

Städtebaulich-verkehrliches Entwicklungskonzept Konrad-Adenauer-Platz

Landeshauptstadt Magdeburg

Dokumentation 2. Workshop



Ort: Baudezernat Magdeburg, An der Steinkuhle 6, 39128 Magdeburg
Datum / Zeit: 14.10.2021, 17:00 - 20:00 Uhr
Moderation und inhaltliche Vorbereitung: GRUPPE PLANWERK
Teilnehmende: 39 Teilnehmer*innen bestehend aus Bürger*innen der Stadt Magdeburg und Vertreter*innen aus der Stadtverwaltung, des Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH [im Folgenden: NASA GmbH], der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG [im Folgenden: MVB] und der Deutschen Bahn AG [im Folgenden: DB AG].

Tagesordnung

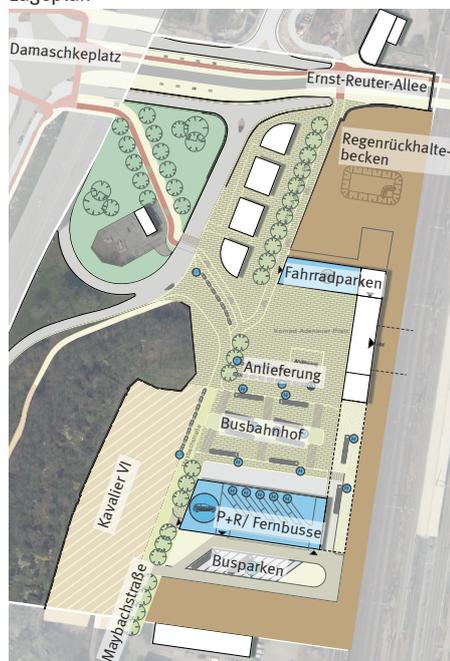
- 17:00 Uhr *Begrüßung (Stadtplanungsamt Magdeburg)*
- 17:05 Uhr **Kurzer Rückblick: Beteiligung, Abstimmungen, bisherige Variantenentwicklung** (GRUPPE PLANWERK)
- 17:15 Uhr **Vorstellung der 3 Variantenentwürfe und Rückfragen** (GRUPPE PLANWERK)
- 17:35 Uhr **Einleitende Statements zu den Varianten-Entwürfen** (Vertreter*innen der Steuerungsrunde)
- 17:45 Uhr **Gemeinsame Diskussion/ Erörterung im Plenum**
Pause + Meinungsbild durch Abstimmung
- 19:00 Uhr **Ergebnis des Meinungsbildes/ Vertiefung der Vorzugsvariante in Kleingruppen**
- 19:30 Uhr **Vorstellung der Ergebnisse der Kleingruppenarbeit**
- 19:45 Uhr **Ausblick**
- 20:00 Uhr *Ende der Veranstaltung*

Vorstellung der drei Variantenentwürfe

Die abgestimmten Rahmenbedingungen und Hinweise aus dem ersten Workshop sowie weitere Abstimmungsergebnisse mit Grundstückseigentümern und der Denkmalpflege, bildeten die Grundlage für die Entwicklung zahlreicher Variantenentwürfe, die im Rahmen der letzten Steuerungsrunde präsentiert wurden. Die Diskussion der Steuerungsgruppe (bestehend aus Vertreter*innen der NASA GmbH, der DB AG, der MVB, des Stadtplanungsamt Magdeburg und des Planungsteams) ergab, dass die im Folgenden dargestellten Varianten weiter ausgearbeitet und geprüft werden sollten.

Variante 1

Lageplan



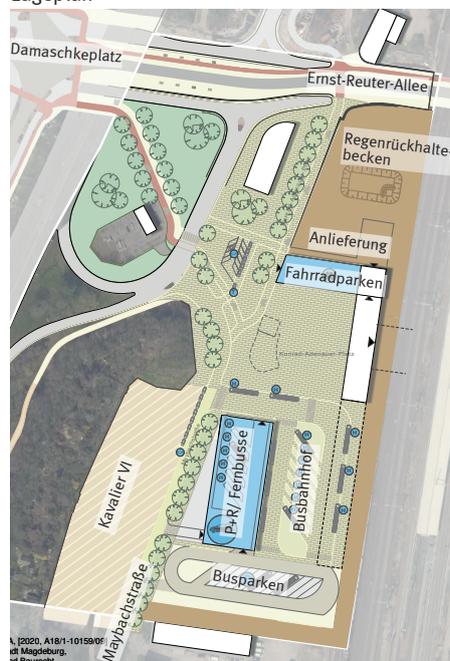
Schnitt



Ernst-Reuter-Allee Zugang Hbf

Variante 2

Lageplan



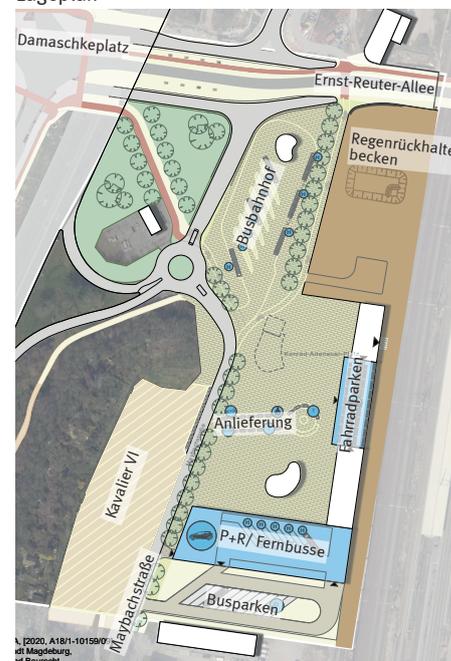
Schnitt



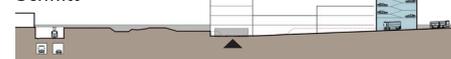
Ernst-Reuter-Allee Zugang Hbf

Variante 3

Lageplan



Schnitt



Ernst-Reuter-Allee Zugang Hbf

Kurzbeschreibung

Städtebau

- bauliche Betonung des Westeingangs des Hauptbahnhofs (Empfangsgebäude mit ggf. weiteren Nutzungen wie bspw. Gastronomie, Gepäckaufbewahrung, etc.)
- bauliche Fassung der Platzfläche
- großzügiges Baufeld auf jetzigem ZOB-Standort

Freiraum

- gut einsehbarer zusammenhängender Platzraum vor dem Westeingang (Verlagerung des Hotelstandorts)
- Blick auf den Wall /Kavalier VI

Verkehr

- Fahrradparken nördl. des Hbf-Zugangs
- Ost-West-Ausrichtung des ZOB südl. des Hbf-Zugangs, Anbindung an Betriebshaltestellen
- südl. angrenzendes, kombiniertes Parkhaus (Fernbusterminal im EG, P+R im OG)
- Andienung, Taxi, K+R über Platzfläche

Kurzbeschreibung

Städtebau

- bauliche Betonung des Westeingangs des Hauptbahnhofs (Empfangsgebäude mit ggf. weiteren Nutzungen)
- bauliche Fassung der Platzfläche
- Baufeld auf Teilfläche des jetzigen ZOB-Standorts, räuml. Fassung des Straßen- und Platzraums

Freiraum

- gut einsehbarer zusammenhängender Platzraum (ggf. Verlagerung des Hotelstandorts) mit Erweiterung Richtung Busbahnhof (Süd) und K&R (Nord)
- Blick auf den Wall /Kavalier VI

Verkehr

- Fahrradparken nördl. des Hbf-Zugangs
- Nord-Süd-Ausrichtung des ZOB südl. des Hbf-Zugangs, direkte Anbindung an Betriebshaltestellen
- westl. angrenzendes, kombiniertes Parkhaus (Fernbusterminal im EG, P+R im OG)
- Andienung, Taxi, K+R nördlich der Platzfläche bzw. auf Teilflächen des jetzigen ZOB

Kurzbeschreibung

Städtebau

- bauliche Betonung des Westeingangs des Hauptbahnhofs (Empfangsgebäude mit ggf. weiteren Nutzungen)
- bauliche Fassung der Platzfläche
- Gebäuderiegel entlang der Gleise

Freiraum

- großzügiger, zusammenhängender Platzraum (ggf. Verlagerung des Hotelstandorts) bis zur Ernst-Reuter-Allee
- Blick auf den Wall /Kavalier VI
- Funktionale Bespielung und räumlicher Platzabschluss durch eingestellte Pavillons

Verkehr

- Zufahrt Maybachstraße über Kreisverkehr
- Fahrradparken südl. des Hbf-Zugangs
- ZOB auf jetzigem Standort
- kombiniertes Parkhaus (Fernbusterminal im EG, P+R im OG) im Süden
- südl. angrenzend Betriebshaltestellen
- Andienung, Taxi, K+R über Platzfläche

Einleitende Statements zu den Varianten-Entwürfen von Vertreter*innen der Steuerungsrunde

Die drei Varianten wurden den Vertreter*innen der Steuerungsrunde zum städtebaulich-verkehrlichen Entwicklungskonzept (bestehend aus Vertreter*innen der NASA GmbH, der DB AG, der MVB und dem Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Magdeburg als Auftraggeber) kurz vor dem Workshop übermittelt. Vor der gemeinsamen Diskussionsrunde wurden deren Statements zu den drei Varianten eingeholt und gegenüber den anwesenden Bürger*innen dargelegt. Diese sind im Folgenden stichpunktartig zusammengefasst.

NASA GmbH:

- Varianten 1 und 2 werden präferiert, da derzeit vorhandene Kreuzungskonflikte (Bus/Pkw und Fußgänger*innen/Radfahrenden) am bestehenden ZOB durch Bündelung des motorisierten Verkehrs im südlichen Bereich gelöst werden
- bei der weiteren Bearbeitung beachten: großzügiger und gut einsehbarer Zugang zum Hauptbahnhof
- Haltestellen für den Schienenersatzverkehr integrieren
- Tendenz zu Variante 1, da:
 - sehr gute Sichtbeziehung vom Westausgang des Hauptbahnhofs zum Busbahnhof
 - direkte Erreichbarkeit/ gute Lage des Fahrradparkhauses für Radfahrende von Stadtfeld kommend

DB AG:

- direkte Lage des Fahrradparkhauses am Westeingang des Hauptbahnhofs in allen Varianten gut umgesetzt
- Andienung/Anlieferung des Hauptbahnhofs ist in allen Varianten vorgesehen, Prüfung der genauen Abläufe bei der weiteren Bearbeitung
- Regenrückhaltebecken nördlich des Westeingangs des Hauptbahnhofs ist planfestgestellt und in die Planung einzubeziehen
- Tendenz zu Variante 1, da wichtige Aspekte erfüllt sind wie gute Orientierung, klare Ordnung und Sichtachsen

MVB:

- Aus verkehrsplanerischer Sicht werden Variante 1 und 2 favorisiert, da in Variante 3 weiterhin das Konfliktpotenzial zwischen Rad-/Fußverkehr und motorisiertem Verkehr im Ein- und Ausfahrtsbereich des derzeitigen ZOB besteht.
- Die größere Distanz vom Busbahnhof zur Straßenbahn in Variante 1 und 2 wird aufgrund der klaren Wegführung und Übersichtlichkeit als unproblematisch eingeschätzt → benötigte Zeit kann dadurch gut abgeschätzt werden.
- Tendenz zu Variante 1

Stadtplanungsamt:

- Konzentration des motorisierten Verkehrs im südlichen Bereich wird befürwortet, da die Konflikte am aktuellen ZOB-Standort entfallen (Varianten 1 und 2)
- Nachteile Variante 2:
 - Andienung läuft weiterhin über den Platz → wird kritisch gesehen
 - Busverkehrsführung wird hinterfragt → Prüfung, ob das Erreichen der Betriebshaltestellen auch ohne eine weitere Zufahrt über die Maybachstr. möglich ist
- Generell ist auch eine Kombination aus beiden Varianten denkbar
- Zweirichtungsradweg entlang der denkmalgeschützten Mauer (in allen Varianten integriert) wird begrüßt
- Kreisverkehr als Knotenpunktlösung in Variante 3 wird aufgrund der unterschiedlich stark frequentierten zulaufenden Straßen (Zu- und Abfahrt des Magdeburger Rings deutlich stärker befahren als Maybachstraße) und aufgrund des Gefälles / der verschiedenen Höhen der zulaufenden Straßen kritisch gesehen

Gemeinsame Diskussion

Nach den einleitenden Statements von Vertreter*innen der Steuerungsrunde wurde die gemeinsame Diskussion im Plenum eröffnet. Auch diese wird in Form von Stichpunkten und thematisch sortiert zusammengefasst:

Plangebietskulisse

- Die Neuordnung des Konrad-Adenauer-Platzes sollte auch über die Maybachstraße hinweg betrachtet werden und die Flächen vor dem Kavalier VI einbeziehen.
 - Anmerkung des Planungsteams: Für die in privatem Eigentum befindlichen Flächen westlich der Maybachstraße wird aktuell eine Planung entwickelt. Die ersten Ideen befinden sich zurzeit noch in Abstimmung und sollen in das Konzept integriert werden, sobald abgestimmte Grundlagen vorliegen.

Städtebau

- Es ist zu prüfen, ob die Geschossigkeit und Dichte der in den Varianten vorgesehenen Neubebauung zu gering gehalten ist. Insbesondere die Lagegunst (Zentralität, Anbindung) der Flächen sowie die Planung eines 60m hohen Hochhauses in unmittelbarer Nähe (Olvenstedter, Ecke Maxim-Gorki-Straße) sprechen für eine dichtere und höhere Bebauung im Bahnhofsumfeld.
 - Anmerkung des Planungsteams: Die Schaffung von Nutzfläche muss vom Bedarf abhängig gemacht werden. Dieser wird von Seiten des Stadtplanungsamtes insbesondere für eine gewerbliche Nutzung nur begrenzt gesehen. Weitere Aspekte für die Festlegung der Gebäudehöhen sind die bauliche Fassung des Raumes sowie eine Abwägung bezüglich zusätzlicher Verkehre und benötigte Stellplätze, die durch die Schaffung neuer Nutzungen verursacht werden.
- Eine weitere „Stapelung“ der Nutzungen unter Einbezug der vorhandenen Topographie, die auch unterirdisch verkehrliche Nutzungen vorsieht, wird vorgeschlagen (Beispiel Busbahnhof Palma de Mallorca).
 - Anmerkung des Planungsteams: Bei der Stapelung und maximalen Geschossigkeit verkehrlicher Anlagen sind funktionale Aspekte zu berücksichtigen (bspw. Fahrradparkhaus mit max. 2 Geschossen, ansonsten ohne Aufzüge nicht nutzerfreundlich; überbaute Busbahnhöfe benötigen hohe Geschosshöhen, die Erschließung darüberliegender verkehrlicher Anlagen erfolgt über lange und dementsprechend raumgreifende Rampen).
- Bei Variante 2 ist der Blick auf die Festungsanlagen teilweise durch das Parkhaus verdeckt. Dies ist in V1 besser gelöst, wobei der Wegfall des Hotels in jedem Fall eine deutliche Verbesserung der Blickbeziehung darstellen würde.

Verkehr

- Defizite im Bestand: unübersichtliche verkehrliche Situation, insbesondere hinsichtlich des Fußverkehrs in Höhe des Hotels und des Busverkehrs auf dem Busbahnhof (Rückstaus und Rangiermanöver aufgrund beengter Platzverhältnisse)
- Vorteil Variante 2: kürzere Wegebeziehung zwischen Zugang Hauptbahnhof und P+R-Parkhaus
 - Anmerkung des Planungsteams: längere Wege in Variante 1, jedoch witterungsgeschützte, direkte Verbindung zwischen dem Zugang zum Hauptbahnhof und dem P+R-Parkhaus durch Überbauung
 - Anmerkung des Planungsteams: Anordnung der jeweiligen verkehrlichen Funktionen mit dem Ziel der Stärkung des Umweltverbundes (Fahrradparken mit geringster Distanz zum Zugang des Hbf, danach Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und zuletzt P+R)
- Prüfung der Zu- und Ausfahrten für Busse auf den südlichen Flächen hinsichtlich Schleppkurven und Sichtbeziehungen/ Konflikten mit Fußgänger*innen und Radfahrenden und des Baumbestandes bzw. notwendiger baulicher Anpassungen der Maybachstraße
- Umsetzbarkeit eines Kreisverkehrs wird in Frage gestellt, detailliertere Prüfung aufgrund der verkehrsberuhigenden Wirkung ist dennoch zu befürworten (ggf. in Verbindung mit einem Fußgängerüberweg in der Wegebeziehung Hauptbahnhof – Stadtfeld)
- Vorteil Variante 3: kürzere Wege zwischen Busbahnhof und Straßenbahnhaltestelle am Kölner Platz, weite Wege stellen insbesondere für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein Problem dar

Platzgestaltung und Aufenthaltsqualität

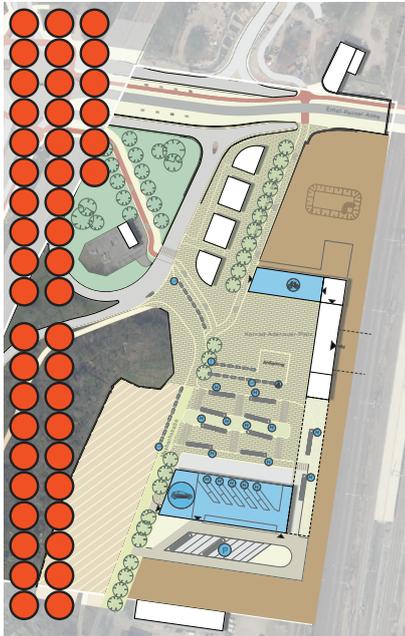
- Vermeidung von „Unorten/ Angsträumen“ in Bahnhofsnähe durch ausreichende Beleuchtung und Einsehbarkeit aller Platzbereiche und Freianlagen

Ergebnis des Meinungsbildes

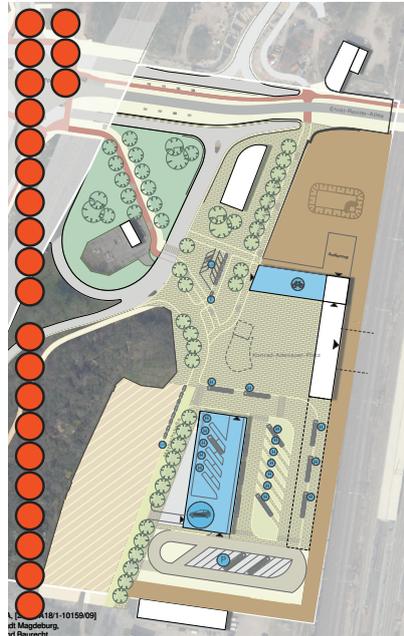
Jede/r Teilnehmende wurde darum gebeten, die favorisierte Variante zu bepunkten. Dazu konnten jeweils zwei Klebepunkte unter den drei Varianten verteilt werden.

Die Auswertung des Meinungsbildes zeigt eine klare Befürwortung der Variante 1 (46 Punkte). Variante 2 erhielt 13 Punkte und Variante 3 erhielt 1 Punkt von insgesamt 60.

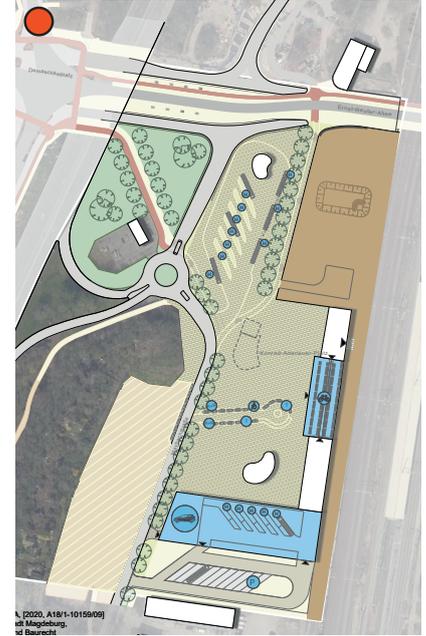
Variante 1



Variante 2



Variante 3



Vertiefung der Vorzugsvarianten in Kleingruppen

Die beiden Vorzugsvarianten 1 und 2 wurden im Anschluss in drei Kleingruppen diskutiert. Folgende Fragestellungen dienten hierbei als Diskussionsgrundlage:

Welche Aspekte sollten bei der Ausarbeitung der Vorzugsvariante berücksichtigt werden?

Welche potenziellen Konflikte sind zu beachten?

Welche ökologischen Aspekte sollten berücksichtigt werden?

Welche städtebaulichen Ziele sollten verfolgt werden?

Die Diskussionsergebnisse wurden auf Moderationskarten festgehalten und im Anschluss durch die Teilnehmenden präsentiert.



Ergebnisse der Gruppenarbeit

Welche Aspekte sollten bei der Ausarbeitung der Vorzugsvariante berücksichtigt werden?

Barrierefreiheit

Aufenthaltsfläche

überdachte Verbindungen

Widerspiegeln der historischen Gegebenheiten in der Gestaltung

Vandalismus

Anbindung an die historischen Anlagen (Kavalier VI)

Information (große Anzeige)

prioritäre Maßnahmen schnell umsetzen (Fahrradparken → Parkhaus)

Betriebsabläufe

ausreichende Begrünung
→ Abkühlung
→ Entsiegelung für Wasserablauf
→ Biodiversität
→ Klimaanpassung

Gebäudebegrünung

Regenentwässerung

Schadstoffbelastung → Stickoxide?

Norden von Variante 1 mit Süden von Variante 2 kombinieren

Aufstellung der Regionalbusse analog V2 prüfen

gut gestaltete / durchlässige Raumkante zwischen K-A-Platz und Busbahnhof

Taxistand im Luftgeschoss / darüber Baukörper als Raumkante

K-A-Platz nachts beleben / Nutzung für Nachtstunden schaffen

größere Dichte und Tiefe der Bebauung

Aufenthaltsqualität / Wohlfühlatmosphäre auf dem Platz

Werbeträger frühzeitig berücksichtigen

Busbahnhof Regionalbus kompakter mit weniger Zufahrten gestalten

Abfahrt + Ankunft Regionalbusse trennen

Ankunftshaltestelle + Pausenhaltestelle koppeln, damit keine Verlagerung erforderlich ist.

K+R negativ in der Platzsituation

K+R gut in 2 Fahrtrichtungen erreichbar

Variante 1
„Quartier“
+ Bebauung schafft städt. Umfeld

Stufenkonzept:
Grün als Zwischennutzung, später Bebauung?

+ Fahrrad Parkhaus als Raumkante

+ kein Hotel
+ bessere Orientierung

+ konsequente Entflechtung

Nachfrage prüfen
→ super Gewerbestandort

Ziel:
Stadtplatz mit Aufenthaltsqualität

K&R/Stellplätze nur Kurzzeit
→ in Eingangsnähe

Entsiegelung

Prüfung Abstand Denkmal im Süden
→ begrünte Böschung, Lärmschutz

Variante 2
+ weniger Einzelzufahrten auf Maybachstraße

+ Einsehbares Parkhaus

+ direkte Lage ZOB
+ Betriebshalt

→ Parkhaus - Fassade dominant (Pendant zum Wall in Gestaltung?)

Vorschlag: Drehung → Freifläche östlich mit Aufenthalt

Baumbestand möglichst erhalten



Erkenntnisse aus den Kleingruppen - Zusammenfassung

Aus der Kleingruppenarbeit lassen sich folgende thematische Schwerpunkte und Prämissen für die Ausarbeitung der Vorzugsvariante ableiten:

Platzgestaltung

- Schaffung von Aufenthaltsqualität: Vermeidung von Angsträumen, Schaffung einer belebten Platzsituation (tagsüber und (spät)abends) durch angrenzende Nutzungen (bspw. Gastronomie), Gestaltung des Platzes als Treffpunkt mit Sitzgelegenheiten, Schutz vor Vandalismus durch soziale Kontrolle/ Einsehbarkeit
- Barrierefreie Gestaltung der gesamten Bahnhofswestseite
- Entsiegelung und Begrünung der Flächen bzw. Gebäude, Flächen für Regenentwässerung bei Starkregenereignissen vorsehen
- modernes Informations- und Leitsystem zu Zielorten installieren

Verkehr

- verkehrliche Abläufe prüfen und optimieren (Busse, Park+Ride, Kiss+Ride)
- Prüfung Anzahl und Notwendigkeit von K+R-Stellplätzen unmittelbar am Zugang zum Hbf
- Verkehre konsequent entflechten
- Busverkehr aufgrund besserer Betriebsabläufe bündeln
- Anzahl der Zufahrten über die Maybachstraße auf ein Minimum reduzieren

Städtebau und Umfeld des Platzes

- Räumlicher und konzeptioneller Einbezug der Fläche des Kavalier VI: Gewährleistung Zugänglichkeit, Erweiterung Platzsituation bis zu den Wallanlagen, Belebung durch Nutzungskonzept (bspw. kulturelles und gastronomisches Angebot)
- Prüfung der möglichen Dichte/ Geschossigkeit einer potenziellen Neubebauung (angepasst an Flächenbedarfe)
- Ausrichtung (Nord-Süd/ Ost-West) des P+R-Parkhauses überdenken
- Bebauung auf jetzigem ZOB-Standort stufenweise entwickeln

Ausblick

Die Ergebnisse des 2. Workshops fließen in die gutachterliche Bewertung der drei Varianten ein und werden verwaltungsintern und in weiteren Abstimmungsrunden mit von der Planung betroffenen Akteuren diskutiert. Aus diesem Abstimmungs- und Abwägungsprozess ergibt sich die Entscheidung, welche Variante vertieft bearbeitet werden soll.

Die ausgearbeitete Vorzugsvariante wird voraussichtlich im Frühjahr 2022 im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung präsentiert.

Impressum

Auftraggeber:



Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

Bearbeitung:

GRUPPE PLANWERK

GP Planwerk GmbH
Uhlandstraße 97
10715 Berlin
Tel. 030 889 163 9-0
mail@gruppeplanwerk.de/ www.gruppeplanwerk.de