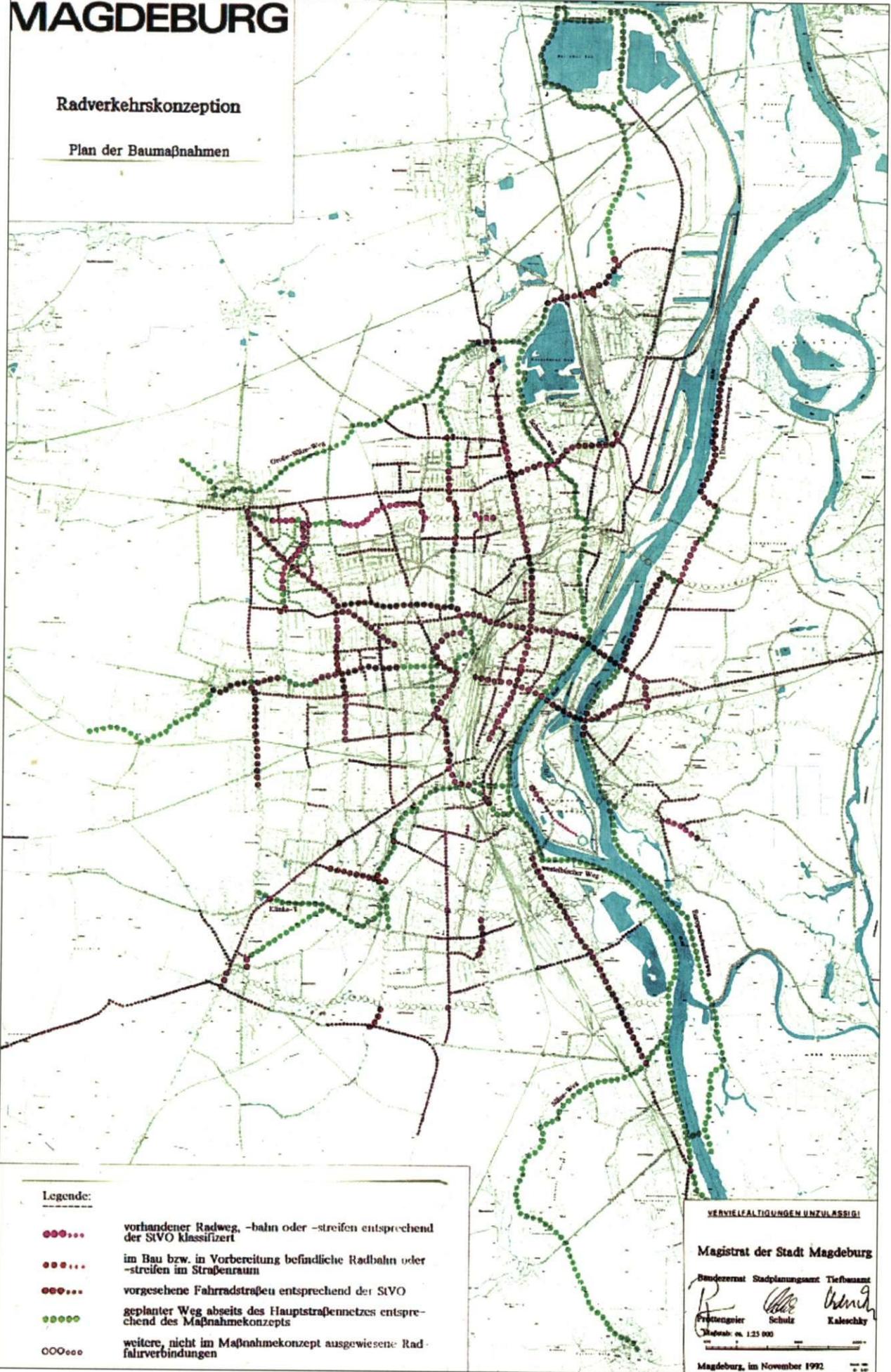


MAGDEBURG

Radverkehrskonzeption

Plan der Baumaßnahmen



RADVERKEHRSKONZEPTION

Der Radverkehr hat in Magdeburg eine lange Tradition. 1899 wurde der "Magdeburger Verein für Radfahrwege e.V." gegründet, der dem Radverkehr große Impulse verlieh. Der Verein hatte einst fast 30 000 Mitglieder und es war wesentlich mit sein Verdienst, daß in den 30er Jahren ein Wegenetz von ca. 400 km in und vor allem um Magdeburg geschaffen wurde. Die Förderung des Radverkehrs in Magdeburg war einmalig und beispielhaft für Deutschland und für Europa.

Inzwischen haben andere Städte Magdeburg den Rang abgelaufen. Die Radverkehrskonzeption kann und soll dazu beitragen, die verlorengegangene Position zurück zu gewinnen.



Elberadweg am nördlichen Stadteingang

Kernstück der Radverkehrskonzeption ist die Schaffung eines engmaschigen Radwegenetzes in Magdeburg. Die erste und beispielgebende Maßnahme zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption ist die Errichtung des Elberadweges durch Magdeburg.

Mit der Wende wurde die Idee geboren, entlang der Elbe von Hamburg bis Dresden und weiter nach Prag einen Radwanderweg zu schaffen. Dieser läuft in Magdeburg östlich der Elbe an den Herrenkrugwiesen vorbei bis zum Heumarkt und von dort aus in Richtung Süden zum Pretziener Wehr.

Im Rahmen einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wurde im vergangenen Jahr der erste Teilabschnitt mit ca. 3,5 km Länge von der nördlichen Stadtgrenze bis zum Herrenkrugquerdeich fertiggestellt.

Dieser Weg wird nicht nur von den Radwanderern an-



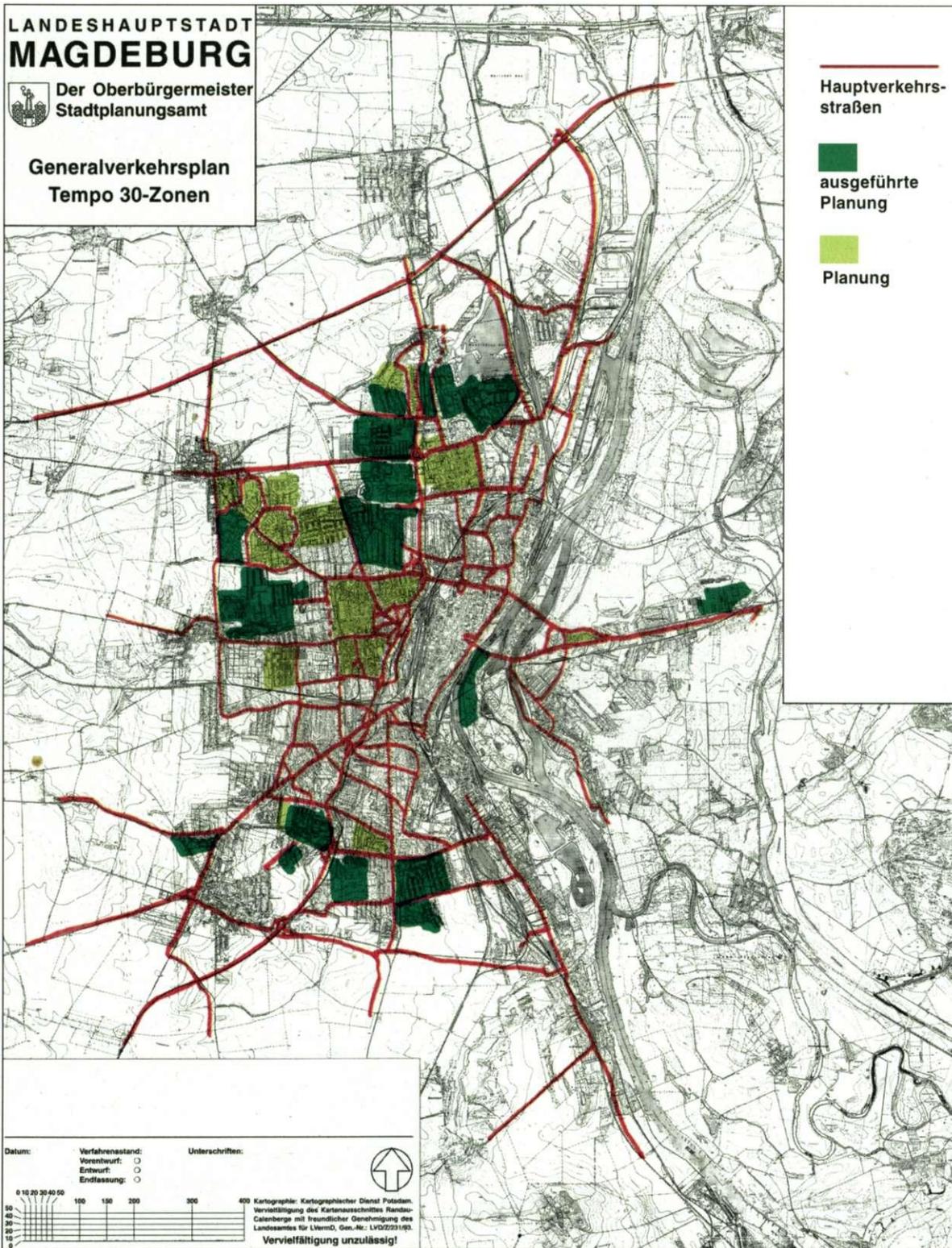
Die Herrenkrugwiesen vor der Wende

genommen, sondern immer mehr auch von den Magdeburgern. Schließlich waren die Herrenkrugwiesen zu DDR-Zeiten ein Übungsgelände der Sowjetarmee und somit für die Magdeburger ein weitestgehend zu vermeidendes Gebiet gewesen.

Th. Lemm



Der Elberadweg in Höhe des Rastplatzes



Die Tempo 30-Zonenkonzeption der Stadt Magdeburg wurde durch die Stadtverordnetenversammlung am 20.02.1992 beschlossen und beinhaltet 75 Wohngebiete. Bei der detaillierten Bearbeitung der geplanten Zone können sich Veränderungen in der Zonengröße bzw. der Anzahl der Zonen ergeben. Anträge von Bürgern und die Schaffung von neuen Wohngebieten erhöhen die Zahl der geplanten Tempo 30-Zonen. Gegenwärtig sind

80 Zonen geplant, von denen 14 bereits beschildert sind und weitere 13 Zonen werden vorbereitet.

Zur Durchsetzung von Tempo 30 werden in den Wohngebieten punktuell bauliche Maßnahmen in den Erfahrungsbereichen der Tempo 30-Zonen, vor schutzbedürftigen Einrichtungen und an wichtigen Querungsstellen für Fußgänger vorgesehen.

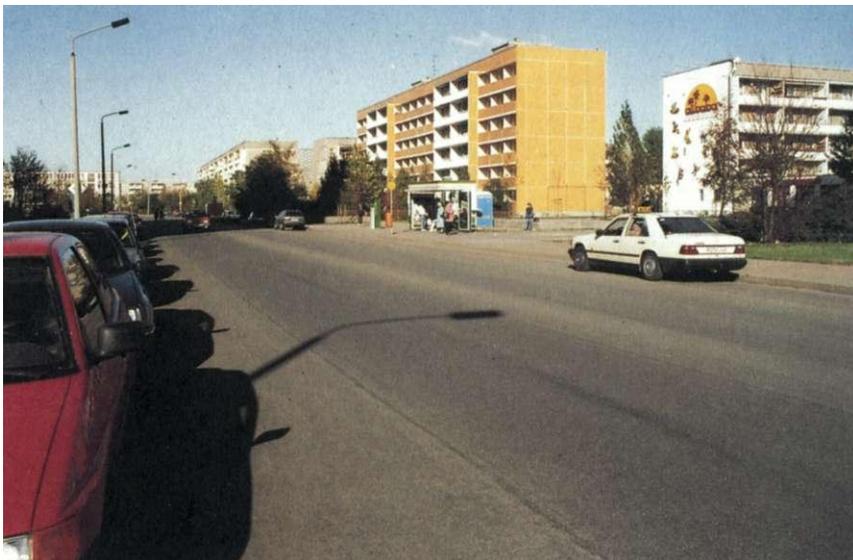
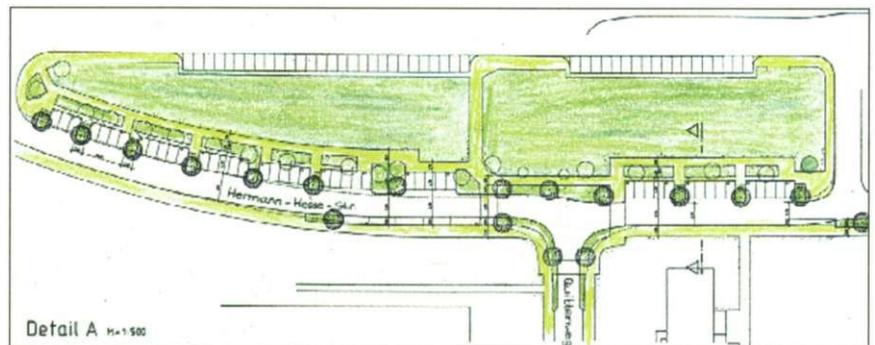
R. Baumgart



TEMPO 30 - ZONENPLANUNG

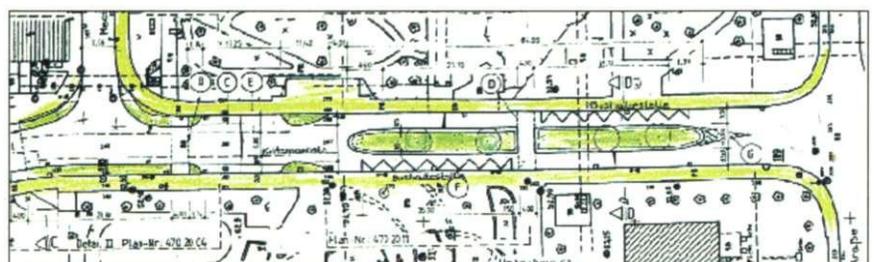
Wohngebieteingang Reform Hermann-Hesse-Str./Quittenweg Straßenbreite vor dem Umbau: 7.50 m

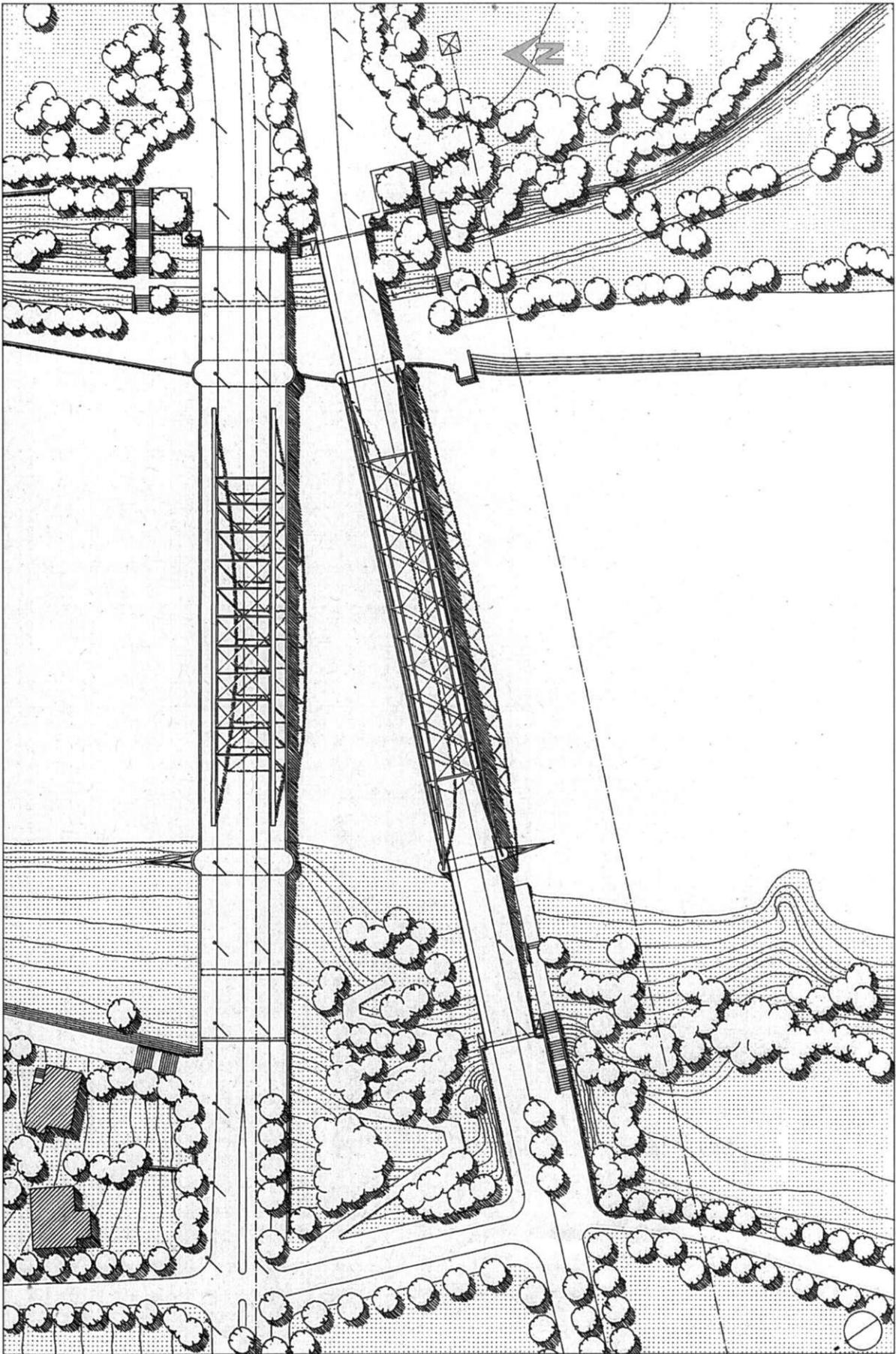
Mit Fertigstellung der Umgestaltung im II. Quartal 1994 reduziert sich die Fahrbahnbreite auf 5,50 m (Begegnungsfall LKW/ LKW bei Tempo 30). Die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger werden verbessert und es entstehen ca. 50 Stellplätze.



Im Neubauwohngebiet Neustädter Feld erweist sich die Querung der 14,00 m breiten Kritzmann-Straße in Höhe Bruseplatz für Fußgänger als besonders schwierig, aber auch die Akzeptanz der Kraftfahrer hier langsam zu fahren.

Mit der Fertigstellung der Mittelinsel in diesem Bereich im III. Quartal 1994 wird die Situation für die Fußgänger verbessert und das Wohngebiet als Tempo 30-Zone ausgewiesen.





UM- UND AUSBAU DES NORDBRÜCKENZUGES IM ZUGE DER BUNDESSTRASSE 1

Mit der Planung des Nordbrücken-zuges als wichtige Ost-West-Verbindung der Bundesstraße 1 über Stromelbe und Alte Elbe wurde 1991 begonnen. Dieser Abschnitt ist eine wichtige Verkehrsachse der Stadt Magdeburg.

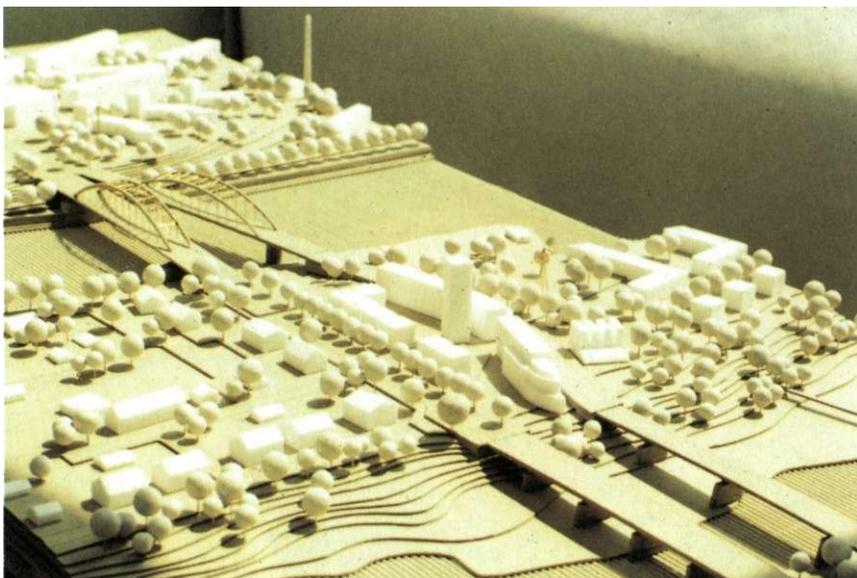
Hohes Verkehrsaufkommen, der hohe Schwerverkehrsanteil und schlechtgesicherte Radwege kennzeichnen bisher diesen Bauabschnitt.

Ein vierspuriger Ausbau des Abschnitts und die Trennung des Öffentlichen Personennahverkehrs vom Individualverkehr durch die Schaffung einer eigenen Trasse für die Straßenbahn, welche auch von Bussen genutzt werden kann, sowie räumliche Trennung der Fahrradwege durch begrünte Seitenstreifen sorgen für eine

Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes. Gleichzeitig führt diese Maßnahme, zusammen mit dem Ausbau der Lichtzeichenanlagen und räumlich getrennten Richtungsfahrbahnen für den Verkehr, zu einer größeren Wirtschaftlichkeit.

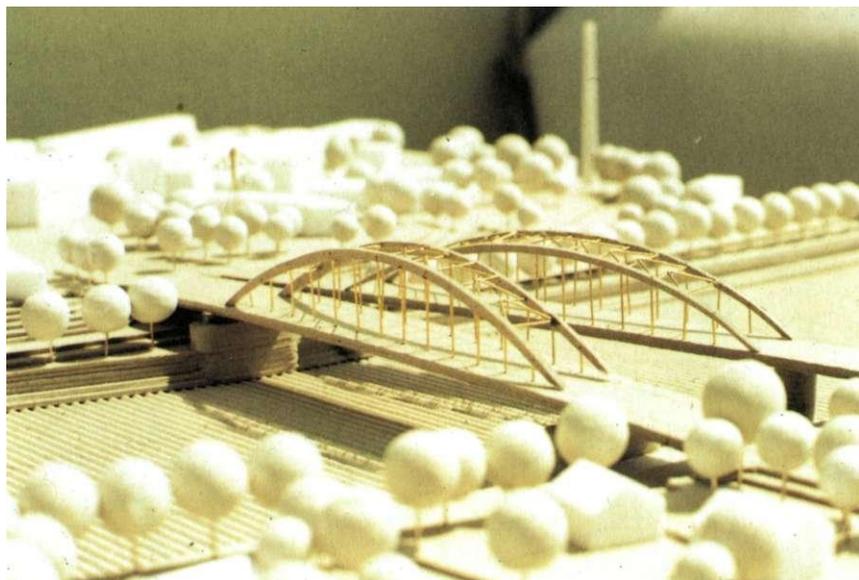
Neben einer Optimierung des Anschlusses des Stadt-zentrums von Magdeburg an das überregionale Straßennetz und die Autobahn, wirkt sich der Bau auch für die gesamte Erschließung der Stadt positiv aus.

Auch für Radfahrer und Fußgänger verbessern sich deutlich die Möglichkeiten, in die östlichen Naherholungsbereiche, wie den Herrenkrug und das Gelände der Bundesgartenschau u.a. zu gelangen.



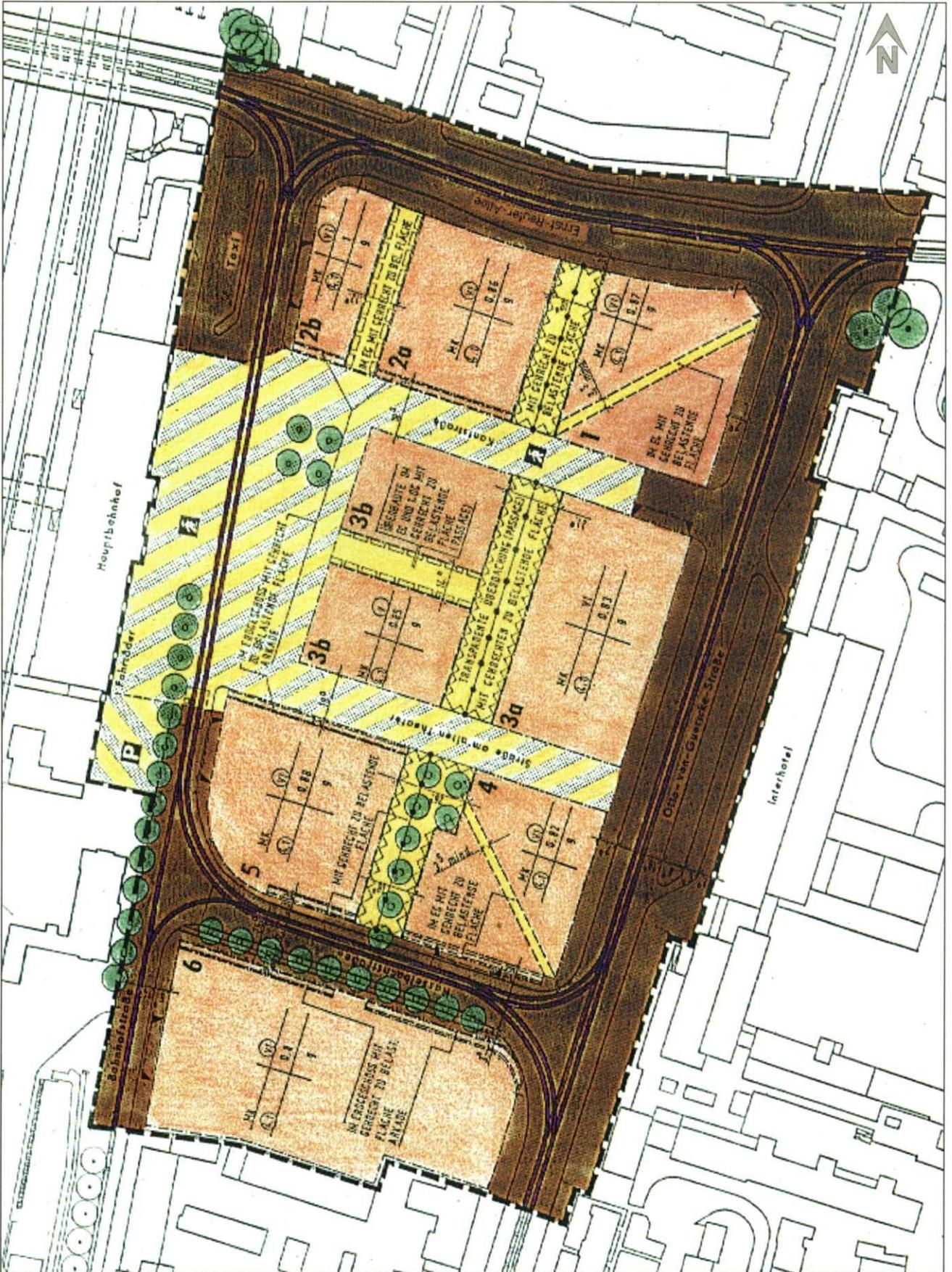
Gesamtansicht des Modells der Planung mit beiden Brückenschlägen

Linke Seite: Schattenzeichnung des Rundbogenteils



Detail des Modells mit dem östlichen Teil der Brücke mit den Rundbögen

BEBAUUNGSPLANUNG - AUSGEWÄHLTE BEISPIELE -



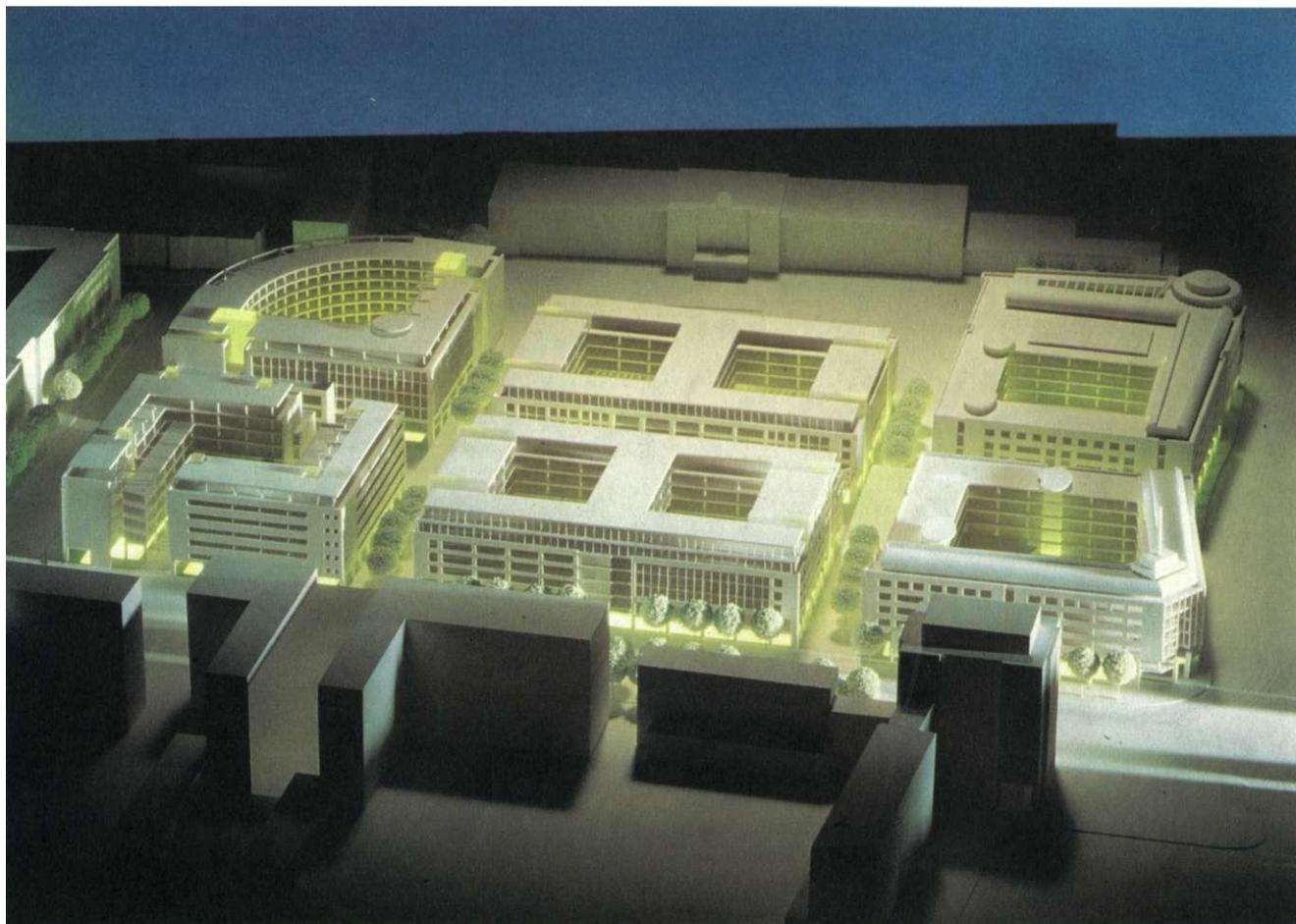
BAHNHOFSVORPLATZ

Der Bebauungsplan Bahnhofsvorplatz wurde im Oktober 1990 aufgestellt und im Dezember 1992 vom Regierungspräsidium genehmigt. Ziel der Planung ist eine Wiederaufnahme der historischen Stadtstruktur, d.h. der damals prägenden Blockbebauung. Derzeit wird der Platz als Grünanlage und Verkehrsfläche (Busbahnhof) genutzt. Auf einer Fläche von ca. 35300 m² findet im Stadtzentrum eine stadtplanerisch bedeutende Entwicklung statt. Ausgewiesen wird ein Kerngebiet mit Einzelhandel, Büroflächen, Gaststätten und Hotelbetrieben. Die Projektgemeinschaft „Bahnhofsvorplatz Magdeburg“ der Philipp Holzmann AG hat mit den Architekturbüros Joos Schulze Krüger-Heyden (J.S.K Perkins & Will), Kraemer Sieverts & Partner GmbH (KSP) und Rhode Kellermann Wawrosky & Partner (RKW) unterschiedliche städtebauliche Studien zu einer einheitlichen Planung zusammengeführt.



Eckbebauung Ernst-Reuter-Allee/ Otto-von-Guericke-Straße

Linke Seite: Bebauungsplan des Bahnhofsvorplatzes, auf dem sechs Quartiere mit fünf- bis sechsgeschossiger Bebauung und Tiefgaragen vorgesehen sind.



Modell der geplanten Bebauung am Bahnhofsvorplatz

HALBERSTÄDTER STRASSE / JORDANSTRASSE



Entwurfsplanung für das Gebiet Halberstädter Straße/Jordanstraße.

Im April 93 wurde für das Gebiet Halberstädter Straße/Jordanstraße der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst. Große geschlossene 4 bis 5 geschossige Baustrukturen in der Gliederung und klare übersichtliche Blockbereiche sind kennzeichnend für dieses innerstädt. Misch- und Gewerbegebiet. Die Veränderung der Verkehrserschließung durch eine neue, die Hauptver-

kehrslast übernehmende Nord/Südtrasse entlastet benachbarte Wohngebiete. Der Bestand an Großgrün wird weitgehend berücksichtigt und sinnvoll ergänzt. Die Anlage eines kompakten, parkähnlichen Grünbereichs, der auch die Regenrückhaltung aufnehmen wird, erhöht sowohl die städtebauliche, als die Nutzungsqualität und schafft eine Verbindung zu angrenzenden Wohngebieten.



6	2 x 2 EINGEW.
0,750.00	(2,2)
1	
5	2 x 2 EINGEW.
0,850.00	(2,4)
1	
3	2 x 2 EINGEW.
0,750.00	(2,4)
1	

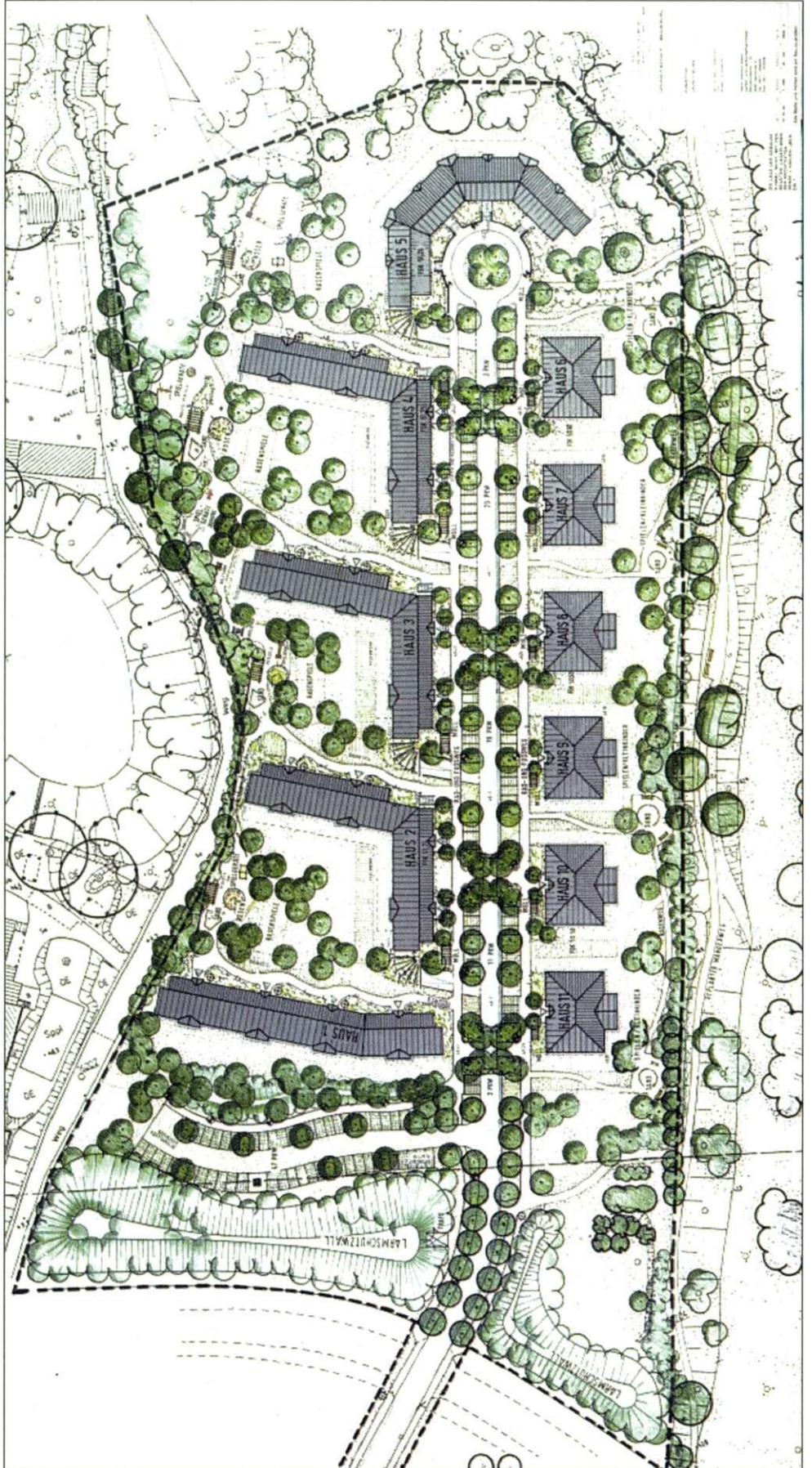
Bebauungsplan mit Legende für das Gebiet Halberstädter Straße/ Jordanstraße

- ART DER BAULICHEN NUTZUNG**
- ⊙ Mischgebiet (§ 6 BauNVO)
 - ⊙ Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO)
 - ⊙ Teilfläche des Gewerbegebietes mit Nutzungsbeschränkungen infolge Gliederung gemäß § 1 (4) BauNVO
 - ⊙ Eingeschränktes Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO IV mit § 1 (5) BauNVO)
- MASS DER BAULICHEN NUTZUNG**
- 0,7 (0,85) Grundflächenzahl (GFZ)
- Der erste Zahlenwert gibt an, welcher Anteil des Baugrundstücks mit baulichen Anlagen überbaut werden darf (§ 19 BauNVO). Der Zweite in Klammern stehende Zahlenwert bezeichnet den Anteil, der insgesamt einschließlich Garagen, Stellplätzen, deren Zufahrten, Nebenanlagen und baulichen Anlagen unter der Gebäudemasse über- oder unterbaut werden darf (§ 19 (4) BauNVO).
- ⊙ Sie gibt an, wieviele im Geschosshöhe je im Grundstücksfläche zulässig sind (§ 20 BauNVO).
- ⊕ Erhöhungsmöglichkeit der festgesetzten Geschosshöhezahl um die Flächen der nach der BauNVO notwendigen Einstellplätze und ihrer Zufahrten, die als Tiefgaragen errichtet werden, höchstens jedoch um das im Zeichen angegebene Maß (§ 21 a (5) BauNVO).
- ⊕ Abgrenzung unterschiedlicher Baugebiete oder der Nutzungsarten oder Nutzungsarten innerhalb von Baugebieten (z.B. § 1 (4), § 1 (5) BauNVO).
- Zahl der Vollgeschosse**
- Z-IV Zahl der zulässigen Vollgeschosse Z (vom Ziffern) ab Höchstgrenze (§ 20 (1) BauNVO IV mit § 2 (4) BauNVO)
- ⊕ Zwingend vorgeschriebene Zahl der Vollgeschosse (§ 16 (4) BauNVO)
- ⊕ Mindest- und Höchstzahl der zulässigen Vollgeschosse (§ 16 (4) BauNVO)
- ⊕ Im Dachraum nach den örtlichen Bauvorschriften ist ein zusätzliches Vollgeschoss zulässig.
- ⊕ Abgrenzung von Bereichen unterschiedlicher Zahlen der Vollgeschosse in der Planzeichnung (§ 16 (5) BauNVO) bzw. Abgrenzung unterschiedlicher Dachformen nach den örtlichen Bauvorschriften (s.u.).

- Bauweise**
- 0 Offene Bauweise (§ 22 (2) BauNVO)
 - 0 Geschlossene Bauweise (§ 22 (3) BauNVO)
- MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ, ZUR PFLEGE UND ZUR ENTWICKLUNG VON NATUR UND LANDSCHAFT**
- Abgrenzung der Fläche für die im Text festgesetzten Maßnahmen (§ 9 (1) 20 BauNVO)
- GEN-, FAHR- UND LEITUNGSRECHTE**
- ⊕ Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit im Erdgeschoss, ichte Höhe mind. 3,50 Meter (§ 9 (1) 21 BauNVO)
- ANPFLANZUNG UND ERHALTUNG VON BÄUMEN UND STRÄUCHERN**
- ⊕ Befindende Vorschritt zum Pflanzen und zum Erhalt eines Laubbäumens (§ 9 (1) 25 a) und b) BauNVO. Bäume und Baufflächen sind einander durch arabische Ziffern an jedem Baum und über der Nutzungsgeschichte jedes Baugebiets zuzuordnen.
- ⊕ Umgrenzung von Flächen für das Anpflanzen und den Erhalt von Gehölzen (§ 9 (1) 25 a) und b) BauNVO.
- ⊕ Befindende Vorschritt zum Erhalt eines Baumes (§ 9 (1) 25 b) BauNVO.
- ⊕ Umgrenzung von Flächen für die Erhaltung von Gehölzen (§ 9 (1) 25 b) BauNVO.
- ⊕ Hinweis zur Erfüllung und Ergänzung des Verkehrslebens entlang der Halberstädter Straße und der Jordanstraße, gesondertes Rechtsbestimmungsverhalten.
- SONSTIGE PLANZEICHEN**
- ⊕ Abgrenzung der Lüftungsbereiche gemäß DIN 4105
- NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN (§ 9 (6) BauNVO)**
- ⊕ Bauverbot gemäß § 3 Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt
- ⊕ Naturdenkmal gemäß § 22 Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (noch keine Enttragung)
- ⊕ Geschützter Landschaftsbestandteil gemäß § 23 Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (§ 5 (4) BauNVO (noch keine Enttragung))

- ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFÄCHE**
- ⊕ Baulinie (§ 23 (2) BauNVO)
 - ⊕ Baugrenze (§ 23 (3) BauNVO)
- STELLUNG DER BAULICHEN ANLAGEN**
- ⊕ Richtung des Hauptbaukörpers (§ 9 (1) 2 BauNVO)
- STELLPLÄTZE**
- ⊕ Umgrenzung von Flächen, auf denen außerhalb der überbauten Grundstücksflächen oberirdische Einstellplätze zulässig sind (§ 9 (1) 4 BauNVO und § 12 (6) BauNVO)
- VERKEHRSFLÄCHEN (§ 9 (1) 11. und § 9 (6) BauNVO)**
- ⊕ Straßenverkehrsfläche, die geschlecht eingetragene Aufkantungsschlag ins nicht bindend. Er ist nicht Gegenstand dieses Rechtsbestimmungsverhaltens.
 - ⊕ Straßenbegrenzungslinie
 - ⊕ Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
 - ⊕ Zweckbestimmung Fußgängerbereich
 - ⊕ Zweckbestimmung öffentliche Parkierungsfläche (auch als Teil der allgemeinen Straßenverkehrsfläche)
 - ⊕ Verkehrsgrün
 - ⊕ Bereich ohne Ein- und Ausfahrt (§ 9 (1) 4. und 11. BauNVO)
 - ⊕ Einfahrtbereich für je eine notwendige Grundstückszufahrt pro Nutzungseinheit über öffentliche Grundflächen (§ 9 (1) 4 BauNVO)
- ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN (§ 9 (1) 15. BauNVO)**
- ⊕ Öffentliche Grünfläche mit näherer Bezeichnung der Zweckbestimmung durch Planeymbild. Der geschlecht eingetragene Aufkantungsschlag ist nicht bindend und kein Gegenstand dieses Rechtsbestimmungsverhaltens. Insbesondere Fuß- und Radwege können mit Rücksicht auf den Baumbestand in freier Lage verändert werden.
 - ⊕ Zweckbestimmung Parkanlage (§ 9 (1) 15. BauNVO)

**GROSSE
WERDERSPITZE**



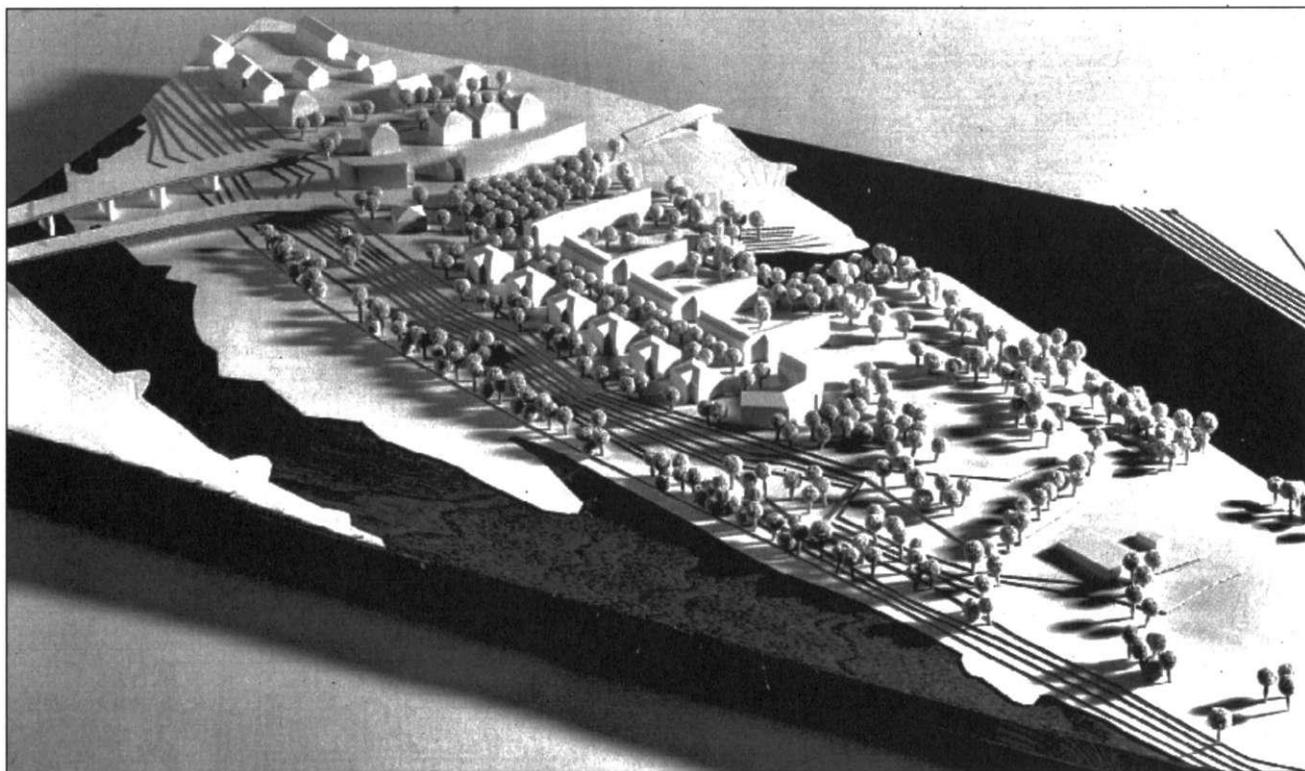


Der Vorhaben- und Erschließungsplan "Wohnungsbau Große Werderspitze" wurde im Oktober 1991 aufgestellt und im Mai 1993 vom Regierungspräsidium Magdeburg genehmigt.

In hervorragender Lage zur Stadtmitte, zwischen der Stromelbe im Westen und der Alten Elbe im Osten, werden entlang einer Wohnallee sechs „Elbvillen“ mit jeweils 16 Wohnungen und fünf Wohngebäude mit jeweils 32 Wohnungen realisiert. Die Einsteilplätze für die Bewohner sind überwiegend in Tiefgaragen angeordnet. In Verbindung mit der viergeschossigen Bebauung ent-

stehen Freiflächen, die die Einmaligkeit des Grundstücks hervorheben. Das Bild der Gesamtanlage lebt vom Kontrast aus natürlicher Umgebung und gestalteten Freianlagen.

Baubeginn: März 1993; voraussichtlicher Fertigstellungstermin: Oktober 1994 Architekten; Henze & Vahjen Dipl. Ing Architekten BDA, Braunschweig; Bauherren: Gemeinnützige Deutsche Wohnungsbaugesellschaft, Düsseldorf/Hannover Wobau eyhausen Wohnungs- und Industriebau Freytag & v.d Linde Oldenburg



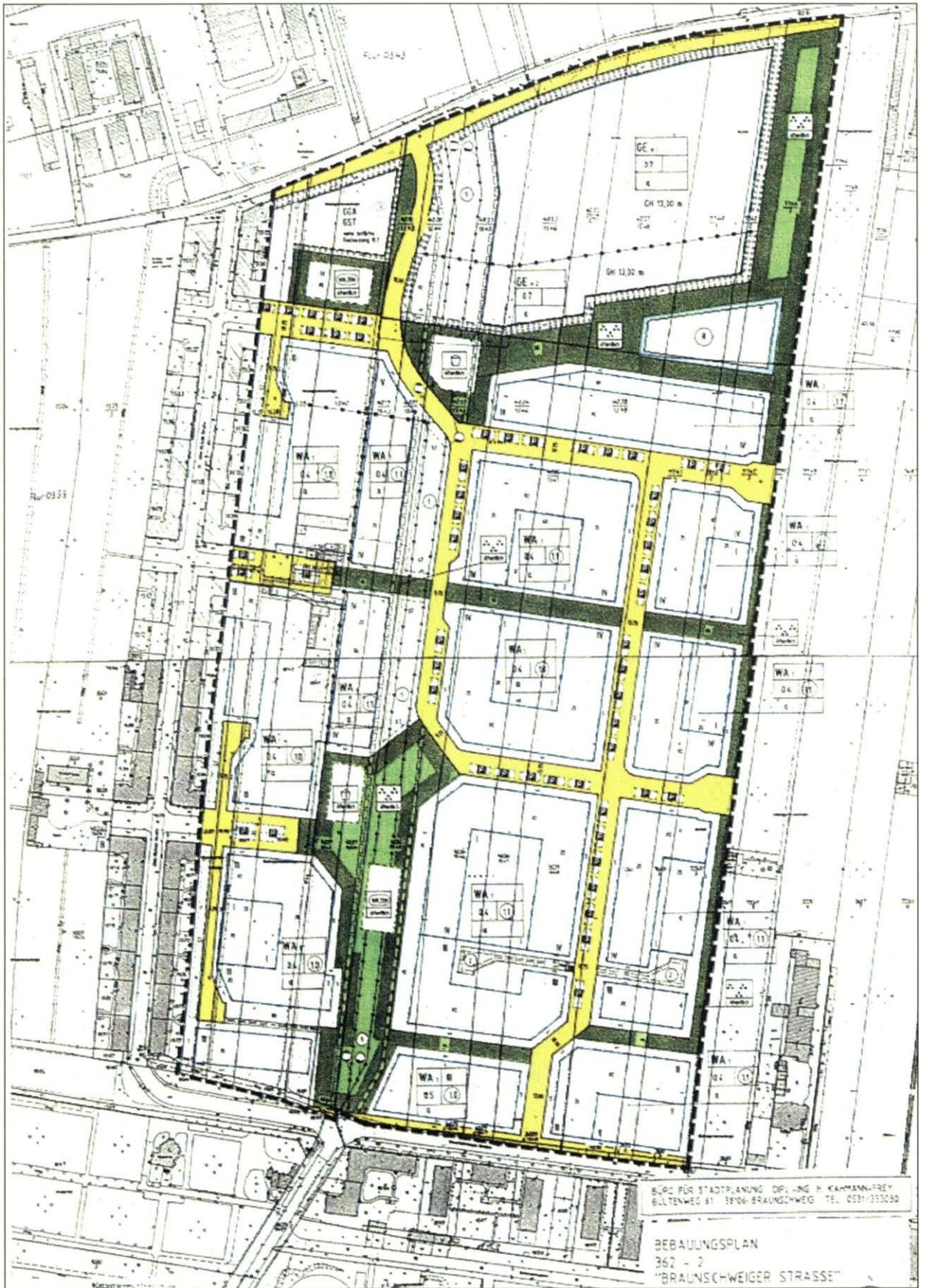
Modell Große Werderspitze

OTTERSLEBER CHAUSSEE / AM HOPFENGARTEN*Bebauungsvorschlag*

BRAUNSCHWEIGER STRASSE

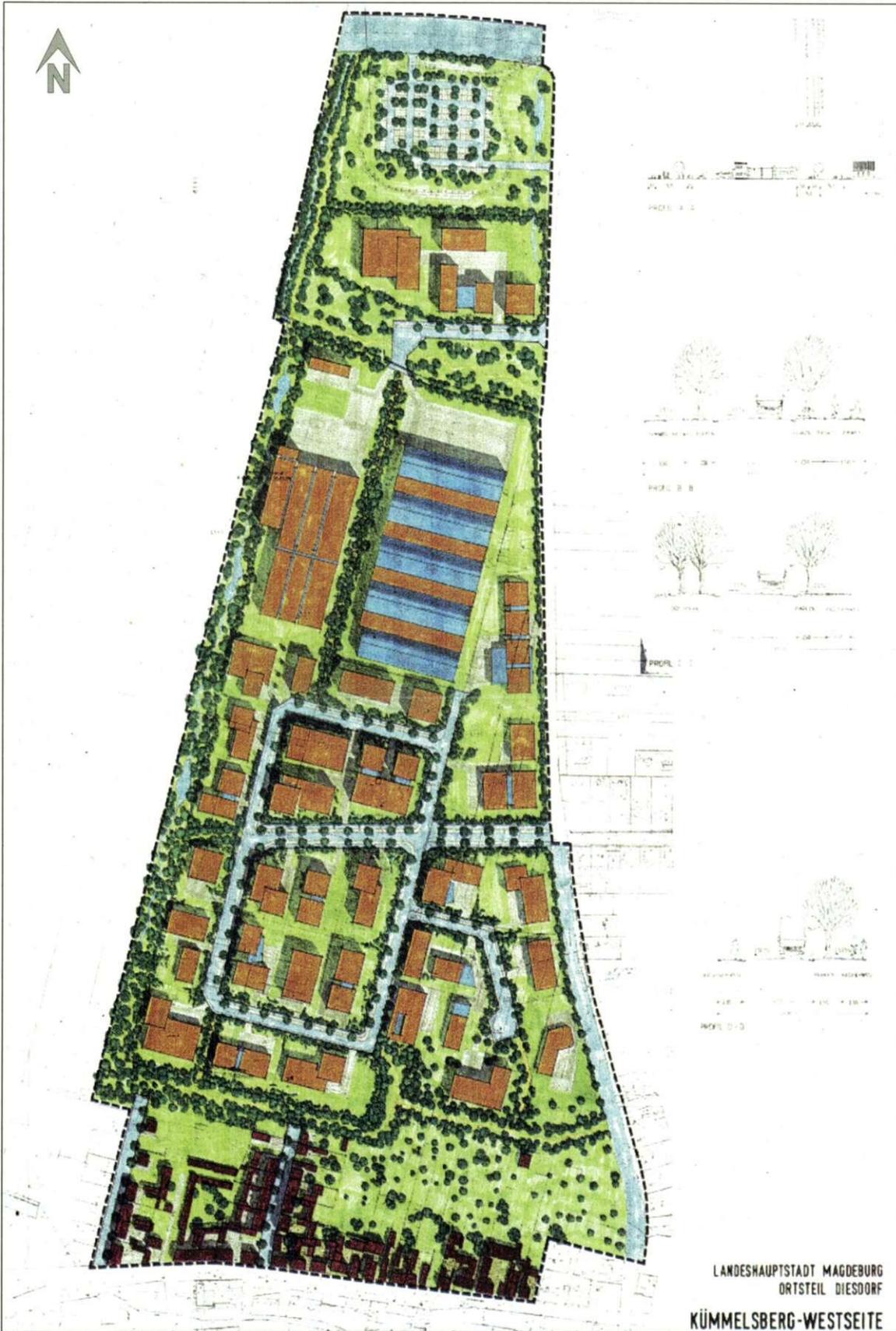


Bebauungsvorschlag

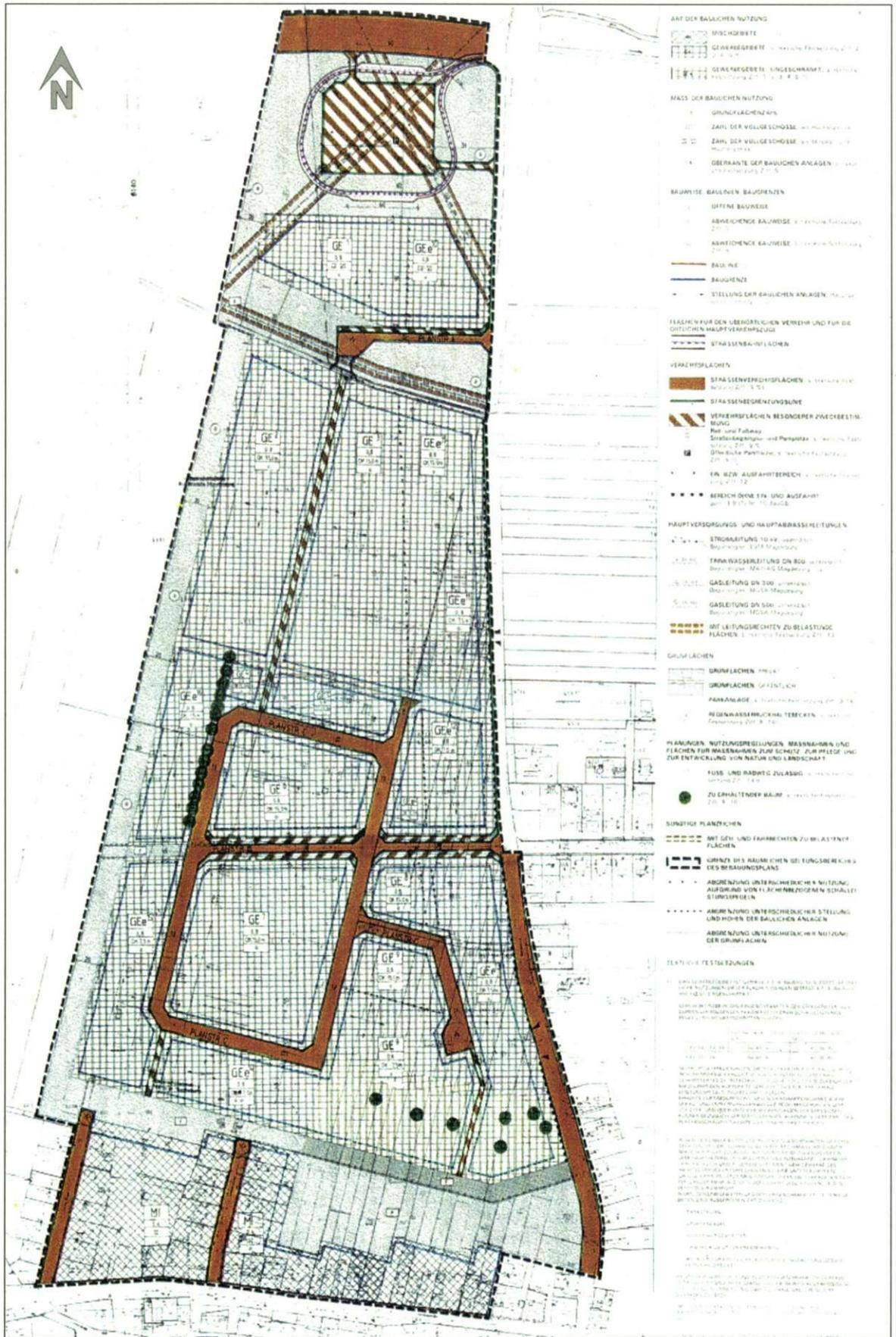


Bebauungsplanentwurf

KÜMMELSBERG WESTSEITE



Bebauungsvorschlag

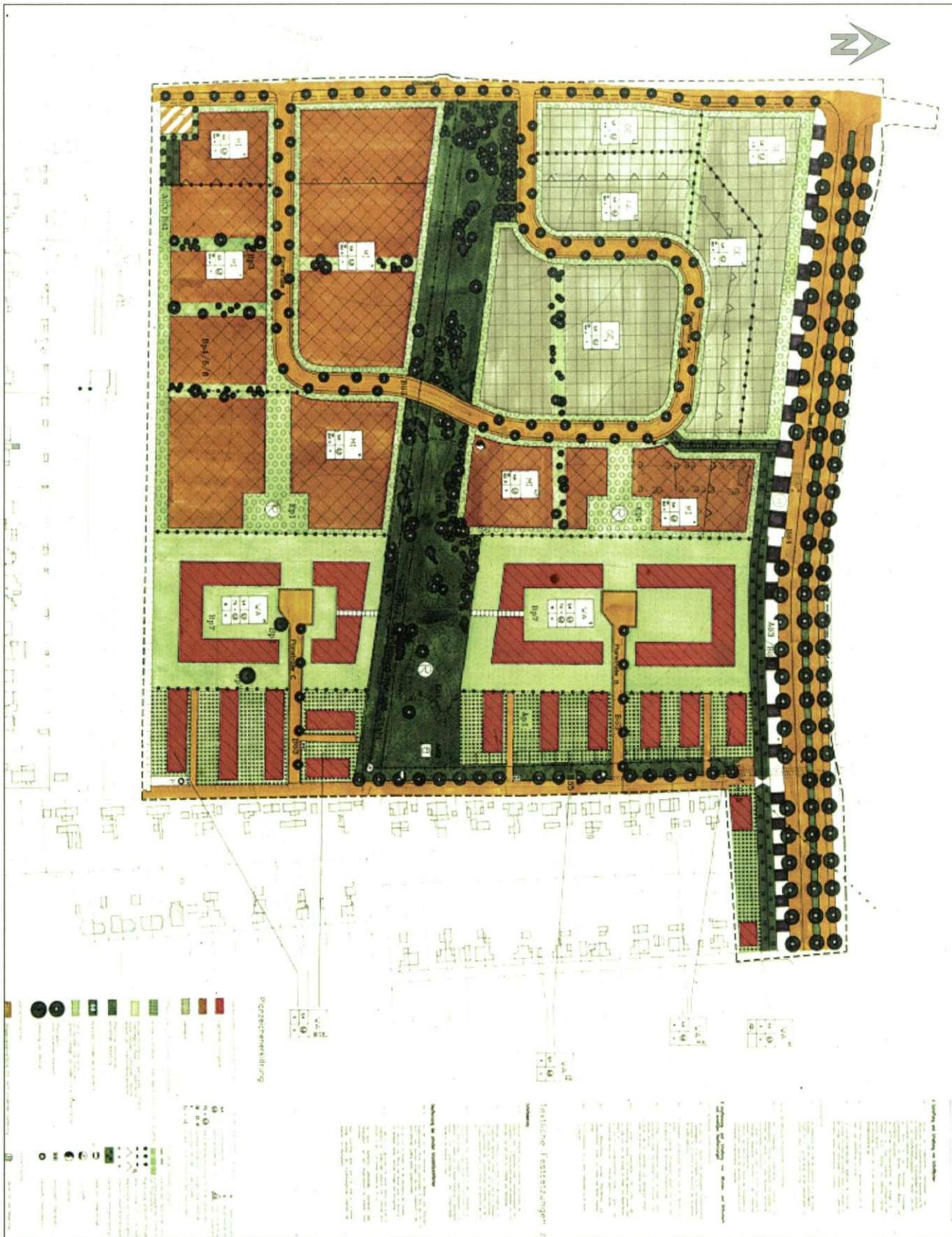


Bebauungsplan

KÜMMELSBERG OSTSEITE



Bebauungsvorschlag



Grünordnungsplan