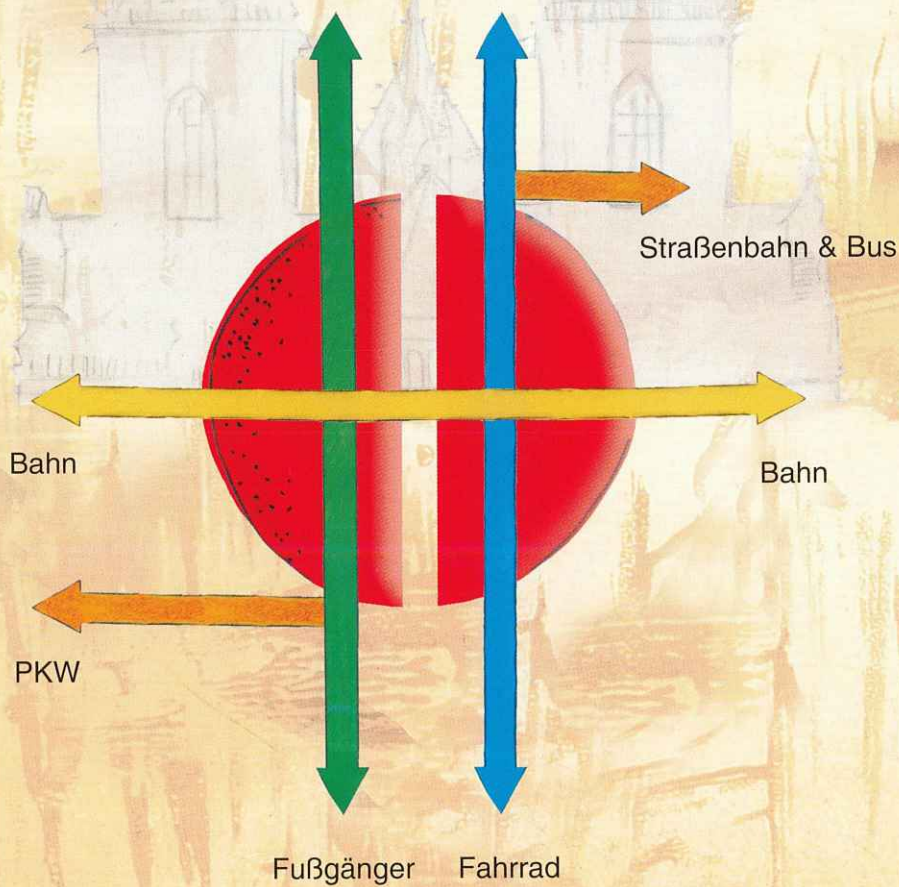




Das neue Tor zur Innenstadt

Magdeburg 21 – Stadt mit Zugkraft



Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler
Heike Albrecht
Christa Anger
Peter Anger
Kamran Ardalan
Birgit Arend
Heidrun Bartel
Roswitha Baumgart
Martina Beichert
Sylvia Böttger
Britta Buschermöhle
Renate Dilz
Sybille Dirschka
Ulrich Ernst
Michael Ertl
Jutta Fittkau
Hannelore Friedrich
Heidrun Frosch-Teichmann
Jeannette Fuchs
Margot Gottschalk
Jürgen Gippert
Katrin Grögor
Marlies Grunert
Andrea Hartkopf
Bernd Heine
Anette Heinicke
Ingrid Heptner
Stephan Herrmann
Kathrin Jäger
Wolfgang Jäger
Heinz Jasniak
Bernd Kapelle
Sabine Keller
Krista Kinkeldey
Hannelore Kirstein
Dieter Klimpel
Jutta Klose
Helga Körner
Dr. Günther Korbel
Peter Krämer
Christa Kummer
Andrea Leis
Thomas Lemm
Gisela Lenze
Marlis Lochau

Christiane Mai
Angelika Meyer
Heike Moreth
Ute Neumann
Bernd Niebur
Doris Nikoll
Corina Nürnberg
Heinz-Joachim Olbricht
Bernd-Ediko Olesch
Dr. Carola Perlich
Dr. Eckhart W. Peters
Dirk Polzin
Liane Radike
Jörg Rehbaum
Karin Richter
Katja Richter
Dirk Rock
Burkhard Rönick
Jens Rückriem
Elke Schäferhenrich
Hannelore Schettler
Monika Schubert
Helga Schröter
Anja Schulze
Hans-Joachim Schulze
Hannelore Seeger
Rudolf Sendt
Katja Sperling
Marie-Eva Steffens
Siegfried Szabó
Heike Thomale
Judith Ulbricht
Edgar Voigtländer
Rolf Weinreich
Martina Welle
Astrid Wende
Dietrich Weyland
Reiner Wedekind
Hubert Wiesmann
Christine Wolf
Johannes Wöbse
Burkhard Wrede-Pummerer
Birgit Zeise
Marietta Zimmermann

20/94 Bruno Taut – eine Dokumentation
21/95 Stadtteilentwicklung Ottersleben
22/94 Die Curiesiedlung in Neustadt
23/94 Gartenstadtsiedlung Westernplan
24/95 Fachwerkhäuser in Magdeburg
25/95 Stadtentwicklungskonzept Rothensee
26/95 Gartenstadt Hopfengarten
27/95 Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg
28/94 Magdeburg Bundesgartenschau 1998 – Rahmenplan
29/94 Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt Magdeburg •
30/95 Südwestliche Stadterweiterung
31/II/98 Parkanlagen der Stadt Magdeburg
32/II/95 Stadtfeld Nord
32/II/95 Stadtfeld Süd
33/95 Das Magdeburger Märktekonzept
34/98 Städtebau in Magdeburg 1945–1990
– Planungen und Dokumente
34/98 Städtebau in Magdeburg 1945–1990
– Baustandorte und Wohngebiete
35/95 Siedlungsentwicklung Westerhüsen Magdeburg Südost
36/95 Tempo 30 – Verkehrsberuhigung in Magdeburg
37/95 Siedlung Fermersleben
38/95 Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen aus der Zeit der Weimarer Republik in Magdeburg
39/II/95 Magdeburg – Die Stadt des Neuen Bauwillens
39/II/95 Magdeburg – Aufbruch in die Moderne
41/95 Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt
42/95 Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
43/II/95 Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
44/95 Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs
– ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
45/95 Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt
Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften im Wandel
46/II/99 Industriearchitektur in Magdeburg – Maschinenbauindustrie
47/95 Workshop • Universitätsplatz •
48/II/95 Symposium BRUNO TAUT
49/95 Gutachterverfahren Elbebahnhof
50/95 Stadtteilentwicklungsplan Cracau-Prester
51/95 Gründerzeitliche Villen Magdeburgs
52/95 Vom Luftbild zur Biotopkartierung
53/96 Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf
54/96 Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg
56/97 Stadtsanierung Buckau
– Die Sanierung des Volksbades Buckau
57/98 Magdeburg – Neu Olvenstedt
58/99 Genossenschaft als Bauherr, Chancen für die Zukunft
59/97 Stadtteilentwicklungsplan Magdeburg-Diesdorf
60/98 Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten
61/97 Dorferneuerungsplan Randau
64/97 Verkehrskonzeption „Innenstadt“
67/98 Dorferneuerungsplan Pechau
68/98 Gestaltungsfibel Alt-Olvenstedt
70/98 Magdeburgs Innenstadt lebt
– Die Bebauung des Zentralen Platzes
im Stadtzentrum von Magdeburg
71/00 Kirchen und Klöster zu Magdeburg
72/01 Gemeinschaftsinitiative URBAN
73/98 Städtebaulicher Denkmalschutz
73/99 Städtebaulicher Denkmalschutz
74/98 Hauseingangsbereiche, südl. Stadtzentrum Magdeburg
75/00 Von Magdeburg nahm ein Frühlicht seinen Weg – Gedanken zur Zukunft der Stadt
76/01 Flächennutzungsplan 2000
78/02 Industriebau in Magdeburg II – Brauereien, Mühlen, Zucker- und Zichorienindustrie
79/01 Der Fürstenwall
80/01 Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
81/02 Magdeburger Kasernen
82/01 Magdeburger Verkehrsanlagen
83/01 Das Magdeburger Häuserbuch
84/02 Das neue ÖPNV-Konzept
85/02 Stadtbaukonzept 2002 – Landeshauptstadt Magdeburg
86/02 Magdeburg 21 – Das neue Tor zur Innenstadt
87/01 Das Magdeburger Märktekonzept
89/01 Der Denkmalpflegeplan
90/01 Workshop • Handelshafen •

Bisher erschienene Dokumentationen des Stadtplanungsamtes

1990 Workshop • Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums •
1/93 Strukturplan
2/93 Verkehrliches Leitbild
3/93 Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs
– ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
5/93 Sanierungsgebiet Buckau – Städtebaulicher Rahmenplan
5/93 Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
6/93 Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz Magdeburg •
7/93 Workshop • Nördlicher Stadteingang •
8/93 Städtebaulicher Denkmalschutz
9/93 Radverkehrskonzeption
10/93 Öffentlicher Personennahverkehr
11/93 Workshop • Kaiserpfalz •
12/94 Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
13/94 Hermann-Beims-Siedlung
14/94 Siedlung Cracau
15/94 Städtebauliche Entwicklung 1990–1994
16/95 Gartenstadtkolonie Reform
17/94 Schlachthofquartier
18/II/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs
– Sozio-urbane Untersuchungen
18/II/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs
– Zur Baugeschichte der Neuen Neustadt
18/III/95 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs
– Zur Baugeschichte der Sudenburg
19/94 Die Anger-Siedlung in Magdeburg

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg
Tiefbauamt Magdeburg

Das neue Tor zur Innenstadt Magdeburg 21 – Stadt mit Zugkraft

zum Anlass:
Fertigstellung der ÖPNV-Schnittstelle
am Magdeburger Hauptbahnhof
im November 2002



Inhaltsverzeichnis	Seite		
Grußworte	3	Ideen von heute – Realität von morgen	44
Grußwort des Oberbürgermeisters	3	Umgestaltung der Ernst-Reuter-Allee	44
Grußwort des Ministers für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt	5	Umgestaltung Kölner Platz	44
Meinung der am Vorhaben Beteiligten		Ruhender Verkehr am Magdeburger Hauptbahnhof	46
· Deutsche Bahn AG	6	Radstation	46
· Landeshauptstadt Magdeburg	7	Fuß-/Radwegeverbindung zur Großen Diesdorfer Straße	48
· Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH	8		
· Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH	9	Grüner Ring	49
Das Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt	10		
Der westliche Zugang zur Magdeburger Innenstadt	12	Chronologie zu Planung und Bau der ÖPNV-Schnittstelle	52
Das Tor zur Stadt	13	Dank für gute Zusammenarbeit und Logos der Beteiligten	53
Vom alten Tor zum neuen Tor	14	Aufstellung des Zeltdaches	54
Mit Leben erfüllt – ein Tor wird zur Schnittstelle	15		
Magdeburg 21 – eine Vision nimmt Gestalt an	18		
Vorstellung der Gesamtmaßnahme	18		
Städtebaulich – verkehrliche Bedeutung	21		
Planungs- und Umsetzungsprozess	23		
Einzelbausteine			
· Anbindung der Maybachstraße an den Magdeburger Ring	27		
· Zentraler Omnibus-Bahnhof Magdeburg Kurzbeschreibung	27		
· Umgestaltung Maybachstraße	35		
· Bahnhofspassage und Bau der Fahrradabstellanlage	36		
· Stadtplatz	39		
Das Zeltdach	43		

Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser

Die Unterzeichnung eines Vertrages zur Herstellung der Bahnhofspassage im Hauptbahnhof Magdeburg am 16.05.1998 war der Auftakt für eines der umfangreichsten, gemeinsamen Projekte des Landes Sachsen-Anhalt, der Deutschen Bahn AG und der Landeshauptstadt Magdeburg:

– Die Schaffung einer neuen, modernen Schnittstelle für die Verknüpfung des Schienenpersonenverkehrs mit dem regionalen Busverkehr und dem innerstädtischen Personennahverkehr am bedeutendsten Verkehrsknoten der Landeshauptstadt. –

Für die Landeshauptstadt eröffnete sich einerseits die Möglichkeit, die bisherige unbefriedigende Verkehrssituation um das Areal des Hauptbahnhofes neu zu ordnen und zum anderen städtebaulich vernünftig und auch attraktiv den Personenfernverkehr mit dem öffentlichen Personennahverkehr enger zu verbinden.

Schnittstellen im öffentlichen Personenverkehr waren schon immer eine Voraussetzung, dass Reisende durch Umsteigen in die unterschiedlichsten Verkehrsmittel auch solche Ziele erreichen konnten, die eine einzelne Verkehrsart nicht bediente oder nicht bedienen konnte.

Bereits in einem Reisebericht aus dem Jahr 1846 wurde der Stadt Magdeburg wahrscheinlich zum ersten Mal die Notwendigkeit aufgezeigt, Umsteigemöglichkeiten zwischen der Eisenbahn und städtischen Transportmitteln für Reisende zu schaffen:

„Als wir aber an dem noch unvollendeten Perron im Magdeburger Bahnhofs angekommen waren, fehlte es an Droschken zur Aufnahme und Beförderung der von der Sonnenhitze ganz ermatteten Reisenden; daher der größte Theil derselben den Weg nach der Stadt zu Fuß machen und sich somit noch mehr erhitzen mußte.“

Diese Worte stammen aus dem Bericht über die Einweihungsfahrt auf der potsdam – magdeburgischen Eisenbahn, der „ersten Hauptprobefahrt von Potsdam nach Magdeburg“ am 02. August 1846.

Heute gehört eine gut funktionierende sogenannte Schnittstelle im öffentlichen Personenverkehr zum Alltag für alle Reisenden, dies gilt natürlich auch in Magdeburg.

Ob sie allen Erfordernissen entspricht, ist jedoch auch heute abhängig von einer gut harmonisierenden Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger. Das beginnt bereits bei der Planung und Durchführung zur



Herstellung einer solchen Schnittstelle und wird erst dann sinnvolles Ergebnis sein, wenn Ankünfte und Abfahrten miteinander ständig verknüpft sind, wenn Umsteigewege von Fahrzeug zu Fahrzeug kurz und für alle Bürger zugänglich sind, wenn das Umfeld attraktiv ist und auch zum Verweilen anregt.

Bereits vor Abschluss aller geplanten Maßnahmen am neuen Westausgang des Hauptbahnhofes der Landeshauptstadt ist festzustellen, dass diesem Anliegen von der ersten Entwurfsberatung bis zur nutzungsfähigen Übergabe in hohem Maße Rechnung getragen wurde.

Das Ergebnis kann sich sehen lassen und erfüllt endlich ein lange Zeit der Öffentlichkeit kaum zugängliches Areal mit Leben.

- Der am 23. August 2000 in Betrieb genommene, modern und gestalterisch gelungene Busbahnhof ist längst integrierter Bestandteil des Stadtbildes, des ÖPNV und des regionalen Nahverkehrs geworden und findet als architektonisch-funktionelles Highlight großen Zuspruch der Reisenden und der Busfahrer.
- Mit der Eröffnung der Bahnhofspassage am 10. April 2002 wurde ersichtlich, wie ein Bahnhof an Attraktivität gewinnen kann, auch wenn er nicht gleich zum Einkaufstempel umfunktioniert wird. Fahrgäste nutzen die lichtdurchflutete neue kürzere Verbindung von Stadtfeld zum Stadtzentrum.
- Der fertiggestellte Stadtplatz im Zentrum des Gesamtensembles der Schnittstelle wird sicherlich

nicht nur Durchgangsstelle für Fußgänger, Radfahrer und an- und abfahrende Taxis sein, vielmehr lädt er auch einschließlich des umgebauten und gastronomisch genutzten Gebäudes an der Westseite des Stadtplatzes zum Verweilen ein. Die Komplettierung des Stadtplatzes mit einem Zeltdach vor dem Eingang zur Bahnhofspassage unterstützt die geplante Aufenthaltsfunktion.

- Mit der Anbindung der neuen ÖPNV-Schnittstelle an den Magdeburger Ring und über die Maybachstraße an das übrige Straßennetz erfolgte nicht nur eine verkehrstechnische Erschließung des westlichen Bahnhofszuganges. Vor allem entstanden optimale Bedingungen für eine weitere städtebauliche Entwicklung der gegenwärtig noch brach liegenden Flächen entlang der Maybachstraße. Die historischen Festungsanlagen sowie die Glacisanlagen können nun eine weitere Aufwertung für ihre Nutzung erfahren.

Dank gilt den Leistungen der Planer, Architekten, Konstrukteure, Bauleute und allen am Gelingen Beteiligten, aber auch allen Magdeburger Bürgern, Gästen und allen Reisenden, die erhebliche Einschränkungen, Umwege und Belastungen während der Bauphase länger erdulden mussten, als es von der ursprünglichen Terminplanung zu erwarten war.

Das Gesamtvorhaben in seiner Größe war jedoch nur realisierbar und ist auch nur fortzusetzen über eine Förderung durch das Land Sachsen-Anhalt. Mit der Einordnung in das ÖPNV-Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt und der Bereitstellung von Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wurde eine solche Maßnahme erst möglich.

Die Mitfinanzierung durch die Deutsche Bahn AG und die Landeshauptstadt Magdeburg sicherte den Kostenbedarf insgesamt ab.

Die gemeinsamen Interessen gilt es auch weiterhin finanziell zu bündeln, um die begonnene infrastrukturelle Umgestaltung des Bahnhofsbereiches fortzuführen. Noch sind nicht alle Zielstellungen zur Komplettierung eines Verkehrsknotens umsetzungsreif. Die Umgestaltung des Kölner Platzes und der Bau einer Radstation könnten die nächsten Planungsetappen sein. Bereits diskutiert werden konzeptionelle Visionen, Überlegungen und erste Planentwürfe, die in dieser Broschüre vorgestellt werden und bestimmt vielseitiges Interesse finden.

Die folgenden Seiten dieser Broschüre sollen aber auch Auskunft geben über Details des Vorhabens, Entwicklungsschritte, Bauphasen und auch bildlich die Umgestaltung wiedergeben. Natürlich sollen eingetretene Schwierigkeiten und bautechnische Probleme im Ablauf nicht unerwähnt bleiben. Grundsätzlich betrachte ich die weitere Ausgestaltung des Hauptbahnhofes und seines Umfeldes zu einem modernen Verkehrszentrum als zukunftsgerichtete Aufgabe im Sinne der Entwicklung der Landeshauptstadt, für die sich alle gemeinsamen Anstrengungen lohnen werden.



Dr. Lutz Trümper
Oberbürgermeister

Grußwort des Ministers für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Magdeburg ist neben dem Hauptbahnhof Halle der bedeutendste Bahnhof im Land Sachsen-Anhalt. 500 Fernzüge, Regionalzüge und S-Bahnen halten hier im Durchschnitt an jedem Tag. Deshalb ist es erfreulich zu beobachten, wie der Bahnhof und sein Umfeld Schritt für Schritt umgestaltet werden und sich zu einem Zentrum innerstädtischen Lebens entwickeln.

Rahmen dieser Entwicklung ist das Projekt „Magdeburg 21“. Es liegt dem Land besonders am Herzen. Ziel des Projektes ist es, den Bahnhof fit zu machen für die Anforderungen des 21. Jahrhunderts. Am Gesamtprojekt arbeiten das Land Sachsen-Anhalt mit seiner Nahverkehrsservicegesellschaft gemeinsam mit der Landeshauptstadt Magdeburg und der Deutschen Bahn AG. Die finanzielle Hauptlast trägt das Land Sachsen-Anhalt.

Der Startschuss fiel 1997 mit der Zusage der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, 90 Prozent der Grunderwerbsausgaben für den neuen zentralen Omnibusbahnhof bereit zu stellen. So konnte die Stadt die für die Verlegung des Busbahnhofs in die Maybachstraße notwendigen Grundstücke erwerben und mit dem Umbau beginnen.

Seitdem ist hier vieles geschaffen worden: die neue Bahnhofspassage mit einladenden Geschäften und der neue zentrale Omnibusbahnhof. Die schöne alte Sandsteinfassade des Bahnhofsgebäudes wurde mit Mitteln des Landes, der Stadt und der DB Station und Service AG erneuert. Der Bahnhof kann sich wieder sehen lassen.

Der Bau der Bahnhofspassage war eine wichtige Weichenstellung für die Stadtentwicklung in Magdeburg: Bisherige städtische „Hinterhöfe“ an der Maybachstraße wurden erschlossen. Zugleich entstand eine einladende Verbindung zwischen Stadtfeld und Innenstadt.

Der neue zentrale Busbahnhof ist städtebaulich-architektonisch wie verkehrlich überhaupt nicht mehr mit seinem Vorgänger zu vergleichen. Durch seine markante Gestaltung wird das ganze Umfeld aufgewertet. Er schafft eine neue Eingangssituation zur Innenstadt Magdeburgs aus westlicher Richtung. In Verbindung mit den denkmalgeschützten Kasematten und den für die Region typischen Klinkern an der Einfassungsmauer des Hauptbahnhofes entsteht hier praktisch ein modernes „Stadttor“. Die Umgestaltung ist noch nicht beendet: Zwischen Empfangsgebäude und zentralem



Busbahnhof entsteht der neue Stadtplatz. Auch das eigentliche Bahnhofsgelände wird modernisiert: die Bahn gestaltet ihre Gleisanlagen um und baut ein neues, zentrales elektronisches Stellwerk.

Die Partner sind sich darüber einig, dass sie das Gesamtprojekt schrittweise weiter umsetzen wollen, obwohl die Bahn auf Grund ihrer Haushaltslage ihr ursprünglich beabsichtigtes finanzielles Engagement reduzieren musste.

Die Stadt Magdeburg konnte und kann all die Einzelmaßnahmen nur umsetzen durch die großzügige Förderung des Landes Sachsen-Anhalt, das die Projekte zu 75 bis 90 Prozent fördert. Bisher wurden für die Maßnahmen im und um den Hauptbahnhof Magdeburg durch das Land Sachsen-Anhalt Zuwendungen von insgesamt 12 Mio. Euro zur Verfügung bzw. eine Förderung in Aussicht gestellt.

Gemeinsam schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass der Hauptbahnhof Magdeburg auch künftig gern als Tor zu den Zielen in Nah und Fern genutzt und eine vorzeigbare Visitenkarte der Stadt wird.

Dr. Karl-Heinz Daehre
Minister für Bau und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt

Bahnhofsentwicklung Magdeburg Hauptbahnhof

Im Jahr 1993 ist die ICE-Strecke von Berlin über Magdeburg in Richtung Süddeutschland eröffnet worden. Der Hauptbahnhof erreichte damit eine verkehrliche Aufwertung, die sich auch im Erscheinungsbild des Bahnhofes widerspiegeln sollte.

Für die Kunden der Bahn wurden in der Folgezeit durch den ICE-gerechten Ausbau der Bahnsteige 7/8 und dem Bau eines Aufzuges an der Ernst-Reuter-Allee die Zugangsbedingungen verbessert. Für unsere behinderten Kunden haben wir den Aufzug am Kölner Platz für die Bahnsteige 5 und 6 installiert.

Die Empfangshalle des Hauptbahnhofes haben wir einer kompletten Sanierung unterzogen. Dabei hat das neue Reiseumfeld in der ehemaligen Expressgutabfertigung die alten Fahrkartenschalter abgelöst. Der Tunnel wurde im Bestand durchgehend saniert. Eine Reihe neuer Geschäfte sind in den Bahnhof eingezogen und haben zur Angebotsverbesserung beigetragen.

In jüngster Zeit konnten die Arbeiten zur Verbesserung des äußeren Erscheinungsbildes des Empfangsgebäudes abgeschlossen werden. Es erstrahlt nun wieder die einmalig schöne Sandsteinfassade mit Balustrade und Eingangsportal im neuen Glanz. Die erforderliche Verschönerung der gleisseitigen Ansicht des Empfangsgebäudes befindet sich in Arbeit.

Die Erreichbarkeit des Bahnhofes aus Richtung Westen ist mit der Öffnung der Tunnelpassage und der Anbindung des Zentralen Omnibusbahnhofs wesentlich verbessert worden. Die Schnittstelle des Öffentlichen Personennahverkehrs mit dem Schienenpersonenverkehr stellt eine optimale Lösung dar. Kurze Wege zwischen den Verkehrsträgern wurden geschaffen.

In den kommenden Jahren wird der Eisenbahnknoten Magdeburg umgebaut. Dabei wird nicht nur die Erneuerung der Schieneninfrastruktur und der Leit- und Sicherungstechnik eine wesentliche Rolle spielen, es sind auch weitere Verbesserungen im Umfeld des Hauptbahnhofes zu erwarten.



So wollen wir die Bahnsteige erneuern. Die Umgestaltung des Kölner Platzes ist eine weitere Maßnahme, die in den nächsten Jahren anstehen wird. Mit der Umgestaltung des Platzes soll sich der Zugang zum Hauptbahnhof weiter verbessern. An einer Verbesserung der Parkplatzsituation wird gemeinsam mit der Stadt gearbeitet. Auch hier soll es zu einer wesentlichen Verbesserung der gegenwärtig nicht zufriedenstellenden Situation kommen.

Die Entwicklung der Verkehrsstation Magdeburg Hauptbahnhof ist also noch lange nicht abgeschlossen. Die Deutsche Bahn AG und ihre Partner setzen alles daran, den Magdeburger Hauptbahnhof und sein Umfeld zum Vorteil für die Einwohner der Stadt und zum Vorteil für die Kunden der Bahn voranzubringen.

Jobst Paul
Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG
für das Land Sachsen-Anhalt

Magdeburg 21 – ein Gemeinschaftsprojekt nimmt Gestalt an

In der Landeshauptstadt Magdeburg wurde seit 1990 eine Vielzahl von Bauvorhaben begonnen, eingeweiht und ihrer Bestimmung übergeben. Sie haben das Stadtbild erneuert, verschönert und den Magdeburgern ein neues Lebensgefühl vermittelt, ihre Stadt lebenswerter werden lassen.

Nur wenige Vorhaben waren jedoch mit einer solchen Komplexität von Aufgaben verbunden wie es das gemeinsame Projekt Magdeburg 21 forderte und auch noch fordert. Bereits die Namensgebung ist zukunftsweisend für das 21. Jahrhundert.

Ein Verkehrsprojekt der Zukunft im Zentrum der Landeshauptstadt wurde begonnen, das die unterschiedlichen Verkehrsarten miteinander besser verknüpft und die Infrastruktur um den Hauptbahnhof weiter modernisiert. Wichtige Voraussetzung für die Fertigstellung des Ensembles am neuen Westausgang des Hauptbahnhofes war, dass alle Beteiligten mit gleicher Zielstrebigkeit die Arbeit aufnahmen und sie auch bewältigten. Es hat sich gezeigt, dass ein solches Vorhaben dort am effektivsten organisiert werden kann, wo vor Ort in unmittelbarer Kenntnis der Probleme, Bedürfnisse und Anforderungen nach Möglichkeiten der Realisierung gesucht wird und Lösungen zur Entscheidung kommen. In einer gemeinsamen Arbeitsgruppe wurde in regelmäßiger Tagung jede Maßnahme, jedes Projekt, meistens an Ort und Stelle beraten und arbeitsteilig die Aufgaben angepackt.

Dank an dieser Stelle allen am Gelingen des Projektes beteiligten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landes Sachsen-Anhalt, der DB AG, der NASA GmbH, der MVB GmbH, des Städtischen Abwasserbetriebes und der Landeshauptstadt Magdeburg, aber besonders auch den Planern, Architekten und Bauleuten, die die Planung in die Tat umgesetzt haben. Die Beteiligten sind dabei nach anfänglichen Problemen näher zusammengedrückt. Nur durch das engagierte Agieren aller Genannten war es möglich, diese komplexe Aufgabe zu lösen.

Ich betrachte das Ergebnis als ein gelungenes Werk, nicht nur aus der Sicht von Städtebau und Architektur. Vielmehr ist es ein gelungenes Werk der Gemeinsamkeit von politischem Willen, von Sicherung der Investition, der Finanzierung, von Kooperation und schöpferischem Engagement.

Die fertiggestellten Objekte, der ZOB, die neue Maybachstraße und ihre Anbindung an den Magdeburger Ring, die verlängerte Bahnhofspassage und ein neuer Stadtplatz bilden eine innovativ und strukturell durchdachte Einheit, deren Gestalt mehr ist als bloße



Funktionalität. Dies zeigte das Interesse der Magdeburger, ihrer Gäste und der Durchreisenden an diesem Neuen, es einfach in Besitz zu nehmen, die neuen Wege in die Stadt und zu den Verkehrsmitteln entlang zu gehen und dort auch zu verweilen. Viele Hinweise, Vorschläge aber auch Kritiken während der Bauphase und mit Betriebsaufnahme haben uns erreicht, wurden beraten und sinnvoll umgesetzt. Denn eine Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern wie diese muss nutzerfreundlich, behindertengerecht und anziehend erlebbar sein. Sie ist ein weiteres wichtiges Stück kommunaler Daseinsvorsorge in der Landeshauptstadt und Förderung der Mobilität.

Den zentralen Verkehrsknoten zu komplettieren, ist die Fortsetzung dieser Aufgabe, die Herausforderung, aus Ideen Wirklichkeit werden zu lassen. Verkehrsplanerische Konzepte gilt es jetzt auf ihre Machbarkeit und Schlüssigkeit zu prüfen, denn Visionen sind erlaubt, bringen uns voran. Sie fördern Bereitschaft zur Investition. Investitionen in den ÖPNV betrachte ich als Investitionen in Lebensqualität. Das wird mit den fertiggestellten Objekten dieser ÖPNV-Schnittstelle unter Beweis gestellt.

Werner Kaleschky
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Statement anlässlich der Eröffnung des Stadtplatzes zum DB-Bahntag in Magdeburg

Wohl kaum ein Bereich der Landeshauptstadt Magdeburg hat sein Antlitz in den letzten Jahren so vorteilhaft verändert, wie das Umfeld des Hauptbahnhofs. Mit der Eröffnung des Stadtplatzes am neugeschaffenen westlichen Tunnelausgang des Hauptbahnhofs vollendet sich das Schnittstellenprogramm in einem Ensemble aus „Zentralen Omnibusbahnhof“ (ZOB), der Maybachstraße, der Abfahrt vom Magdeburger Ring und dem Stadtplatz.

Im Auftrag der Landeshauptstadt Magdeburg wurde den Magdeburger Verkehrsbetrieben die Betreuung der Planung des ZOB, sein Bau sowie der Betrieb übertragen. Eingebettet in eine typische zentralstädtische Silhouette prägt er sich seit der Eröffnung am 23.08.2000 bei Berufspendlern und Gelegenheitsnutzern als eine unaufdringliche, lichtdurchflutete und unverzichtbare Einrichtung ein. Mit dem markant blau gestalteten Servicegebäude bietet er alles, was an solchen Punkten von Reisenden erwartet wird. Damit wird

der Begriff Schnittstellenprogramm des ÖPNV im Sinne von Aufbruch, Umstieg oder Ankunft erlebbar. Hier dokumentiert sich das, was einen Reisenden an Gedanken und Erwartungen begleitet, wenn er sich bei Eintreffen an diesem nicht wegzudenkenden Verkehrsknoten auf eine Weiterfahrt orientiert oder er in unserer fast 1200-jährigen Stadt verweilen möchte.

Fragt man Reisende, die von hier mit dem Bus ihre Reise fortsetzen oder Berufspendler, die von umliegenden Orten tagtäglich diesen Punkt anfahren, so sind sie immer wieder über die schnelle Erreichbarkeit der City mit Bussen und Bahnen überrascht. Es wird von ihnen auf die gelungene Synthese zwischen kurzem Fußweg und den in allen Wegerichtungen unaufdringlich aber stets präsenten Verkehrsträgern sowie dazu unverzichtbaren Informations- und Serviceeinrichtungen hingewiesen.

Mittlerweile werden wöchentlich ca. 8.600 Fahrgäste mit modernsten Busgenerationen auf 20 Regionallinien befördert. Diese attraktiven Verkehrsangebote sichern zukünftig die Befriedigung des Mobilitätsbedarfs der Fahrgäste nach neuestem Qualitätsstandard.



Dr. Preil
Kaufm. Geschäftsführer



Dipl.-Ing. (FH) Regener
Techn. Geschäftsführer

Statement des Geschäftsführers der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA), Dr. Rudolf Menke

Im Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt hat der Hauptbahnhof Magdeburg besondere Bedeutung. Er ist ein wichtiger und vergleichsweise gut funktionierender Knoten im Nah- und im Fernverkehr der Eisenbahn. Jeweils etwa zur vollen Stunde treffen sich die Züge aus fast allen Richtungen und erlauben ein Umsteigen mit kurzen Übergangszeiten. Allein im Nahverkehr sind täglich über 25.000 Menschen auf dem Bahnhof, die hier ein-, um- oder aus den Regionalzügen aussteigen.

Das Schnittstellenprogramm des Landes ist darauf ausgerichtet, die Zugangsstellen der Bahn für die Reisenden attraktiver zu gestalten. So werden die Fußwege und die Verkehrsströme von und zu den Bahnhöfen mit dem Bus, mit der Straßenbahn, dem Fahrrad und dem Auto sinnvoll miteinander verknüpft. Der Bahnhof der Landeshauptstadt steht beispielhaft für über 50 weitere Schnittstellen im Land Sachsen-Anhalt, die in den letzten Jahren umgestaltet wurden.

Der Magdeburger Hauptbahnhof ist durch die Umgestaltung an den Schnittpunkt städtischer Wege gerückt. Er ist von allen Seiten gut zu erreichen. Die Verbindung, die er zwischen Stadtfeld und Innenstadt herstellt, ist für den Fußgänger wesentlich angenehmer zu benutzen als die Wege entlang der Ernst-Reuter-Allee. Das wird von den Passanten gut angenommen.

Die Verkehrsträger rücken rund um den Bahnhof näher zusammen, das Umsteigen zwischen dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), dem städtischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und



dem Regionalverkehr wird durch kürzere und attraktivere Wege für alle Fahrgäste bequemer. Wichtig ist, dass nun im Interesse der Fahrgäste am Hauptbahnhof Magdeburg auch die Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden.

Dr. Rudolf Menke
Geschäftsführer der Nahverkehrsservice
Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)

Das Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt

Das Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt sorgt für spürbare Veränderungen rund um die Bahnhöfe. Mit seiner Hilfe haben sich zwischen 1996 und 2002 unansehnliche Schmuddelecken in über 50 Städten und Gemeinden zu einladenden Plätzen mit verkehrlicher und städtebaulicher Qualität gewandelt.

Jeder Bahnhof ist eine Schnittstelle zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsmitteln. Viele dieser Übergangsstellen befanden und befinden sich allerdings noch in einem wenig einladenden Zustand. Deshalb unterstützt das Land Sachsen-Anhalt die Kommunen beim Umbau von Bahnhofsumfeldern. Dazu wurde 1996 vom damaligen Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr das Schnittstellenprogramm ins Leben gerufen, das fachlich und planerisch von der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH betreut wird. Gemeinsam mit den Kommunen hat die NASA mit Landesmitteln dafür

gesorgt, dass eine Vielzahl von Zugangsstellen zur Bahn hochwertige Verkehrsschnittstellen, vorzeigbare Visitenkarten wurden.

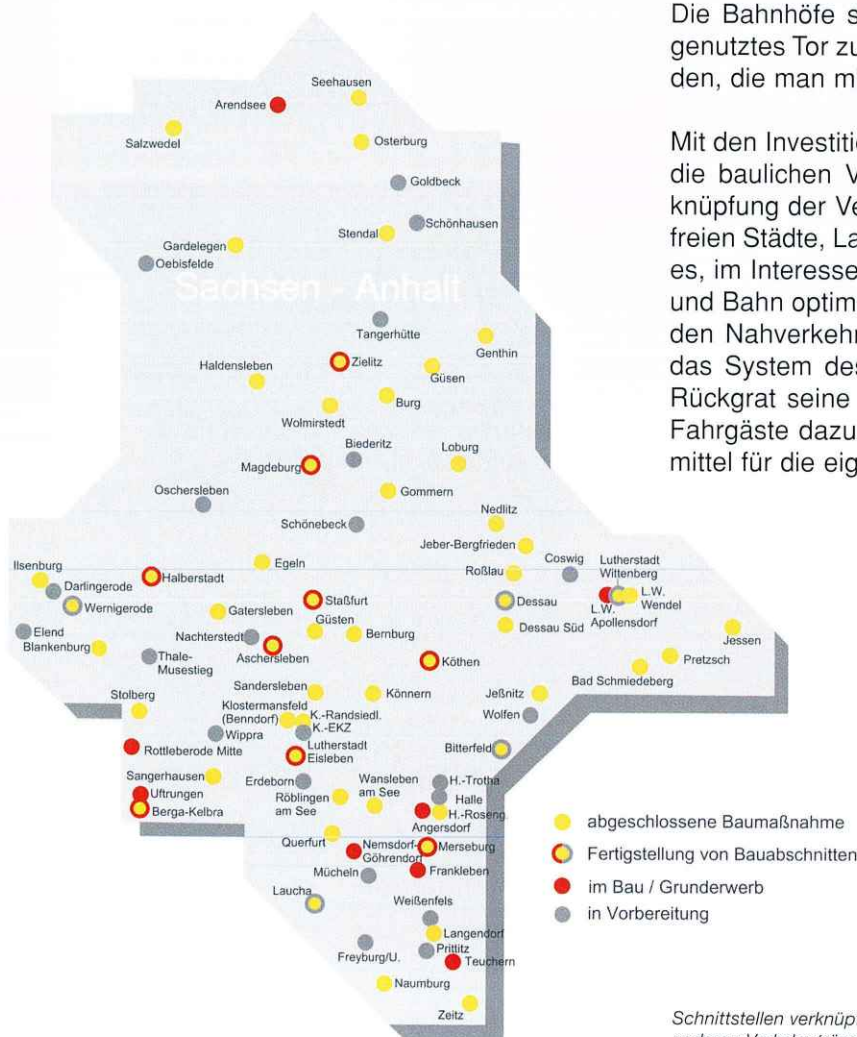
Die Bahn soll im Wortsinne als Verkehrsmittel „nahe liegen“. Deshalb nimmt die NASA Einfluss darauf, dass bei der Neugestaltung attraktive Übergänge zwischen Bus und Bahn geschaffen werden. Sie fördert die Einrichtung von

- funktional durchdachten Bushaltestellen oder -bahnhöfen
- einladenden Rad- und Fußwegen an der Zugangsstelle
- angenehmen Aufenthaltsflächen für Fußgänger
- hochwertigen, überdachten Fahrradständern oder -höfen (Bike and Ride)
- ergänzenden Park-and-Ride-Parkplätzen für private PKW
- Taxistellplätzen

Förderfähig sind Investitionen für Reisendeninformation und Fahrscheinverkauf.

Die Bahnhöfe sollen ein fußgängerfreundliches, gern genutztes Tor zu den vielen Zielen in nah und fern werden, die man mit der Bahn erreichen kann.

Mit den Investitionen schafft das Land Sachsen-Anhalt die baulichen Voraussetzungen für die bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel. Verantwortung der kreisfreien Städte, Landkreise und Verkehrsunternehmen ist es, im Interesse der Fahrgäste die Fahrpläne von Bus und Bahn optimal aufeinander abzustimmen, wie es in den Nahverkehrsplänen vorgesehen ist. Nur so kann das System des Nahverkehrs mit der Eisenbahn als Rückgrat seine Stärken voll entfalten und potenzielle Fahrgäste dazu ermuntern, die öffentlichen Verkehrsmittel für die eigene Mobilität zu nutzen.



Schnittstellen verknüpfen den Schienenpersonennahverkehr mit anderen Verkehrsträgern (Bus, Straßenbahn, Fahrrad, PKW).

Schnittstelle Magdeburg Hauptbahnhof - April 2000



Der westliche Zugang zur Magdeburger Innenstadt

Bahnhöfe haben etwas magisches an sich. Sie sind Treffpunkt von Menschen und Technik, gezielt und gewollt. Menschen haben sie geschaffen, als Mittel zum Zweck, zum Wegfahren und Ankommen, zum Umsteigen und Aufenthalt.



Zugankunft - Magdeburg Hauptbahnhof Gleis 6

Längst haben Bahnhöfe ihre Anziehung erweitert. Sie wurden Kommunikationsstelle und Informationsstelle, Warenaustauschplatz und Marktplatz, Knotenpunkt und Schnittstelle. Ihre Anlagen und Gebäude wurden stadtbildprägend und bestimmen die städtebauliche Umfeldgestaltung. Ihre äußere Gestalt dokumentiert die Bedeutung des Verkehrsmittels für die Menschen. Die Verkehrsentwicklung, der sich wandelnde Mobilitätsbedarf der Menschen stellt jedoch neue Anforderungen an Bahnhöfe und ihre Umgebung, an ihre Funktionalität und Leistungsfähigkeit. Diesem Anspruch gerecht zu werden, erfordert neue Konzepte, Umbaumaßnahmen, Neugestaltung und Integration anderer Verkehrsarten. In Konzepten, die die unterschiedlichen Verkehrsmittel miteinander intensiver verbinden sollen, sind gerade den „Umsteigestellen“ erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken, denn sie sind wichtige Imagerträger und entscheiden oft über Attraktivität des Reisens.

Für den innerstädtischen Verkehrsknoten der Landeshauptstadt Magdeburg, mit seinem Hauptbahnhof in Verknüpfung mit dem Busbahnhof, den Haltestellen von Straßenbahnen, den Stellplätzen für Taxis, den Fahrradabstellanlagen, den Parkplätzen für PKW's und den Aufenthaltsflächen inner- und außerhalb der Gebäude wurde dieser Anspruch zur Aufgabe.

Überblick



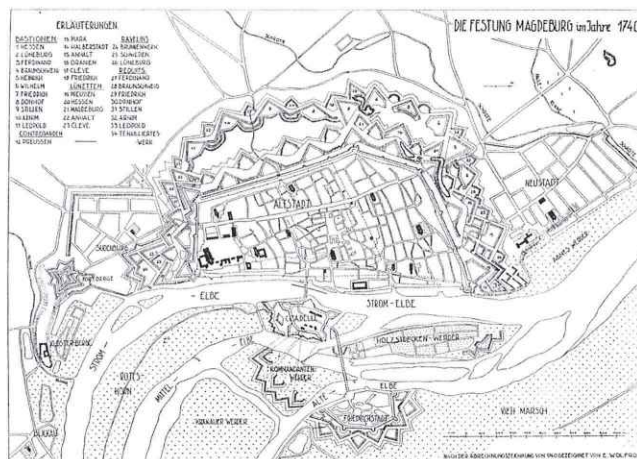
Den Anstoß, diese Aufgabe anzupacken, gab das Projekt „Magdeburg 21“, hervorgegangen aus dem ursprünglichen Projekt der Deutschen Bahn AG „Bahnhof 21“, mit dem Bahnhöfe für das 21. Jahrhundert „fit“ gemacht werden sollen.

Mit dieser Broschüre soll wiedergegeben werden, wie das Projekt „angepackt“ wurde, was erreicht wurde, wie es weiter gehen könnte und welche Ideen es dazu gibt. Bilder, Pläne, Entwürfe, Studien und Informationen sollen das Geschehene und die Visionen dokumentieren. Diese können jedoch nur Sequenzen, Ausschnitte, Bruchteile dessen wiedergeben, was sich tatsächlich vollzogen hat und welche Anstrengungen notwendig waren und auch noch weiterhin sind. Wichtig ist: Die Aufgabe wurde begonnen – das Ziel ist formuliert.

Das Tor zur Stadt

Das „Tor zur Stadt“ soll neu definiert werden, so wollen es die Stadtväter, die Planer, die Verkehrsunternehmen, die Verkehrstreibenden und die Nutzer. Es soll modern und auf zukünftige Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet sein, es soll verstärkt Reisewillige ermuntern, hier anzukommen – umzusteigen – abzufahren. Ein ehrgeiziges Programm. Konzepte für dieses „Tor zur Stadt“, für diesen Standort, gab es viele. Im Laufe der Geschichte wurde hier viel verändert, umgestaltet, zeit- und zweckentsprechend gebaut.

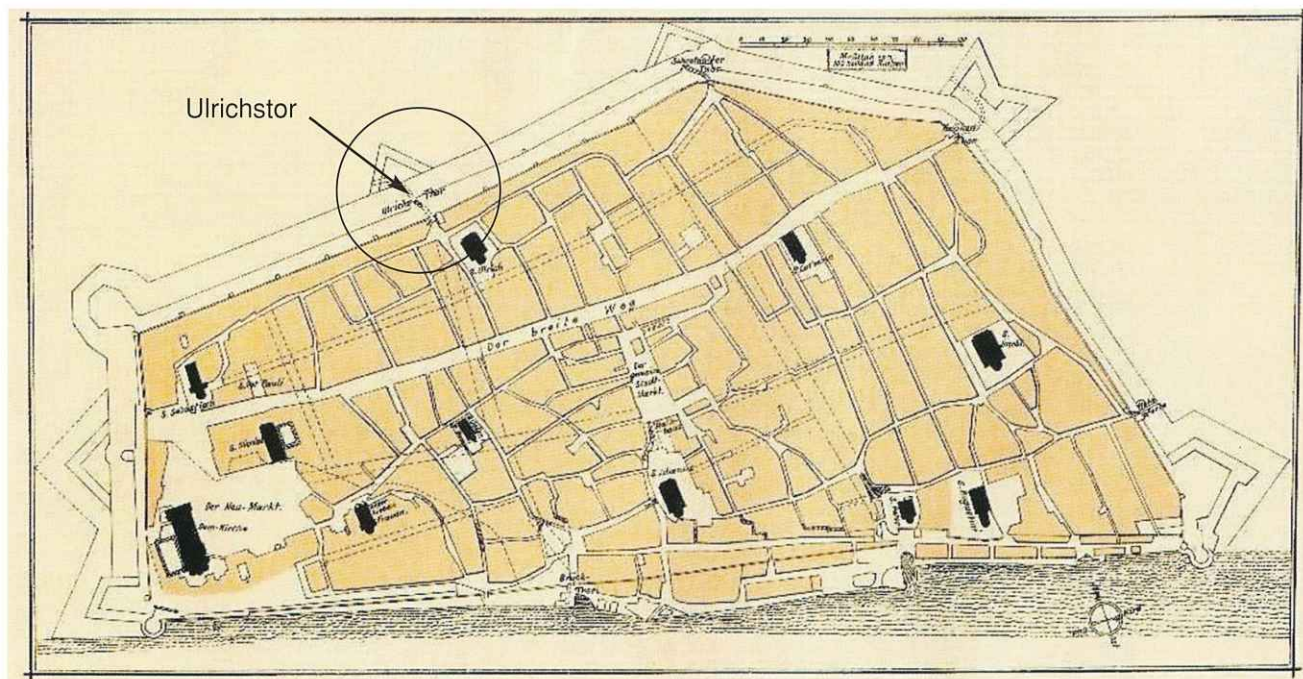
Historisch betrachtet hatte die Stadt Magdeburg, wie alle Städte aus der Zeit des Mittelalters, Verteidigungsanlagen von Mauern, Türmen und Wällen, die nach dem 30-jährigen Krieg zu Festungen verstärkt wurden. Ab 1525 entstanden Steintürme, Zwinger, Rondells und Stadttore mit Wachen, wie das Ulrichstor, aber auch das Krökentor, Sudenburger Tor und Brücktor.



Festungs- und Verteidigungsanlagen um 1740

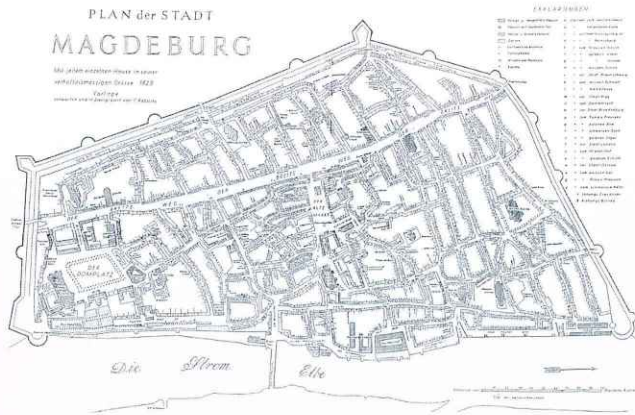
Der westliche Eingang zur Stadt führte durch das Ulrichstor, an dem einige der ältesten und bedeutendsten Verkehrswege, wie die Reichsstraße 1 – der sogenannte „Hellweg“, gebündelt und in die Stadt geführt wurden, wo sich Händler, Bauern, Reisende und viele Bürger aus nah und fern trafen.

Plan von Otto von Guericke 1632



Vom alten Tor zum neuen Tor

Mit dem Eisenbahnbau ab 1838 war die Enge der Stadt sichtbar geworden und es mussten Lösungen her. Die Festungsanlagen schnürten die Stadt ein und wurden mehr und mehr zum Hindernis für die Stadtentwicklung.



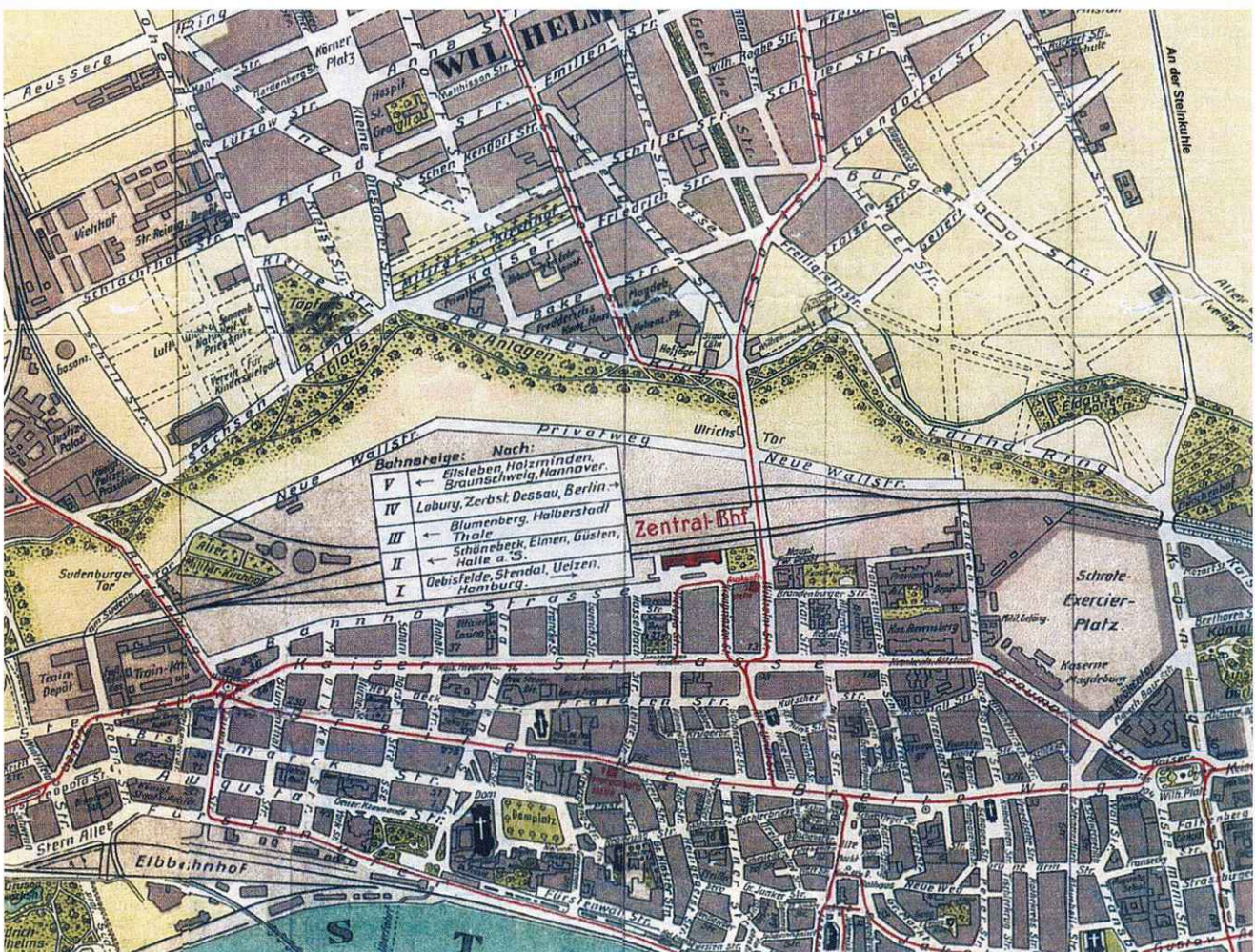
Stadtplan 1829

Eine expandierende Stadt wie Magdeburg brauchte Platz für Bahnhöfe, aber auch für Fabriken und Wohnhäuser, so dass Mitte des 19. Jahrhunderts neue Konzeptionen entstanden. Darunter auch das vom König genehmigte Projekt zur westlichen Stadterweiterung. Immer mehr militärische Anlagen, Festungsanlagen wurden nicht mehr gebraucht und aufgegeben.

Vor der Jahrhundertwende wurden zahlreiche Mauern gesprengt und die Stadt erwarb Militärobjekte für die zivile Nutzung.

Eine Art grüner Gürtel um die Altstadt entstand auf den freierwerdenden Flächen der abgebrochenen und ungenutzten Festungsanlagen. Auf der westlichen Umwallung entstanden die Glacis-Anlagen, eine Parklandschaft. Innerhalb der Umwallung wurden durch den Umbau der Wallanlagen Flächen für die Altstadt-erweiterung und auch für den Bau des Zentralbahnhofs, dem heutigen Hauptbahnhof, frei. 1873 wurde der Zentralbahnhof eingeweiht.

Lage des Zentralbahnhofs um 1930



Mit der nun städtebaulichen Erweiterung außerhalb der Stadtmauern und dem erforderlichen Straßenbau im neu entstandenen Stadtteil, dem Stadtfeld, vollzog sich eine zunehmende Verkehrsentwicklung. Stadtfeld wurde ab 1884 durch eine Pferdebahn, der späteren Straßenbahn, verkehrsmäßig erschlossen. Das Ulrichstor war nun Engpass und wurde Anfang 1896 abgebrochen.

Mit Leben erfüllt – ein Tor wird zur Schnittstelle

Im 20. Jahrhundert wurde der heutige Hauptbahnhof schrittweise ausgebaut und war auch Umsteigestelle für Reisende von und zu Straßenbahnen und Bussen. Haltestellen zum Umsteigen von der Straßenbahn waren nur auf der Ostseite, dem heutigen Bahnhofsvorplatz.

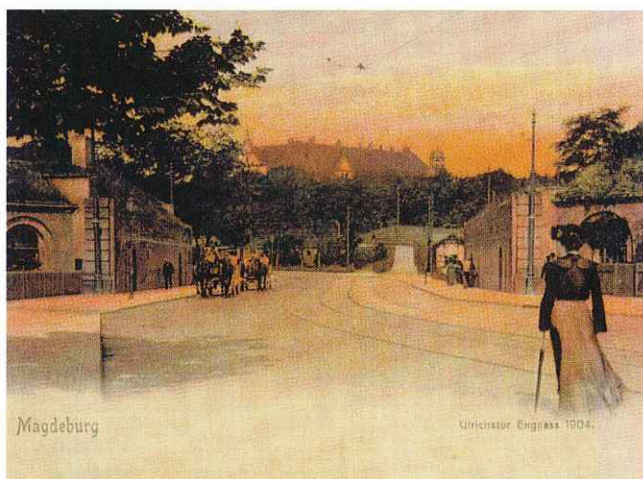
Der Kölner Platz war lange Jahre zentraler Busbahnhof, bis die Fläche an der Hasselbachstraße, die durch

die Zerstörung der Häuser im II. Weltkrieg frei geworden war, zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) umgestaltet wurde.

Dieser ZOB sollte bis zum August des Jahres 2000 die wichtigste Umsteigeverbindung zwischen Bahn-, Regionalbus- und Fernbusverkehr in Magdeburg sein.

Anfang der 90er Jahre wurde eine innerstädtische Verkehrslösung immer dringender. Erste neue Konzeptionen wurden durch die Verkehrsplaner erstellt und von den Stadtverordneten als Arbeitsgrundlage für die zukünftige innerstädtische Verkehrsentwicklung bestätigt.

In der „Verkehrskonzeption für die Innenstadt“ vom Mai 1992, dann im „Verkehrlichen Leitbild für die Landeshauptstadt Magdeburg“ vom Oktober 1993 und in der daraus abgeleiteten „Verkehrskonzeption Innenstadt“ vom April 1997 wurde die Suche nach einer Verbesserung der Verkehrsverknüpfung am Hauptbahnhof zu einer dominierenden Aufgabe.



Ulrichstor 1904 - Restmauern - heute Widerlager der Bahnbrücken

ZOB 1965 am Bahnhofsvorplatz



Kölner Platz 1935 als Busbahnhof

Bahnhofsvorplatz mit Straßenbahnhaltestelle heute





Studie zur Standortfindung ZOB - Stadtplatz - Bahnhofspassage

Blick vom Damaschkeplatz in Richtung Bahnhofsbrücken



Magdeburg 21 – eine Vision nimmt Gestalt an

Vorstellung der Gesamtmaßnahme

Am Anfang der 90er Jahre begannen die ersten Diskussionen zur Umgestaltung der Flächen zwischen dem Magdeburger Hauptbahnhof und dem Magdeburger Ring. Die Fläche bildet die unmittelbare Auftaktsituation für die Magdeburger Innenstadt aus Richtung Westen.

Mit der Verkündung der Bahnreform bestand die Chance, viele nicht mehr für den Bahnbetrieb erforderlichen Flächen in zentraler Lage städtebaulich neu zu ordnen und aus Sicht der Deutschen Bahn AG gewinnbringend zu vermarkten.

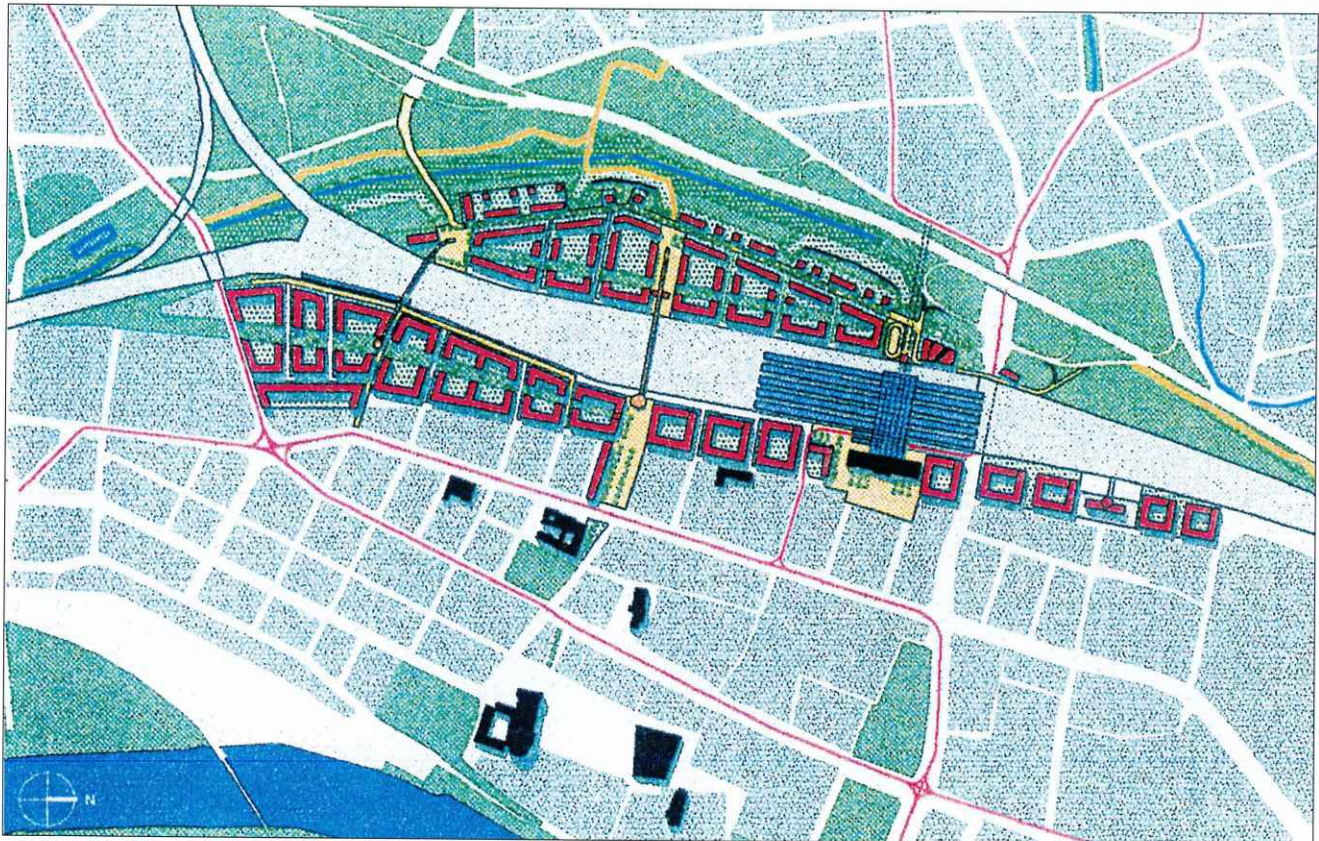
Magdeburg wurde in das Programm Bahnhof 21 (u.a. neben dem Hauptbahnhof Stuttgart) aufgenommen. Dieses Programm verfolgte das Ziel, die Bahnhöfe und ihr Umfeld für das 21. Jahrhundert fit zu machen. Die ersten konzeptionellen Gedanken des Planungsbüros Albert Speer & Partner im Auftrag der DB AG

beinhalteten die Beräumung der Bahnflächen zu beiden Seiten der Gleisanlagen. Ziel war es, diese Flächen zwischen den Bahnanlagen und der Bahnhofstraße bzw. der Maybachstraße städtebaulich durch zahlreiche Bürogebäude und der Gestaltung eines neuen Verknüpfungspunktes für die einzelnen Verkehrsarten zu aktivieren.

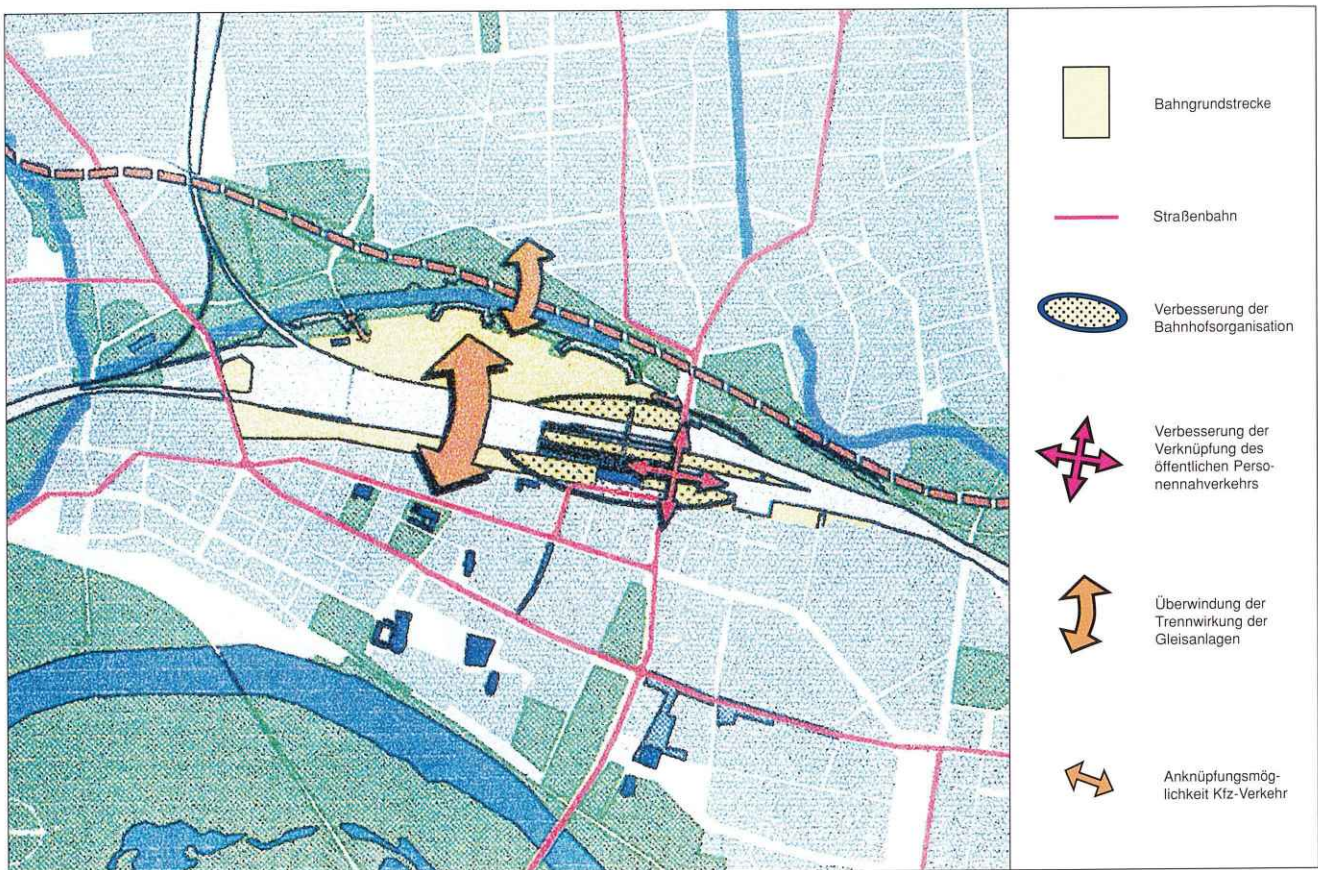
Im Zuge der weiteren Bearbeitung wurde deutlich, dass mit der aktuellen Immobilienlage in Magdeburg ein Großteil der angedachten Gebäude nicht vermarktbare wäre. Für die Deutsche Bahn AG war somit die grundlegende Finanzierungsquelle für den Umbau des Bahnhofes entfallen.

Das Land Sachsen-Anhalt, die Landeshauptstadt Magdeburg und der Beauftragte der Konzernleitung der DB AG Sachsen-Anhalt waren sich einig darüber, dass die Umsetzung von Teilprojekten von großer Bedeutung war und ist. Logische Konsequenz war die Aufnahme von Einzelmaßnahmen in das ÖPNV-Schnittstellenprogramm bzw. das GVFG/IFG-Förderprogramm des Landes Sachsen-Anhalt.

Variante zur Bebauung bisheriger Brachfläche der DB AG



städtebauliche Ziele im Bahnhofsumfeld



Zentrales Anliegen der Maßnahmen aus dem Gesamtpaket Bahnhof 21 war und ist es, die direkte Erschließung des Bahnhofes durch alle tangierenden Straßenbahnlinien, die Verknüpfung des Regionalbusverkehrs mit der Bahn und dem ÖPNV.

Nach der Beschlussfassung im Stadtrat der Landeshauptstadt Magdeburg zur Anteilsfinanzierung der Schnittstellenmaßnahme fand die Unterzeichnung des Grundstückskaufvertrages zwischen der DB AG und der Landeshauptstadt Magdeburg im Dezember 1997 statt. Die Weichen für das Erreichen der o.g. Ziele waren gestellt, Anfang 1998 konnten die ersten Planungsaufträge erteilt werden.

Anlässlich des Bahnhofstages am 16. Mai 1998 fand die Unterzeichnung des „Vertrages zur Herstellung der Bahnhofspassage im Hauptbahnhof Magdeburg“ durch das Land Sachsen-Anhalt, die Deutsche Bahn AG und die Landeshauptstadt Magdeburg statt. Zu dieser ÖPNV-Schnittstellenmaßnahme gehören fünf Einzelbausteine,

von denen vier in Regie der Landeshauptstadt Magdeburg und ein Baustein durch die DB AG realisiert wurden.

Im Einzelnen handelt es sich um die vier städtischen Objekte: (siehe Plan Seite 20)

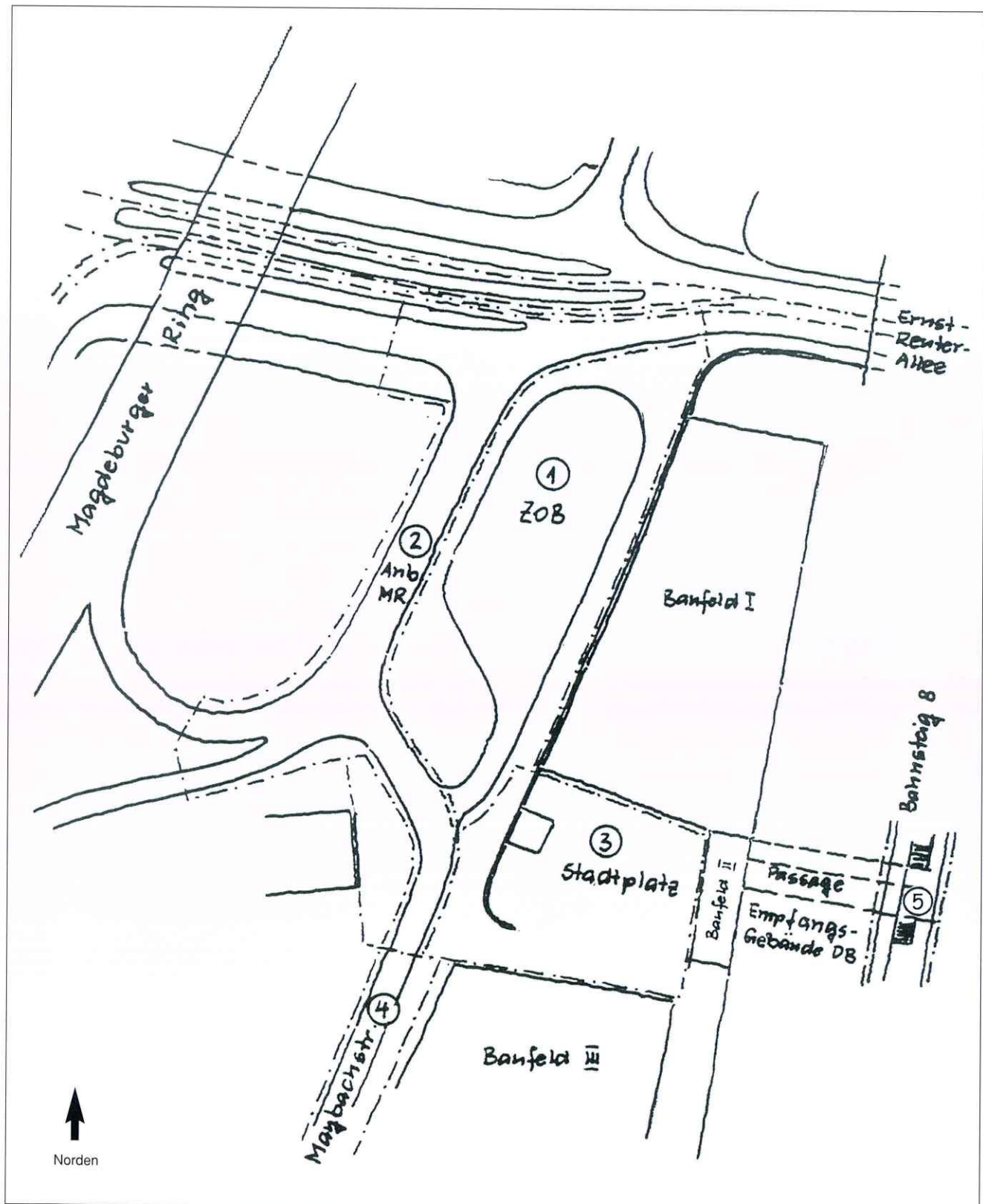
- Anbindung an den Magdeburger Ring ②
- Zentraler Omnibus-Bahnhof –ZOB– und Bau einer Überlieferfläche für Busse ①
- Ausbau der Maybachstraße ④
- Bau des Stadtplatzes mit Zelt Dach ③

und um das DB AG-Projekt

- Verlängerung der bestehenden Bahnhofspassage (Tunnel) mit Bau einer Fahrradabstellanlage ⑤

Hervorzuheben ist die weitestgehende Förderung (90 %) durch das Land Sachsen-Anhalt für diese ÖPNV-Schnittstellenmaßnahmen.

Der Ausbau der Maybachstraße dagegen wurde aus GVFG-IFG-Mitteln zu 75 % der förderfähigen Kosten unterstützt.



Baufelder Schnittstelle

- ① ZOB
- ② Anbindung Magdeburger Ring/Damaschkeplatz
- ③ Stadtplatz
- ④ Ausbau Maybachstraße
- ⑤ Bahnhofspassage

Städtebaulich – verkehrliche Bedeutung

Der Charme dieser Flächen resultiert aus ihrer Lage als unmittelbare Auftaktsituation aus Richtung Westen in die Innenstadt.

In einer Schnittstellenuntersuchung 1996 zur Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger Eisenbahn – Bus – Straßenbahn wurde der Standort für den neuen Zentralen Omnibus-Bahnhof definiert.

Ziel sollte es sein, die Verkehrsträger enger miteinander zu verknüpfen, damit das Umsteigen erleichtert wird, die Wege zwischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV), dem städtischen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem Regionalverkehr kürzer werden und damit auch attraktiver.

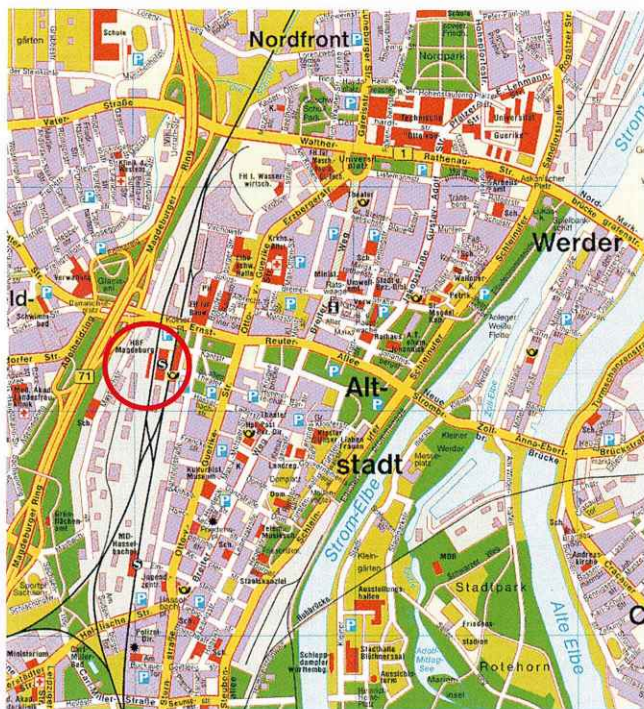
Zentraler Punkt ist der neue ZOB. Durch seine markante Gestaltung wird das Umfeld des Magdeburger Hauptbahnhofes aufgewertet. Er definiert die Eingangssituation zur Innenstadt Magdeburgs aus westlicher Richtung neu: Das Thema „**Stadttor**“ erhält eine neue Qualität. Hier wird eine moderne und anspruchsvolle Verkehrsinfrastruktur geschaffen, die eingebettet ist zwischen den Bereichen der denkmalgeschützten Kasematten und der Einfassungsmauer des Magdeburger

Hauptbahnhofes mit ihrem für die Region typischen Klinker. Mit der Fertigstellung von Bahnhofspassage und Stadtplatz wird die **Stadtteilverbindung Innenstadt – Stadtfeld** parallel zur bestehenden Ernst-Reuter-Allee für Fußgänger angeboten.

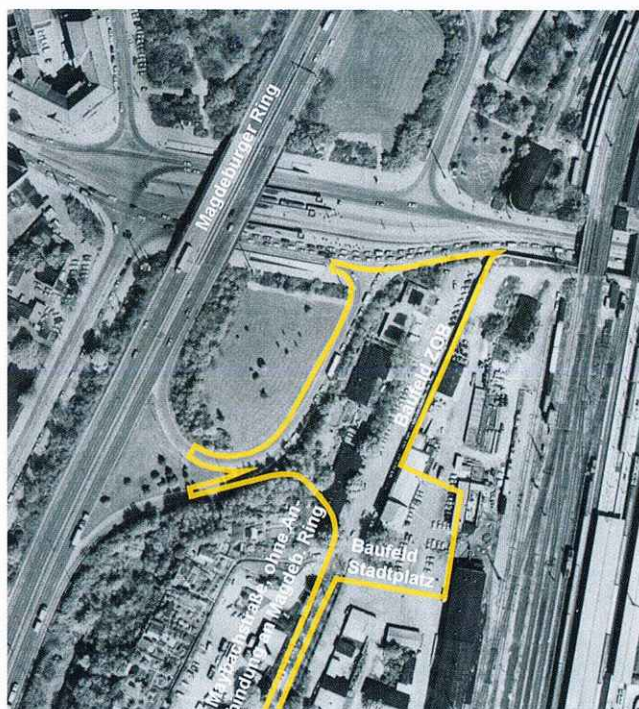
Der Ausbau der Maybachstraße und die damit verbundene Verlegung von Medien bietet infrastrukturelle Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklung der vorhandenen, nicht mehr für den Bahnbetrieb erforderlichen Flächen und die Aufwertung historischer Festungsanlagen. Aus der guten Anbindung des neuen westlichen Bahnhofszuganges an den ÖPNV und an das Straßennetz über den Magdeburger Ring ergeben sich optimale Rahmenbedingungen für eine städtebauliche Entwicklung. Besonders wichtig und interessant dürfte in der nächsten Zeit die Gestaltung der Flächen sein, die unmittelbar an den Stadtplatz angrenzen. Hier gilt es, städtebaulich gute Lösungen zu suchen, die die Rahmenbedingungen der ÖPNV-Schnittstelle beachten und den offenen bzw. unzureichend gelösten Problemen im Zusammenhang mit der Andienung des Bahnhofes sowie der Schaffung von Stellflächen für Reisende Rechnung tragen.

Die bisherige Veränderung der Flächen verdeutlichen die nachfolgenden beiden Luftbildaufnahmen.

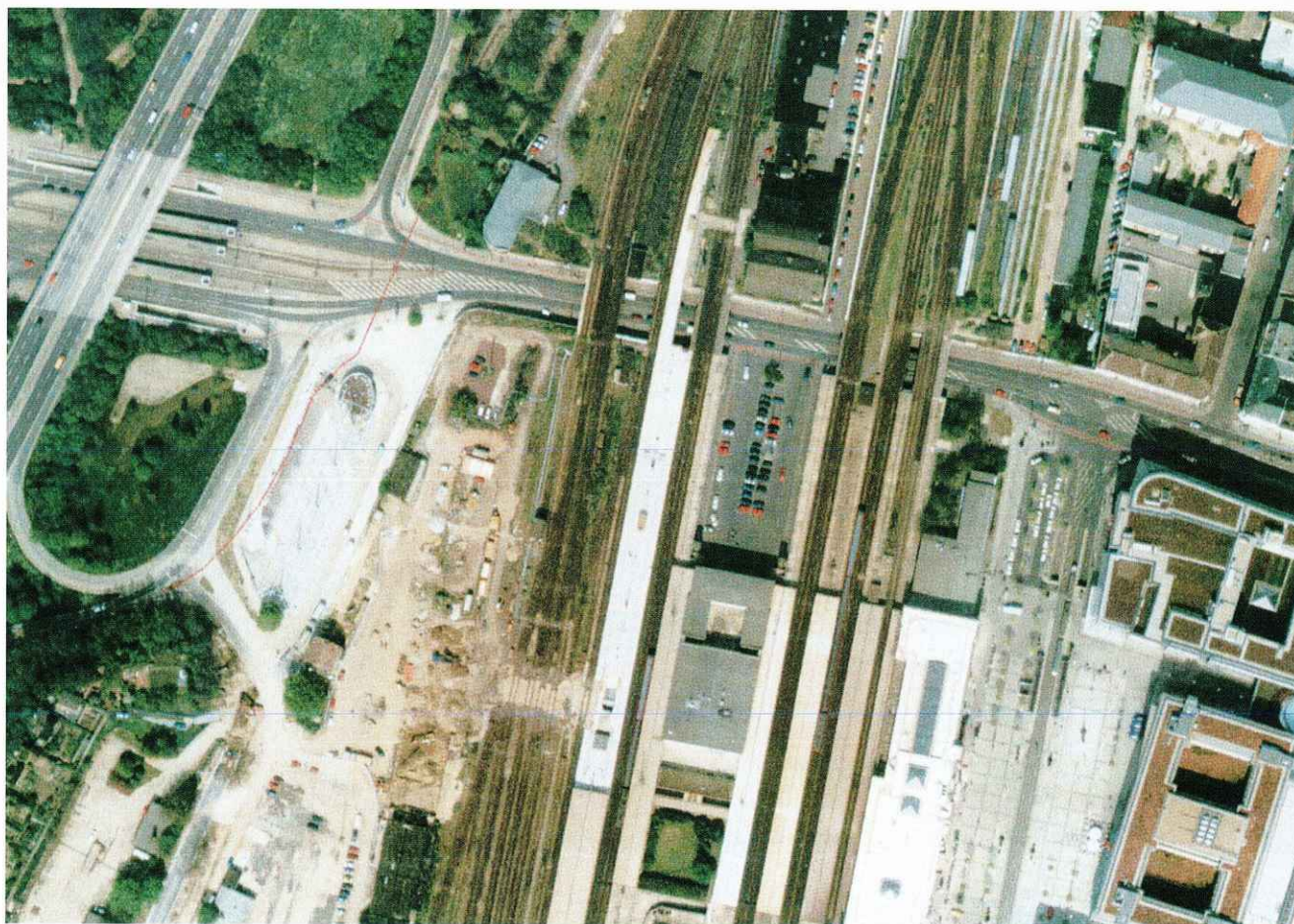




Lage im Stadtplan



Luftbild vor und während der Bauphase April 2000



Planungs- und Umsetzungsprozess

Planungsrecht

Durch den Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplanes im August 1994 für den Bereich der Flächen westlich des Magdeburger Hauptbahnhofes wurde der Rahmen für eine mögliche Entwicklung dieses bisher der Öffentlichkeit wenig zugänglichen Areals abgesteckt. (siehe Seite 24)

Mit der Aufstellung des B-Planes Nr. 237-4 „Maybachstraße“ wurden nachfolgende Planziele angestrebt. Basierend auf den damaligen Strukturüberlegungen zum Flächennutzungsplan sollte das Gebiet gemäß § 6 Baunutzungsverordnung:

- als Mischgebiet entwickelt werden
- die Sicherung, den Ausbau und die Verbesserung der Nutzungsbedingungen für die öffentlichen Freiflächen, Kleingärten und Sportanlagen zwischen dem Magdeburger Ring und der Maybachstraße erreicht werden
- der Erhalt der denkmalgeschützten Befestigungsanlagen für eine sinnvolle Nutzung mit öffentlicher Zugänglichkeit gesichert werden
- für die innere Erschließung des B-Plangebietes der Ausbau der Maybachstraße erfolgen sowie die Prüfung ihrer Anbindung an die Ernst-Reuter-Allee oder den Magdeburger Ring
- Flächen für den ÖPNV und den ruhenden Verkehr geschaffen werden

Diese Überlegungen wurden in den inzwischen genehmigten Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt

Magdeburg integriert. Für den o.g. Bebauungsplan wurde eine vorgezogene Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Als wichtiger Belang war auch der Eingriff in Natur und Umwelt zu sehen. Bezogen auf das Gesamtvorhaben wurde eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanz erstellt. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen wurden objektbezogen realisiert.

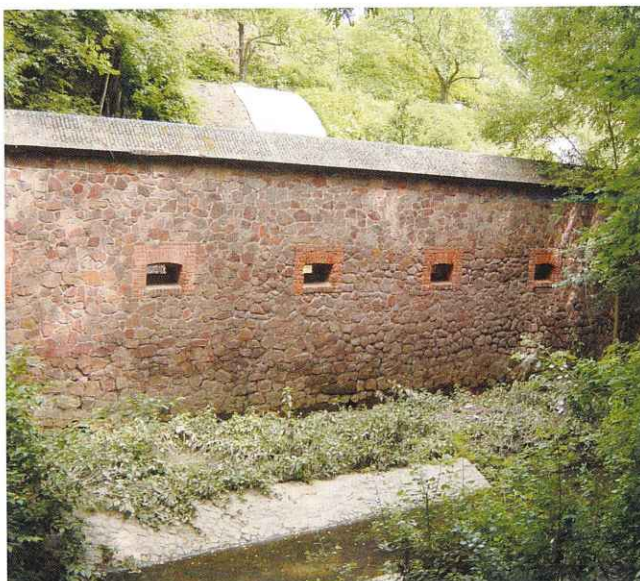
Gemäß der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Magdeburg § 8 (1), 2e wurde das gemeindliche Einvernehmen nach § 33 (2) Bau-GB zum bedeutenden Vorhaben durch den Beschluss des Verwaltungsausschusses am 21. Mai 1999 hergestellt.

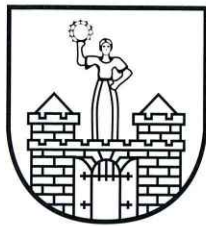
Damit waren die rechtlichen Grundlagen für die Umsetzung des Gesamtvorhabens gegeben. Parallel dazu liefen die Antragsverfahren für die Verlängerung der Bahnhofspassage beim Eisenbahnbundesamt und das Entwidmungsverfahren für die ehemaligen Bahnflächen.

Umsetzung

Die Lösungsansätze für das Areal waren bereits mit dem Aufstellungsbeschluss zum B-Plan 237-4 und die Untersuchung zur „Lage des neuen ZOB“ definiert. Das Stadtplanungsamt Magdeburg gab im September 1996 eine Untersuchung zur Schnittstelle Hauptbahnhof/Stadt mit dem Schwerpunkt „Lage des neuen ZOB“ in Auftrag. Im Ergebnis wurde der heutige Standort definiert. Nach der Beschlussfassung des Stadtrates zur Gesamtmaßnahme konnten Anfang

Kasematten





Landeshauptstadt Magdeburg

Lageplan zum Planaufstellungsbeschluss

Bebauungsplan Nr. 237-4

Bezeichnung: Maybachstraße



50 0 100 200 300 400

Räumlicher Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 237-4 umgrenzt durch:

1998 die Planungen für die Einzelmaßnahmen beauftragt werden. Voraussetzung für die Sicherung der Bautätigkeit in diesem Bereich war die Anbindung der Maybachstraße an den Magdeburger Ring, die im September 1998 fertiggestellt wurde. Am 13. Juli 1999 wurde der gemeinsame Spatenstich für den Neubau des ZOB und die Verlängerung der Bahnhofspassage vollzogen. Eine bedeutsame Baustelle wurde in Angriff genommen. Der Bauablauf wurde durch immer wieder auftretende Altlastenprobleme unterbrochen. Im Bereich des ZOB wurden Tankbehälter einer ehemaligen Tankstelle geborgen.

Im Bereich des Passagenausganges war der Abbruch eines Chemie- und eines Farbenlagers unumgänglich. Der anfallende Bauschutt und der Erdaushub konnte nur als Sondermüll entsorgt werden. Selbst bei der Gestaltung der Fläche unmittelbar vor der Kasematte wurden Altlasten vorgefunden. Der rund 100-jährige Bahnbetrieb hat im Bereich der Maybachstraße deutlich seine Spuren hinterlassen. Beeindruckend ist daher immer wieder, wenn ein so mit Altlasten belastetes Gebiet wieder saniert und einer städtebaulichen Nutzung zugeführt wird.

Nach einjähriger Bauzeit erfolgte am 23. August 2000 die Inbetriebnahme des Zentralen Omnibusbahnhofs Magdeburg und die Freigabe der Maybachstraße für den öffentlichen Verkehr.

Ein weiterer Meilenstein war die Fertigstellung der Passagenverlängerung am 10. April 2002, auch wenn der Zugang über den Stadtplatz nur provisorisch erfolgte und die Benutzung der Fahrradabstellanlage noch nicht möglich war.



Reste einer ehemaligen Tankstelle am Standort des heutigen ZOB



aufgefundene Altlasten beim Bau des ZOB

ehemaliges Chemielager im Bereich des heutigen Stadtplatzes





Inbetriebnahme des Zentralen Omnibusbahnhofes Magdeburg (Oberbürgermeister Dr. Polte, Staatssekretärin Fröhlich, Regierungspräsident Miesterfeldt)

Bahnhofspassage in Richtung Bahnhofsvorplatz/Stadtmitte



Einzelbausteine

Anbindung der Maybachstraße an den Magdeburger Ring

Grundlegende Voraussetzung für die bauliche Umgestaltung der Flächen entlang der Maybachstraße war deren Erreichbarkeit für Bautransporte. Seitens der DB AG wurde als Bedingung für den Bau der Passagenverlängerung die Anbindung der Maybachstraße an die Süd-Ost-Rampe des Magdeburger Ringes gesehen. Nach einer kurzfristigen Vorbereitung begannen Ende Juli 1998 die Bauarbeiten, die in zwei Baulose unterteilt wurden. Zum Einen erfolgte eine Verbreiterung der Rampe zur Schaffung einer Linksabbiegespur in Richtung Maybachstraße und zum Anderen der grundhafte Neubau der Anbindung der Maybachstraße an den Magdeburger Ring mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m. Bestandteil der Bauleistung war auch die Errichtung einer Lichtsignalanlage. Im vorhandenen Bereich des Anschlusses der Süd-Ost-Rampe an den Damaschkeplatz wurde eine Querungshilfe eingebaut, die eine wesentliche Verbesserung für die fußläufige Beziehung zwischen dem Damaschkeplatz und dem ZOB darstellt. Durch die Fertigstellung der Direktanbindung kann der Bereich Maybachstraße schnellstmöglich aus Richtung Süden

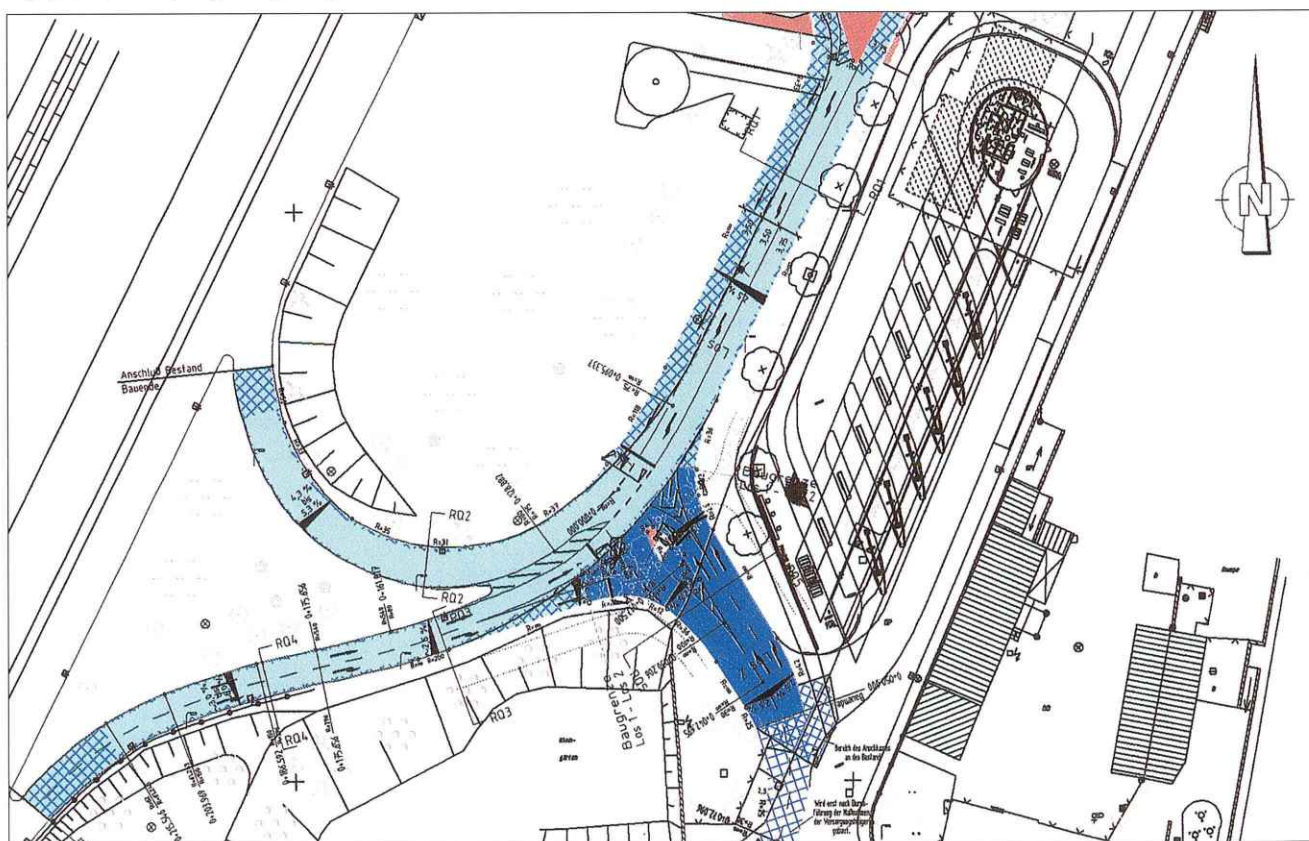
und Westen angefahren werden. Die Anfahrt aus Richtung Nord bzw. Osten unter Einbeziehung der Albert-Vater-Straße ist über den Adelheidring gegeben. Eine Zufahrt aus Richtung Osten unter Nutzung der Ernst-Reuter-Allee ist bedingt durch die geringen Brückendurchfahrthöhen planerisch nicht weiter verfolgt worden. Nach nur zwei Monaten Bauzeit konnte der Verkehr ab Mitte September 1998 die neugestaltete Verkehrsanlage ohne Einschränkungen nutzen. Insgesamt wurden rund 700.000 Euro für die Gestaltung der Verkehrsanlage eingesetzt. Die Maßnahme wurde aus dem ÖPNV-Schnittstellenprogramm zu 90 % gefördert.

Zentraler Omnibus-Bahnhof Magdeburg

Kurzbeschreibung

Die baulichen Veränderungen im Bereich zwischen der Otto-von-Guericke-Straße und der Bahnhofstraße erforderten die Verlegung des vorhandenen Busbahnhofes, der in seiner Gestaltung in keinsten Weise den Ansprüchen der Reisenden gerecht wurde. In der Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts ist am zukünftigen Westausgang des Magdeburger Hauptbahnhofes mit dem Bau des neuen Zentralen Omnibus-Bahnhofes (ZOB) ein neuer Akzent gesetzt.

Lageplan Anbindung Magdeburger Ring





Blick von den Kasematten zum Damaschkeplatz, davor der ZOB

Den Entwurf prägen die fünfzehn Meter hohen Stahlpylone, die das Bussteigdach tragen. Ihre Signifikanz macht den ZOB auch von den Bahnhofsgleisen und dem Magdeburger Ring wahrnehmbar. Die filigrane Stahlkonstruktion des Bussteigdaches, die mit großzügiger Geste die Bahnsteige schützt, bleibt durch die Glasdeckung sichtbar. Das Servicegebäude mit seiner eigenständigen, dynamisch geformten Hülle und der markanten Farbgebung seiner Betonschale ist Orientierungspunkt und Signal im Bereich des Damaschkeplatzes und den angrenzenden Straßen. Es wird teilweise vom Bussteigdach überdeckt, beide Bauteile werden zu einer funktionalen und gestalterischen Einheit. Im Innenbereich des Gebäudes liegen die betriebs-technischen Räume. Arbeits- und Wartebereiche sind transparent gestaltet, die Vorgänge auf den Bussteigen können von diesen Räumen aus beobachtet werden.

Funktion

Die unter 45° zur Längsachse des Busbahnhofs angeordneten 7 Abfahrtsbussteige werden über eine umlaufende, ZOB-interne Straße erschlossen. Im

nördlichen Teil bildet die Umfahrungsschleife eine 'Insel', auf der sich das Servicegebäude befindet.

Die sieben Bussteige und die dazugehörigen Aufstellplätze sind mit einer großzügigen Überdachung versehen. Diese Überdachung stellt das räumlich verbindende Element zwischen dem Bereich des Stadtplatzes und dem Bereich des Damaschkeplatzes dar. Gleichzeitig schützt es wartende und sich im Bereich des Busbahnhofs bewegend Menschen vor Witterungseinflüssen. Auf jedem Bussteig befindet sich ein geschützter Bereich mit Sitzmöglichkeit und Windschutz.

Die östlichen Enden der Bussteige sind durch einen sich optisch abhebenden Fußweg miteinander verbunden. Dieser Fußweg unter der Überdachung leitet die Benutzer zum Servicegebäude, das im östlichen Bereich der 'Verkehrinsel' angeordnet ist. Dort befinden sich ein Serviceschalter für Informationen und Fahrkartenverkauf, Sitzmöglichkeiten für Reisende im Innen- und Außenbereich, Getränke- und Imbissautomaten sowie die öffentlichen Toiletten und weitere Betriebs- und Nebenräume.



ZOB Busbahnhof aus Richtung Damaschkeplatz

Konstruktion und Baustoffe

Servicegebäude

Das Servicegebäude ist größtenteils in massiver Bauweise errichtet. Es ist auf Streifenfundamente und die Bodenplatte gegründet und mit einer umlaufenden Frostschräge versehen.

Die freie Form des Gebäudes wird im nördlichen Bereich von einer massiven, geschlossenen Betonschale gefasst. Die Oberkante dieser blau gefärbten Schale ragt über das begrünte Dach des Servicegebäudes hinaus und fällt von Nord nach Süd, in Richtung des sie überdeckenden Bussteigdaches ab. Sie ist als zweischalige Konstruktion mit zwischenliegender Wärmedämmung und einem Sichtmauerwerk aus Beton-Modul-Steinen auf der Innenseite ausgebildet. Zudem trägt sie den hinterleuchteten Schriftzug des ZOB Magdeburg und bildet damit eine Orientierungshilfe im Bereich des Damaschkeplatzes. Gleichzeitig wird dadurch der Stadteingang an dieser Stelle gerahmt. Hinter der geschlossenen äußeren Wandscheibe befinden sich die betriebstechnischen Räume. Sie stehen als orthogonaler 'Block' in der in

ihren Umrissen freien Form des Gebäudes und werden über Lichtkuppeln im Dach natürlich belichtet. Die massiven und teilweise tragenden Innenwände – ebenfalls als Betonstein-Sichtmauerwerk ausgebildet – kontrastieren mit dem matten Glanz des Kunstharz-Bodenbelages.

In südöstlicher Richtung und auf die Bussteige orientiert, wird das Gebäude mit einer Holz-Glas-Fassade geschlossen. Der dabei entstehende Raum wird als Wartebereich mit entsprechenden Sitzgelegenheiten genutzt. Eine als konstruktives Möbelstück geplante Sichtbetontheke ist gleichermaßen Servicebereich und Fahrkartenverkauf.

Das Dach des Servicegebäudes ist über den betriebstechnischen Räumen als Betondecke ausgebildet und wurde als Filigrandecke realisiert. Den Wartebereich überdeckt, der Fassade entsprechend, eine Holzbalkenkonstruktion, die zudem einen stützenfreien Raum ermöglichte. Das Dach ist als Flachdach mit einer extensiven Begrünung ausgeführt und somit ein teilweiser Ausgleich zur vorgenommenen Flächenversiegelung.



Servicegebäude von außen und innen

Aufgrund der kompakten Bauweise des Servicegebäudes konnten bei minimalem Flächenverbrauch alle geforderten Funktionen untergebracht werden. Durch den geringen Anteil an Außenfläche und die gedämmte zweischalige Konstruktion der massiven Außenhülle wird zudem die Energiebilanz des Hauses verbessert und Wärmeverluste werden reduziert. Auf eine aufwendige Lüftungsanlage konnte durch

Planung der natürlichen Belüftung und den Einbau von thermisch getrennten Lüftungslamellen verzichtet werden.

Bussteigdach

Die Überdachung der Bussteige besteht aus fünf, über die Dachfläche deutlich hinausragenden Stützen, von denen die Dachflächen abgehängt sind. Die Pylone

stehen auf jeweils jedem zweiten Bussteig, sie sind in vier Einzelprofile aufgelöst und haben eine Gesamthöhe von ca. 15 m. An ihrer Spitze laufen sie schlank zusammen. Gegründet sind die Pylone auf flache Einzelfundamente.

An ihrer niedrigsten Stelle beträgt die Durchfahrtshöhe 4,5 m und verläuft dann horizontal, d.h. sie folgt nicht der Neigung des Geländeniveaus. Damit besitzt sie im nördlichen Bereich eine ausreichende Höhe, um das Servicegebäude zu überragen.

Die Überdachung besteht aus zwei leicht zur Mittelachse geneigten Einzelflächen, die an jeweils zwanzig Zugstäben von den Pylonen abgehängt werden. Die Zugstäbe tragen vier Längsträger, die an den Abhängepunkten durch Querträger untereinander verbunden sind. In der Achse der Stützen wird eine Kastenrinne geführt, die der Entwässerung der Dachflächen dient. Die Ableitung des Regenwassers erfolgt im Bereich der Pylone.

Die eigentliche Dachfläche wird von den Nebenträgern gebildet, die in einem Winkel von 45° zur Längsachse an das beschriebene Haupttragsystem angehängt werden. Auf diesen Diagonalträgern befindet sich die

Glasdeckung einschließlich Unterkonstruktion, mit haptischem Drahtglas in den Außenbereichen und Klarglas in der Mittelzone. Um das Gefühl einer geschlossenen Dachfläche zu vermitteln, wurden als Unterschale in den äußeren Dachbereichen Holzlamellen angeordnet. Sie dienen u.a. auch der Zonierung und Verschattung der Wartebereiche.

Ebenfalls im Bereich der Bussteige sind in den Deckenspiegel Lichtreflektoren integriert. Das mit Sekundäroptiken arbeitende Beleuchtungssystem gewährleistet bei Nacht eine Grundbeleuchtung des gesamten Bereiches und eine konzentriertere auf den Bussteigen und in den Wartezonen. Durch die Klarglasbereiche im Dach wird auch der über den Dachflächen liegende Teil der Konstruktion angestrahlt. Dadurch bildet der Busbahnhof auch nachts ein markantes Zeichen und unterstreicht seine Wirkung als Willkommensgeste der Stadt.

Bussteigmöblierung

Auf jedem Bussteig gibt es einen zweiseitig geschlossenen, windgeschützten Sitzbereich mit teils transparenten, teils blickdichten Elementen in verschiedenen Höhen. Zu diesem Ensemble gruppiert sich eine

Dachkonstruktion



Stahlrohrsäule, welche die Leuchten der Bussteigbeleuchtung trägt. Diese Leuchten bestrahlen die im Dach integrierten Reflektorspiegel, welche das Licht gerichtet wieder auf die Bahnsteige werfen.

Fahrgastinformation

Der Busbahnhof wurde mit einem modernen elektronischen Fahrgastinformationssystem ausgerüstet. Eine Informationstafel im Vorbereich des Servicegebäudes gibt auf einer Seite Auskunft über die Abfahrtszeiten der Regionalbusse und auf der Seite in Blickrichtung Damaschkeplatz die Abfahrtszeiten der Straßenbahnen bekannt.

Eine weitere Tafel ist auf dem Stadtplatz installiert und informiert in Richtung Passagereingang über die Abfahrtszeiten der Züge der DB und aus Richtung Passage über die Abfahrtszeiten der Regionalbusse. Auf jedem Bahnsteig findet der Reisende elektronische Abfahrtsanzeigen vor. Der Busbahnhof wird nach Fertigstellung des Stadtplatzes mit einer Taxi- und einer Notrufsäule ausgestattet. Am Busbahnhof sind 1500 Ankünfte und Abfahrten pro Woche zu verzeichnen.

Der Bauherr für den Busbahnhof war die Landeshauptstadt Magdeburg. Die MVB GmbH betreibt im Auftrag der Landeshauptstadt Magdeburg den Busbahnhof und wurde daher in einer frühen Phase in die Planung einbezogen. Die bauliche Umsetzung erfolgte in Regie

der MVB GmbH in intensiver Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt, dem Tiefbauamt und dem Bauordnungsamt.

Besonders gewürdigt wurde die Arbeit aller Beteiligten durch die Verleihung des Magdeburger Architekturpreises 2001 an die Landeshauptstadt Magdeburg für den Zentralen Omnibusbahnhof Magdeburg.



Fahrgastinfotafel

Möblierung



Überliegerfläche

Zur Sicherung des Betriebsablaufes auf dem Busbahnhof ist es erforderlich für Busse, bei denen zwischen Ankunfts- und Abfahrtszeit mehr als 20 Minuten liegen, eine Wartefläche – die sogenannte Überliegerfläche – anzubieten. Ziel war und ist es, diese Fläche möglichst in unmittelbarer Nähe zum Busbahnhof anzuordnen. Zahlreiche Verhandlungen zwischen der DB AG

und der Landeshauptstadt Magdeburg führten zu keinem zufriedenstellenden Ergebnis. Die Stadtverwaltung entschied daher, die vorhandene städtische Fläche am Sachsenring für diese Anforderungen zu nutzen und umzugestalten. Insgesamt wurden in den Bau des Busbahnhofs und der Überliegerfläche rund 3,02 Mill. Euro investiert.

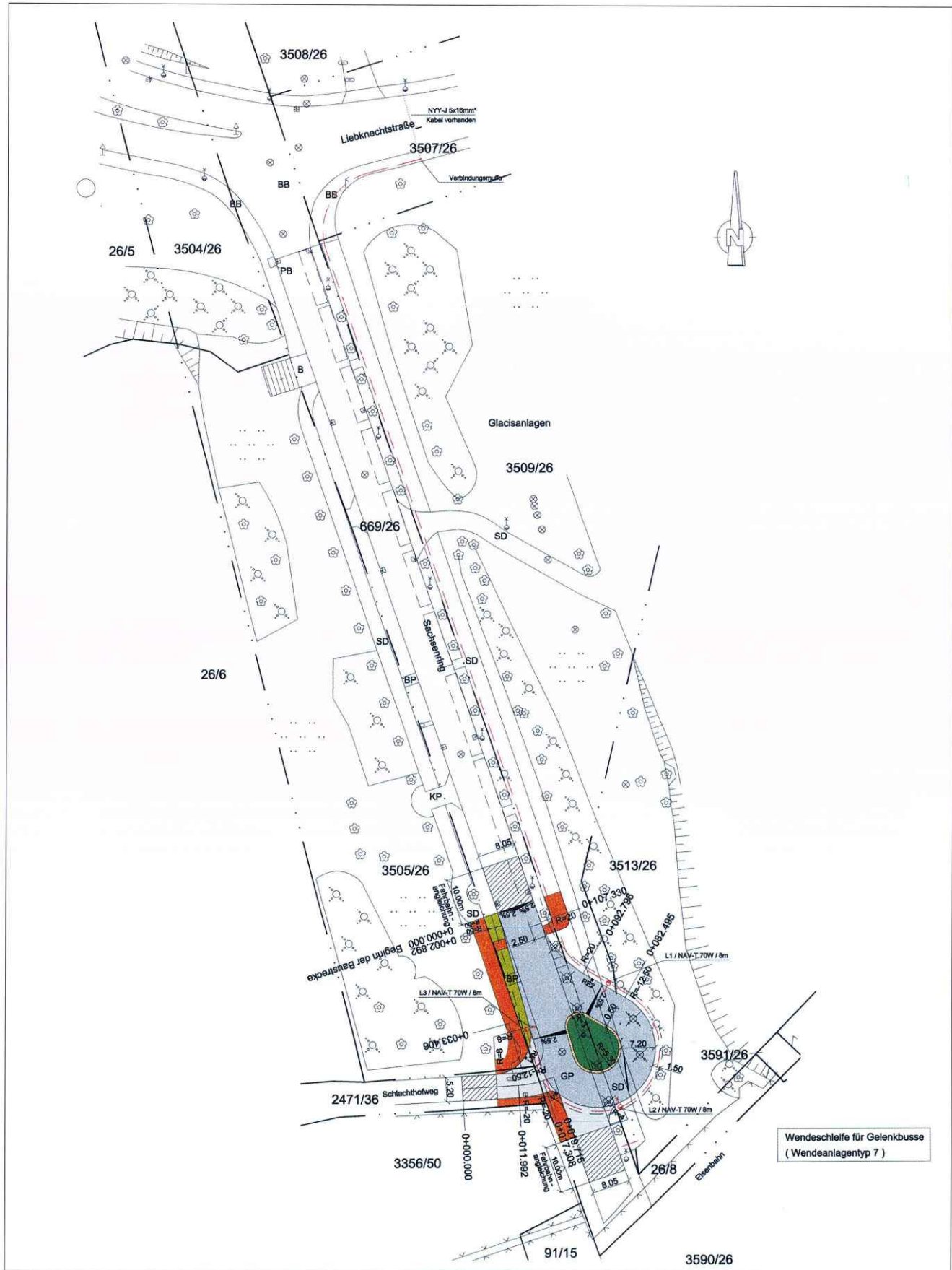
neue Buswendeanlage am Sachsenring



Wartefläche für Busse am Sachsenring



Lageplan zum Bau der Wendeanlage und Abstellfläche am Sachsenring



Umgestaltung Maybachstraße

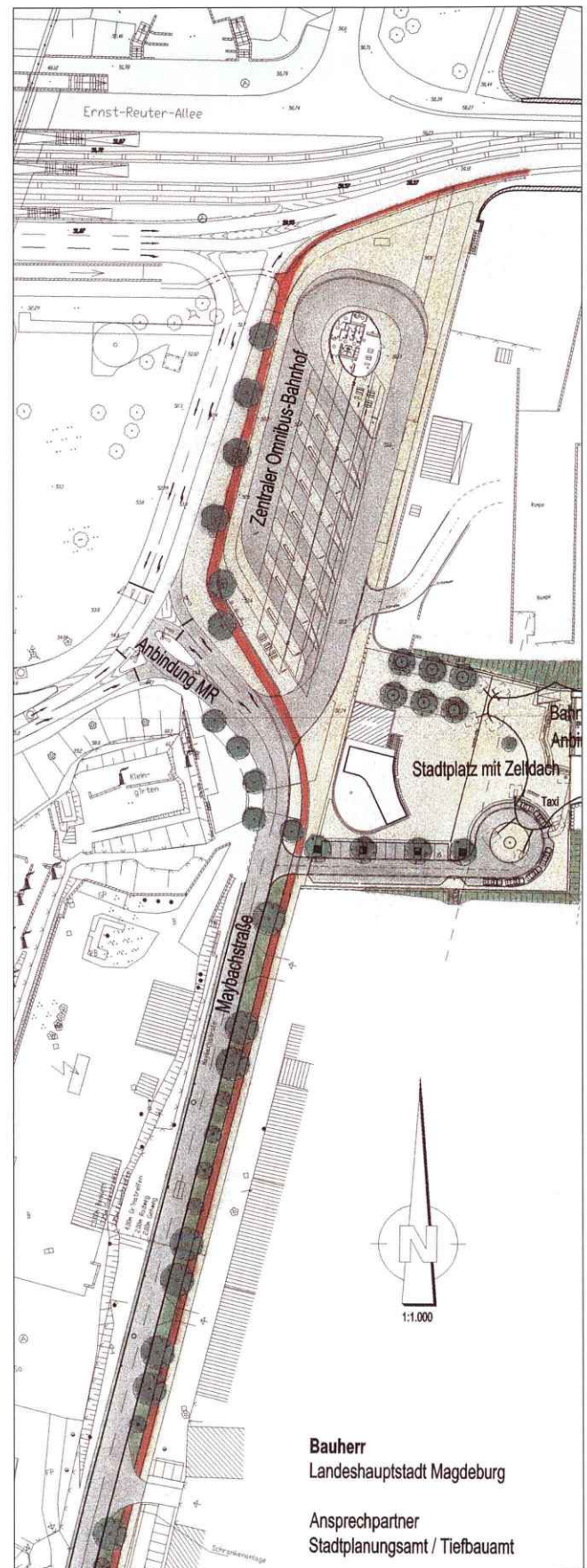
Der neue Zentrale Omnibusbahnhof ist im nördlichen Abschnitt der Maybachstraße platziert. Seine verkehrliche Anbindung an das Straßennetz erfolgt einerseits über die Anbindung Magdeburger Ring und andererseits über die Maybachstraße und Liebknechtstraße. Vor ihrer Zeit als Erschließungsanlage für die Bahnflächen diente die ehemalige Straße als alte Heerstraße. Im unmittelbaren Einzugsbereich der Befestigungsanlagen – den Kasematten – wurde die Straße mit Eschen bepflanzt, die im Verteidigungsfall zur Sicherung der Festungsanlagen genutzt wurden. Ansinnen der realisierten Planung war es, den alten Eschenbestand möglichst zahlreich unter Beachtung des erforderlichen Lichtraumprofils für den Busverkehr zu erhalten.

Durch die neue Erschließungsfunktion wurde der Ausbau der Maybachstraße über eine Länge von ca. 980 m notwendig. Die Gesamtausbaubreite schwankt zwischen 14,50 m und 15,00 m. Der unterschiedliche Querschnitt leitet sich aus der Lage des 2,00 m breiten Zweirichtungsradweges her. Die Anordnung des Radweges wurde maßgeblich durch die vorhandene Baumreihe beeinflusst. Die Fahrbahnbreite wurde zur Sicherung des Begegnungsfalles Bus/Bus mit einer Breite von 6,50 m realisiert. Neben der Fahrbahnverbreiterung wurde der vorhandene Grünstreifen erweitert und einseitig auf der Ostseite ein Gehweg und ein Radweg im Zweirichtungsverkehr gebaut. Der Radweg schließt nördlich an die Ernst-Reuter-Allee an und südlich an den Radweg der durch die Glacisanlagen führt. Der Lückenschluss zur Liebknechtstraße muss noch vollzogen werden.

Maybachstraße vor dem Ausbau



Lageplanausschnitt - Ausbau Maybachstraße





Maybachstraße nach Fertigstellung - heute

Am 4. Oktober 1999 war Baustart für den Ausbau der Maybachstraße. Zahlreiche Versorgungsunternehmen waren hier gefragt, um Leitungen zu erneuern oder erstmalig zu verlegen. Die Fertigstellung erfolgte gemeinsam mit der Inbetriebnahme des neuen Busbahnhofs am 23. August 2000. Der Ausbau der Maybachstraße erforderte 1,83 Mill. Euro und wurde zu 75 % aus GVFG/IFG – Mitteln des Landes Sachsen-Anhalt gefördert. Die ehemals im Eigentum der DB AG befindliche Maybachstraße wurde zur Gemeindestraße gewidmet und als Hauptsammelstraße klassifiziert.

Bahnhofspassage und Bau der Fahrradabstellanlage

Nach der bereits erwähnten Vertragsunterzeichnung zwischen dem Land Sachsen-Anhalt der DB AG und der Landeshauptstadt Magdeburg im Mai 1998, erfolgte am 13. Juli 1999 der symbolische Spatenstich für

die Verlängerung der Passage. Nach der Baufeldfreimachung wurde ab April 2000 mit dem Einbau von Gleishilfsbrücken unter Beachtung des laufenden Bahnbetriebes begonnen.

Bis Ende August 2000 konnte der Erdaushub im Bereich der Gleishilfsbrücken abgeschlossen werden. Der geplante Zeitablauf für das Bauvorhaben wurde durch extreme Bodenvernässung und den dadurch eingetretenen Baustillstand von August bis November 2000 stark beeinflusst. Eine wichtige Etappe war die Erstellung des Rohbaues der Bahnhofspassage bis Ende August 2001. Nach dem Ausbau der Gleishilfsbrücken und dem Heben der Tunneldecke in die Endlage begann ab Oktober 2001 der Innenausbau der Passage sowie die Herstellung der Fahrradabstellanlage und der Außenanlagen. Aus dem konstruktiven Aufbau der Gleisbrücken und der Sicherung einer Passagenhöhe von 3,00 m ergab sich eine Höhendifferenz von ca. 1,12 m zwischen der vorhandenen Passage und dem Verlängerungsbereich. Um dieses Maß

musste die Tunnelsohle der Passagenerweiterung abgesenkt werden. Der Höhenunterschied kann über eine Treppenanlage, eine Rampe oder einen Aufzug, der auch die Bahnsteige 7 und 8 bedient, überbrückt werden. Die bestehende Passage weist eine Länge von 116 m auf. Nach der Baumaßnahme beträgt die Gesamtlänge

162 m. Für die 46 m lange Passagenverlängerung waren insgesamt 13.000 Kubikmeter Erdreich zu bewegen und 2300 Kubikmeter Beton sowie 250 Tonnen Stahl zu verarbeiten. Die Tunnelbreite von 13,00 m untergliedert sich in einen 8,00 m breiten Laufbereich und eine 5,00 m breite Gewerbefläche, die

Bahnhofspassage - Bauphase - Eingang und zukünftige Fahrradabstellanlage



Baufortschritte in der Passage





Rampe

die Integration von drei Ladengeschäften mit insgesamt 230 m² Verkaufsfläche ermöglichte. Mit der Passageneröffnung am 10. April 2002 wurden gleichzeitig ein Tabakwarengeschäft, ein Eiscafé und ein Geschenk-/Textilgeschäft eröffnet.

Die überdachte Fahrradabstellanlage südlich des Passagenausganges ermöglicht auf einer Fläche von ca. 130 m² die Abstellung von 98 Fahrrädern.

Die Kosten für die Passagenverlängerung und die Fahrradabstellanlage betragen rund 5,8 Mill. Euro, davon förderte das Land Sachsen-Anhalt den Bau mit ca. 2,8 Mill. Euro und die Landeshauptstadt Magdeburg mit 660.000 Euro.



Inbetriebnahme der Passage am 10. April 2002 (Konzernbeauftragter DB AG Herr Paul, Ministerpräsident Dr. Höppner, Oberbürgermeister Dr. Trümper, Minister Dr. Heyer)

Stadtplatz

Die Platzfläche

Mit der Gestaltung der Fläche zwischen dem Passagenausgang und der Maybachstraße, unter räumlicher Einbeziehung der Vorfläche vor den Kasematten,

wurde die letzte der hier vorgestellten Maßnahmen fertiggestellt. Mit Bau des Stadtplatzes konnte aber erst ab September 2001 begonnen werden, da diese Fläche bis zu diesem Zeitpunkt für den Bau der Passage erforderlich war. Erschwert wurden die Bauarbeiten in diesem Bereich durch den hohen Grundwasserstand und die vorgefundenen Altlasten.

ehemaliges Gebäude im Bereich Maybachstraße am heutigen Stadtplatz



Abriss der Flachbauten unmittelbar neben der heutigen Gaststätte Maybachstraße 25





Blick von der Kasematte auf die Eiche am Stadtplatz



Wiederherstellung der Natursteinmauer

Lageplan Stadtplatz



Bei der Lösungsfindung spielte das Gebäude Maybachstraße 25 eine große Rolle. Im Ergebnis zahlreicher Diskussionen zur Bebauung der an den Stadtplatz angrenzenden Flächen wurde die Entscheidung zum Erhalt des Objektes getroffen.

Heute hat sich hier ein Hotel und eine Gaststätte etabliert. Die 180 m² große Terrassenfläche unter der mächtigen alten Eiche wird sicher in Zukunft viele Reisende und Magdeburger zum Verweilen einladen. Ergänzt wird dieses Ensemble durch die Aufarbeitung der historischen Natursteinmauer. Der jetzt fertiggestellte Stadtplatz verbindet den Hauptbahnhof mit dem Zentralen Omnibusbahnhof Magdeburg und er ist ein neuer „kleiner“ westlicher Bahnhofsvorplatz.

Ziel der Gestaltung des Stadtplatzes war es, den Reisenden eine schnellstmögliche Orientierung zum ZOB zu ermöglichen. Betont wird dies durch Blickverbindung vom Passagenausgang zum Dach des Busbahnhofes. Die fußläufige Hauptverbindung vom Passagenausgang zum ZOB erfolgt auf direktem Weg an der Nordseite des Platzes. Der Zugang zum Passageneingang wird durch 2 Stufen und für die Mobilitätseingeschränkten – aber auch für andere Reisende wichtig – mit einer Rampe gewährleistet. Zwischen dem Passagenausgang und der Maybachstraße war ein Höhenunterschied von ca. 3,00 m zu überwinden. Zu den angrenzenden Flächen der DB AG ergibt sich im Bereich des Passagenausganges eine Höhendifferenz von fast 5,00 m die durch Böschungen und Betonelemente gesichert wird. Der künftige Stadtplatz wird neben der Bedeutung als

Aufenthaltort auch besonders wichtig für die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes für den Individualverkehr. Die in Ost-Westrichtung verlaufende Fahrbahn mit einer Breite von 4,50 m und einer 2,00 m breiten Mehrzweckspur hat eine Längsneigung zwischen 2 und 4,8 %. Entlang der Fahrbahn wurden 18 Kurzzeitparkplätze – davon 2 Behindertenstellplätze – angeordnet. An den Wendekreisradius von 9,50 m ist in einem Abschnitt eine 2,50 m breite Taxispur zur Aufstellung von 7 Taxen angegliedert. In diesem Bereich ist eine Taxirufsäule installiert, die mit dem Busbahnhof verbunden ist, um die Anforderung der Taxikunden im Bereich des ZOB zu realisieren.

Ein- und Aussteigevorgänge des Zubringer- und Abholerverkehrs sollen im nordwestlichen Bereich der Wendeanlage erfolgen. Aus diesem Grund wurde der Wendekreisradius in diesem Bereich um 1,25 m verbreitert. Die Befestigung des Stadtplatzes erfolgte im Bereich der Fahrspur in Bitumen. Für die Parkflächen und die Aufenthaltsbereiche kam Natursteinpflaster zur Anwendung. In Aufenthalts- und Gehflächen wurden Platten mit Natursteinvorsatz verlegt. In dem nordwestlichen Bereich des Stadtplatzes ist eine Fahrgastinformationstafel integriert, die Auskunft über die Abfahrtszeiten der Regionalbusse auf der einen Seite bzw. die Abfahrtszeiten der Züge auf der anderen Seite gibt.

Insgesamt wurde bis zum September 2002 eine Fläche von rund 4000 m² gestaltet. Die Pflanzung von Platanen und die Aufstellung von Bänken soll das Gesamtbild abrunden.





Bau des Stadtplatzes Juli 2002

Höhenunterschied zwischen dem Stadtplatz und den Bahngleisen



Das Zeltdach

Besonders deutlich wurde im Rahmen der Vorbereitung des Projektes die Notwendigkeit der Fassung des Platzes. Zeitlich war eine Bebauung der Flächen der DB AG nördlich und südlich des Stadtplatzes nicht einzuordnen und von der Landeshauptstadt Magdeburg nicht zu beeinflussen. Mit dem in der Realisierung befindlichen Zeltdach wird nicht nur der Passagenausgang witterungsgeschützt gestaltet, auch die Fahrradabstellanlage und der Ein- und Ausstiegsbereich des Taxistandes werden überdacht und es bildet auch eine Raumkante.

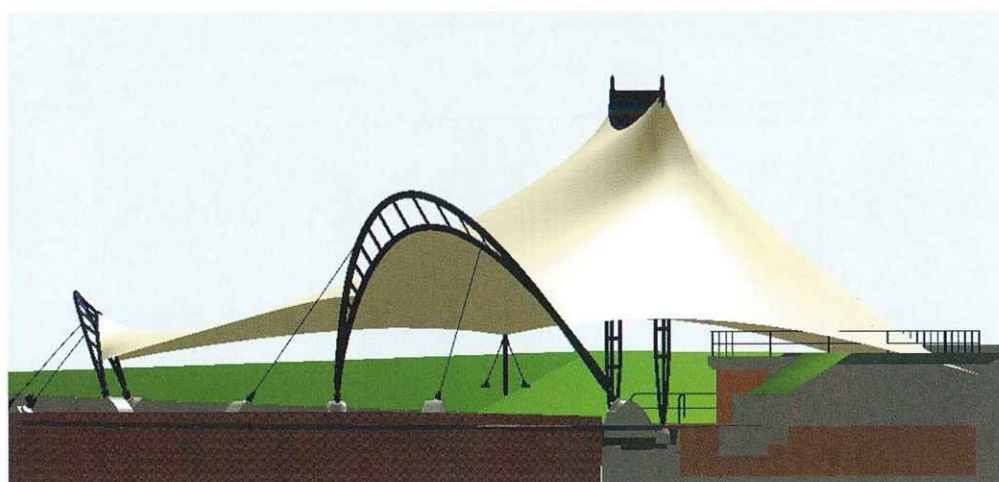
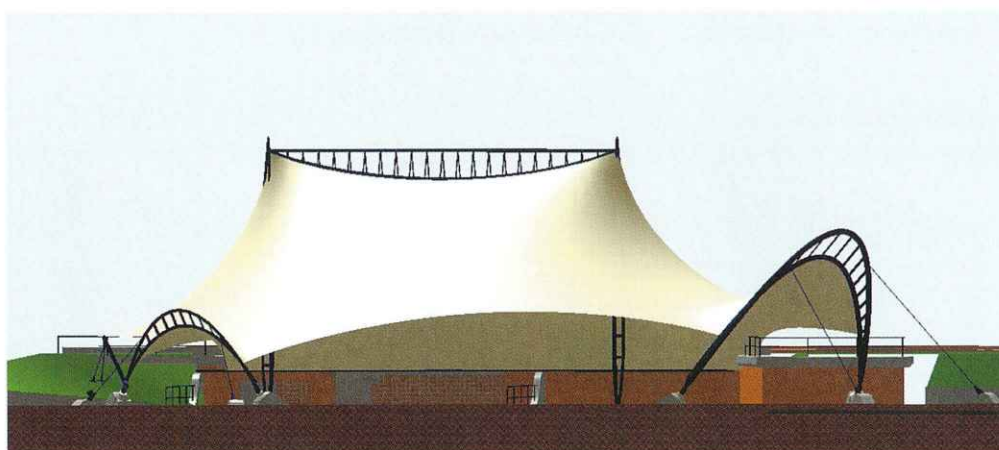
Das Dach überspannt eine Fläche von 594 m². Für die Herstellung des Membrandaches waren rund 700 m² beschichtetes hochfestes Polyestergewebe erforderlich. Das Material darf aus brandtechnischen Gründen nur schwer entflammbar sein und nicht brennend tropfen. Bei dem vorliegenden Bauwerk handelt es sich um eine vorgespannte Membranstruktur.

Die Primärkonstruktion wird durch Randbögen und Randstützen mit Abspannseilen gebildet sowie durch eine linienförmige Befestigung an dem Passagenausgang der DB AG.

Die auftretenden Lasten werden in das bestehende Mauerwerk der Passage und über parabelförmige Stahlrohrbögen, die Stützen und Abspannseile in die Fundamente abgeleitet.

Aufgrund der bauspezifischen Besonderheiten des vorgesehenen Standortes wurde die Fundamentierung als Pfahlgründung ausgeführt. Die Gründung besteht aus 11 Einzelfundamenten mit einer Gründungstiefe von ca 13,50 m. Das Zeltdach wertet nicht nur den Stadtplatz auf, sondern wird auch raumbildendes Element sein. Die Kosten für die Planung und den Bau der Stadtplatzfläche unter Einbeziehung der Fläche vor der Kasematte betragen ca. 2,61. Mill. Euro und wurden zu 90 % aus dem ÖPNV-Schnittstellenprogramm des Landes Sachsen-Anhalt gefördert.

Visualisierung - Ansicht des Zeltdaches



Ideen von heute – Realität von morgen?

Umgestaltung der Ernst-Reuter-Allee zwischen dem Damaschkeplatz und der Bahnhofstraße

Handlungsbedarf besteht auch im Bereich der Ernst-Reuter-Allee. Weite Wege der Reisenden zwischen den Haltestellen Damaschkeplatz bzw. der Brandenburger Straße zum Hauptbahnhof kennzeichnen die Situation. Besonders schwierig ist das Queren der Ernst-Reuter-Allee für Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich. Nach Auswertung der Unfalldaten in den letzten Jahren musste der Abschnitt als Unfallschwerpunkt eingestuft werden.

Leitgedanken bei der Überplanung der Ernst-Reuter-Allee sind

- den ÖPNV näher an den Kölner Platz heranzurücken,
- die Umsteigebeziehungen für die Reisenden zu erleichtern,
- die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/Radfahrer grundlegend zu verbessern.

Erste Voruntersuchungen wurden zu diesem Thema erstellt. Im Zusammenwirken zwischen der Deutschen Bahn AG, der MVB GmbH und der Landeshauptstadt Magdeburg müssen unter Beachtung der geplanten

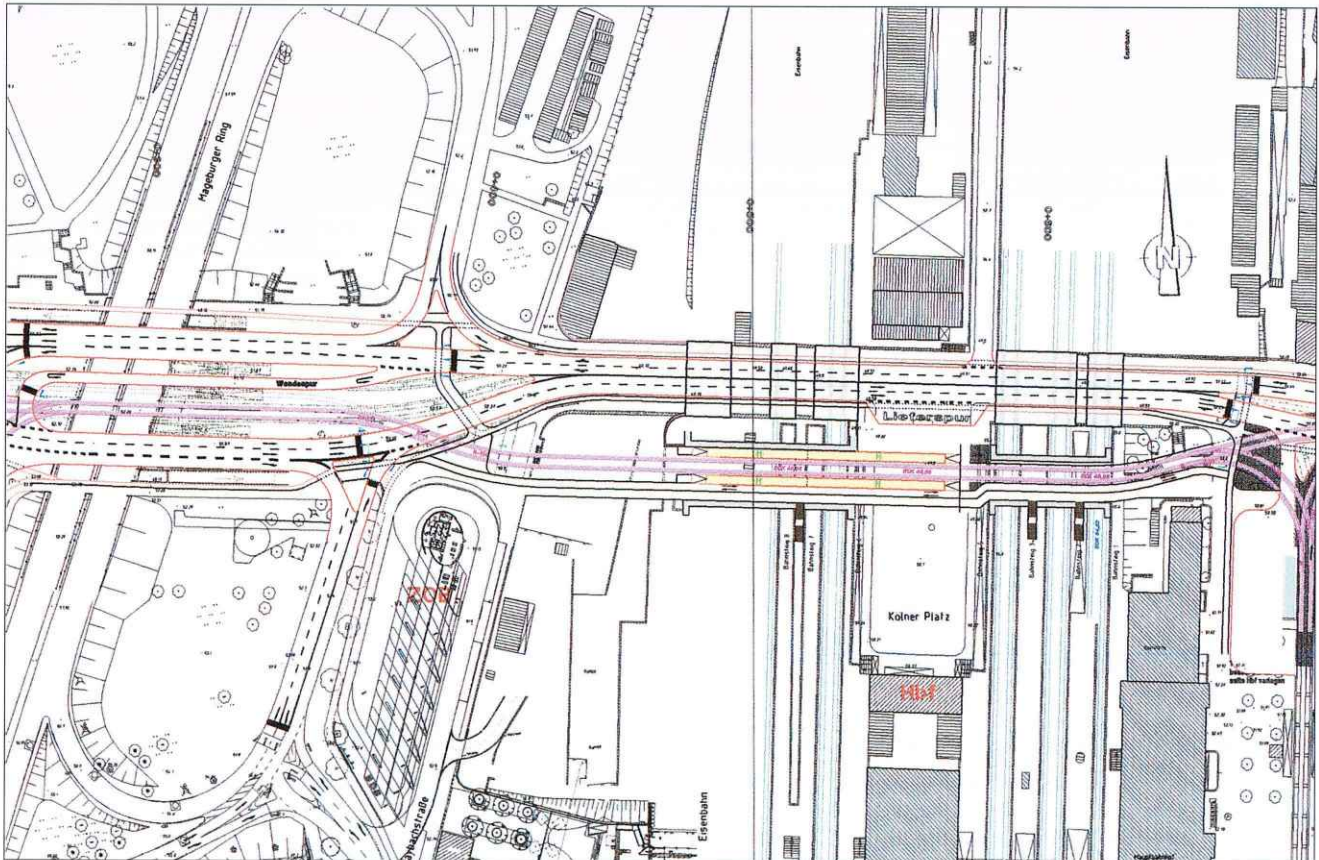
Umbaumaßnahmen am Knoten Hauptbahnhof Magdeburg, die auch Einfluss auf die Eisenbahnbrücken im Bereich der Ernst-Reuter-Allee haben, die weiteren Arbeitsschritte beraten werden. Eine der Möglichkeiten der Umgestaltung aus den Voruntersuchungen zeigt der nachfolgende Plan auf.

Umgestaltung Kölner Platz

Der Kölner Platz wird nördlich durch die Ernst-Reuter-Allee und südlich durch das Mittlere Empfangsgebäude des Magdeburger Hauptbahnhofes begrenzt. Mit der Zerstörung des historischen Gebäudes im 2. Weltkrieg und der Beseitigung der Arkaden hat der Platz an städtebaulicher Qualität verloren. Die gegenwärtige Gestaltung des Platzes lädt nicht zu einem längeren Aufenthalt ein. Zur Zeit wird der im Eigentum der DB AG befindliche Platz als gebührenpflichtiger Parkplatz und zur Andienung des Bahnhofes genutzt.

Mit der Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen dem ÖPNV und der Deutschen Bahn durch die mögliche Anordnung einer Straßenbahnhaltestelle im Bereich des Kölner Platzes kommt dem Platz wieder eine besondere Bedeutung zu.

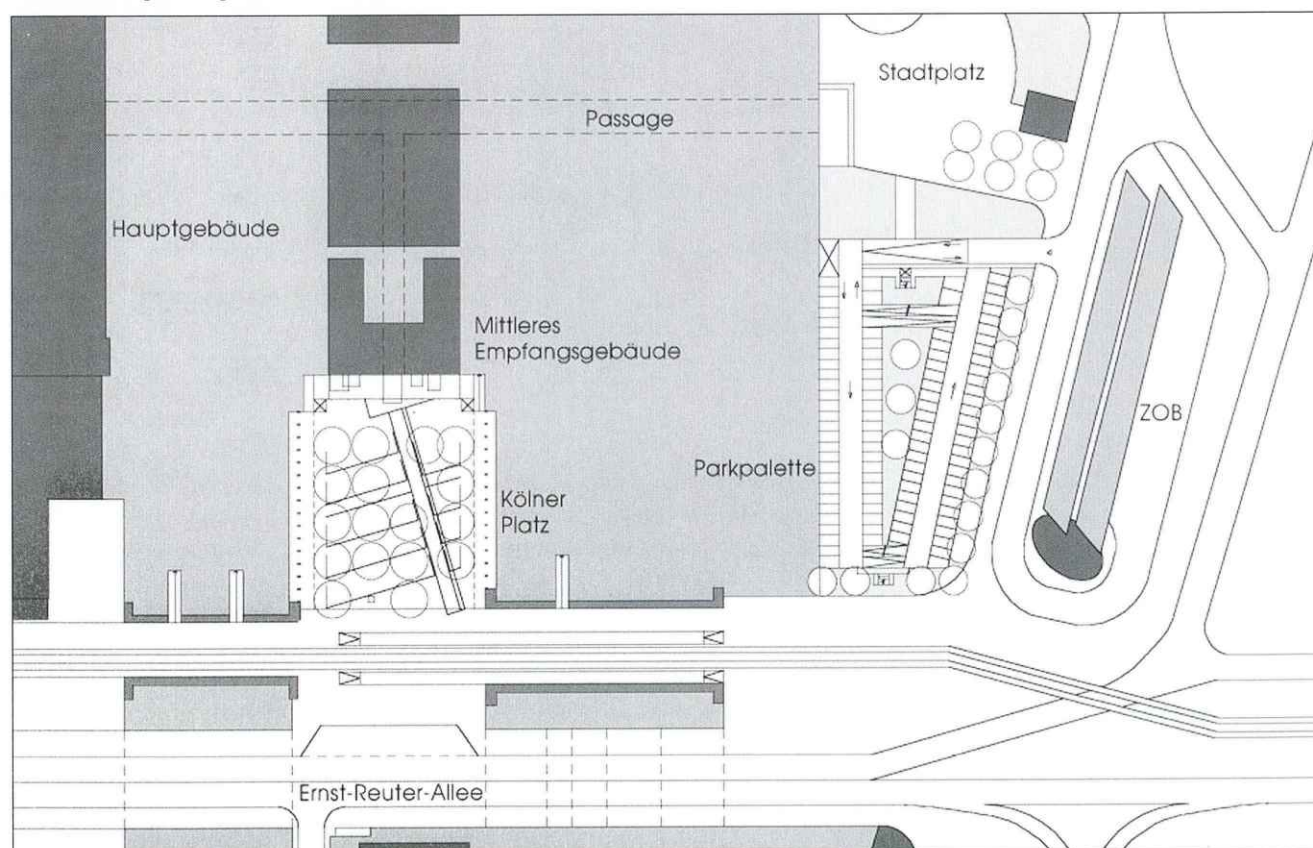
eine der möglichen Varianten zur Umgestaltung der Ernst-Reuter-Allee





Kölner Platz heute

Variante zur Umgestaltung des Kölner Platzes



Erste Gestaltgedanken für den Kölner Platz, die im Auftrag der DB AG erstellt wurden, liegen vor und werden sicher noch vertiefend diskutiert. Die Lageplanskizze stellt eine Variante der Umgestaltung dar, die den Kölner Platz von seinem Image als reine PKW-Abstellanlage befreien könnte.

Vor der Umsetzung neuer Ideen in diesem Bereich steht die Aufgabe der Schaffung von Ersatzstellplätzen im Bahnhofsumfeld und die Klärung der Andienungslogistik für den Hauptbahnhof. Zu diesen Themenfeldern laufen bereits Beratungen zwischen der DB AG und der Landeshauptstadt Magdeburg.

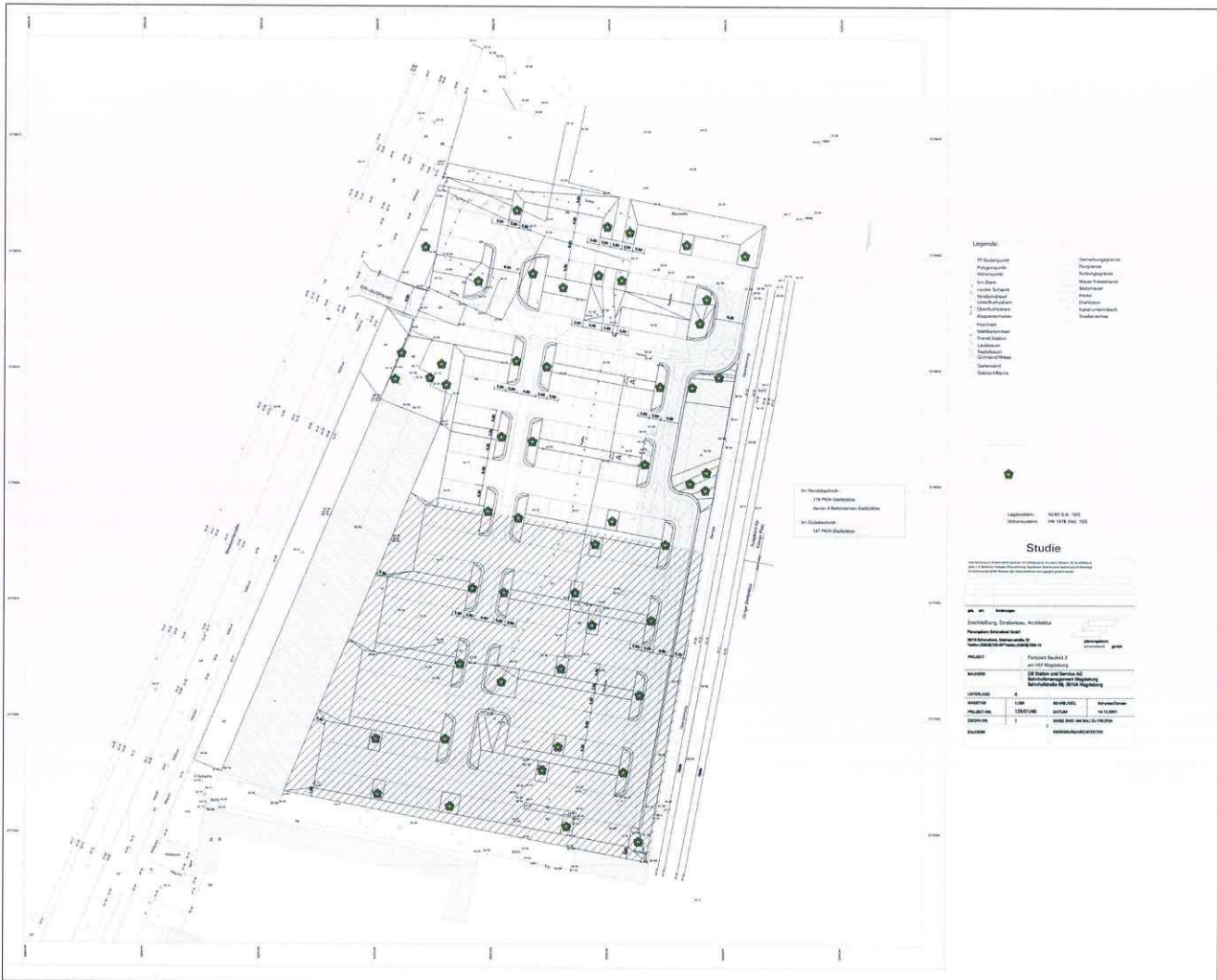
Ruhender Verkehr am Magdeburger Hauptbahnhof

Eine Ende 2001 in Regie der DB AG Station & Service erarbeitete Studie zur Nutzung der Flächen südlich des Stadtplatzes hinsichtlich der Schaffung von Ersatzstellplätzen für den Kölner Platz liegt vor.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass auf diesen Flächen rund 250 PKW-Stellplätze geschaffen werden

könnten. Städtebaulich wichtig wäre die räumliche Fassung des Stadtplatzes. In den weiteren Gesprächen mit allen Beteiligten muss geklärt werden, wie die Schaffung eines verbesserten Angebotes an Stellplätzen für die Bahnkunden mit diesem Ziel zu vereinbaren ist.

möglicher Parkplatz südlich des Stadtplatzes

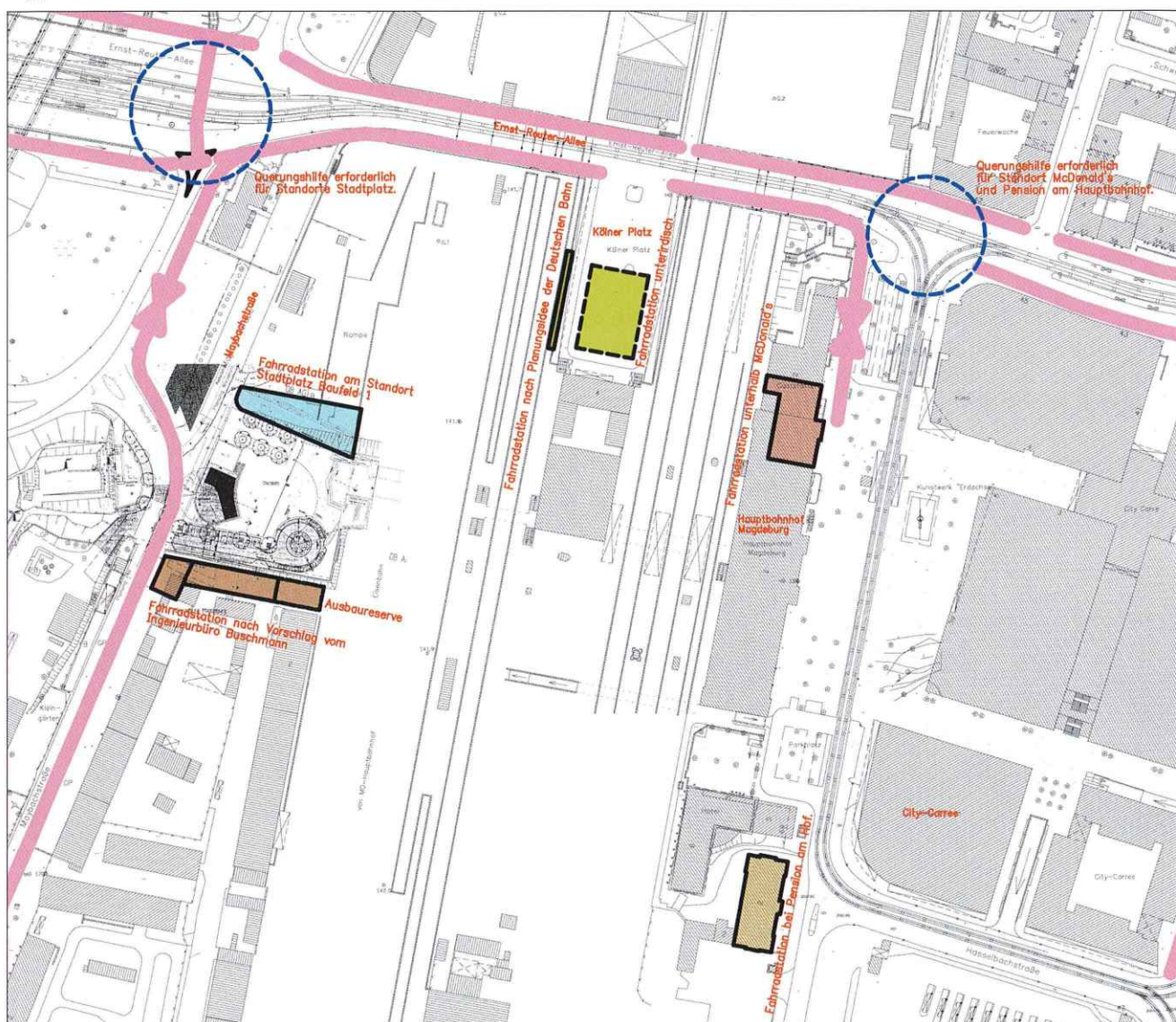


Radstation

Im Rahmen einer Untersuchung zur Einordnung einer Radstation wurden sechs Standorte näher betrachtet und einem Variantenvergleich unterzogen u.a.:

- Räumlichkeiten im Hauptbahnhof unterhalb Mc Donald's
- der Kölner Platz (unterirdische Lösung oder evtl. Nutzung der Arkaden)
- am Stadtplatz die nördliche Fläche (Baufeld 1)

Lageplan zur Standortsuche Radstation



Alle sechs Objekte bzw. Flächen befinden sich im Eigentum der DB AG. Im Ergebnis der Diskussion präferieren alle Beteiligten zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Errichtung der Radstation in den Räumen unterhalb Mc Donald's. Mittel- bis langfristig wird ein Standort an der Maybachstraße favorisiert, da hier eine Angliederung von ergänzenden Funktionen (Fahrradwaschanlage, evtl. Fahrradverleih, touristische Information in Verbindung mit dem geplanten Grünen Ring) möglich ist.

Die jetzt geplante Zwischenlösung (Nutzung der Räume unter Mc Donald's) soll in das Betreiberkonzept integriert werden. Die ersten vertiefenden Planungen und betriebswirtschaftlichen Betrachtungen zur Nutzung der Räume unterhalb von Mc Donald's laufen an. Nach Vorlage der Ergebnisse sind Entscheidungen der DB AG,

der Landeshauptstadt Magdeburg und der Fördermittelgeber erforderlich, um den Bau der Radstation umsetzen zu können.



Fuß-/Radwegeverbindung zur Großen Diesdorfer Straße

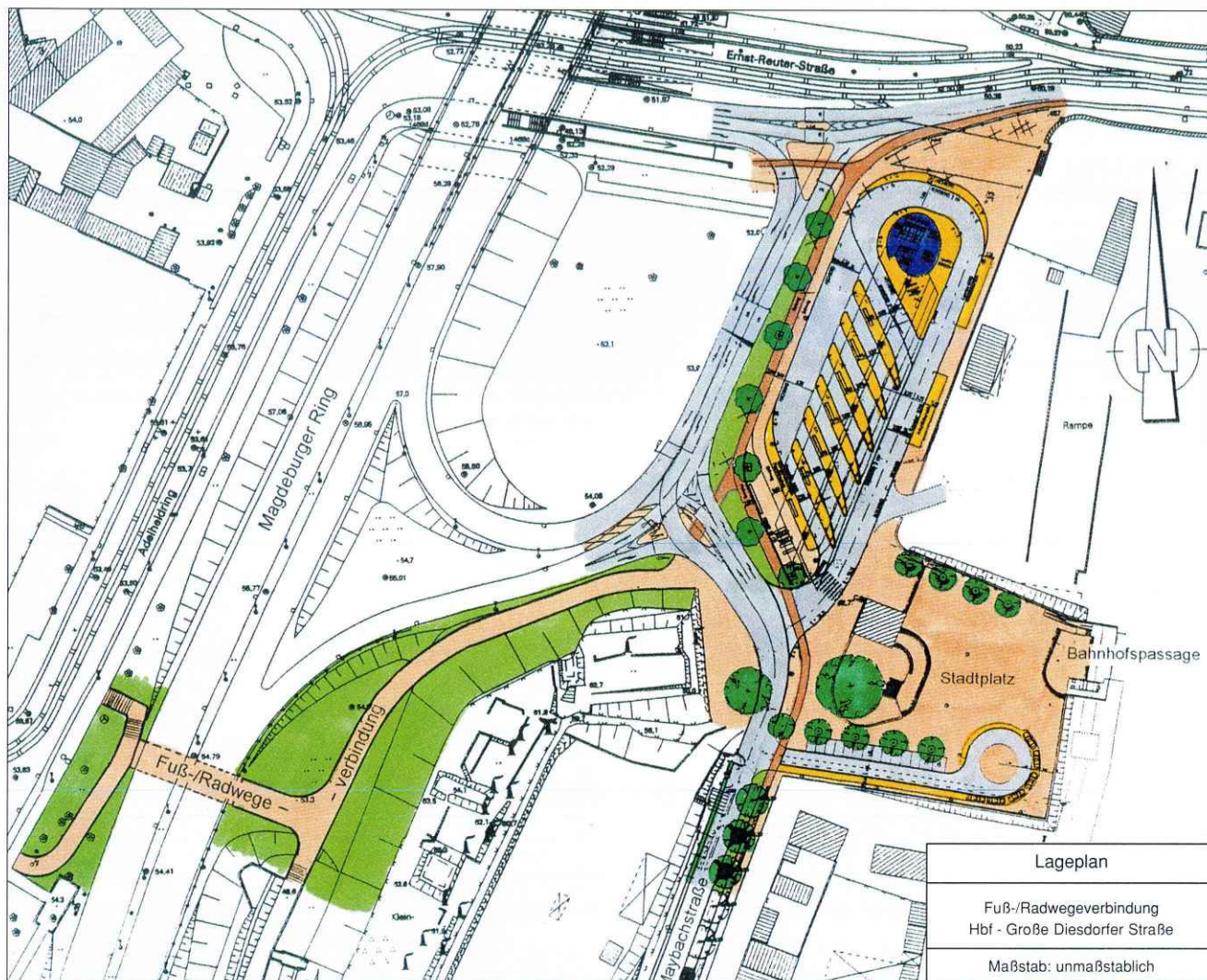
Mit der Verlängerung der Bahnhofspassage wurde nicht nur ein neuer westlicher Bahnhofszugang geschaffen, sondern auch wie bereits erwähnt eine neue Stadtteilverbindung zwischen der Innenstadt und Stadtfeld durch den Magdeburger Hauptbahnhof hergestellt. Zielrichtung ist einerseits der Damaschkeplatz mit Weiterführung in Richtung Olvenstedter Straße, andererseits die Große Diesdorfer Straße. In einem 1992 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb zum Damaschkeplatz wurde dieses Thema intensiv diskutiert und aufwendige Lösungen zur Querung des Magdeburger Ringes entworfen.

Im Rahmen der Planung der ÖPNV-Schnittstelle wurde Ende 1998 eine Machbarkeitsstudie für eine „einfache“ Lösung erstellt. Ausgangspunkt war der

Gedanke einer 8 m breiten Fußgänger-/Radfahrer Verbindung von der Maybachstraße unter dem Magdeburger Ring zur Großen Diesdorfer Straße. Auf der Ostseite des Magdeburger Ringes kann von einem natürlichen Geländeniveau ausgegangen werden. Auf der Westseite ist „nur“ ein Höhenunterschied von weniger als 3,00 m zu überwinden, da in diesem Bereich der Magdeburger Ring noch rund 1,00 m über dem Niveau der Großen Diesdorfer Straße liegt. Zum damaligen Zeitpunkt wurden die Kosten für die Errichtung dieser Wegeverbindung auf ca. 3,25 Mio DM (1,66 Mio Euro) geschätzt.

Die im Januar 1999 im Stadtrat eingebrachte Drucksache zur weiteren Umsetzung dieser Maßnahme wurde aus Kostengründen abgelehnt. Im Zuge der Städtebauförderung „Stadtumbau-Ost“ wurde unter anderem auch für die Fuß-/Radwegeverbindung ein Antrag auf Förderung gestellt.

Lageplan Machbarkeitsstudie Rad-/Fußwegeverbindung



Grüner Ring

Plan Grüner Ring

Die Fuß- und Radwegeverbindung Hauptbahnhof/ Stadtplatz zur Großen Diesdorfer Straße tangiert den Festungsgraben der Künette an seiner nördlichsten Stelle, die durch eine relativ günstige Höhensituation einen Wegeabstieg zum Künettegraben ermöglicht. Der grüne Ring umfasst als städtebaulich gliedernder und verbindender Korridor die gesamte Innenstadt, und gerade der genannte Verknüpfungspunkt stellt eine völlig neue städtebauliche Qualität an dieser Stelle dar.

Erstmalig gelingt es, vom Hauptbahnhof und dem neuen Stadtplatz ohne schwierige Querungen von Hauptstraßen eine direkte Verbindung zum Grünsystem Glacis wiederherzustellen, die durch den Bau des Magdeburger Ringes eliminiert worden war. Ebenso wertvoll wäre der Einstieg aus Richtung der Großen Diesdorfer Straße.

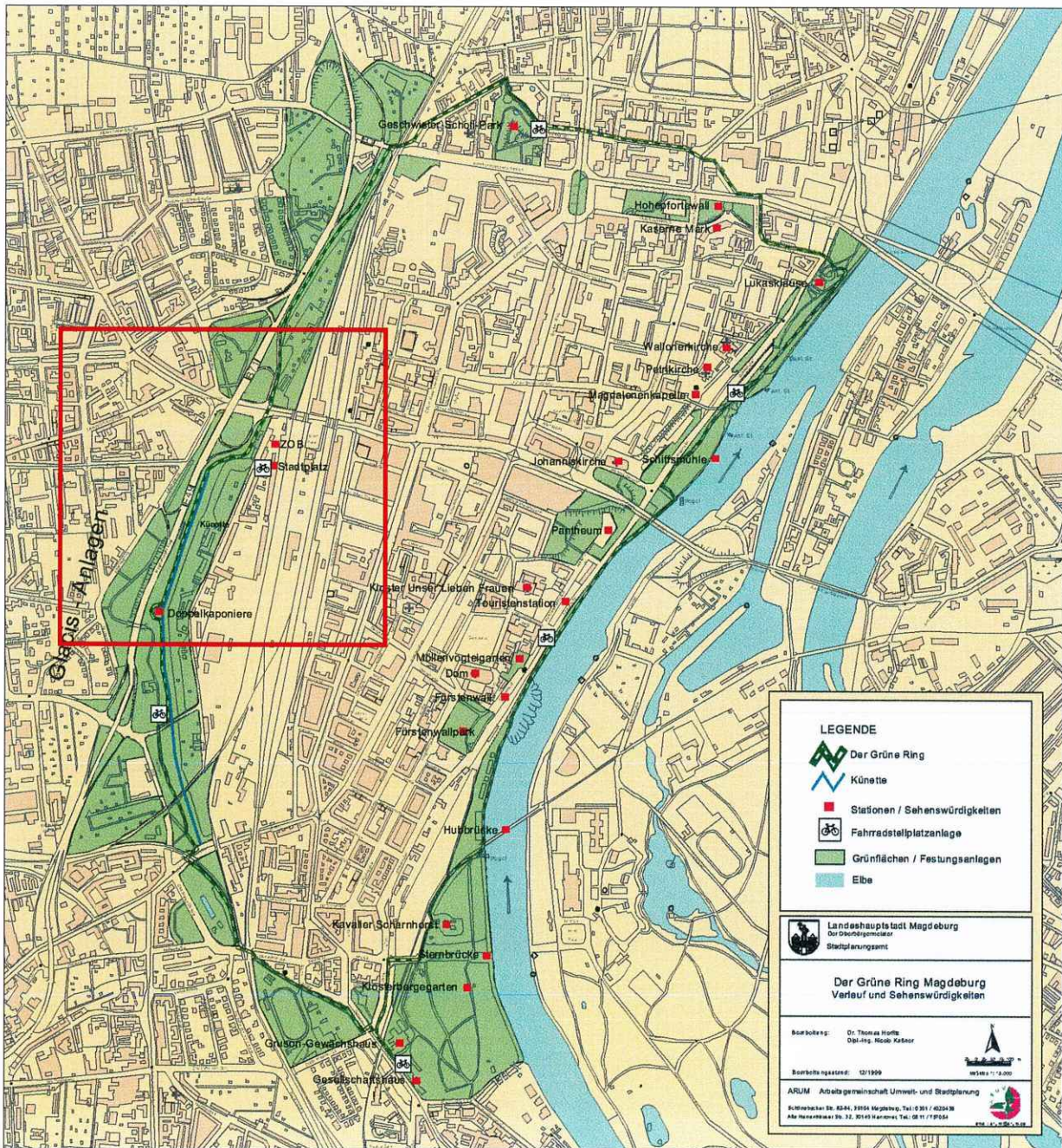
Natürlich müssen planerisch-technische Probleme der Verbindung zum Künettenweg erst noch tiefschärfer aufgearbeitet werden, doch erscheint bereits jetzt dieser Verknüpfungspunkt als eine unverzichtbare städtebauliche Zielsetzung der weiteren Entwicklung.

Festungsgraben der Künette



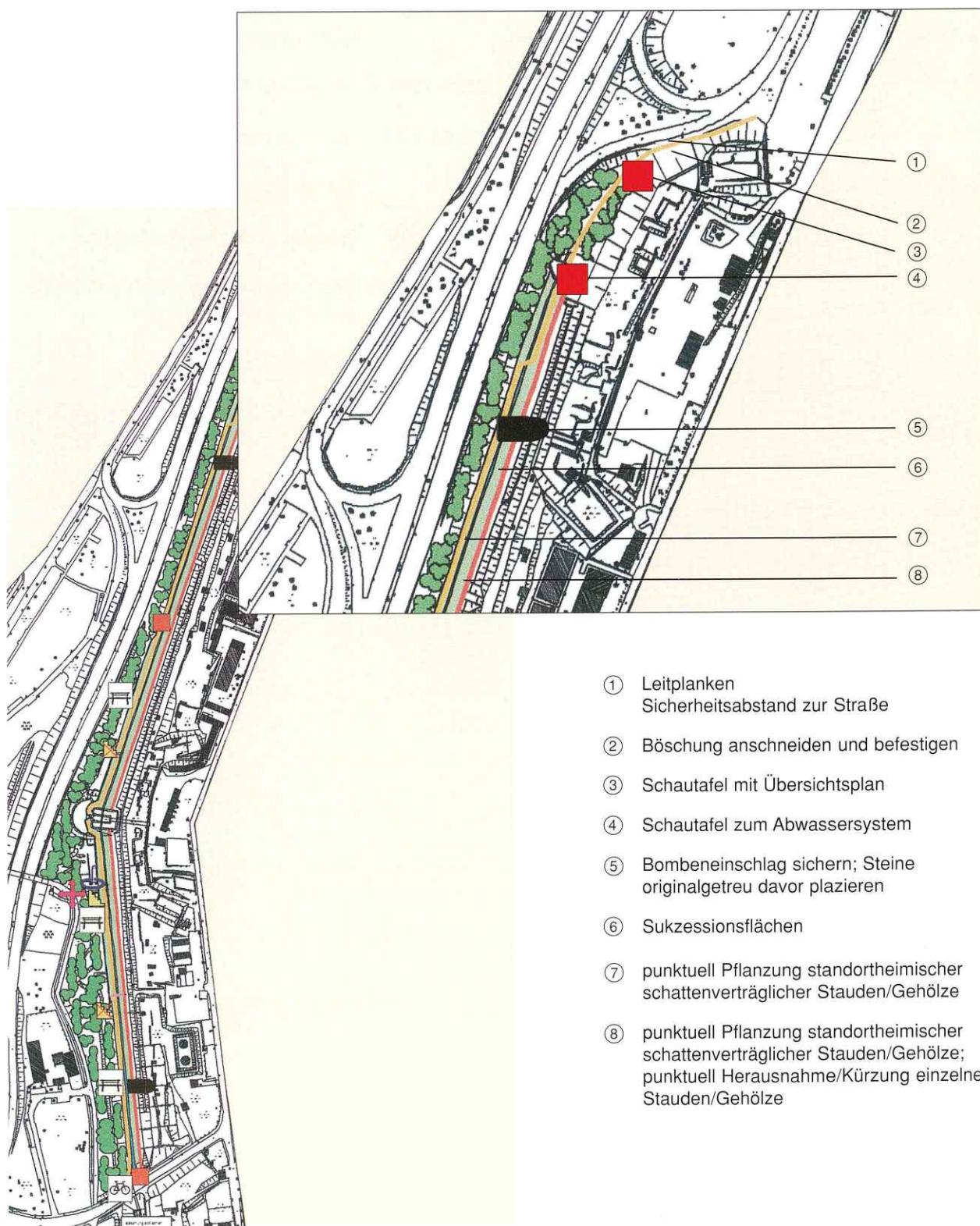
Der Grüne Ring Magdeburg

... Verlauf und Sehenswürdigkeiten



Der Grüne Ring Magdeburg

Detailplanung Künette



Chronologie

Sept. 1996	Untersuchung Schnittstelle Hauptbahnhof/Stadt und Definition des Standortes für den neuen Busbahnhof	Sept. 1998	Fertigstellung der Anbindung Maybachstraße an den Magdeburger Ring
Nov. 1997	Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Magdeburg zur Anteilsfinanzierung des ÖPNV-Schnittstellenprojektes ZOB und der Verlängerung der Bahnhofspassage	Okt. 1998	Einreichung der Bauanträge für die Hochbaumaßnahmen
Dez. 1997	Unterzeichnung des Kaufvertrages zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der DB AG zum Erwerb der Flächen an der Maybachstraße	Nov. 1998	Beginn der Altlastenuntersuchung
Febr. 1998	Erteilung des Planungsauftrages für den Zentralen Omnibus-Bahnhof (ZOB) und die Anbindung der Maybachstraße an den Magdeburger Ring	13.07.1999	gemeinsamer Spatenstich für den Neubau des ZOB und die Verlängerung der Bahnhofspassage
April 1998	Erteilung des Planungsauftrages „Ausbau Maybachstraße“	Okt. 1999	Baubeginn der Maybachstraße
Mai 1998	Unterzeichnung der Vereinbarung zwischen dem Land, der DB AG und der Landeshauptstadt Magdeburg zur Bahnhofspassage	23.08.2000	Inbetriebnahme des ZOB und Fertigstellung Maybachstraße
Juni 1998	Vorstellung der Maßnahme im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau- und Verkehr	17.09.2001	Baubeginn Stadtplatz
		10.04.2002	Inbetriebnahme der Bahnhofspassage und einer Teilfläche des Stadtplatzes
		14.09.2002	Freigabe des Stadtplatzes (Tiefbau) zum Bahntag
		Nov. 2002	Fertigstellung des Zeltdaches im Bereich des Stadtplatzes

Dankesworte

An dieser Stelle möchten wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Deutschen Bahn AG, der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH, der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH, der Städtischen Werke Magdeburg GmbH, des Städtischen Abwasserbetriebes Magdeburg und der Landeshauptstadt Magdeburg, die an diesem Projekt beteiligt waren, Dank sagen. Das Stadtplanungsamt und das Tiefbauamt haben gemeinsam zielgerichtet und ergebnisorientiert diese umfangreiche und nicht immer einfache Baumaßnahme in den letzten fünf Jahren vorbereitet und zur Realisierung gebracht.

Voraussetzung für das Gelingen solch einer komplexen Maßnahme war die engagierte Herangehensweise aller beteiligten Fachleute. Die Aktivitäten des Liegenschaftsamtes beim Erwerb der erforderlichen Flächen,

die ständige Begleitung des Projektes durch das Vermessungsamt, das Bauordnungsamt, das Umweltamt, das Amt für Brand- und Katastrophenschutz, den Magdeburger Stadtgartenbetrieb und den Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt Magdeburg waren ebenso wichtig wie die enge Zusammenarbeit mit der DB AG, der Oberfinanzdirektion Magdeburg, der NASA GmbH und der MVB GmbH.

Nach anfänglichen Schwierigkeiten konnten viele Probleme unkompliziert gelöst werden. Alle Beteiligten sind sich bei der Umgestaltung der ehemaligen Bahnflächen zu einer neuen städtebaulichen Qualität ein Stück näher gekommen.

Das lässt hoffen, dass wir gemeinsam die neuen Ideen für diesen Bereich angehen können.



Dr. E. W. Peters
Stadtplanungsamtsleiter



Thomas O'Gilvie
Tiefbauamtsleiter



Roswitha Baumgart
Abteilungsleiterin Verkehrsplanung



Thorsten Gebhardt
Abteilungsleiter Straßen- und
Brückenneubau

Für die Zuarbeit und Unterstützung bei der Erarbeitung der Broschüre möchten wir uns bei allen Beteiligten recht herzlich bedanken.

Impressionen – Ansichten

Fotos von der Vorbereitung, Montage bis zur Übergabe des Zeltdaches am 25. November 2002.







Impressum
Herausgeber:
Landeshauptstadt Magdeburg
Büro für Öffentlichkeitsarbeit
und Protokoll
39090 Magdeburg

Redaktion:
Stadtplanungsamt Magdeburg
Abteilung Verkehrsplanung

Fotonachweis:
Stadtplanungsamt, DB AG, NASA GmbH, DE-Consult

Grafik/Design:
PEGASUS Werbeagentur GmbH

Herstellung:
Grafisches Centrum Cuno, Calbe

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg

Umschlag gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier
Gedruckt auf Recycling-Papier



