahme
19. Sport- und Bäderamt (Amt 52)	keine Stellungnahme
20. Stadtkämmerei (Amt 20)	keine Stellungnahme
21. Stadtvermessungsamt (Amt 62)	keine Stellungnahme
22. Tiefbauamt (Amt 66)	10.05.1995
23. Umweltamt (Amt 31)	12.05.1995
24. Untere Denkmalschutzbehörde Stadtplanungsamt Magdeburg	keine Stellungnahme

**Parteien und Verbände**

1.	ADAC Allgemeiner Deutscher Automobil Club	keine Stellungnahme
2.	ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club	keine Stellungnahme
3.	Arbeitsgruppe Stadtverkehr	keine Stellungnahme
4.	Arbeitsgruppe Verkehr Bündnis 90/ DIE GRÜNEN Stadtgruppe Magdeburg	20.04.1995
5.	DGB Deutscher Gewerkschafts- bund	keine Stellungnahme
6.	Handwerkskammer (Kreis und Stadt)	04.05.1995
7.	Industrie- und Handelskammer	11.05.1995
8.	SPD-Fraktion	24.04.1995
9.	Taxiverband	keine Stellungnahme
10.	Verband der Kleingärtner Magdeburg e.V.	keine Stellungnahme

**Sonstige**

1.	Bischöfliches Amt	keine Stellungnahme
2.	BWG Bodenverwertungs- u. Verwaltungs GmbH	keine Stellungnahme
3.	Deutsche Bahn AG HA Fahrweg/ Technik Abt. Neubau/ Ausbau	Zwischenbescheid
4.	Deutsche Bundespost Postdienst	keine Stellungnahme
5.	Deutsche Telekom AG Direktion Magdeburg	07.06.1995
6.	Evang. Kirchenleitung der Kirchenprovinz Sachsen	keine Stellungnahme
7.	EVM AG Bereich Hochspannungsnetze	keine Stellungnahme
8.	Fernwasserversorgung Elbaue-Ostharz GmbH	keine Stellungnahme
9.	Flughafen Magdeburg GmbH	keine Stellungnahme
10.	GWM Gesellschaft für Wirtschafts- förderung Magdeburg mbH	keine Stellungnahme
11.	GVZ-Entwicklungs- u. Betreiber- gesellschaft Magdeburg mbH	keine Stellungnahme
12.	Magdeburger Hafen GmbH	27.04.1995
13.	MVB Magdeburger Verkehrs- betriebe AG	Datum ???
14.	Städtische Werke Magdeburg GbH SWM, Zentrale Technik	12.05.1995
15.	Städtischer Abwasserbetrieb Magdeburg - SAM	17.05.1995
16.	Städtisches Klinikum Magdeburg Krankenhaus Altstadt	12.05.1995
17.	VEAG Vereinigte Energiewerke AG	keine Stellungnahme
18.	Verbundnetz Gas Abt. Dokumen- tation/ Genehmigungen	keine Stellungnahme

**4.2 Maßnahmeprogramm Innenstadt****A. Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen**

1. Erhöhung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zentrums-Tangente mittels der Maßnahmen:

1.1 Umbau **Knotenpunkt Magdeburger Ring/ Walther-Rathenau-Straße/ Albert-Vater-Straße** mit dem Ziel, die Übereckbeziehungen Magdeburger Ring/ Walther-Rathenau-Straße in ihrer Leistungsfähigkeit und „Attraktivität“ zu erhöhen. Da dieser Knotenpunkt hinsichtlich des Ost-West-Verkehrs außerdem eine sehr große Bedeutung hat (A 14/ B 1 -Anschluß spätestens 1998), hat der notwendige Umbau mehrfachen Nutzen.

Die Maßnahme besteht aus der Herstellung von 2 Schleifenfahrbahnen (NO- und SO-Rampe), der Herstellung eines 4-spurigen Querschnittes der Albert-Vater-Straße zwischen den Rampen sowie der entsprechenden Nebenanlagen (LSA-Programme u.a.)

Geschätzter Kostenaufwand: 8,0 Mio DM

1.2 **Tunnel Askanischer Platz** - seine verkehrliche Bedeutung ist hinreichend diskutiert und bekannt

Geschätzter Kostenaufwand: 20,0 Mio DM

1.3 Umbau **Universitätsplatz** mit dem Ziel der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Der Universitätsplatz hat heute seine Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht; die Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr sind unzureichend

Der durchgeführte Workshop (3./4.08.1995) hat gute Ansätze für eine städtebaulich integrierte Verkehrslösung gebracht - die Entscheidung für die Lösungen der notwendigen niveaufreien Führung des Ost-West-Verkehrs (B 1) (2-spuriger Tunnel) und entsprechende Umgestaltung des ebenerdigen Platzes steht noch aus.

Geschätzter Kostenaufwand: 25,0 Mio DM

1.4 Zur Komplettierung des Maßnahmekonzeptes gehört der entsprechende Umbau/ Rekonstruktion der **Walther-Rathenau-Straße** zwischen Universitätsplatz und Askanischem Platz incl. Straßenbahn-Rekonstruktion

Geschätzter Kostenaufwand: 10,5 Mio DM

Gesamtkosten nördliche  
Zentrums-Tangente 63,5 Mio DM

2. Optimierung der Verkehrsabläufe auf dem **Schieinufer**, die Verbesserung der Erschließungsfunktion des Schieinufer durch folgende Maßnahmen:
- 2.1 Errichtung einer **LSA an der Einmündung Planckstraße**
- Geschätzter Kostenaufwand: 0,2 Mio DM
- 2.2 Errichtung einer **LSA an der Einmündung Keplerstraße**
- Geschätzter Kostenaufwand: 0,5 Mio DM
- 2.3 Neubau einer Einmündung als **Zu- und Abfahrt der geplanten Tiefgarage Zentraler Platz** (ECE-Komplex) mit entsprechender **LSA**, mit **Umbau des Schieinufer** und mit Errichtung einer **LSA am Johannisberg** und entsprechender Koordinierung.
- Diese Maßnahmen sind Bestandteil der Erschließung des ECE-Komplexes Zentraler Platz.
- Geschätzter Kostenaufwand: 1,5 Mio DM
3. Verkehrsbaumaßnahmen Ernst-Reuter-Allee/ Breiter Weg als Voraussetzung und im Zusammenhang mit der Bebauung des Zentralen Platzes - ECE und C&A/ Bilfinger & Berger
- 3.1 Schaffung der **Zentralhaltestelle** der Straßenbahn am Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee/ Breiter Weg in den Straßengebieten Ernst-Reuter-Allee/ Ost und Breiter Weg/ Nord
- Geschätzter Kostenaufwand: 2,0 Mio DM
- 3.2 Umbau der **Ernst-Reuter-Allee** zwischen Otto-von-Guericke-Straße und Jakobstraße mit der Zielstellung der Optimierung der Verkehrsabläufe (Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahn und Kfz-Verkehr) und der Erhaltung der notwendigen Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr. Der Fahrbahnumbau muß die Tiefgaragenzufahrt von C&A, den Platzbedarf für die Haltestelleninsel und vom Grundsatz je Richtung 2 Fahrspuren berücksichtigen sowie die Gestaltung der Seitenbahnen und von Querungsstellen für Fußgänger beinhalten.
- Geschätzter Kostenaufwand: 1,35 Mio DM
- 3.3 Umbau des **Breiten Weges/ Süd** zwischen Ernst-Reuter-Allee und Himmelreichstraße mit der Zielstellung je Richtung eine Fahrspur (in der Knotenpunktzufahrt zur Ernst-Reuter-Allee mit entsprechender Aufweitung zur Vorsortierung) für den Kfz-Verkehr zu erhalten und diesen Abschnitt mit Tempo 30 km/h zu befahren.
- Der verkehrliche Umbau ist Voraussetzung für die städtebaulich gewollte Verengung des Raumes zwischen ECE und C&A und er schafft die Bedingung für die „Geschäftsfunktion“ dieses Straßenabschnittes („spätere“ Umnutzung zum Fußgängerbereich).
- Geschätzter Kostenaufwand: 0,82 Mio DM
- 3.4 Für die v.g. Maßnahmen ist die Neuanlage, Umrüstung und Koordination benachbarter LSA unter der Priorisierung des Straßenbahnverkehrs (Beschleunigung) durchzuführen
- Geschätzter Kostenaufwand: 1,0 Mio DM
- Die Maßnahmen 3.1 bis 3.4 sind Bestandteil der Erschließungsmaßnahmen der Bebauung des Zentralen Platzes.
4. Aufbau eines Parkleitsystems für die Innenstadt von Magdeburg, welches den besonderen Anforderungen der schrittweisen Erweiterung und Änderung der Zielzuführung je nach Stand der Realisierung der Parkierungsanlagen und der Verkehrsnetzgestaltung zum Inhalt hat.
- Für den ersten Bauabschnitt:  
geschätzter Kostenaufwand: 3,0 Mio DM
5. Bau von **Parkierungseinrichtungen** und **Bewirtschaftung** der Anlagen des ruhenden Verkehrs
- 5.1 Bau des städtischen Parkhauses „Friedensplatz“ mit 110 Stellplätzen
- Geschätzter Kostenaufwand: 4,0 Mio DM
- 5.2 Bau des städtischen **Parkhauses „Fürstenwall“** mit 300 Stellplätzen sowie der Fußgängerpromenade Fürstenwall und von integrierten touristischen Einrichtungen (Info, Reisebusbetreuung, Souvenirverkauf, WC, ...)
- Geschätzter Kostenaufwand: 7,0 Mio DM
- 5.3 Weitere Bewirtschaftung von Einstellplätzen mittels Parkscheinautomaten, Schaffung weiterer Anwohnerparkbereich u.a.m.
- Geschätzter Kostenaufwand: 0,1 Mio DM
6. Umbau des Hasselbachplatzes und des Breiten Weges zwischen Hasselbachplatz und Keplerstraße

ße als verkehrsberuhigter Bereich (noch kein Fußgängerbereich!). Die Maßnahmen sind Bestandteil des Städtebau-Sanierungs-Förderprogramms.

Geschätzter Kostenaufwand: 4,5 Mio DM

7. **Sonstige Maßnahmen** u.a.: Einrichten von Tempo-30-Zonen in den Wohnbereichen der Innenstadt, Radverkehrsmaßnahmen, Schaffung von Straßenparkplätzen, ...

Geschätzter Kostenaufwand: 3,5 Mio DM

## B. Langfristige Maßnahmen:

1. Verbesserung der südlichen Umfahrung und Einfahrten der Innenstadt

- 1.1 Umbau des Knotenpunktes **Steubenallee/ Schönebecker Straße** (ggf. im Zusammenhang mit Neubebauung Elbebahnhof)

- 1.2 Herstellung der Verbindung Magdeburger Ring/ Liebknechtstraße - **Sachsenring** - Carl-Miller-Straße mit entsprechender Unterquerung der Eisenbahn. Diese Verbindung ist besonders wichtig für von Norden (über Magdeburger Ring) und von Westen (Stadtfeld) kommende Verkehre, die als Ziel die südliche Innenstadt haben.

2. Wiederaufbau der **Sternbrücke** mit dem Ziel der Erreichbarkeit auf kurzem Wege des Stadtparks und der Stadthalle durch Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahn und Taxi

3. Erhöhung der Leistungsfähigkeit des **Schieinufers** als Teil des Cityringes

4. Umgestaltung **Otto-von-Guericke-Straße** mit dem Ziel der Harmonisierung der Verkehrsabläufe bei entsprechender Integration des Straßenbahnverkehrs

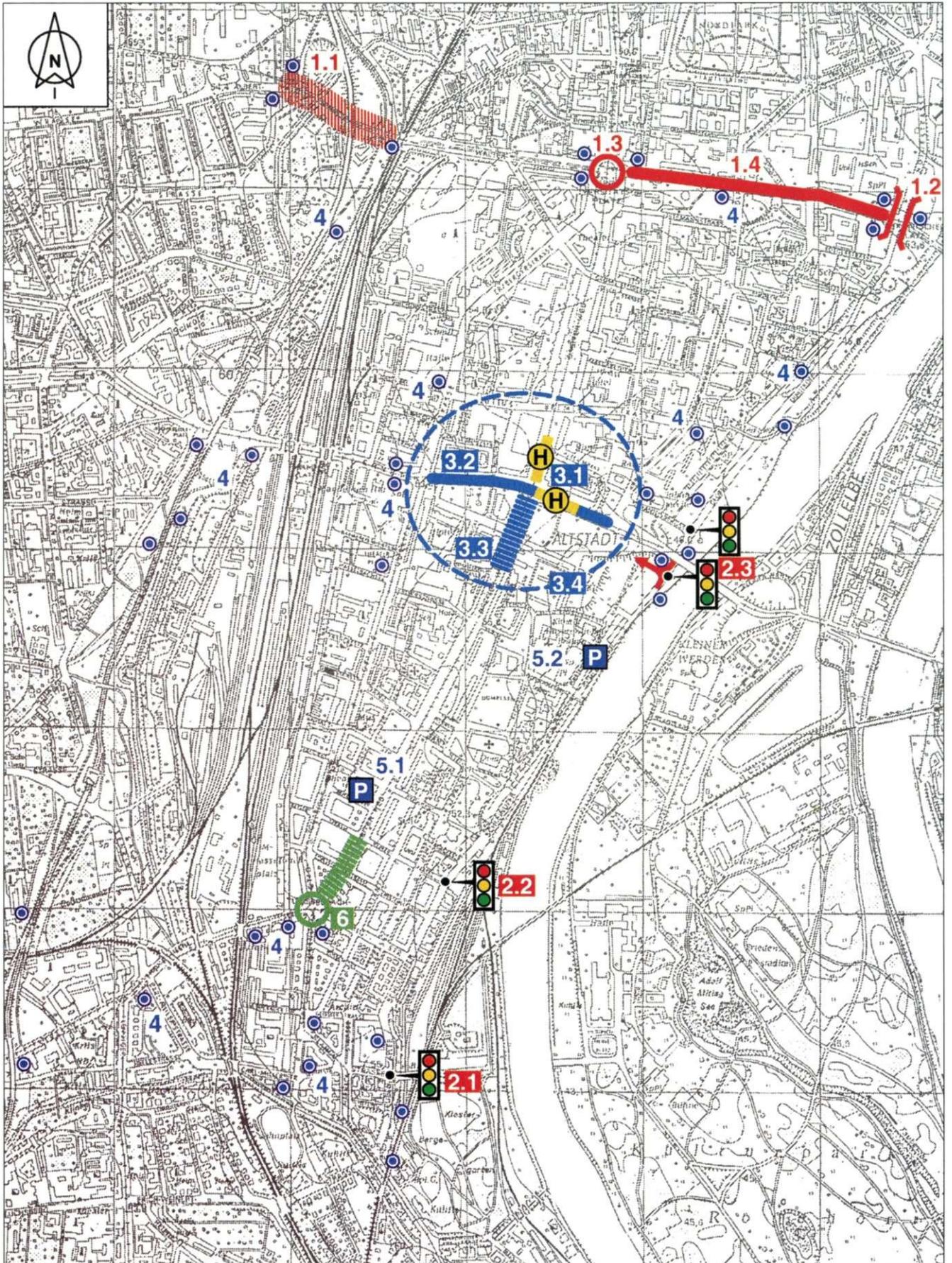
5. Umbau der Eisenbahnunterführung im Zuge der Ernst-Reuter-Allee mit dem Ziel der Einrichtung der **Straßenbahnhaltestelle am Kölner Platz** und der Gestaltung der „Kommunalachse“.

6. Einrichtung und Gestaltung der **Fußgängerbereiche Breiter Weg** zwischen Ernst-Reuter-Allee und Himmelreichstraße und Hasselbachplatz - Keplerstraße

7. Umbau der **Jakobstraße** mit Straßenbahntrasse und entsprechenden Haltestellen

8. Einführung der **2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn** über Krökentor in den Breiten Weg, ggf. mit „Korrektur“ von Haltestellenstandorten

Nummerierungentsprechend Maßn.-Konzept	Geschätzter Kostenaufwand in Mio DM	Finanzierung im Investprogramm Tiefbauamt geplant	Finanzierung über „Erschließungsmaßnahmen“ Großprojekte Innenstadt	Sonstige Finanzierung HH Stadt / Fördermittel Städtebaul. Denkmalschutz	Ungedeckte Finanzierung
1. nördlichl. Zentrums - Tangente	1.1 8.00 1.2 20.00 1.3 25.00 1.4 10.50	10.00			8.00 10.00 25.00 10.50
2. Schieinufer	2.1 0.20 2.2 0.50 2.3 1.50	0.50	1.50		0.20
3. E.-Reuter-Allee/ Breiter Weg	3.1 2.00 3.2 1.35 3.3 0.82 3.4 1.00		2.00 1.35 0.82 1.00		
4. Parkleitsystem	3.00	0.30	2.70		
5. Parkierungseinrichtung	5.1 4.00 5.2 7.00 5.3 0.10	4.00 0.10			7.00
6. Hasselbachplatz	4.50			4.50	
7. sonstige Maßnahmen	3.50	0.50			3.00



9. Fortsetzung des Stufenprogrammes zur Harmonisierung der Verkehrsabläufe in der Ernst-Reuter-Allee
10. Aufbau einer **City-Logistik** für den Wirtschafts- und Lieferverkehr als Beitrag für die Stadtverträglichmachung des Verkehrs
11. Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofes auf die Westseite des Hauptbahnhofes im Zusammenhang mit der entsprechenden inneren Umgestaltung des Hauptbahnhofes (Westeingang...)
12. Weitere diverse Maßnahmen wie u.a. Komplettierung des Parkleitsystems, der flächenhaften Verkehrsberuhigung, des Anwohnerparken, der Gestaltung des Fuß- und Radwegenetzes der Innenstadt (z.B. Brücke über die Bahnanlagen in Verlängerung der Keplerstraße).

### **Öffentlicher Personennahverkehr**

Die bestehende Situation zeigt vor allem Mängel in der Lage der Haltestellen, in der Abwicklung der Umsteigevorgänge sowie in der Unterversorgung von Teilbereichen der nördlichen Innenstadt. Dadurch ergibt sich ein entsprechender Planungsbedarf nach der Zielkonzeption.

Ein Schwerpunkt der Maßnahmen sind die Bereiche: Zentraler Platz und Hauptbahnhof. Angesichts der zur Zeit räumlich sehr eingegengten Innenstadtzufahrt (Bahnhofsunterführung am Kölner Platz) und der notwendigerweise zu verbessernden Verknüpfung zwischen Hauptbahnhof, Zentralem Omnibusbahnhof und Straßenbahnhaltestellen sind die kurz- und mittelfristigen Lösungsansätze umzusetzen. Eine Zentralhaltestelle am Kölner Platz kann nur langfristig gesehen werden. Diese Lösung sollte bis zur Entscheidungsreife weiterentwickelt werden im Zusammenhang mit Umgestaltungsabsichten der DB AG für den Bahnhofsbereich.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Vorrangiges Ziel ist die Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit der vorhandenen und geplanten Nutzungen in der Innenstadt Magdeburgs für den motorisierten Individualverkehr - vor allem für den Besucher-, Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr. Um dies auch bei zunehmender Motorisierung und der angestrebten Nutzungsverdichtung in der Innenstadt erreichen zu können, sind alle nicht auf die Innenstadt bezogenen Verkehre (Durchgangsverkehre) stufenweise auszulagern auf den in seiner Leistungsfähigkeit grundlegend zu verbessernden Cityring.

### **Ruhender Verkehr/ Parkraum**

Die Bestandserhebungen haben gezeigt, daß nicht nur Stellplätze für den Kundenverkehr sondern auch in erheblichem Maße Stellplätze für Anwohner fehlen. Daher ist eine Erweiterung des Angebotes an Anwohner-Parkplätzen anzustreben. Dies ist besonders im Hinblick auf die Sicherung der Innenstadt (auch) als Wohnstandort erforderlich.

Der Bedarf an Stellplätzen für den Kunden- und Geschäftsverkehr ist außerhalb der Wohnbereiche und in Abhängigkeit der Entwicklung bzw. Ausweisung von Geschäftsbereichen zu steuern. Standorte für Parkierungseinrichtungen - ggf. in zeitlich gestaffelter Doppelnutzung für Anwohner, Besucher und Beschäftigte der Innenstadt - sind auf der Grundlage des vorliegenden Parkraum- und Verkehrskonzeptes zu sichern. Zur Umsetzung der o.g. Ziele ist eine weitere Differenzierung der vorhandenen Stellplatzbeschränkungssatzung eingehend zu erörtern.

Ein dynamisches Parkleitsystem ist stufenweise aufzubauen.

## **4.3 Weiteres Vorgehen**

**Aus der hiermit vorgelegten ersten Bearbeitungsstufe der Verkehrskonzeption für die Magdeburger Innenstadt** lassen sich die folgenden inhaltlichen Schwerpunkte für das weitere Vorgehen ableiten.

### **Bestandsanalysen**

Dieser Untersuchungsteil kann nach verkehrlicher Auswertung der städtebaulichen Rahmenplanung und einer gefestigten Nutzungsentwicklung (v.a.: Stellplatznachfrage) abgeschlossen werden. Weitere Verkehrszählungen zur Aktualisierung der Daten sollten ergänzend vorgenommen werden.

### **Radverkehr/ Fußgängerverkehr**

Ein Hauptziel der Verkehrskonzeption für die Innenstadt besteht in der Verbesserung der Verhältnisse sowohl in der Erreichbarkeit der Innenstadt von anderen Stadtteilen als auch innerhalb des Zentrums. Es empfiehlt sich, das vorhandene innerstädtische Rad- und Fußwegenetz und die Anschlußpunkte an die Stadtteile vorrangig auszubauen. Kurz- bis mittelfristig realisierbare Maßnahmen zur Sicherung von Querungstellen über Hauptverkehrsstraßen (z. B. Universitätsplatz, Schieinufer) sowie die wichtigsten Netzlückenschlüsse sind vordringlich zu entwickeln.

### **Konzepte für räumliche Teilbereiche**

Die Zielkonzepte für die einzelnen Verkehrsarten (vgl. Kap. 2) bilden die Grundlage für die vertiefte Bearbeitung und Diskussion spezieller räumlicher Problem-bereiche, für die als Diskussionsgrundlage problemorientierte vereinfachte Entwurfsskizzen mit Vorzugsvarianten der alternativen Lösungsmöglichkeiten erstellt wurden (s. Kap. 3). Dazu sind weitere intensive Abstimmungen (z. B. im Rahmen von Machbarkeitsstudien, Wettbewerben oder Workshops etc.) erforderlich.

### **Abstimmungsbedarf**

Aufbauend auf den Ergebnissen der hier vorgelegten ersten Bearbeitungsphase der Verkehrskonzeption Innenstadt konnten die notwendigen Abstimmungsprozesse durchgeführt werden. Die Stufen für kurz-, mittel- und langfristig zu realisierende Maßnahmen sind definiert. Die Festlegung und Umsetzung der einzelnen Realisierungsstufen in der Innenstadt sollte durch die bereits bestehende Arbeitsgruppe Stadtverkehr kontinuierlich beraten und begleitet werden. 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.

### **Ausgewertete Planungsunterlagen der Landeshauptstadt Magdeburg**

Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums, Werkstattwoche 25.-30. November 1990, Landeshauptstadt Magdeburg

Entwicklungsmöglichkeiten des Oberzentrums Magdeburg als Einzelhandelsstandort, GMA, 1991

Grundlagen zur Flächennutzungsplanung - Strukturplan, FPB, 1992

Verkehrskonzeption für die Innenstadt, PGT, Mai 1992

ÖPNV-Konzept Magdeburg, SNV, Oktober 1992

Verkehrliches Leitbild der Landeshauptstadt Magdeburg, PGT, Oktober 1993

Verkehrskonzeption für die Innenstadt der Landeshauptstadt Magdeburg, PGT, Oktober 1994 - Entwurf

Stadt und Region Magdeburg als Einzelhandelsstandort, GMA, 1994  
Wettbewerb Uni

Kooperatives Verkehrsmanagement Magdeburg, PGT/ISV/ BM, Juli 1995

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

Studie zur südlichen Umfahrung und Zufahrt zur Innenstadt der Landeshauptstadt Magdeburg, PGT; Juni 1996

Konzept für Umbauvarianten zum zentralen Omnibusbahnhof nach Zuordnung der betriebsnotwendigen Flächen und der Betreibung durch die Stadt Magdeburg, PGT, März 1996







Umschlag gedruckt auf  
chlorfrei gebleichtem Papier  
Gedruckt auf Recycling-Papier

Impressum:

Herausgeber:  
Landeshauptstadt Magdeburg  
Büro für Öffentlichkeitsarbeit  
und Protokoll  
39090 Magdeburg

Text:

s. Innentitel

Fotos:

Stadtarchiv Magdeburg: 6  
Koch, Großburgwedel: 1  
Klapper, Magdeburg: 43  
Ph. Holzmann: 2

Grafik-Design:

Ateliergemeinschaft  
Rudolf Purke / Karl-Heinz Art  
VBK/BBK

Herstellung:

Magdeburger Druckerei GmbH  
Nachtweide 36-43  
39124 Magdeburg

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg

